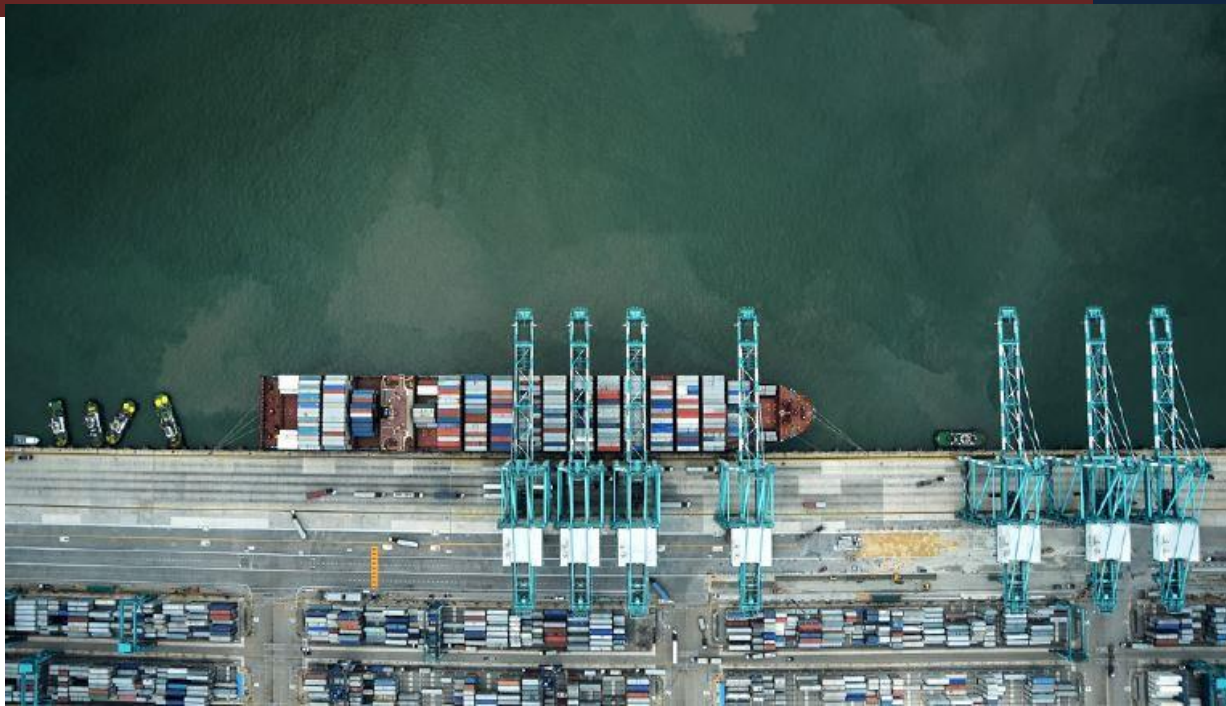


**Nota di aggiornamento:
Andamento economia e trasporti
*Maggio 2019***



Settore Porti e Logistica

RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti

SOMMARIO

I. ANDAMENTO FONDAMENTALI MACROECONOMICI	2
I.1 Il quadro internazionale	2
I.2 Il quadro europeo	3
I.3 Il quadro nazionale.....	5
II. DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE E TURISMO IN ITALIA.....	7
II.1 Flussi commerciali Italia-Mondo e modalità di trasporto.....	7
II.2 Traffico merci ai valichi alpini transfrontalieri	10
II.3. Turismo risorsa nazionale	13
III. TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI IN ITALIA	16
III.1 Traffici merci nazionali	16
III.2 Traffici passeggeri nazionali	17
III.3 Movimentazioni portuali nazionali.....	18
IV. FOCUS: LE AUTOSTRADDE DEL MARE IN ITALIA	22
IV.1 Traffici Autostrade del Mare	22
IV.2 Considerazioni sulla domanda di Autostrade del Mare	24
IV.3 Analisi dell'offerta di servizi di Autostrade del Mare	25

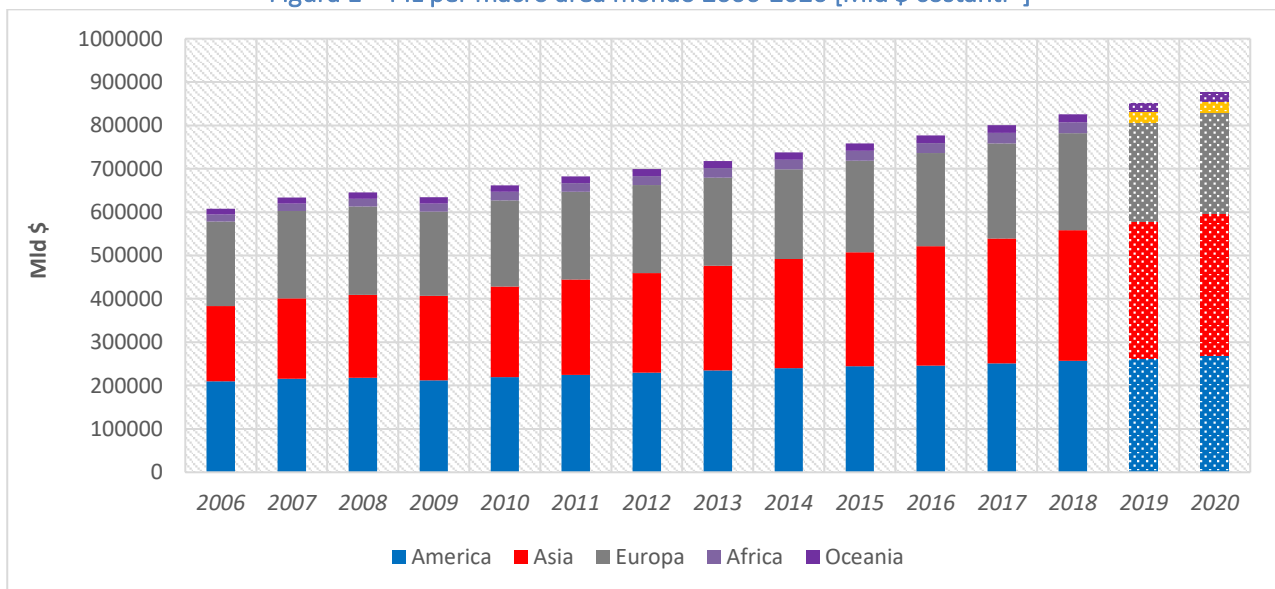
I. ANDAMENTO FONDAMENTALI MACROECONOMICI

I.1 Il quadro internazionale

Dal 2006 al 2018 il PIL globale misurato in dollari a valori costanti è aumentato del **+35,8%** e in particolare nel biennio 2017-2018 è risultato in crescita del **+3,1%**. In termini di andamenti per macro zone si registra la sovraperformance nell'arco 2006-2018 dell'area asiatica (+73,5%) e dell'area africana (+53,3% sebbene sempre con quota limitata in valori assoluti), mentre Europa ed America sono cresciute ad un ritmo rispettivamente del 15% e del 22,4%. A conferma di questi dati è interessante notare come si sia modificata la quota mondiale di contributo al PIL, con l'America che ha visto scendere la propria quota dal 35% del 2006 al 31% del 2018 **mentre l'Asia passa dal 29% del 2006 al 37% del 2018, risultando la prima area per contributo al PIL mondiale**. L'Europa è scesa dal 32% nel 2006 al 27% nel 2018.

Per quanto riguarda invece le stime di crescita economica nel breve periodo, la crescita globale dovrebbe attestarsi su una crescita percentuale del 6% nell'arco 2018-2020, con un deciso aumento dell'area asiatica (+8,6%) ed africana (+7,2%) ed una variazione intorno al 4% nel triennio 2018-2020 per Europa ed America. La proiezione di leggero rallentamento della crescita sarebbe dovuta dal raffreddamento dell'economia cinese, dalla decelerazione in termini di impatto economico degli stimoli fiscali USA e delle incertezze degli effetti delle politiche commerciali e monetarie globali.

Figura 1 – PIL per macro area mondo 2006-2020 [Mld \$ costanti*]



Elaborazioni RAM su dati UNCTAD e proiezioni 2019 e 2020 su WESP UNDESA 2019. * Valori concatenati con anno di riferimento 2010

Allo scopo di comparare gli effetti dell'andamento macroeconomico con i trend del commercio mondiale che, evidentemente hanno un impatto anche sul macrosistema dei trasporti internazionali, si fornisce di seguito un diagramma che rapporta le variazioni percentuali anno su anno dell'economia mondiale e del commercio mondiale. Come si nota agevolmente, se fino al 2011 esisteva una forte

elasticità degli scambi commerciali di beni e servizi alle variazioni del PIL mondiale, dal 2012 si è notato un affievolimento di tale correlazione ad eccezione del 2017 in cui a fronte di un buon aumento della crescita globale il commercio internazionale è aumentato più che proporzionalmente, per poi tornare al trend post-2012 già nel 2018 con una compressione degli scambi commerciali dovuti anche all'inasprirsi delle politiche tariffarie USA-Cina.

Per quanto riguarda le proiezioni di crescita per 2019 e 2020 del commercio internazionale, queste risultano inferiori rispetto alla media di crescita del periodo 2006-2018, e nello specifico si stima un rallentamento deciso nello scambio di beni rispetto a quello dei servizi, probabilmente dovuto dai recenti fenomeni di stabilizzazione delle Global Value Chains mondiali ed ai fenomeni di reshoring aziendali nei paesi più sviluppati, dall'incertezza delle politiche commerciali globali ed al diffondersi di nuove tecnologie di produzione industriale.

Figura 2 – Variazioni % anno su anno 2006-2020 PIL mondo [\$ costanti *] e scambi commerciali mondo [beni e servizi in quantità]



Elaborazioni RAM su dati UNCTAD e proiezioni 2019 e 2020 su WESP UNDESA 2019 e OCSE.

* Valori concatenati con anno di riferimento 2010

1.2 Il quadro europeo

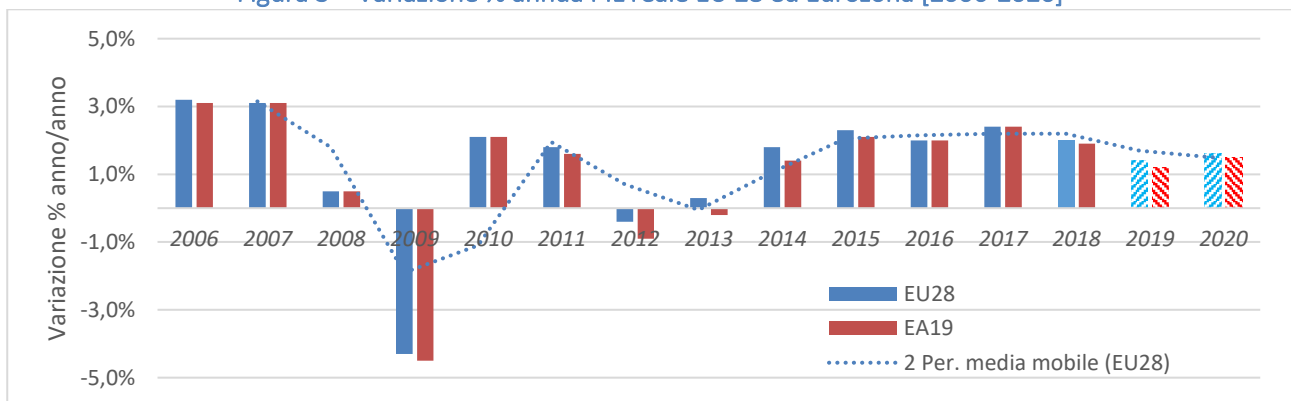
Accendendo i riflettori sull'area europea, e considerando sempre l'orizzonte temporale 2006-2020, emerge che mentre **se prima della crisi del 2008 il PIL europeo cresceva a ritmi superiori del 3% annuo, a partire dal 2014 il tasso di crescita non ha mai superato il 2,5%.**

La crescita economica in EU28, che nel 2018 ha registrato un +2% è comunque in rallentamento rispetto al 2,5% del 2017 e con stime di ulteriore decelerazione nel 2019 e nel 2020 in cui, rispettivamente, la crescita economica dovrebbe attestarsi su un +1,4% ed un +1,6%¹.

Secondo la Commissione Europea fonte European Economic Forecast CE 2019 presentato a Dicembre 2018, pesano forti fattori di incertezza e di rischio sull'economia europea per i prossimi anni che sono sintetizzabili in:

- Aumento delle tensioni del commercio internazionale;
- Rallentamento dell'economia cinese;
- Riallocazione di rischi dei mercati finanziari;
- Incertezza politica in alcuni Stati Membri tra cui la "Brexit".

Figura 3 – Variazione % annua PIL reale EU 28 ed Eurozona [2006-2020]



Elaborazioni RAM su dati Eurostat

Guardando le previsioni di crescita 2019 a livello di Unione Europea emerge con chiarezza che i grandi paesi europei hanno di fronte un periodo di crescita debole, la Germania si arresta allo 0,5% e l'Italia è il fanalino di coda con 0,1%.

