


Logistica, infrastrutture e trasporti nel Mezzogiorno per un nuovo modello di sviluppo

Settore Porti e Logistica
Rete Autostrade Mediterranee
Logistica Infrastrutture e Trasporti

SOMMARIO

1. Fondamentali macroeconomici
 2. Trasporto merci, logistica e passeggeri
 3. Le prospettive del sistema dei trasporti e della logistica in Italia e nel Mezzogiorno
 4. Impatti economici e sociali degli investimenti in infrastrutture
 5. Le cinque cose da fare per le infrastrutture e la logistica del Mezzogiorno
-

A financial chart with a light blue background and a grid. It features candlestick price data and a prominent white sine wave. Two horizontal lines with downward slopes are labeled with percentages and values. A callout box highlights a specific price point.

51.25%: 108.98

61.6%: 99.19

104.19

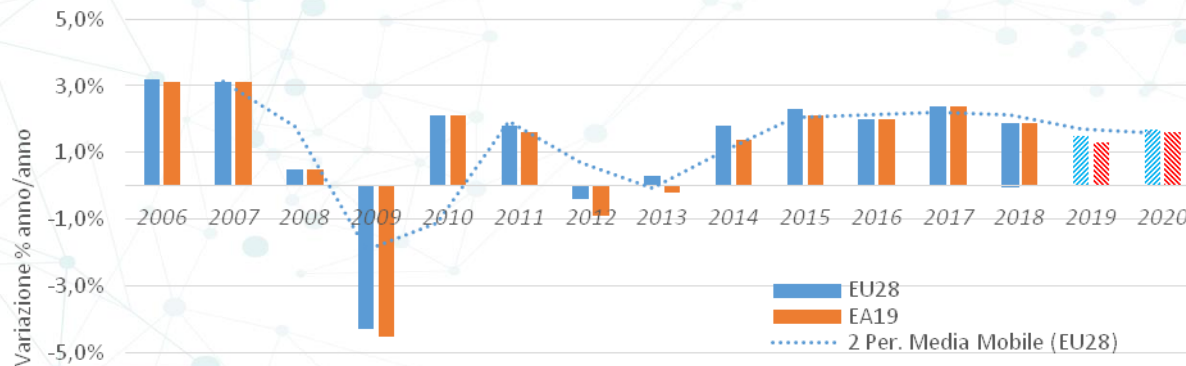
FONDAMENTALI MACROECONOMICI

86.72

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

ANDAMENTO E PREVISIONI UNIONE EUROPEA

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



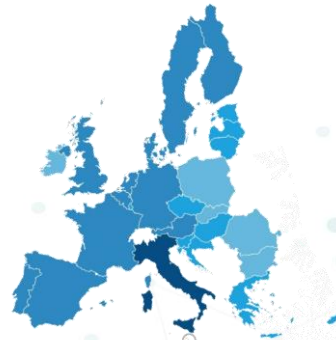
- Rallentamento della crescita economica in EU (+2% 2018 vs. 2,5% nel 2017) con stime di ulteriore decelerazione nel 2019 e nel 2020
- Nelle proiezioni 2019-2020, Italia fanalino di coda per tassi di crescita

Proiezioni variazione % PIL reale

2019



2020



La Ue: Italia ultima per crescita, occupazione e investimenti

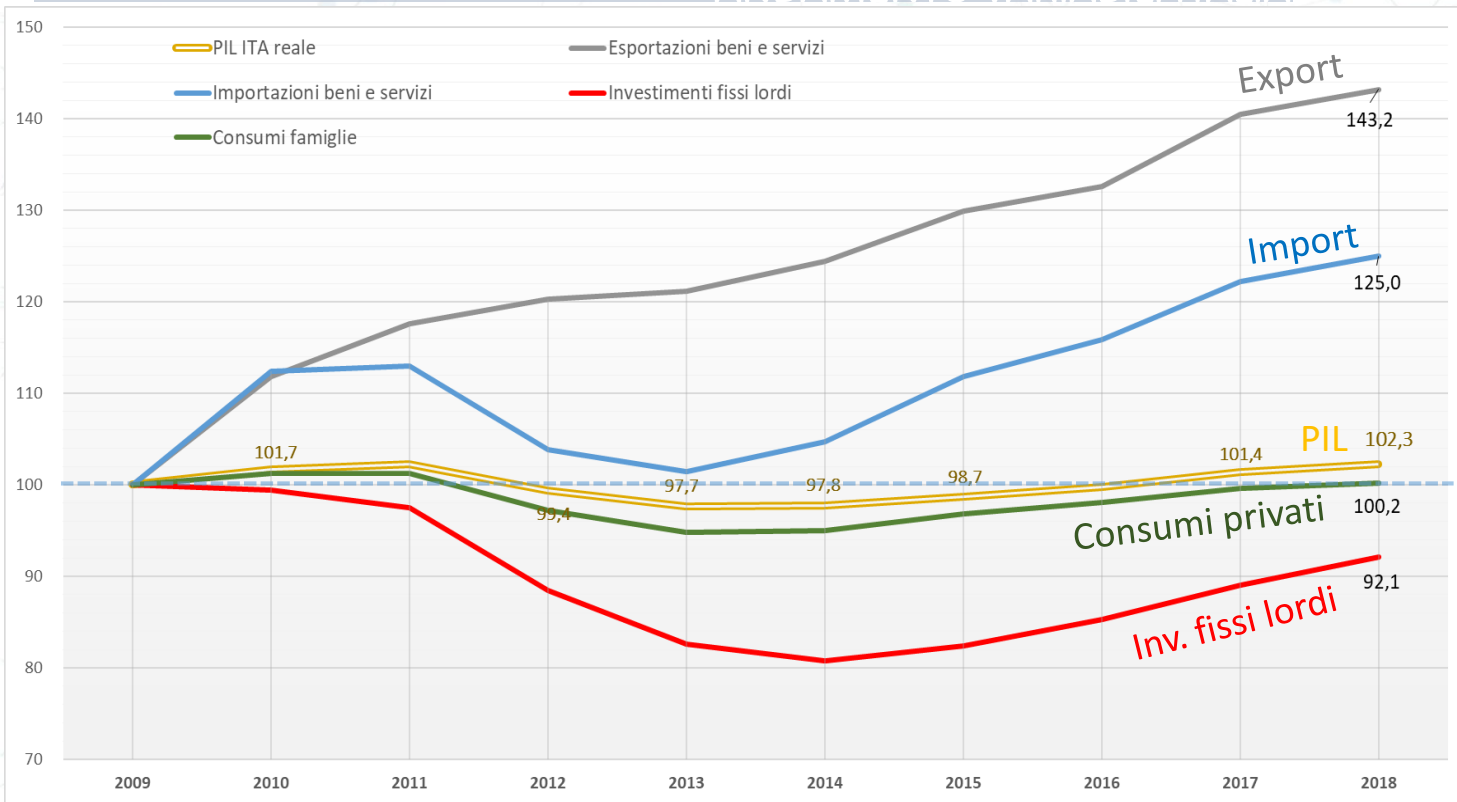
Nuove previsioni economiche: il Pil crescerà solo dello 0,1%. Siamo anche l'unico paese con un indice negativo per gli investimenti sull'anno precedente (-0,3%)