Figura 4– Previsione 2019 variazione % annua PIL Stati Membri UE



Fonte: Commissione Europea

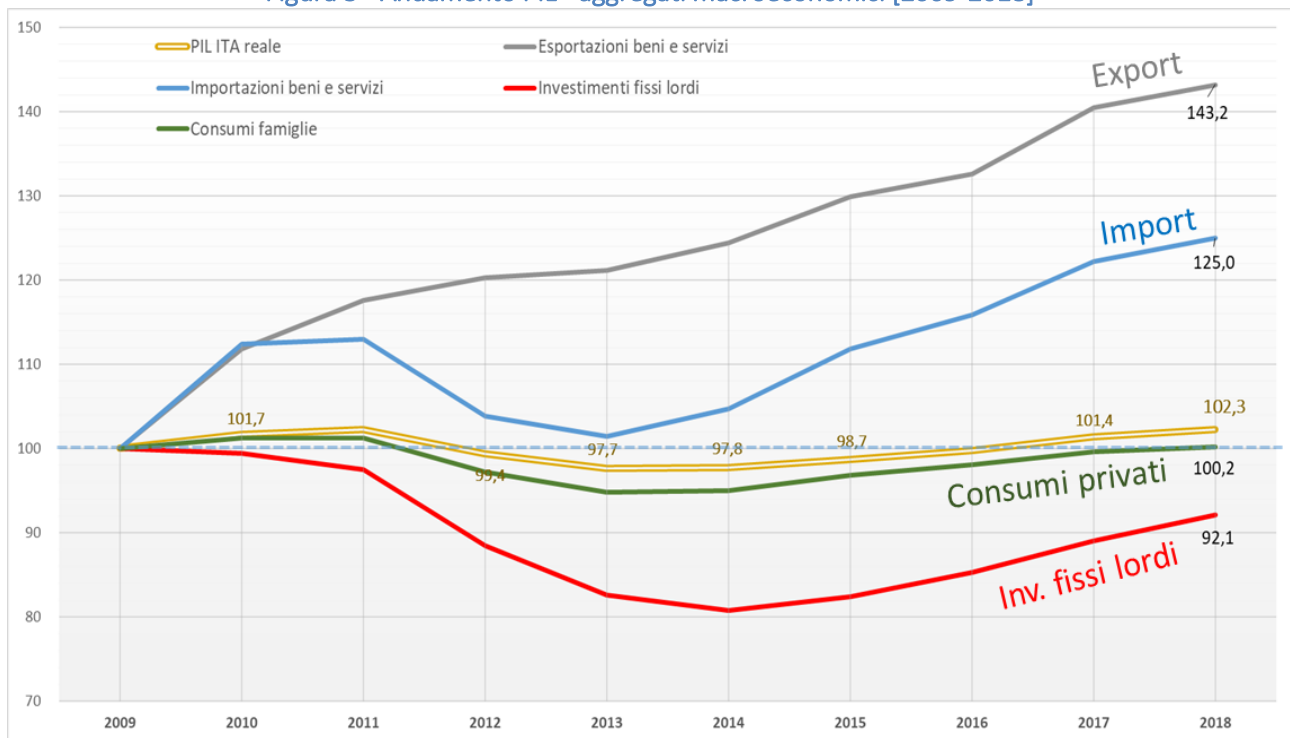
¹ Stime fonte European Spring 2019 Economic Forecast European Commission

1.3 Il quadro nazionale

Focalizzandosi sugli aggregati nazionali, i valori delle principali variabili macroeconomiche sono ancora inferiori rispetto al periodo pre-crisi economica e comunque solo leggermente superiori ai dati 2009, ad esclusiva eccezione della crescita della domanda estera (importazioni ed esportazioni). Si osserva dal 2014, tuttavia, una graduale ripresa dei principali indicatori economici, con il **PIL nazionale (in valore reale) cresciuto del 4,7% nel periodo 2014-2018 ed una crescita del 0,9% nel 2018 rispetto all'anno precedente.**

Come rappresentato in figura che segue, **l'export** è comunque la variabile maggiormente cresciuta nel periodo 2009-2018, con un peso relativo sul PIL che è passato dal **22,9% nel 2009 al 32% nel 2018.** Discorso differente per quanto riguarda gli aggregati dei consumi privati e gli investimenti fissi lordi: i primi appena sopra il valore del 2009, **+0,2%**; mentre pesantemente al di sotto, **-7,9%**, i secondi.

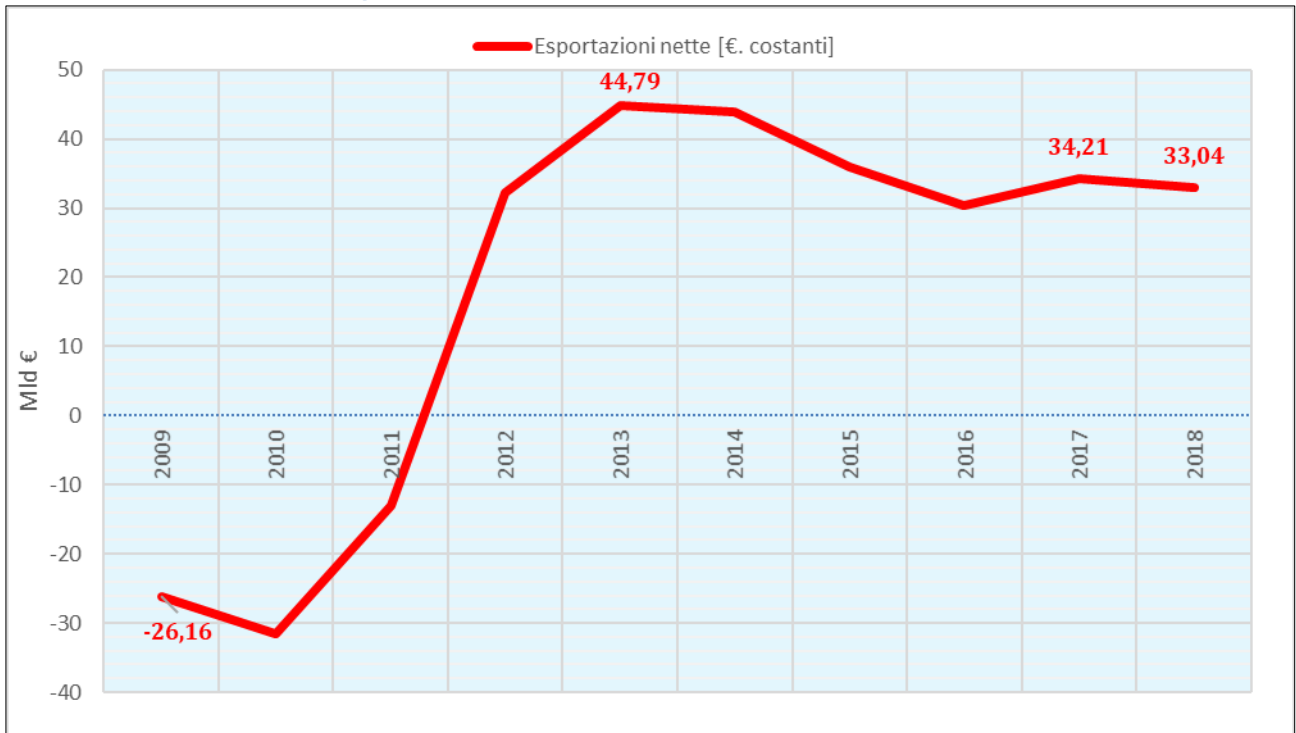
Figura 5 - Andamento PIL - aggregati macroeconomici [2009-2018]



Elaborazioni RAM su dati ISTAT Aprile 2019. Valori in euro costanti indicizzati al 2009=100.

Concentrandoci sulla domanda estera, nel 2018 le importazioni e le esportazioni italiane sono cresciute rispetto al 2017, rispettivamente del 2,3% e dell'1,9% confermando il trend dell'ultimo quinquennio in cui le importazioni (+19,3%) sono cresciute più velocemente dell'export (+15%), con un saldo della bilancia commerciale in euro costanti che tuttavia rimane saldamente positivo a **+33 Mld. €** (dato 2018) rispetto ai **-26,2 Mld. €** del 2009.

Figura 6 – Saldo della bilancia commerciale nazionale



Elaborazioni RAM S.p.A. su dati ISTAT.

Soffermandoci sull'andamento dell'ultimo quinquennio, come sopra accennato, si rileva come anche le variabili più depresse propongono variazioni più interessanti: i consumi privati hanno infatti guadagnato +5,4% nell'ultimo quinquennio e gli investimenti fissi lordi il 13,4%.

Tabella 1 – PIL e principali aggregati macroeconomici, variazione ultimo anno e ultimo quinquennio

Indicatore [in € costanti]	Var. 2018-2017	Var. 2018-2014
PIL	+ 0,9%	+4,7%
Consumi privati	+ 0,6%	+5,4%
Investimenti fissi lordi	+ 3,4%	+ 13,4%
Import	+ 2,3%	+19,4%
Export	+ 1,9%	+15,0%

Elaborazioni RAM S.p.A. su dati ISTAT.

II. DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE E TURISMO IN ITALIA

II.1 Flussi commerciali Italia-Mondo e modalità di trasporto

L'economia italiana, nella stasi dei consumi e degli investimenti interni, si è quindi gradualmente internazionalizzata. Gli scambi commerciali italiani con l'estero sono dunque diventati una variabile fondamentale per lo sviluppo del Sistema Italia, ed appare quindi fondamentale effettuare una preliminare analisi sul peso e sul valore di questi scambi, sui principali partner commerciali e sulle modalità di trasporto sulle quali viaggiano le importazioni ed esportazioni nazionali di beni.

L'Italia ha importato beni nel 2018 per **317 milioni di tonnellate** per un controvalore di **424 miliardi di euro a fronte di una performance esportativa di 149,2 milioni di tonnellate** per un controvalore di **463 miliardi di euro, a conferma dell'alto valore aggiunto dei beni "Made in Italy"**.

Scendendo nel dettaglio, l'evoluzione degli scambi commerciali dell'Italia con il resto del Mondo mostra una crescita nel periodo 2014-2018, con una variazione pari al +11,38% in volume ed il +17,3 in valori. Su un orizzonte più ampio, 2010-2018, si nota la divergenza tra leggero calo dei volumi (-3,3%) e deciso incremento del valore dei beni scambiati (+25,8%).

Più specificatamente:

- nel 2018, il 58% degli scambi internazionali in volume è avvenuto con i Paesi europei (EU 28+paesi europei non EU), per un totale di 270,8 milioni di tonnellate, corrispondente al 65,8% del valore degli scambi Italia-Mondo. Il trend storico è fortemente positivo per gli scambi con gli altri Paesi dell'Unione Europea sia in valore che in volume;
- gli scambi con l'area del Mediterraneo contano a loro volta il 12,3% in volumi ed il 5,8% in valori;
- appare interessante altresì notare sul trend 2014-2018 il pronunciato aumento del valore degli scambi tra Italia e America Settentrionale rispetto ad un aumento relativamente più leggero dei volumi;
- con la Cina, che conta il 2,1% degli scambi nazionali in volume ed il 5,7% in valore, è rilevabile un trend crescente nel 2014-2018, comunque abbastanza in linea con l'aumento generalizzato del commercio internazionale italiano nello stesso arco temporale.

Tabella 2 - Scambi commerciali italiani in volume e valori per macroarea [2018, variazione 2014-2018 e 2010-2018]

MACRO AREA	Volumi [Mtonn e %] 2018							Valori [Mld €. e %] 2018								
	Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	%Area/ Tot	Import+Export		Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	%Area/ Tot	Import+Export	
							Var. 18/14	Var. 18/10							Var. 18/14	Var. 18/10
UE 28	112,7	90,9	203,7	35,5%	60,9%	43,7%	↑ 12,4%	↑ 5,83%	250,3	260,6	510,9	59,0%	56,3%	57,6%	↑ 20,9%	↑ 28,3%
Unione europea 28 (Nord)**	51,2	34,6	85,8	16,1%	23,2%	18,4%			131,3	103,8	235,1	31,0%	22,4%	26,5%		
Unione europea 28 (Est)**	30,6	22,6	53,1	9,6%	15,1%	11,4%			44,6	54,5	99,1	10,5%	11,8%	11,2%		
Unione europea 28 (Ovest)***	31,0	33,7	64,7	9,8%	22,6%	13,9%			74,3	102,4	176,7	17,5%	22,1%	19,9%		
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	55,6	11,6	67,1	17,5%	7,8%	14,4%	↔ 3,20%	↑ 7,92%	32,9	39,8	72,7	7,8%	8,6%	8,2%	↔ 0,4%	↑ 17,8%
Area MED****	41,1	15,5	56,6	12,9%	10,4%	12,1%	↑ 18,36%	↓ -30,54%	25,5	25,7	51,1	6,0%	5,5%	5,8%	↑ 6,3%	↓ -9,0%
Africa (escluso paesi MED)	10,2	3,1	13,3	3,2%	2,1%	2,8%	↓ -9,38%	↓ -12,48%	6,5	5,6	12,1	1,5%	1,2%	1,4%	↓ -12,8%	↑ 18,8%
America settentrionale	13,4	9,8	23,2	4,2%	6,6%	5,0%	↑ 5,12%	↑ 21,29%	17,5	46,6	64,1	4,1%	10,1%	7,2%	↑ 34,0%	↑ 81,2%
America centro-meridionale	15,9	3,5	19,3	5,0%	2,3%	4,1%	↓ -11,42%	↓ -16,89%	9,2	14,3	23,5	2,2%	3,1%	2,7%	↔ 0,4%	↑ 11,9%
Cina	6,8	3,0	9,8	2,1%	2,0%	2,1%	↑ 11,96%	↓ -10,09%	31,1	19,4	50,5	7,3%	4,2%	5,7%	↑ 21,9%	↑ 21,8%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	14,8	6,1	20,9	4,7%	4,1%	4,5%	↔ -3,83%	↓ -13,18%	28,2	27,9	56,1	6,6%	6,0%	6,3%	↑ 23,0%	↑ 37,3%
Medio Oriente (escluso paesi MED)	46,1	3,1	49,2	14,5%	2,1%	10,6%	↑ 51,26%	↔ 0,64%	21,0	13,7	34,7	4,9%	3,0%	3,9%	↑ 10,4%	↑ 6,6%
Oceania e altri	0,8	2,7	3,5	0,3%	1,8%	0,7%	↑ 7,38%	↓ -29,78%	2,0	9,3	11,3	0,5%	2,0%	1,3%	↑ 24,8%	↑ 57,9%
TOTALE	317,35	149,2	466,6	100%	100%	100%	↑ 11,38%	↔ -3,30%	424,0	462,9	886,9	100%	100%	100%	↑ 17,3%	↑ 25,8%

*Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. **UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria ***UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro ****UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna. Cina (compresa Macao ed Hong Kong). Elaborazioni RAM su dati ISTAT

Per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni per l'annualità 2018:

- **in volumi:** il 57,4% dell'import avviene via mare ed il 22,9% via strada; rilevante il trasporto via condotte con i paesi esportatori di idrocarburi (con soglie di quasi il 40% con i paesi MED ed i paesi europei non EU). Nei traffici con l'UE 28, preponderante il ruolo del traffico terrestre (ferro+strada) transitante lungo i valichi alpini che conta oltre il 70% sia in import sia in export con la macroarea di riferimento; il mare è prevalente per tutte le altre aree geografiche sia in import che in export.

Tabella 3 – Modalità di trasporto scambi commerciali italiani in volumi 2018 [% modalità/macroarea]

MACROAREA	Altro [condotte]		Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario		Trasporto stradale		Trasporto aereo	
	import	export	import	export	import	export	import	Export	import	export
UE 28	9,2%	0,1%	16,7%	24,3%	12,4%	4,4%	61,5%	68,8%	0,2%	2,5%
Unione europea 28 (Nord)**	15,2%	0,1%	6,6%	13,4%	12,3%	7,7%	65,8%	78,8%	0,1%	0,0%
Unione europea 28 (Est)**	1,2%	0,2%	21,2%	30,8%	18,3%	2,0%	59,3%	67,0%	0,0%	0,0%
Unione europea 28 (Ovest)****	0,2%	0,1%	30,2%	31,5%	8,3%	2,9%	60,7%	65,4%	0,6%	0,1%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	38,4%	1,6%	54,8%	36,1%	1,4%	7,6%	5,4%	54,6%	0,0%	0,1%
Area MED*	38,0%	0,0%	61,5%	97,2%	0,0%	0,0%	0,4%	2,7%	0,0%	0,1%
Africa (escluso paesi area MED)	0,0%	0,8%	99,7%	98,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,6%	0,1%	0,4%
America settentrionale	0,0%	0,6%	99,5%	97,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,7%	0,3%	1,2%
America centro-meridionale	0,0%	0,1%	99,8%	98,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,1%	0,9%
Cina (compresi Macao e Hong Kong)	0,0%	0,0%	97,4%	95,2%	0,2%	0,3%	1,0%	1,7%	1,5%	2,8%

Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	0,0%	0,0%	98,9%	96,0%	0,0%	0,0%	0,5%	2,0%	0,5%	2,0%
Medio Oriente (escluso paesi area MED)	0,0%	0,0%	99,9%	94,8%	0,0%	0,0%	0,1%	3,8%	0,0%	1,4%
Oceania e altri territori	0,0%	0,0%	99,8%	98,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,1%	1,0%
Mondo	14,9%	0,3%	57,4%	47,5%	4,6%	3,3%	22,9%	46,7%	0,2%	2,3%

*Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. **UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria ***UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro ****UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna. Elaborazioni RAM su dati ISTAT

- **in valori:** preponderante il ruolo rivestito dal trasporto stradale, che conta oltre il 50% sia in import che in export totale e che detiene una quota dell'80% dei traffici IT-EU 28 in import e di circa il 90% in export; cresce il ruolo del trasporto aereo rispetto all'analisi sugli scambi commerciali in volumi, con particolare rilevanza sull'asse IT-Cina, IT-America settentrionale e IT-far East, a testimonianza della specifica categoria merceologica ad alto valore aggiunto dei beni scambiati via cargo aereo; permane il fondamentale ruolo del trasporto marittimo sia in import che in export verso l'area MED, l'Africa ed il Medio Oriente.

Tabella 4 - Modalità di trasporto scambi commerciali italiani in valore [% modalità/macroarea]

MACROAREA	Altro [condotte]		Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario		Trasporto stradale		Trasporto aereo	
	import	export	import	export	import	export	import	Export	import	export
UE 28	3,64%	0,39%	7,81%	6,28%	6,80%	2,78%	79,57%	88,40%	2,18%	2,15%
Unione europea 28 (Nord)**	4,23%	0,28%	3,52%	3,27%	8,58%	3,50%	81,79%	91,75%	1,89%	1,20%
Unione europea 28 (Est)***	2,24%	0,57%	10,06%	8,57%	8,24%	2,49%	79,15%	86,58%	0,31%	1,79%
Unione europea 28 (Ovest)****	3,44%	0,41%	14,06%	8,10%	2,78%	2,20%	75,91%	85,99%	3,81%	3,30%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	20,99%	2,41%	34,53%	9,81%	1,26%	2,20%	39,71%	81,96%	3,50%	3,62%
Area MED*	19,02%	0,10%	74,57%	77,90%	0,04%	0,06%	4,57%	14,64%	1,80%	7,29%
Africa (escluso paesi area MED)	0,00%	0,25%	89,26%	83,36%	0,00%	0,01%	1,08%	2,86%	9,66%	13,53%
America settentrionale	0,00%	1,39%	46,88%	65,98%	0,01%	0,06%	3,71%	3,90%	49,40%	28,66%
America centro-meridionale	0,38%	1,29%	88,12%	76,55%	0,00%	0,02%	1,64%	3,36%	9,86%	18,79%
Cina (compresi Macao e Hong Kong)	0,00%	0,06%	72,49%	46,79%	0,20%	0,30%	5,01%	4,61%	22,31%	48,23%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	0,01%	0,04%	78,55%	55,04%	0,02%	0,04%	3,17%	5,91%	18,26%	38,97%
Medio Oriente (escluso paesi area MED)	0,00%	0,28%	98,65%	65,63%	0,00%	0,03%	0,70%	9,02%	0,65%	25,04%
Oceania e altri territori	1,83%	2,05%	91,15%	78,93%	0,00%	0,00%	0,55%	1,09%	6,48%	17,92%
Mondo	4,93%	0,67%	32,82%	27,53%	4,13%	1,78%	51,14%	59,00%	6,97%	11,03%

*Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. **UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria ***UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro ****UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna. Elaborazioni RAM su dati ISTAT

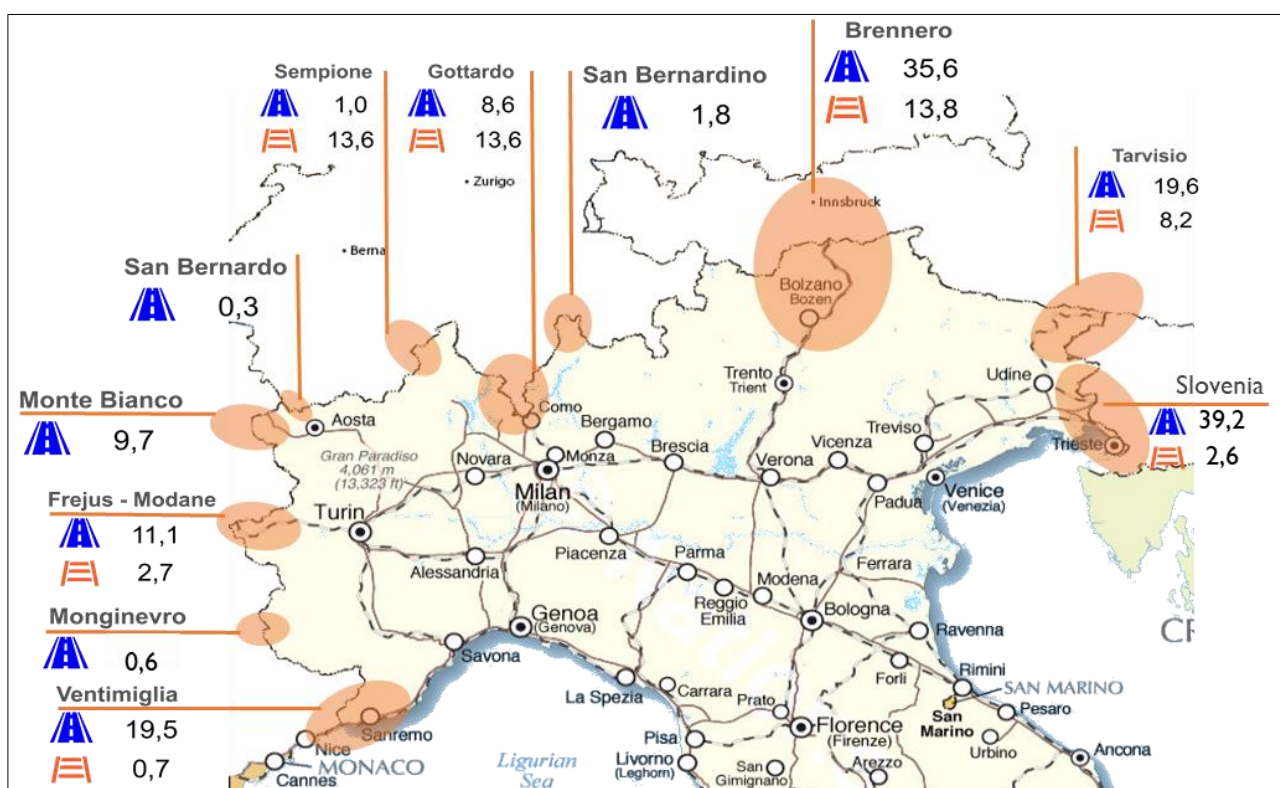
II.2 Traffico merci ai valichi alpini transfrontalieri

La rilevanza degli scambi commerciali e dei flussi merci intercorrenti tra l'Italia e l'Unione Europea, in prevalenza caratterizzata dalla modalità terrestre (ferro+strada) necessita di un'analisi dei transiti ai valichi alpini di confine italiani, vere e proprie porte di accesso e di uscita dell'economia nazionale, anche in considerazione dell'interdipendenza del traffico ivi transitante dalle policies ambientali, di tariffazione e contingentamenti eventualmente applicate dai paesi confinanti (si vedano i contingentamenti del Tirolo al valico del Brennero).

Il traffico merci ai valichi alpini nel 2017 ha raggiunto le **203,2 milioni di tonnellate**, di cui **41,8 Mln T sull'asse IT-Slovenia**, **78,4 Mln T sull'asse IT-Austria**, **38,9 Mln T sull'asse IT-Svizzera** e **44,1 Mln T sull'asse IT-Francia**.

La variazione 2016-2017 del traffico merci ai valichi alpini transfrontalieri è **+4,3%** mentre il **PIL reale**, nello stesso periodo, ha registrato un **+1,7%**. Tale elasticità, nel caso in cui dovesse consolidarsi la crescita economica nazionale ed europea nel medio-lungo termine, necessita di un importante dibattito sul rischio di saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto ai valichi.

Figura 7– Traffico merci lungo i valichi alpini 2017



Elaborazioni RAM S.p.A. su dati Alpinfo e Ufficio Statistico Repubblica di Slovenia; stime 2017 su Tarvisio applicando variazioni di traffico sul 2017 per gli altri valichi alpini; asse IT-AT si aggiunge passo Resia non rappresentato in figura

Rischio saturazione particolarmente sentito per quanto riguarda il valico del Brennero, primario nodo di flusso dei traffici nazionali da/verso l'Europa, rappresentando il primo valico alpino transfrontaliero con una quota maggiore di flussi rispetto a tutti i valichi IT-Francia e IT-Svizzera e su cui vi **transita il 10,5% degli scambi commerciali italiani totali**.