Fonte: www.corriere.it 07/05/2019

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

ANDAMENTO VARIABILI ITALIA

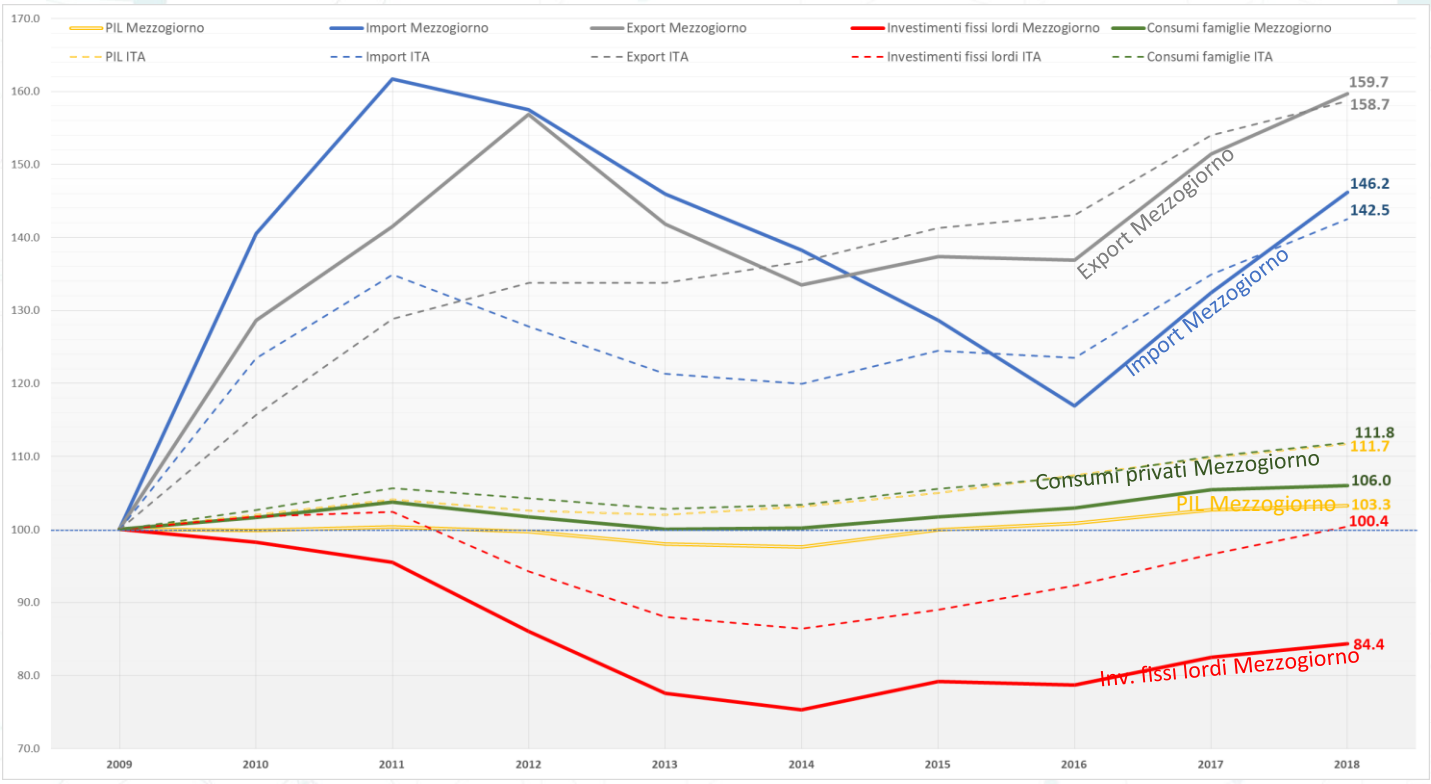


- Pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale: PIL di poco superiore ai livelli del 2009, stessa situazione per i consumi delle famiglie e crollo investimenti; invece export/PIL dal 22,9% nel 2009 al 32% nel 2018.
- Dal 2014 ripresa graduale trainata dalla domanda estera
- Stima variazione PIL reale 2017-2018 +0,9%, in rallentamento rispetto agli anni precedenti, e proiezione per il 2019 a +0,2% [fonte DEF 2019]

Fonte: Elaborazioni RAM S.p.A. su dati ISTAT. Valori in euro costanti indicizzati al 2009=100.

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

ANDAMENTO VARIABILI ITALIA - MEZZOGIORNO

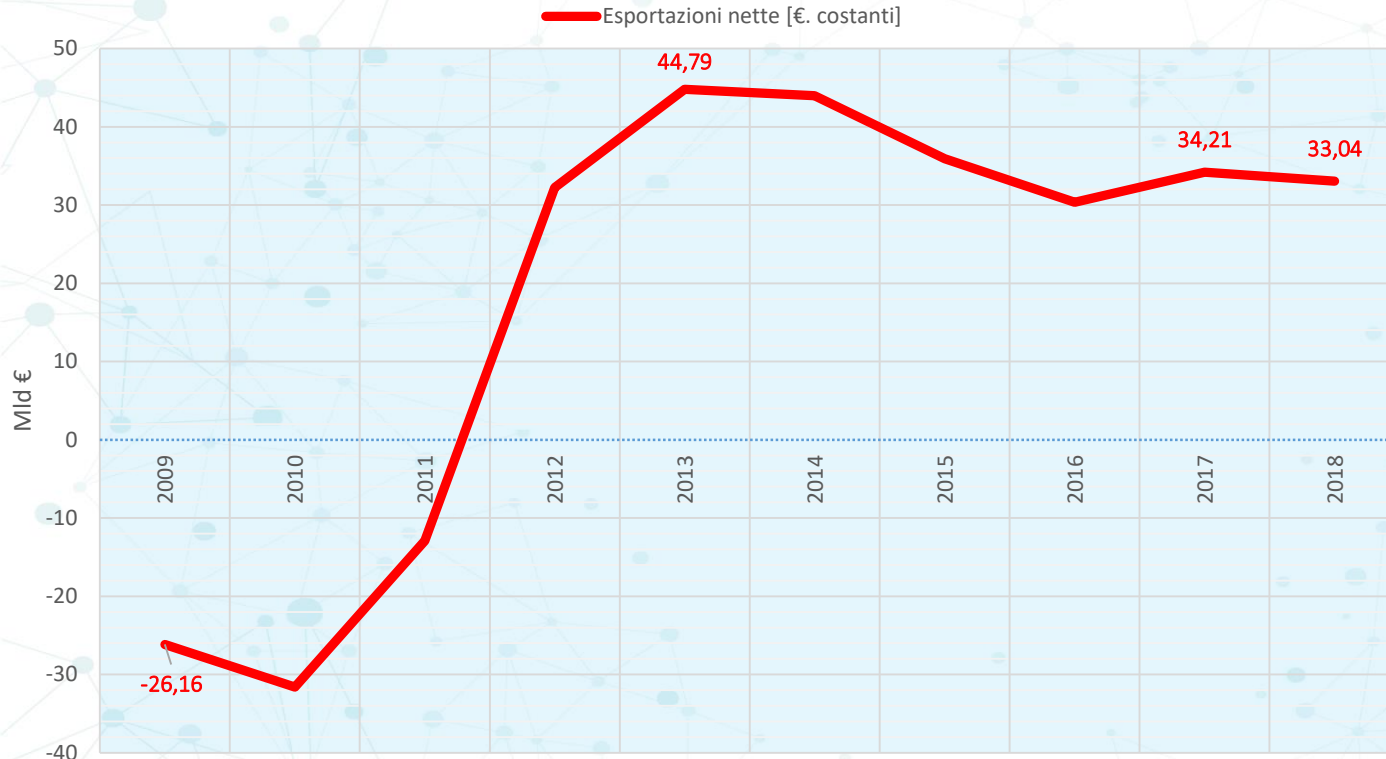


- Ripercussioni della crisi 2008/2012 anche su economia del Mezzogiorno; graduale ripresa dal 2014, con PIL e consumi delle famiglie che nel 2016 hanno raggiunto i livelli del 2009; gli investimenti fissi sono crollati
- Crescita importante nell'ultimo biennio per import ed export. Variazione 2016-2018 Mezzogiorno import+25%, export=+17%
- Stima var. PIL a prezzi correnti 2017-18 ITA +1,7%, Mezzogiorno +0,6%

Fonte: Elaborazioni RAM S.p.A. su dati ISTAT. Dati non definitivi per il 2018. Valori correnti indicizzati al 2009=100.