A riprova della **funzione di direttrice di valenza europea** e di sezione fondamentale del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, risulta interessante analizzare le "catchment areas" dei transiti autostradali e ferroviari al valico del Brennero come da figure che seguono, da cui emerge chiaramente l'estensione e la profondità delle aree servite dal traffico ivi transitante.

Asse del Brennero che si rileva dunque centrale per lo sviluppo dell'economia non solo del Nord-Est ma anche con importanti ricadute **sull'intero territorio nazionale**, come dimostrano i flussogrammi del traffico merci che seguono, con origini e destinazioni che toccano l'Italia Centrale ed il Mezzogiorno raggiungendo la penisola Scandinava ed il Nord della Germania.

Figura 8 – Flussogramma traffici autostradali e ferroviari al valico del Brennero [CAFT Survey 2018]

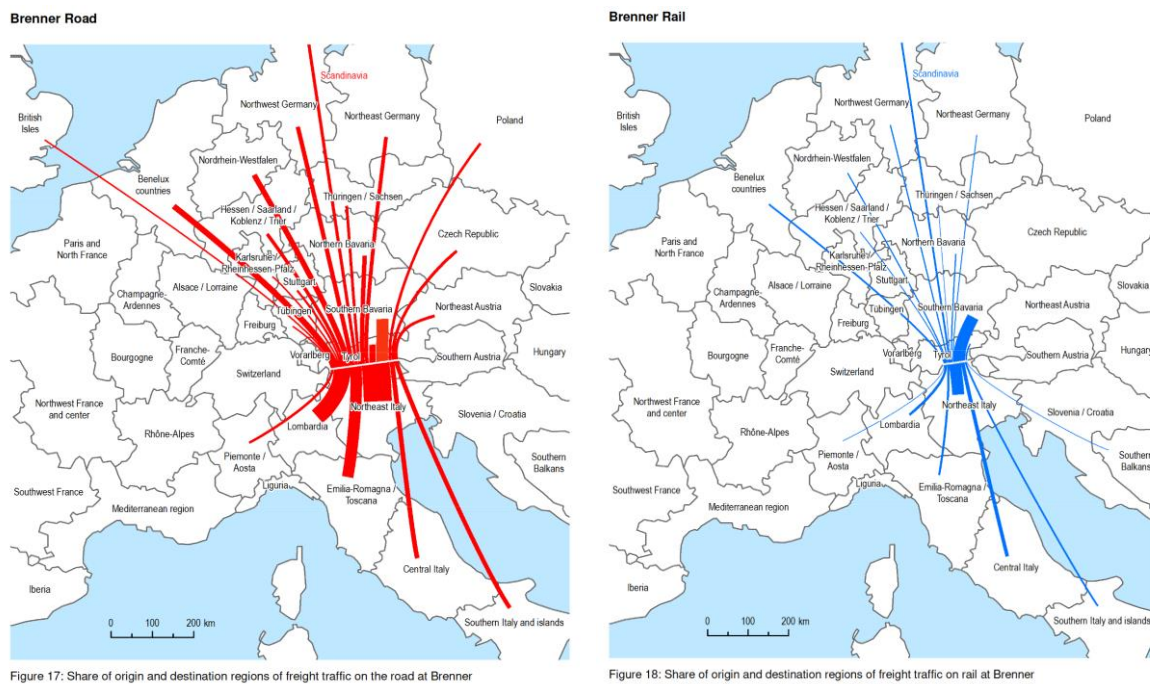


Figure 17: Share of origin and destination regions of freight traffic on the road at Brenner

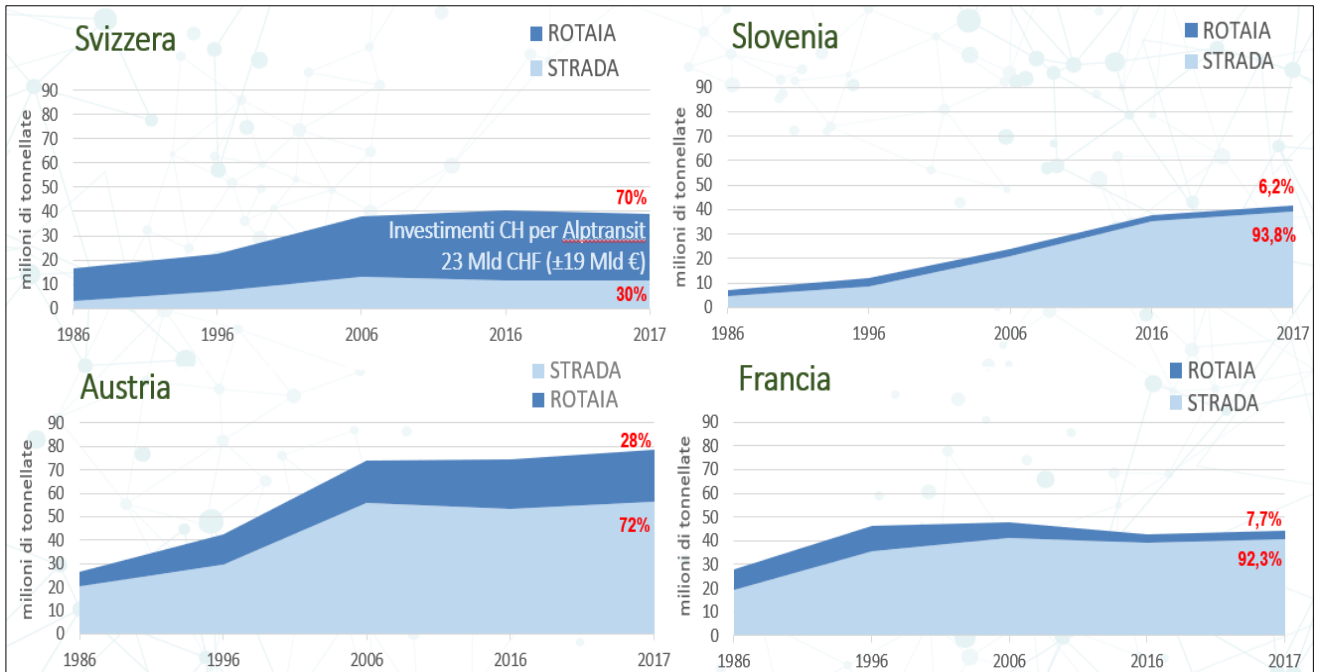
Figure 18: Share of origin and destination regions of freight traffic on rail at Brenner

Per quanto concerne il riparto modale della movimentazione merci lungo i valichi transfrontalieri italiani, risulta particolarmente evidente lo sbilanciamento del modal share transfrontaliero aggregato per il trasporto stradale, con un 72,8% dei traffici che viaggia su gomma (circa 148 milioni di tonnellate) mentre il 27,2% su ferro (circa 55,2 milioni di tonnellate), caratterizzato comunque da forti divergenze sui diversi assi commerciali come di seguito illustrato

Se è netta la prevalenza del trasporto stradale sull'asse IT-Slovenia ed IT-Francia, tale dato si inverte sull'asse IT-Svizzera, dove il ferro conta per il 70% anche grazie agli ingenti investimenti federali sostenuti per l'attuazione del progetto AlpTransit (circa 19 Mld €).

Infine sull'asse IT-Austria, nel quale insiste il valico del Brennero, vi è una prevalenza su strada del 72% contro un 28% di merci trasportate su ferro.

Figura 9 – Traffico merci lungo i valichi alpini: riparto modale

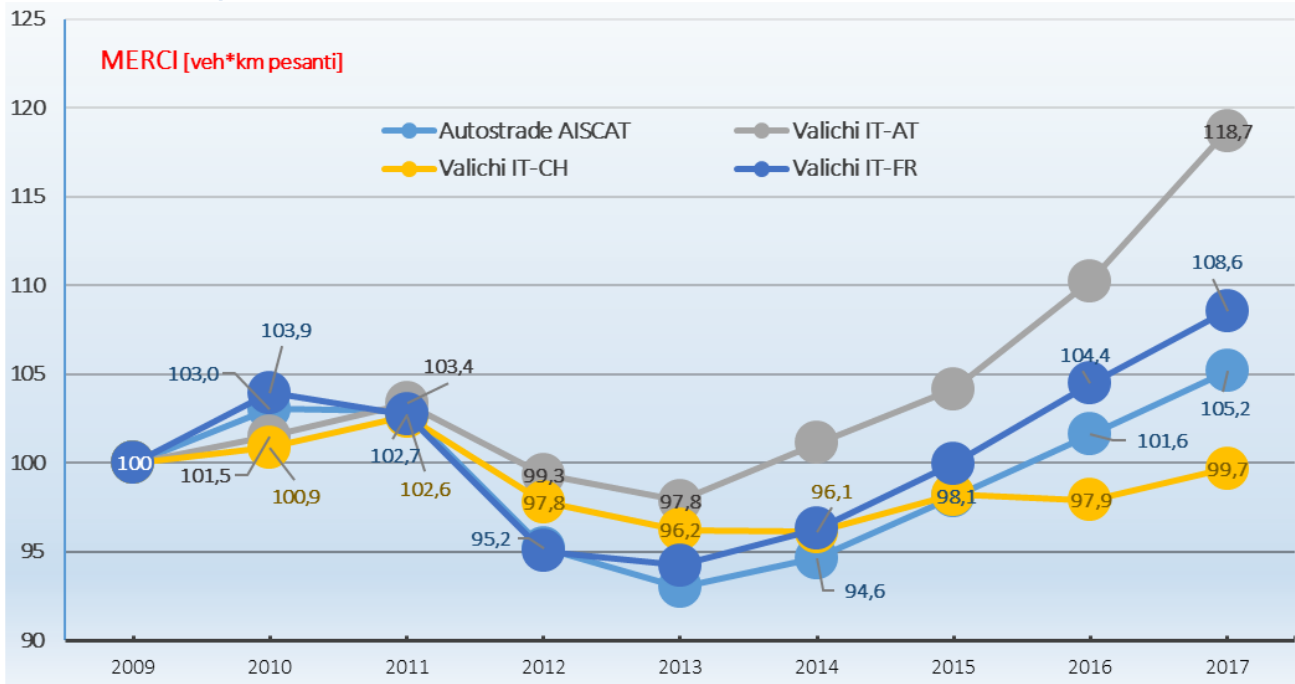


Elaborazioni RAM S.p.A. su dati Alpinfo e Ufficio Statistico Repubblica di Slovenia; stime 2017 su Tarvisio applicando variazioni di traffico sul 2017 per gli altri valichi alpini

Il traffico stradale, dunque, ha ancora un ruolo predominante nell'attraversamento dell'arco alpino, per cui analizzando i traffici merci lungo i principali valichi alpini stradali ed autostradali, emerge, infatti, come dal 2009 al 2017 i veicoli*km sull'asse IT-Austria (A22 Brennero-Verona, A23 Tarvisio) sono cresciuti del +18,7%, sull'asse IT-Francia (A10 Ventimiglia Savona, Traforo Frejus e Traforo Monte Bianco), del +8,6%, in entrambi i casi con velocità maggiori rispetto all'aumento generalizzato del traffico pesante autostradale su rete AISCAT nazionale.

Rimane invece sostanzialmente costante negli ultimi 8 anni il traffico su gomma transitante lungo il confine Italia-Svizzera (A9 Como e traforo GS Bernardo).

Figura 10 – Valichi autostradali Italia-Francia/Svizzera/Austria indice 100=2009



Elaborazioni RAM S.p.A. su dati Aiscat; stime 2017 su Tarvisio applicando variazioni di traffico sul 2017 per gli altri valichi alpini, IT-Francia IT-Austria e IT-Svizzera

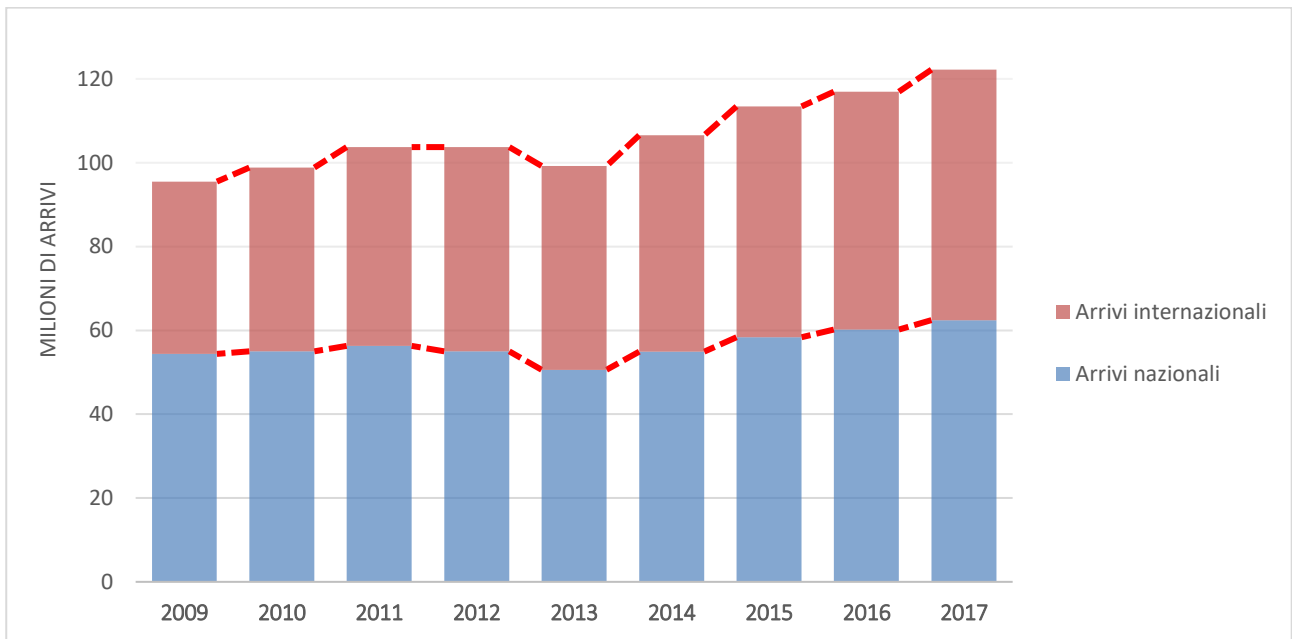
II.3. Turismo risorsa nazionale

Driver fondamentale dell'economia nazionale, con un contributo stimato di circa il 13% di valore aggiunto diretto ed indiretto sul PIL, il comparto turistico misurato in termini di arrivi di visitatori nazionali ed esteri conferma l'ottima performance degli ultimi anni. Sulla base dei dati Istat, le presenze turistiche in Italia hanno visto un incremento del 107% nell'arco temporale 1990-2017, del 23,2% nel quinquennio 2013-2017 e del 4,5% nel periodo 2016-2017.