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

SALDO DELLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE

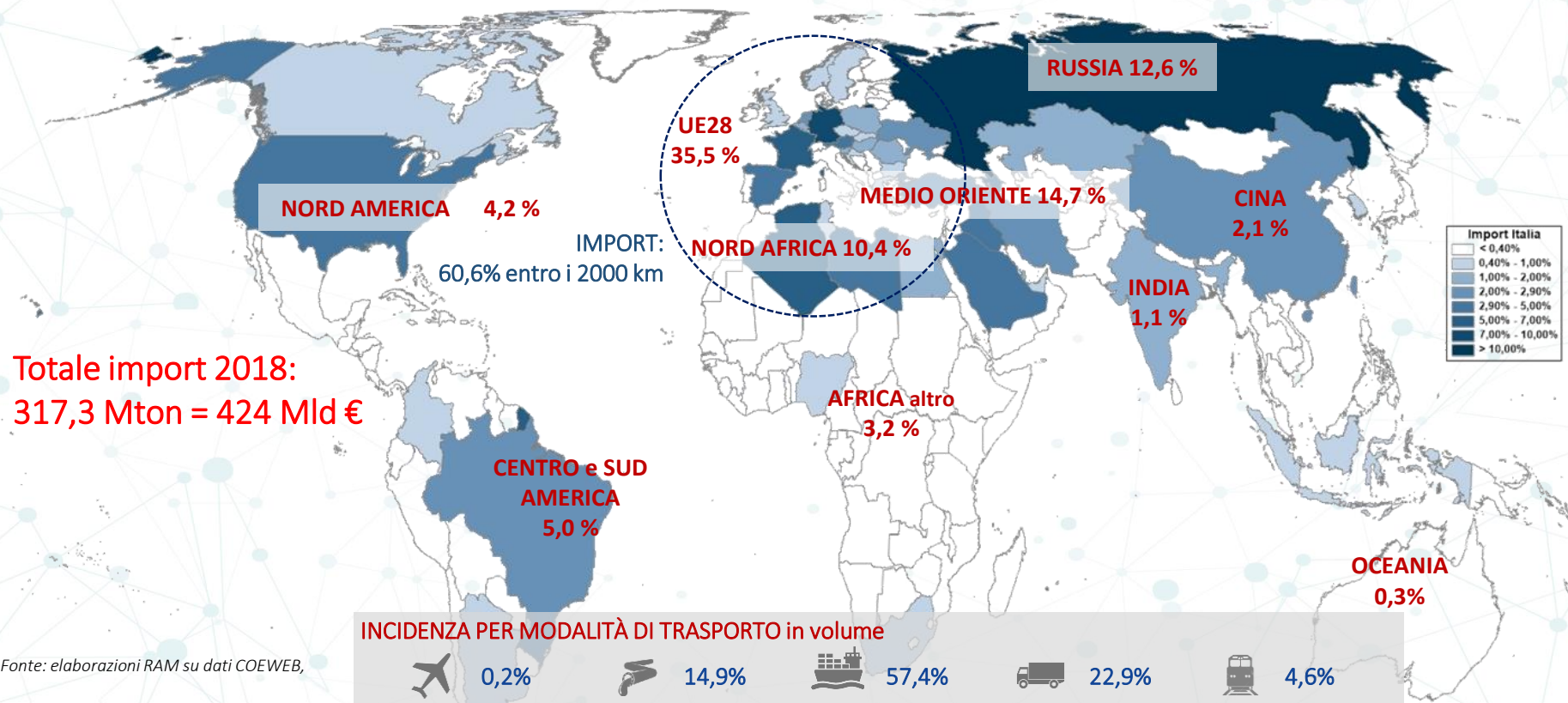


- Crescita dell'export superiore alle importazioni con saldo della bilancia commerciale in euro costanti che passa da **-26,2 Mld.€ nel 2009** a **+33Mld.€ nel 2018**
- Media di crescita delle esportazioni 2010-2018: **+4,1%** ma nell'ultimo quinquennio le importazioni (+19,3%) crescono più velocemente dell'export (+15%)

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

GEOGRAFIA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI

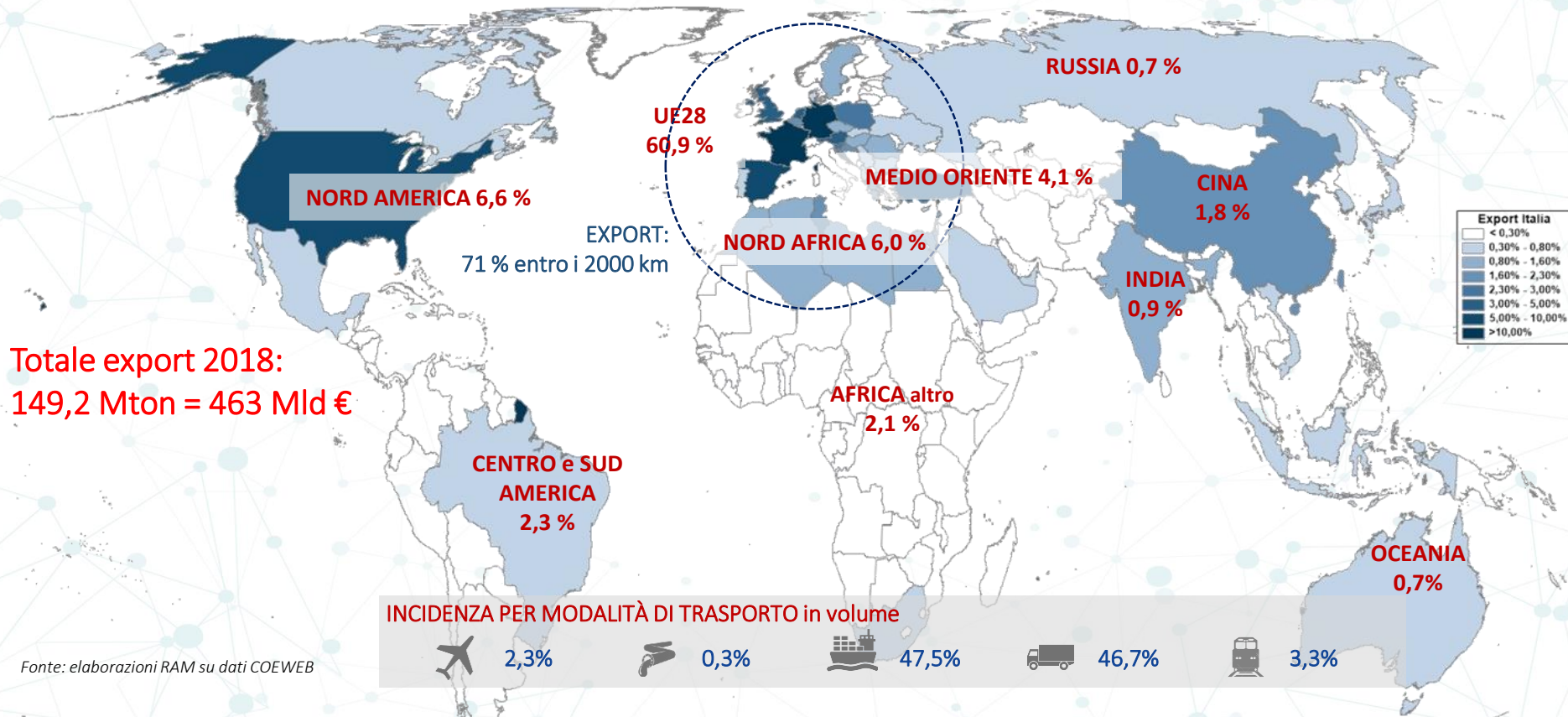
IMPORT 2018: Volumi per paese in % su scambi IT-Mondo



FONDAMENTALI MACROECONOMICI

GEOGRAFIA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI

EXPORT 2018: Volumi per paese in % su scambi IT-Mondo



FONDAMENTALI MACROECONOMICI

FOCUS IMPORT-EXPORT 2018

Import-Export 2018 per area geografica [Mld € correnti]

Territorio	UE 28				Europa non UE				MENA e Medio Oriente				Altri paesi africani				Nord America				Centro-Sud America				Asia centrale				Asia orientale				Oceania e altri territori				Totale			
	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%	IMP	%	EXP	%				
Sud ed Isole	16	32%	19	49%	6	13%	5	13%	15	30%	5	12%	2	4%	1	2%	3	5%	5	13%	1	3%	1	3%	2	4%	0	1%	4	7%	3	7%	0	0%	0	1%	50	100%	40	100%
Totale Italia	250	62%	261	57%	42	10%	49	11%	37	9%	31	7%	6	2%	6	1%	17	4%	47	10%	9	2%	14	3%	10	2%	7	2%	49	12%	40	9%	2	0%	9	2%	424	100%	463	100%

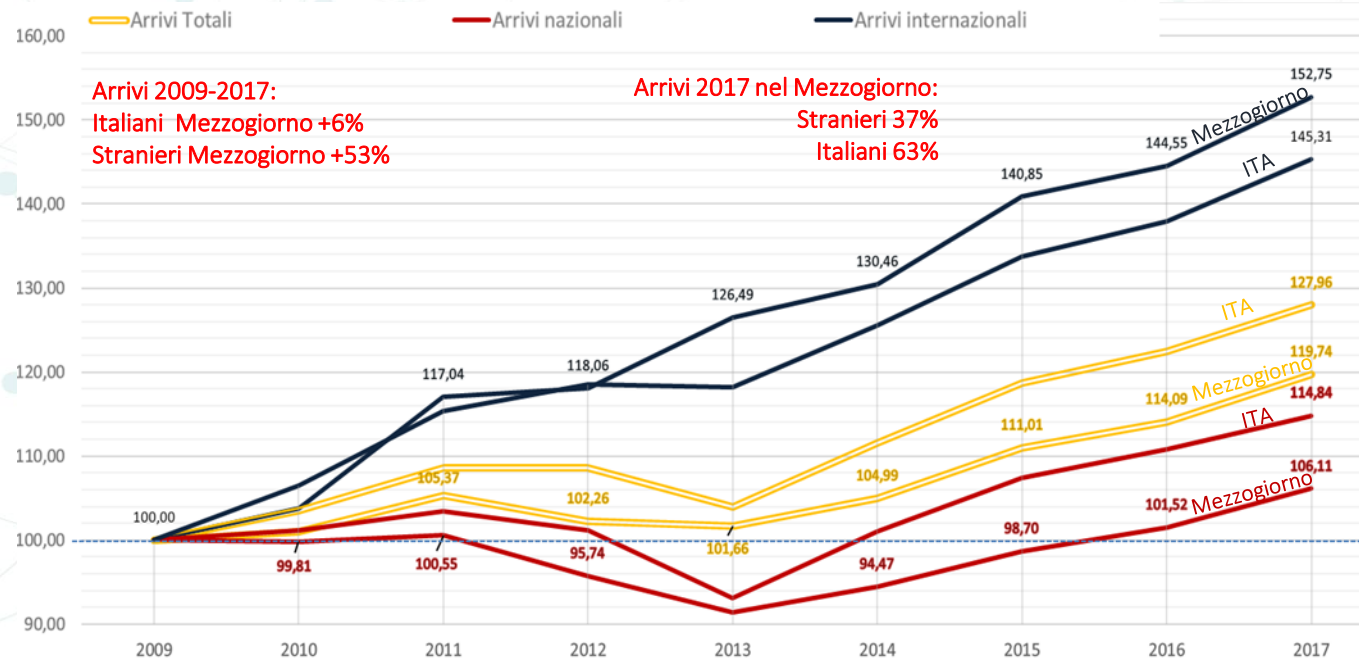
- Import Mezzogiorno pari a 50 Mld € correnti (12% dell'import italiano)
- Export Mezzogiorno pari a 40 Mld € correnti (9% dell'export italiano)
- Valori maggiori di import ed export con gli altri paesi dell'UE
- Mezzogiorno: importazioni significative da area MENA e Medio Oriente (15 Mld € correnti, pari al 30% del totale)