Focalizzandoci sulla composizione delle stesse, emerge che i turisti di nazionalità italiana sono cresciuti del 63% dal 1990 al 2017, mentre i **visitatori stranieri non residenti in Italia sono cresciuti a ritmo molto più elevato, con un aumento del 186%** nello stesso arco temporale, toccando **quota 59,7 milioni nel 2017**. Sostanzialmente, mentre nel 1990 il 65% del turismo era di matrice nazionale, nel 2017 le presenze sono circa per il 51% nazionali e per il 49% internazionali.

Effettuando un call-out sull'arco temporale 2009-2017, periodo caratterizzato dal post crisi economica del 2008, emerge chiaramente il trend di lungo termine sopra descritto.

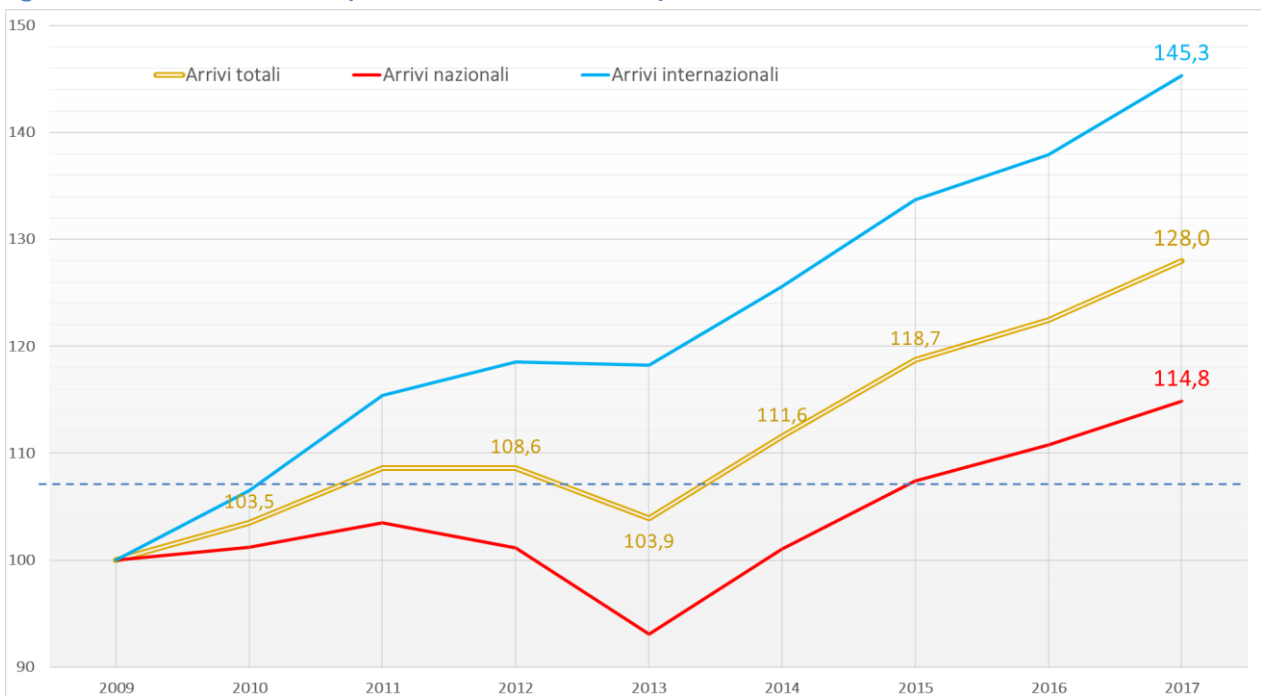
Figura 11 – Andamento arrivi turistici in Italia 2009-2017



Elaborazioni RAM su dati ISTAT

Tuttavia, mentre dal 2009 le presenze internazionali in Italia registrano performances di crescita continua, il turismo nazionale ha subito una forte contrazione a partire dal 2011 fino al 2013, in concomitanza con la crisi dei debiti sovrani. Dal 2013 si registra invece un allineamento più che proporzionale ed un forte elasticità tra crescita congiunturale economica nazionale (+3,8%) e presenze turistiche italiane (in crescita del 23,4%). L'analisi a valori indicizzati permette di valutare in maniera inequivocabile la netta crescita degli arrivi internazionali in Italia (+45,3% dal 2009).

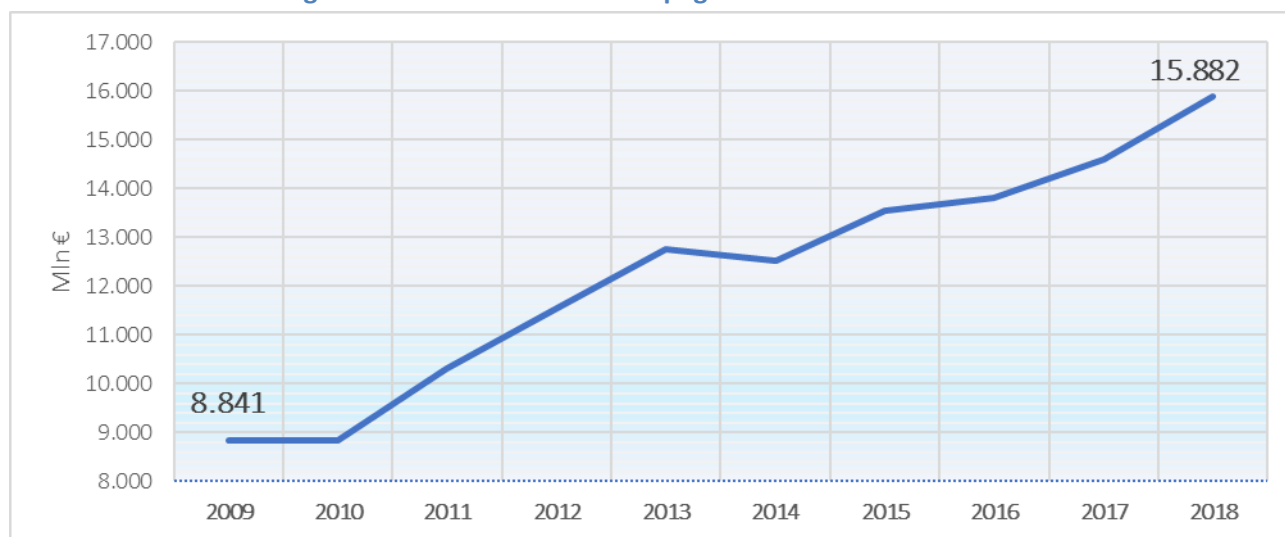
Figura 12 – Valori indicizzati (anno di riferimento 2009) dell'andamento arrivi turistici in Italia 2009-2017



Elaborazioni RAM su dati ISTAT

Interessante notare altresì l'andamento del saldo della bilancia dei pagamenti turistica che nel 2018 ha generato un surplus di 15,8 Mld. €. con una crescita dell'8,8% rispetto all'anno precedente ed una variazione che sfiora addirittura l'80% se si considera l'orizzonte temporale 2009-2018, nel quale il saldo partiva da un già positivo +8,8 Mld €.

Figura 13 – Saldo della bilancia pagamenti turistica 2009-2018



Elaborazioni RAM su dati Bankitalia

Tabella 4 – Andamento 2014-2017 numero e spesa viaggiatori stranieri in Italia

	SPESA VIAGGIATORI STRANIERI [Mln €]	SPESA VIAGGIATORI ITALIANI ALL'ESTERO [Mln €]	SALDO DELLA BILANCIA DEI PAGAMENTI TURISTICI [Mln €]
2009	28.856	20.015	8.841
2010	29.257	20.416	8.841
2011	30.891	20.583	10.308
2012	32.056	20.512	11.544
2013	33.064	20.309	12.755
2014	34.240	21.713	12.527
2015	35.556	22.012	13.544
2016	36.359	22.547	13.812
2017	39.155	24.557	14.598
2018	41.450	25.568	15.882

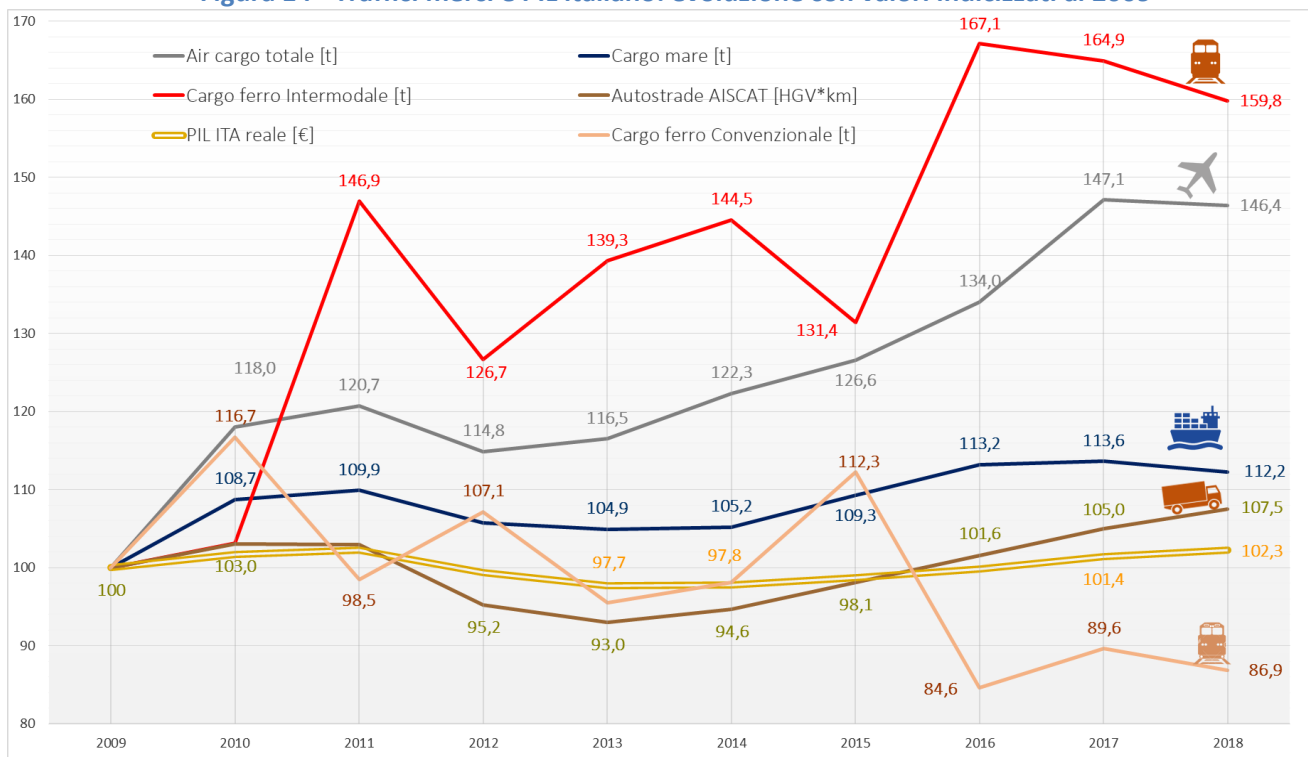
Elaborazioni RAM su dati Bankitalia

III. TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI IN ITALIA

III.1 Traffici merci nazionali

L'evoluzione dei traffici in Italia degli ultimi anni è caratterizzata da un generalizzato aumento dei volumi, soprattutto del trasporto aereo e marittimo. Più nello specifico, è dal 2014 che si manifestano segnali evidenti di ripresa con la modalità aerea che nel periodo 2014-2018 registra una variazione positiva pari al 23,7% e quella marittima con un incremento del 6,7%, supportato soprattutto dal traffico ro-ro (var.2014-2018 +27,3%).