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

TURISMO RISORSA NAZIONALE

Driver fondamentale dell'economia italiana, il **turismo**:

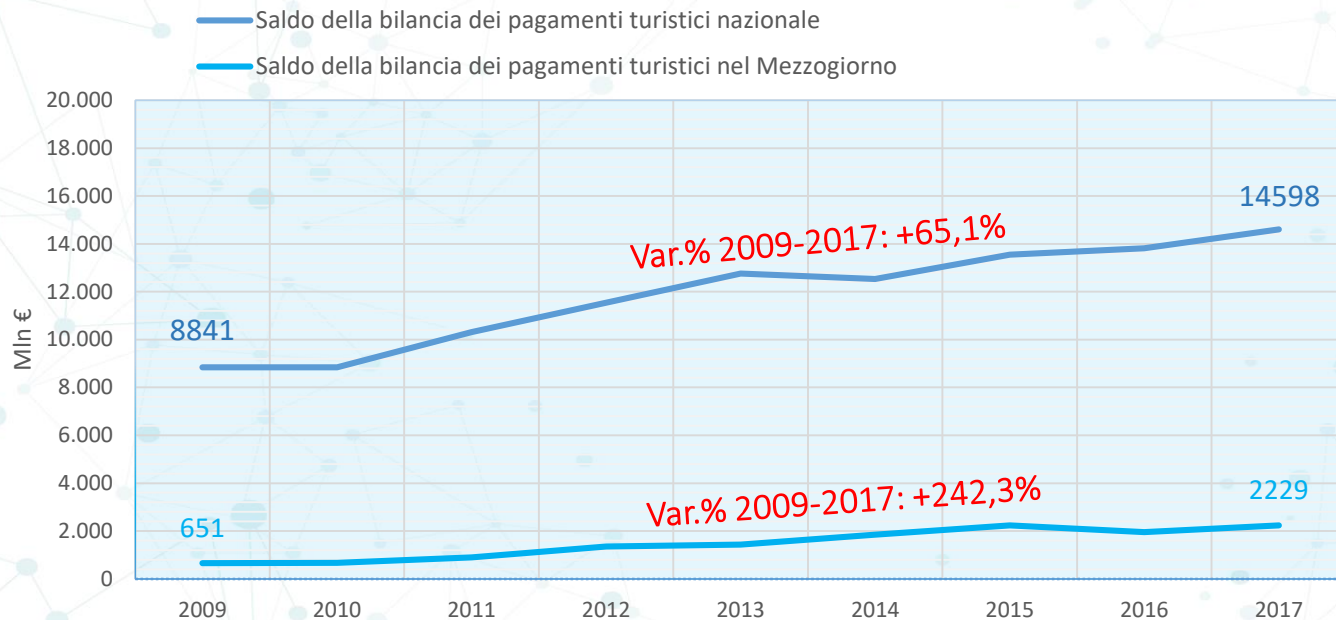
- **13%** del valore del PIL (contributo diretto, indiretto ed indotto), paragonato al valore delle **costruzioni al 17%**
- **Il totale degli arrivi nel Mezzogiorno è l'11% degli arrivi totali in Italia**



- Dal 2009 al 2017 si registra una crescita netta del turismo nel Mezzogiorno (+19,7% arrivi)
- La crescita è costante per il turismo internazionale, gli arrivi nazionali aumentano dal 2013
- Per il 2017 nel **Mezzogiorno** si registra un +5,7% di arrivi stranieri rispetto all'anno precedente ed un +5,0% di arrivi totali. In **Italia** invece si ha un +5,4% di arrivi stranieri rispetto al 2016 ed un +4,5% di arrivi totali