Figura 14 - Traffici merci e PIL italiano: evoluzione con valori indicizzati al 2009



Elaborazioni RAM su dati Eurostat, RFI, Assaeroporti, Aiscat, ESPO

Tale ripresa dei traffici si arresta tuttavia nel 2018, in particolare per il trasporto su ferro che mostra una variazione 2017-2018 negativa netta (-3,1%), in calo sia per il comparto convenzionale che quello intermodale. ma anche per mare e per aereo, con una variazione 2017-2018 rispettivamente del -1,2% e -0,4%. Positivo solo il comparto autostradale (+2,3%) che rappresenta il principale raccordo verso la destinazione finale dei flussi merci.

Pur essendo in genere le dinamiche del trasporto merci fortemente collegate all'andamento dell'economia, come si evince dalle seguenti tabelle con l'inclusione dei dati per il 2018, viene confermato il fenomeno del decoupling tra PIL e trasporti, come negli anni precedenti. Più specificatamente, nell'ultimo quinquennio risulta notevole l'elasticità dei traffici cargo aereo, Ro-Ro e cargo autostradale, con coefficienti rispettivamente del 5, 6 e 2 rispetto all'aumento del PIL reale.

Tabella 5 – Traffici merci ed elasticità con il PIL: variazioni 2014-2018 e 2017-2018

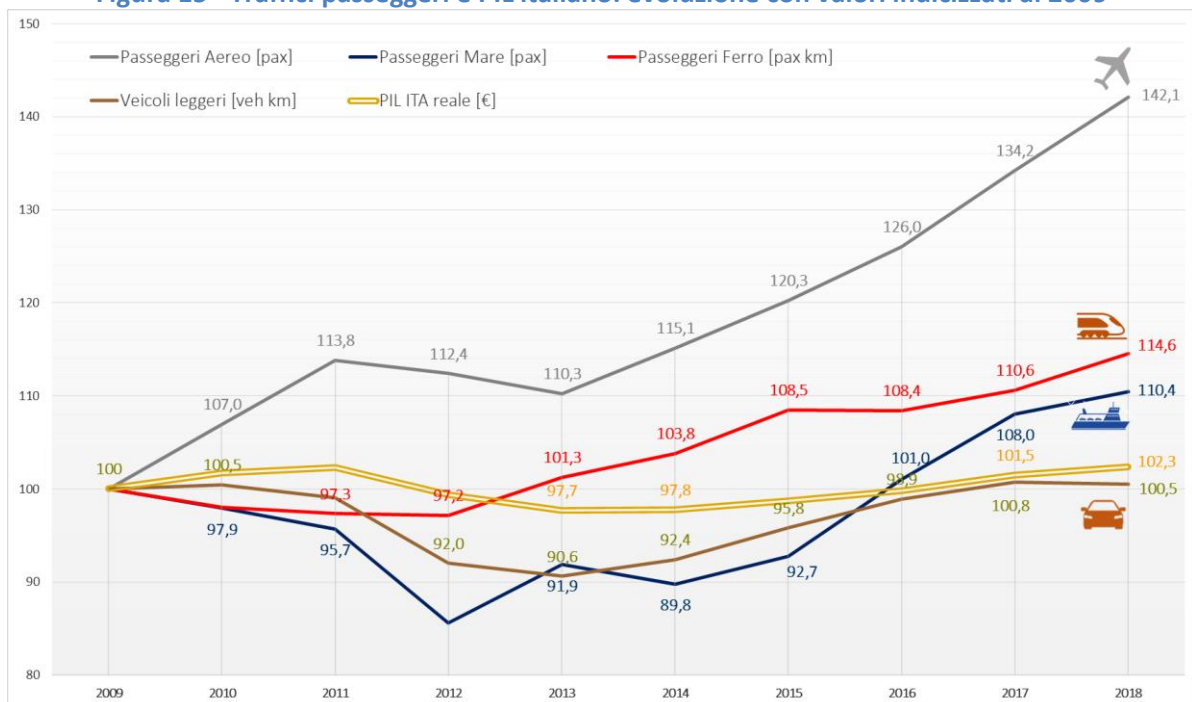
MERCI	Var. 2014-2018	Elasticità traffici/PIL 2014-2018	Var. 2017-2018
Cargo aereo [t]	23,7%	5,1	-0,4%
Mare (t)	6,7%	1,4	-1,2%
<i>Ro-Ro</i>	27,3%	5,9	2,5%
<i>Container</i>	2,5%	0,5	-3,5%
Ferrovia (t-km)	6,6%	1,4	-3,8%
AISCAT (HDV*km)	13,6%	2,9	2,3%

Elaborazioni RAM su dati Eurostat, RFI, Assaeroporti, Aiscat, ESPO

III.2 Traffici passeggeri nazionali

Lato passeggeri, per il 2018 appaiono confermate le ottime performances del trasporto aereo e ferroviario, che nell'ultimo quinquennio registrano rispettivamente una crescita del 23,4% e dell'10,4%. Ottimo anche l'andamento 2018-2017 del segmento passeggeri per il trasporto marittimo, con un deciso recupero del traffico crocieristico rispetto agli anni precedenti (+9,4% 2017-2018).

Figura 15 - Traffici passeggeri e PIL italiano: evoluzione con valori indicizzati al 2009



Elaborazioni RAM su dati Eurostat, RFI, Assaeroporti, Aiscat, ESPO

Anche sul segmento passeggeri, la variazione dei traffici per ciascuna modalità è maggiore rispetto alla crescita economica nazionale, confermando il decoupling già registrato negli anni precedenti.

Tabella 6 – Traffici passeggeri ed elasticità con il PIL: variazioni 2014-2018 e 2017-2018

PASSEGGERI	Var. 2014-2018	Elasticità traffici/PIL 2014-2018	Var. 2017-2018
Aeroporti (pax)	23,4%	5,0	5,9%
Marittimo (pax)	23,0%	4,9	2,2%
<i>Passeggeri non crocieristi</i>	27,6%	5,9	0,5%
<i>Crociere</i>	7,5%	1,6	9,4%
Ferrovia (pax km)	10,4%	2,2	3,6%
Rete AISCAT (veh*km)	8,8%	1,9	-0,2%

Elaborazioni RAM su dati Eurostat, RFI, Assaeroporti, Aiscat, ESPO,

III.3 Movimentazioni portuali nazionali

Il commercio mondiale negli ultimi mesi del 2018 ha cominciato a risentire di alcune criticità legate al rallentamento della crescita economica cinese ed all'applicazione dei dazi su alcune primarie relazioni commerciali. Conseguentemente anche il traffico marittimo merci italiano ha sentito il colpo, registrando un leggero calo rispetto all'anno precedente (-1,2%) senza tuttavia intaccare la buona performance del comparto merci marittimo **creciuto del 6,7% dal 2014**, passando da **460 Mln** ad oltre **491 Mln di tonnellate movimentate nel 2018 nei porti italiani**.

Analizzando i singoli segmenti, il ruolo predominante è sempre occupato dalle **rinfuse liquide**, con **oltre 184,0 Mln di tonnellate**, ma con una variazione negativa del **- 2,0% rispetto al 2017** mentre si registra ancora un calo per le **rinfuse solide**.

Risultano altresì in calo il numero di container movimentati, che nel 2018 si attestano a **10,60 Mln TEU** da **10,65 Mln TEU del 2017** (con un calo più evidente del traffico containerizzato in tonnellate) a causa del continuo calo di traffico negli scali di transhipment di Gioia Tauro e Cagliari e della diminuzione registrata a partire da ottobre 2018 dallo scalo genovese.

Tabella 7 – Movimentazioni portuali italiane 2014 - 2018

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione %		CAGR 2018-2014
						2018- 2014	2018- 2017	
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,82	184,01	7,8%	-2,0%	1,9%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,45	66,55	65,59	-9,8%	-1,4%	-2,5%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,80	115,11	111,07	2,5%	-3,5%	0,6%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,7	90,0	99,2	106,4	109,09	27,3%	2,5%	6,2%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,66	21,62	-7,5%	-0,2%	-1,9%
Totale traffici merci [Mln t]	460,7	478,6	495,7	497,6	491,4	6,7%	-1,2%	1,6%
Container [TEU*1000]	10.223	10.181	10.573	10.651	10.606	3,7%	-0,4%	0,9%
Passeggeri totali [Mln pax]	43,25	44,67	48,64	52,02	53,18	23,0%	2,2%	5,3%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	10,78	7,5%	9,4%	1,8%
Non crocieristi [Mln pax]	33,23	33,89	37,85	42,17	42,40	27,6%	0,5%	6,3%

Elaborazioni RAM su dati ESPO delle AdSP 2018

Significativa, per l'ennesimo anno, la performance delle Autostrade del Mare comparto cargo con stime di aumento del 2,5% 2018 vs. 2017 ed equiparabili oramai al traffico container in termini di quote di mercato. **Negli ultimi 5 anni le AdM sono cresciute di oltre il 27%.**

Ottimi numeri anche dal comparto passeggeri. **Nel 2018 i passeggeri totali sono stati 53,18 Mln** con un aumento 2018 del 2,2% sul 2017; in grande spolvero il segmento **crocieristico** che sul 2017 ha registrato un **+9,4%** ed il segmento traghetti passeggeri non crocieristi che in 5 anni ha visto un **aumento del 27,6% circa.**

DETTAGLI MOVIMENTAZIONI MERCE PER MACROAREA GEOGRAFICA

Macroarea	CONTAINER (MTEU)					CAGR 2018- 2014	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018		2018- 2014	2018- 2017
Nord Tirreno	4.139	4.415	4.458	4.926	4.966	4,7%	20,0%	0,8%
Nord Adriatico	1.185	1.306	1.328	1.452	1.575	7,4%	33,0%	8,5%
Centro Tirreno	816	864	946	1.059	1.145	8,8%	40,3%	8,1%
Centro-sud Adriatico	201	238	259	238	227	3,2%	13,2%	-4,5%
Sud + Isole	3.883	3.357	3.582	2.976	2.693	-8,7%	-31%	-9,5%
Totale Italia	10.223	10.181	10.573	10.651	10.606	0,9%	3,7%	-0,4%

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE (Mtonn)					CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2014	2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno	31,7	32,3	30,9	31,8	33,1	1,1%	4,6%	4,1%
Nord Adriatico	53,7	54,5	56,1	57,1	57,2	1,6%	6,5%	0,2%
Centro Tirreno	9,6	10,1	10,5	10,3	10,6	2,3%	9,5%	2,7%
Centro-sud Adriatico	7,9	7,6	8,8	7,7	8,0	0,5%	1,8%	3,7%
Sud + Isole	67,8	78,7	76,0	80,9	75,1	2,6%	10,8%	-7,2%
Totale Italia	170,7	183,3	182,3	187,8	184,0	1,9%	7,8%	-2,0%

Macroarea	RINFUSE SOLIDE (Mtonn)					CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2014	2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno	10,8	9,7	9,4	9,5	9,4	-3,4%	-12,8%	-1,1%
Nord Adriatico	21,3	23,7	25,0	24,5	24,2	3,3%	13,8%	-1,1%
Centro Tirreno	11,4	12,1	12,2	6,7	6,1	-14,7%	-46,9%	-9,2%
Centro-sud Adriatico	8,9	9,8	8,0	6,9	6,5	-7,8%	-27,7%	-5,9%
Sud + Isole	20,3	16,1	19,9	19,0	19,4	-1,1%	-4,2%	2,2%
Totale Italia	72,7	71,4	74,4	66,5	65,6	-2,5%	-9,8%	-1,4%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati AdSP - (1) AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. (2) AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. (3) AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. (4) AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. (5) AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio.

Per i dettagli per area geografica del settore Ro-RO si rimanda al capitolo sulle Autostrade del Mare.

DETTAGLI PASSEGGERI PER MACROAREA GEOGRAFICA

Macroarea	Crociere (Mln pax/anno)						CAGR	Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2014	2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno	3,0	3,0	3,2	3,3	3,0	3,2	1,6%	6,7%	6,5%
Nord Adriatico	2,0	1,8	1,8	1,8	1,6	1,7	-2,3%	-9,0%	3,6%
Centro Tirreno	3,8	3,4	3,7	3,8	3,2	3,6	1,4%	5,5%	12,0%
Centro-sud Adriatico	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	4,6%	19,7%	33,3%
Sud + Isole	1,5	1,2	1,5	1,5	1,5	1,6	7,7%	34,4%	6,8%
Totale Italia	11,0	10,0	10,8	10,8	9,9	10,8	1,8%	7,5%	9,4%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati AdSP - (1) AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. (2) AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. (3) AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. (4) AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. (5) AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio.

Per i dettagli per area geografica del settore passeggeri non crocieristi si rimanda al capitolo sulle Autostrade del Mare.

IV. FOCUS: LE AUTOSTRADE DEL MARE IN ITALIA

IV.1 Traffici Autostrade del Mare

Analizzando lo specifico segmento delle Autostrade del Mare traffici merci per cluster portuale, emerge la rilevante crescita del traffico nei porti del Nord Tirreno, che dal 2016 hanno sorpassato la macroarea Sud ed Isole per movimentazioni totali di rotabili. I porti del Nord Tirreno nell'ultimo quinquennio hanno realizzato un vigoroso +51% portandosi a ben 37,4 Mln di tonnellate di merci movimentate, ma le performances sono più che positive comunque in tutti i cluster portuali.

Tabella 8 - Andamento traffici Autostrade del Mare merci e passeggeri per cluster portuale Italia

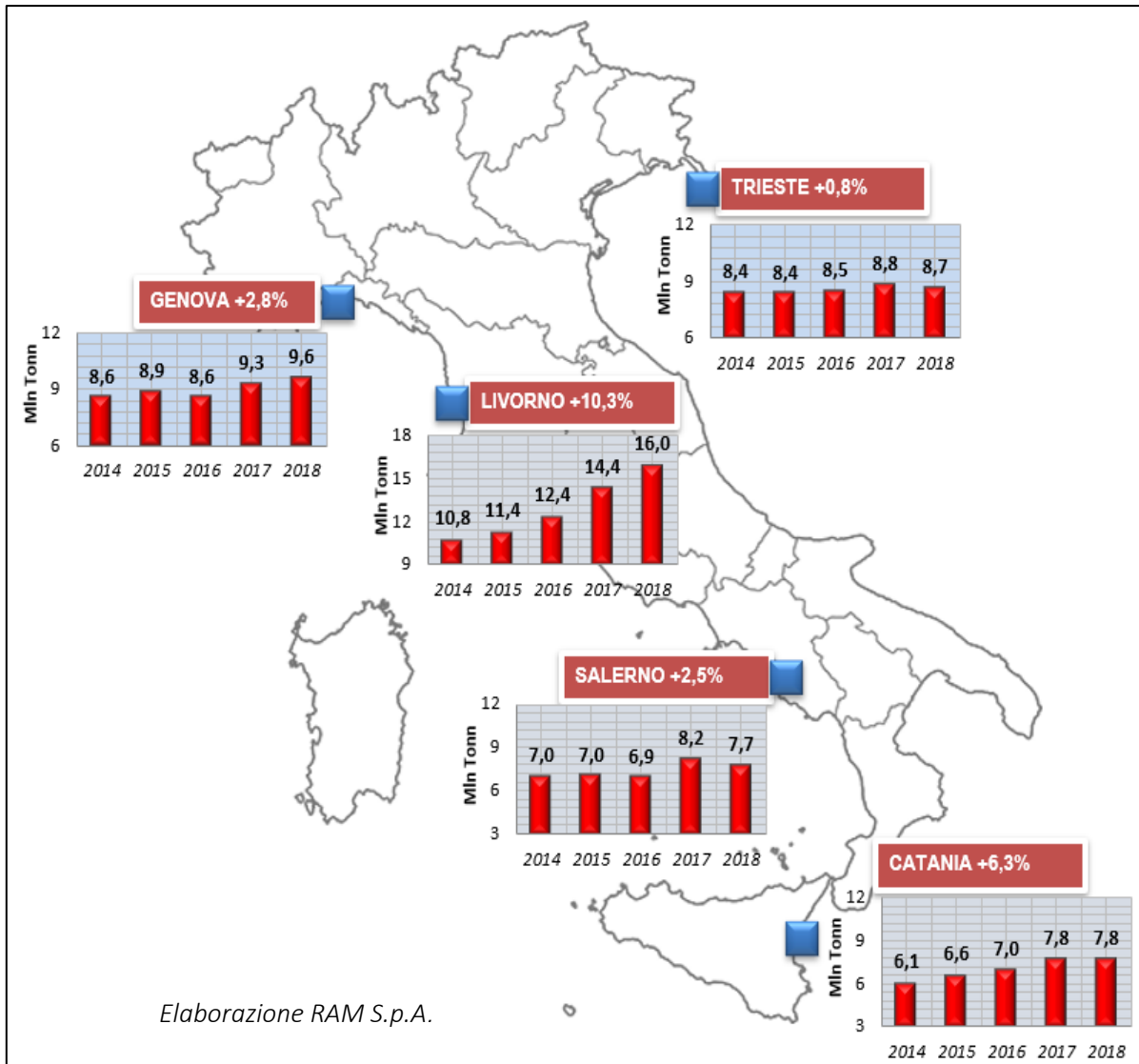
Macroarea	RO RO [Mln t]					CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2014	2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno (1)	24,8	27,0	30,7	34,0	37,4	10,9%	51,0%	10,1%
Nord Adriatico (2)	11,5	11,0	11,7	12,4	12,4	1,9%	7,8%	-0,1%
Centro Tirreno (3)	16,4	17,2	17,6	18,7	18,8	3,5%	14,6%	0,6%
Centro - Sud Adriatico (4)	6,6	7,1	10,0	10,7	10,4	12,1%	58,0%	-2,5%
Sud + Isole (5)	26,4	27,8	29,2	30,6	30,9	4,0%	17,1%	0,8%
Totale Italia	85,7	90,0	99,2	106,41	109,9	6,4%	28,3%	3,3%

Macroarea	Passeggeri non crocieristi [Mln pax]					CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018-2014	2018-2014	2018-2017
Nord Tirreno (1)	10,1	10,4	11,2	11,4	11,4	3,1%	12,8%	-0,5%
Nord Adriatico (2)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4%	1,7%	8,2%
Centro Tirreno (3)	8,1	8,4	8,9	9,2	9,5	4,2%	17,9%	3,3%
Centro - Sud Adriatico (4)	2,6	2,6	2,6	2,8	2,8	1,6%	6,7%	1,7%
Sud + Isole (5)	12,2	12,3	15,0	18,5	18,4	10,9%	51,4%	-0,5%
Totale Italia	33,2	33,9	37,9	42,2	42,4	6,3%	27,6%	0,5%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati AdSP - (1) AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. (2) AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. (3) AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. (4) AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. (5) AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio.

Anche prendendo come termine di indagine i cinque principali porti nazionali in movimentazioni Ro-Ro, emerge il forte incremento dei flussi di traffico di rotabili su tutti gli scali considerati, con picchi di crescita del 10,3% a Livorno e del 6,3% a Catania nel solo 2018.

Figura 17 – Andamento traffico Ro-Ro nei primi 5 scali specializzati nel segmento [qnt. anno per anno e var. % 2018/2017]



FOCUS: Le Autostrade del Mare italiane nel contesto europeo

Le Autostrade del Mare nazionali registrano eccellenti performances non solo nel panorama marittimo e portuale italiano bensì rappresentano una best practice anche a livello europeo dove, fonte Eurostat sulla base degli ultimi dati disponibili del 2017, l'Italia occupa la seconda posizione nell'UE 28 per traffico Ro-Ro e la prima posizione per passeggeri totali movimentati con ferry e per passeggeri su tratte nazionali.

Tabella 9 - Market share primi 5 paesi EU 28 traffici Ro-Ro e Pax non crocieristi 2017

Primi 5 paesi EU 28 traffici Ro-Ro [2017]	Market share EU 28	Primi 5 paesi UE traffici Pax non crocieristi [2017]	Market share EU 28
Regno Unito	22,4%	Italia	18,3%
Italia	18,1%	Grecia	16,3%
Svezia	10,1%	Danimarca	14,4%
Germania	7,9%	Svezia	13,9%
Francia	7,7%	Regno Unito	10,5%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati EUROSTAT

IV.2 Considerazioni sulla domanda di Autostrade del Mare

Al fine di caratterizzare in maniera completa il traffico di Autostrade del Mare e la relativa valenza nel panorama trasportistico e logistico nazionale, si riportano le seguenti sintetiche considerazioni:

- Le Autostrade del Mare, a testimonianza del loro pieno ruolo di anello fondamentale della catena logistica nazionale ed internazionale a servizio della mobilità delle merci del tessuto produttivo italiano, stanno registrando dinamiche parallele ai trend macro e micro economici del paese. Se da un lato, infatti, l'economia nazionale si è caratterizzata da un notevole grado di internazionalizzazione manifestato dal forte aumento dell'export tricolore, le Autostrade del Mare dal canto loro hanno accompagnato perfettamente tale dinamica, diventando sempre più vettore degli scambi internazionali di beni via mare, con una quota di merce movimentata in ambito internazionale che è salita dal 21,2% del 2010 al 33,5% del 2017 del totale Ro-Ro, con la restante quota che, invece, viaggia su tratte di cabotaggio nazionale.
- La "catchment area" di alcuni porti italiani specializzati nel segmento Ro-Ro ha una proiezione internazionale molto più accentuata rispetto al traffico containerizzato dello stesso scalo: recenti studi hanno analizzato che il 94% del traffico Ro-Ro movimentato nel Porto di Trieste ha origine/destinazione in Turchia e, di questo, circa il 90% ha destino/origine al di fuori dei confini italiani; un'analisi simile, per il Porto di Ancona, ha stimato che il traffico di rotabili con la Grecia pesa per più dell'85% dell'intero traffico Ro-Ro dello scalo e che tale traffico è per il 70% diretto o proveniente dall'Europa centro-occidentale. Tali dati dimostrano una forte

potenzialità per sviluppare l'integrazione modale tra Autostrade del Mare e modalità ferroviaria al fine di sostenere ovvero ulteriormente allargare le aree di attrattività dei nostri scali sul segmento di traffico Ro-Ro.

IV.3 Analisi dell'offerta di servizi di Autostrade del Mare

Le compagnie di navigazione, sia nazionali che internazionali, garantiscono la copertura di 132 servizi di Autostrade del Mare da/per i porti nazionali, di cui 16 che comprendono sia tratte di cabotaggio che tratte internazionali all'interno dello stesso servizio. Tali servizi hanno origine e/o destinazione in 25 porti italiani.

La compagine armatoriale che effettua servizi ADM in Italia comprende 20 imprese, di cui 10 italiane, tra cui uno "slot agreement" tra due compagnie, ed altrettante internazionali. Vale la pena menzionare che l'Italia è leader mondiale in termini di numero di naviglio Ro-Ro e Ro-Pax battente bandiera nazionale.

L'offerta di servizi Ro-Ro e Ro-Pax che toccano i porti italiani², fotografata a giugno 2018 in Tabella 5, si caratterizza per 567 partenze settimanali con oltre 1,3 milioni di metri lineari di capacità di stiva netta a settimana.

Tabella 10 - Offerta di servizi Ro-Ro e Ro-Pax da/verso i porti italiani: partenze settimanali e capacità allocata

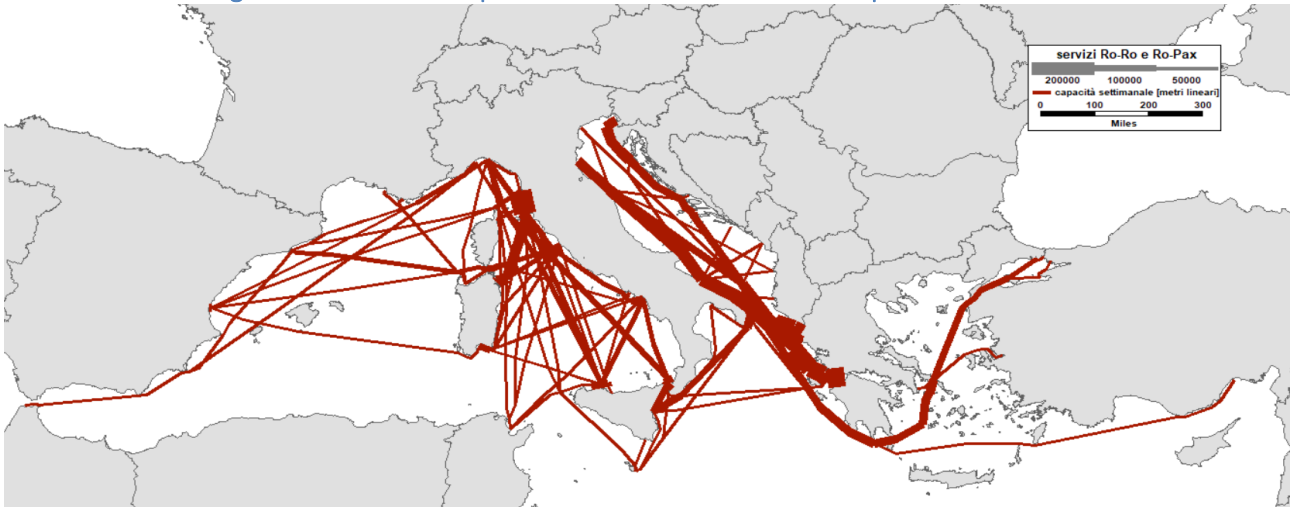
NAZIONALITA' ARMATORE	Partenze settimanali			Capacità settimanale (metri lineari)		
	Ro-Ro	Ro-Pax	Totali	Ro-Ro	Ro-Pax	Totali
Compagnie nazionali	205	253	458	591.290	484.854	1.076.144
Compagnie internazionali	28	81	109	93.076	171.836	264.912
Totale	233	334	567	684.366	656.690	1.341.056

Elaborazioni RAM su rilevazioni di mercato a giugno 2018; la capacità settimanale risulta stimata laddove le informazioni non sono risultate disponibili

Con riferimento ai servizi di Autostrade del Mare che toccano gli scali nazionali, vengono di seguito rappresentate la totalità delle rotte nazionali ed internazionali in Figura 18 e successivamente le rotte Ro-Ro (Figura 19) e Ro-Pax (Figura 20) singolarmente considerate. Tali mappe evidenziano in particolare l'esistenza di numerosi collegamenti e della consistente capacità allocata nelle tratte fra la penisola e le isole, nonché tra i porti italiani dell'Adriatico e quelli della penisola balcanica fino alla Turchia.

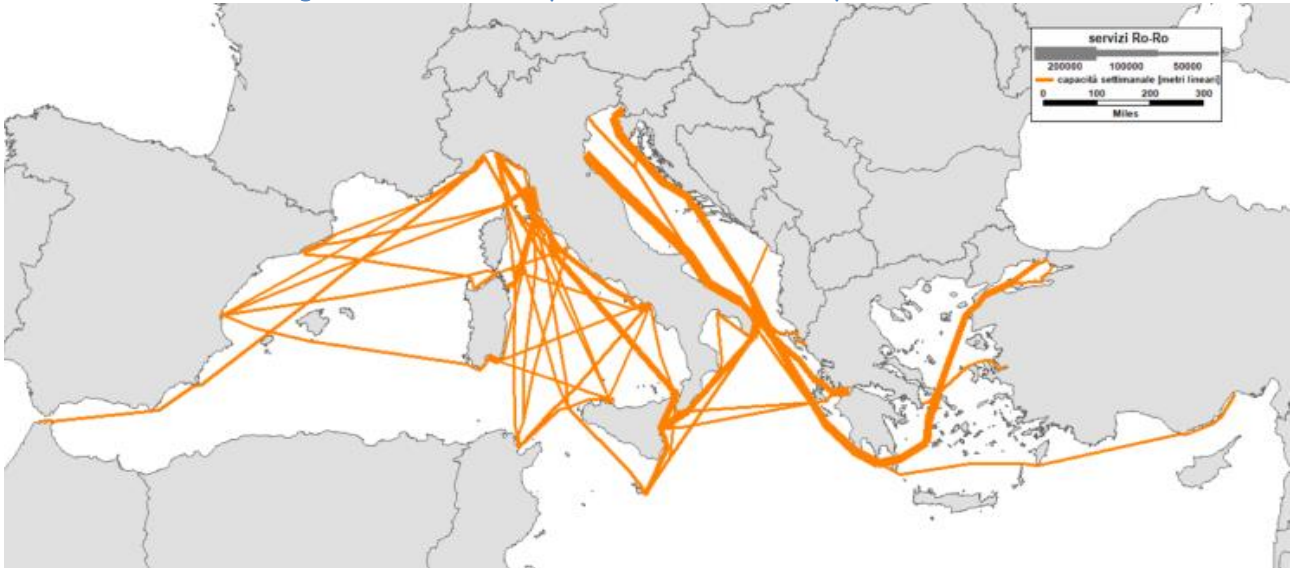
² Si sottolinea che non sono compresi i collegamenti marittimi con le isole minori quali, ad es. quelli del Golfo di Napoli o tra Piombino e l'Isola d'Elba ovvero i collegamenti dello Stretto di Messina.

Figura 18 - Offerta complessiva servizi Ro-Ro e Ro-Pax: capacità settimanale



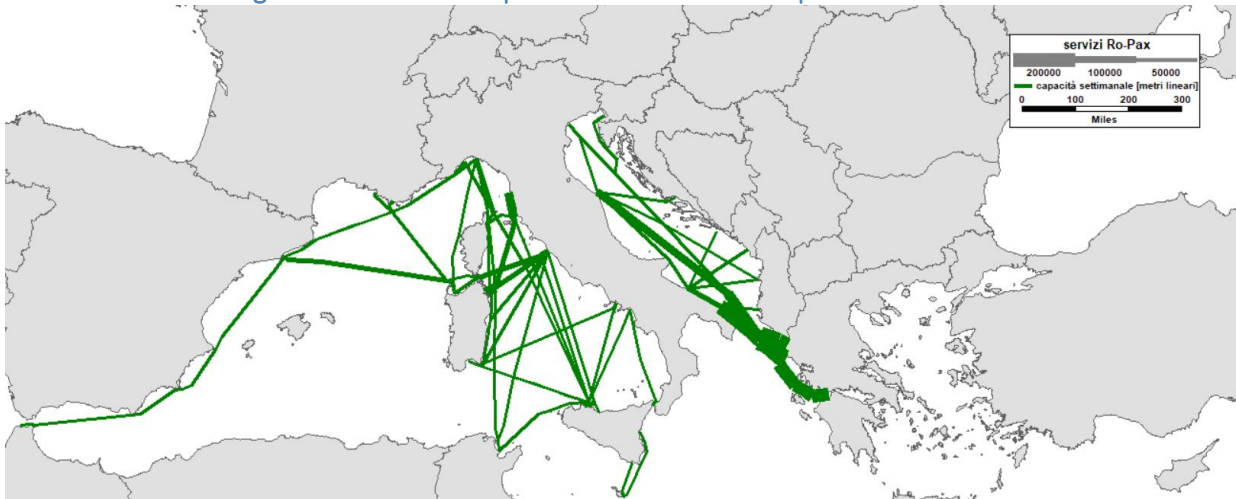
Elaborazione RAM S.p.A.

Figura 19 - Offerta complessiva servizi Ro-Ro: capacità settimanale



Elaborazione RAM S.p.A.

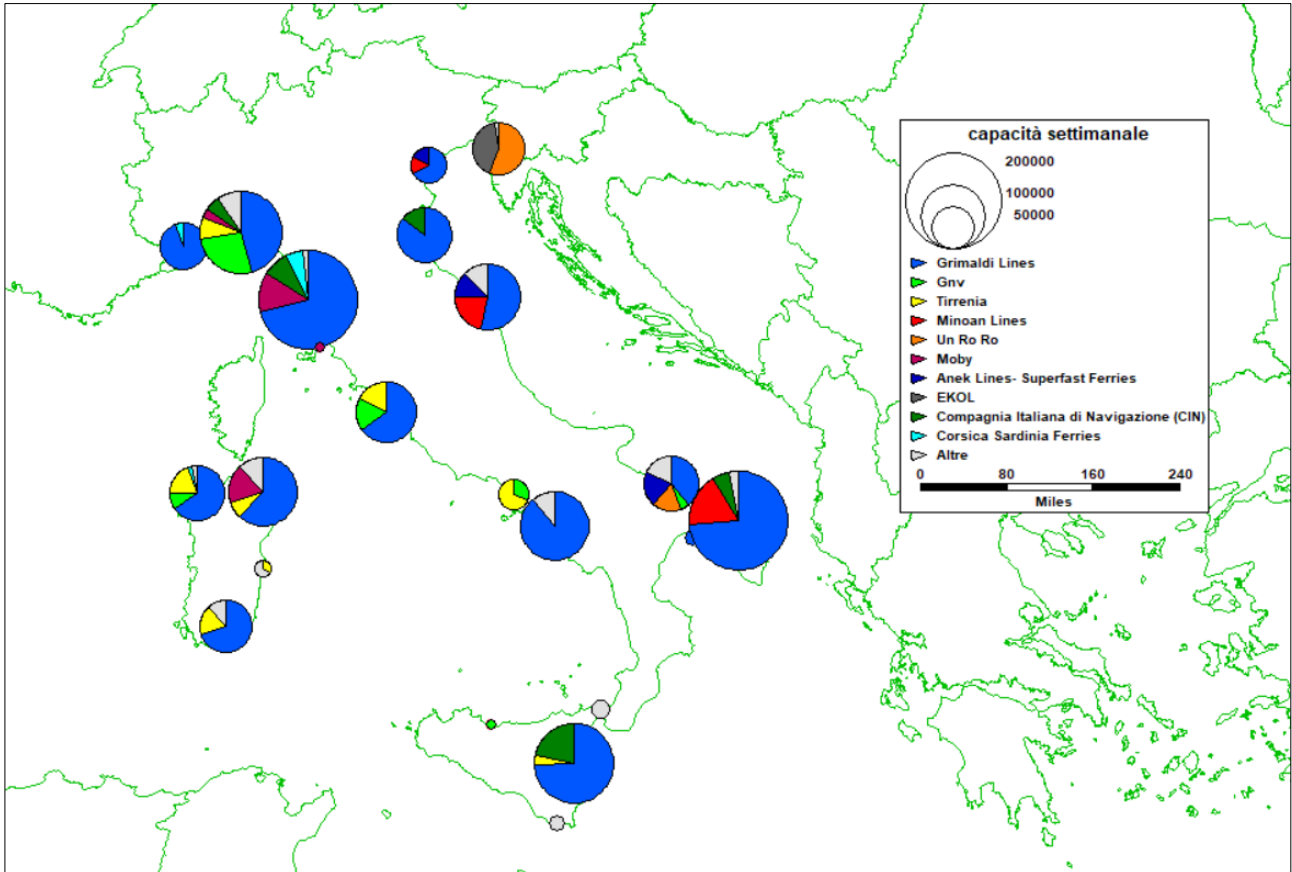
Figura 20 - Offerta complessiva servizi Ro-Pax: capacità settimanale



Elaborazione RAM S.p.A.

In merito al posizionamento e le quote di mercato dell'offerta delle compagnie di navigazione Ro-Ro e Ro-Pax per singolo porto scalato, espresse in termini percentuali sul totale dei metri lineari settimanali offerti sui rispettivi servizi per singolo scalo, si riscontra come gli scali tirrenici siano, in termini generali, interessati da un'offerta molto più diversificata rispetto agli scali adriatico-ionici (ad eccezione di Bari) e che in soli 8 porti italiani su 25 vi è una compartecipazione sia di operatori nazionali che internazionali

Figura 21 – Quote di mercato delle prime 10 compagnie di navigazione Ro-Ro/Ro-Pax per porto



Elaborazione RAM su rilevazioni di mercato a giugno 2018

Guardando alla struttura dei servizi marittimi, si rileva una interessante tendenza ad adottare giri nave basati su collegamenti multiscalo anziché point-to-point, che consegue probabilmente alla graduale concentrazione del mercato degli operatori e all'entrata in servizio di naviglio di sempre maggiori dimensioni da parte delle singole compagnie che, analogamente al segmento container seppur con le dovute differenze, consente un più efficiente utilizzo e fattore di carico delle navi anche attraverso rotazioni più complesse ed estese.

FOCUS: Indice di connettività portuale su servizi Autostrade del Mare

RAM ha elaborato un indice che misura il grado di connettività di un porto all'interno della rete dei servizi Ro-Ro e Ro-Pax nazionale. Dalle figure che seguono emerge la forte connettività che caratterizza i porti del Sud e Isole sui servizi di ADM di cabotaggio mentre i porti del Nord Tirreno, Genova e Livorno su tutti, sono i primi posizionati sui servizi internazionali di ADM, pur mantenendo un ottimo grado di connettività anche sui servizi nazionali.

Figura 5 - Indice di connettività portuale su servizi ADM di cabotaggio

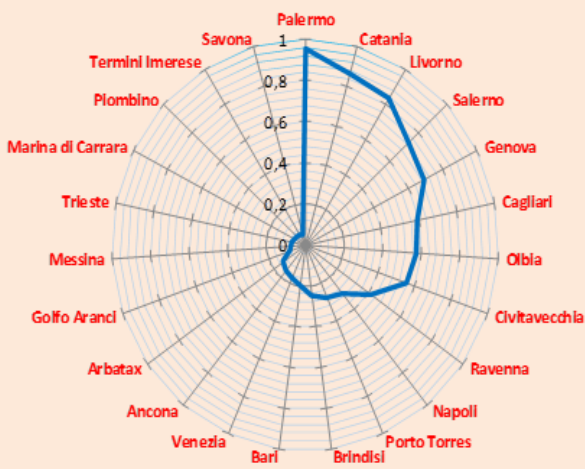
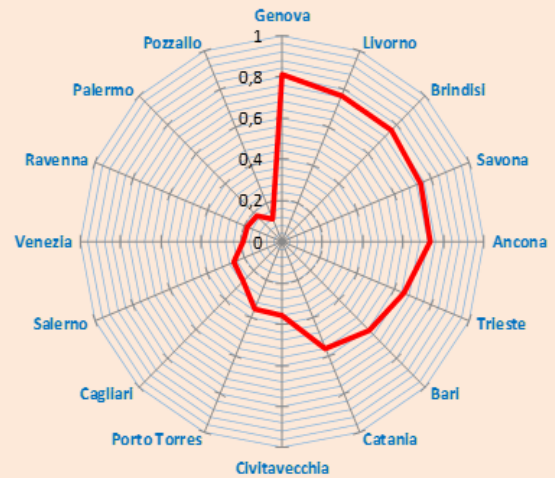


Figura 6 - Indice di connettività portuale su servizi ADM internazionali



Elaborazione RAM S.p.A.