Fonte: elaborazioni RAM su dati Istat

Saldo bilancia pagamenti turistica 2009-2017



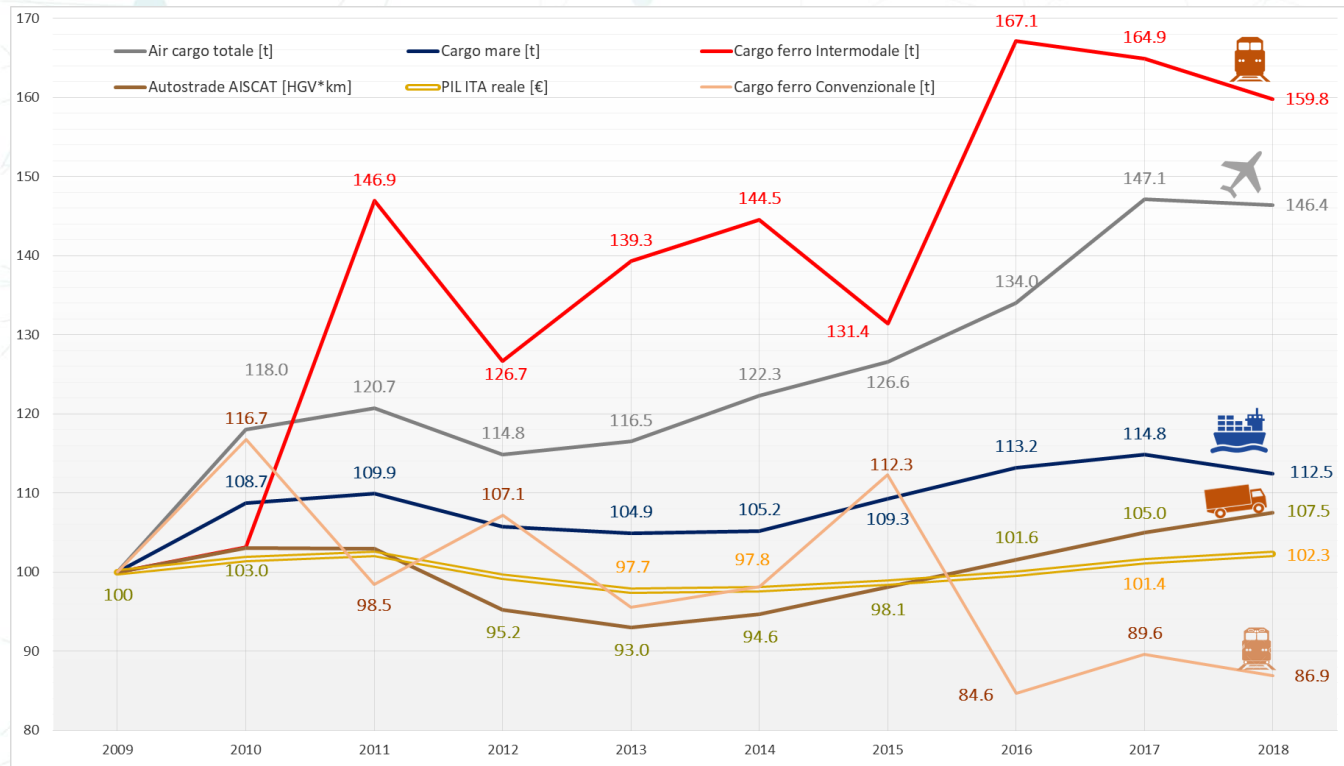
- Nel 2017 saldo della bilancia dei pagamenti turistica nazionale con avanzo di **14,6 Mld € (+5,7% sul 2016)**, per il Mezzogiorno avanzo di **2,22 Mld € (+14% sul 2016)**
- Spese dei viaggiatori stranieri nel Mezzogiorno **5,6 Mld € nel 2017 (+20% sul 2016)**
- Spesa dei viaggiatori italiani del Mezzogiorno all'estero **3,3 Mld € nel 2017 (+24% sul 2016)**



FONDAMENTALI TRASPORTISTICI

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2009-2018

DECOUPLING CON IL PIL



- Dal 2009 al 2018 traffici merci, su tutte le modalità ad eccezione del ferroviario convenzionale, sono cresciuti
- In generale, traffici merci crescono con ritmi più sostenuti del PIL e, considerando le aspettative di crescita del PIL sul lungo termine, si rischia saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto

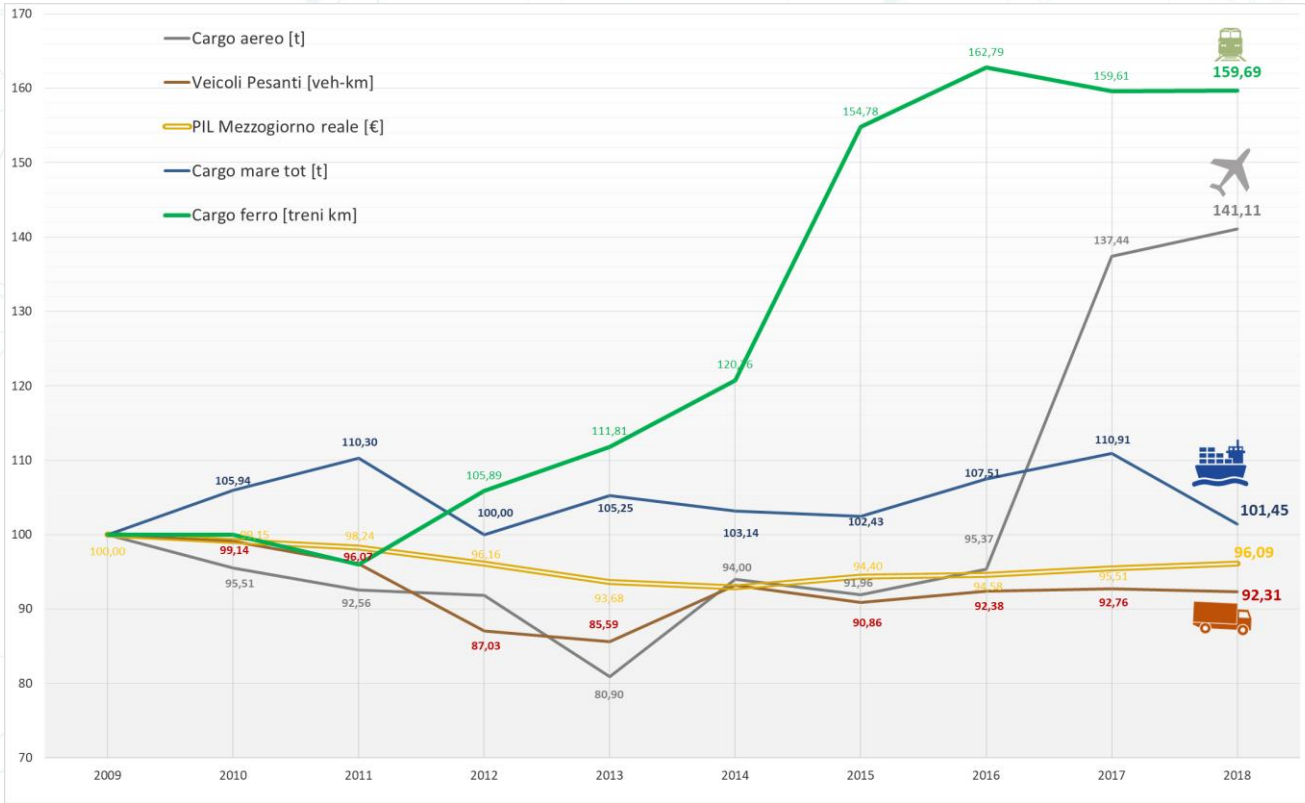
Possibili spiegazioni: incremento internazionalizzazione economia IT; alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare su autotrasporto; allungamento catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori c/t; nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, i.e., dall'esplosione dell'e-commerce.

Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat.

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI MEZZOGIORNO 2009-2018

DECOUPLING CON IL PIL



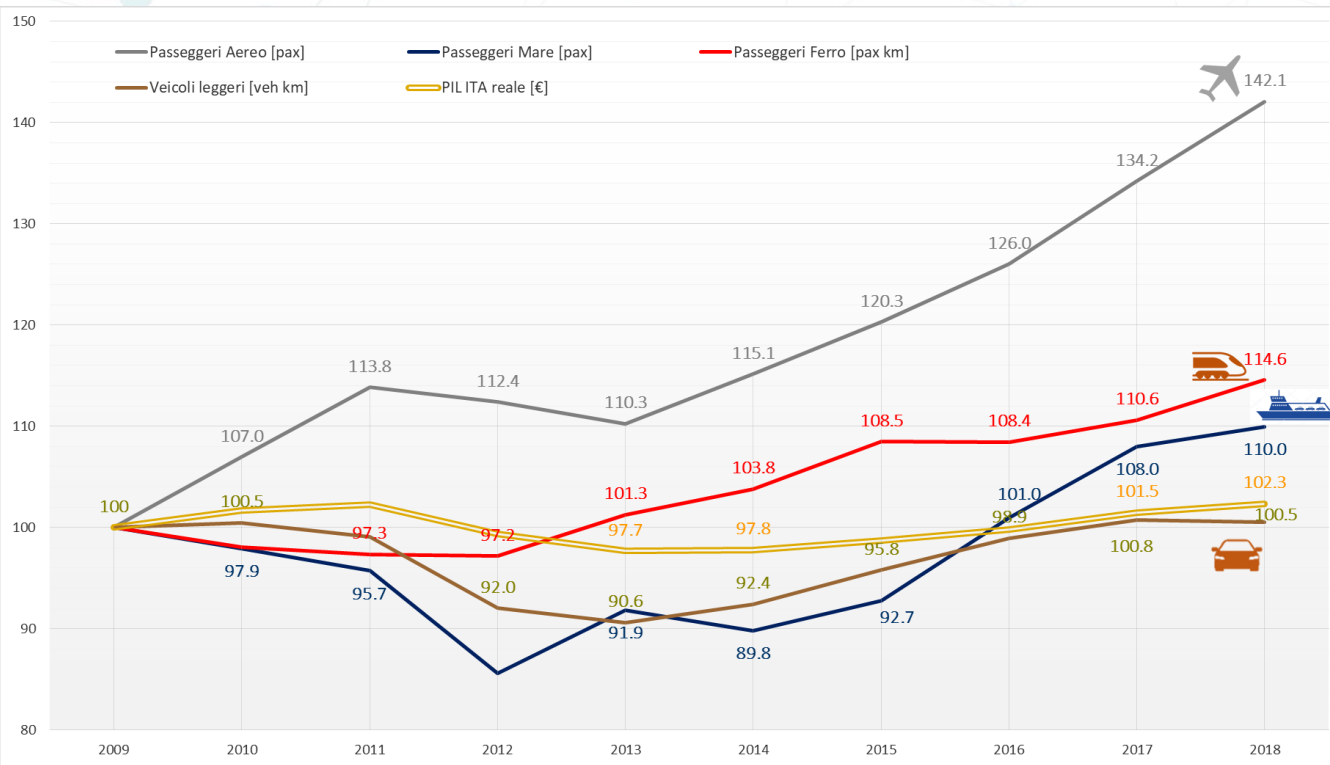
- Sovraperformance del cargo ferro che tuttavia subisce una leggera decrescita dal 2016
- Il cargo aereo cresce notevolmente nel 2017 superando di gran lunga i valori del 2009
- **Crescita più sostenuta rispetto al PIL per il cargo mare** che però presenta una decrescita nel 2018
- Andamento pressoché costante per il traffico **autostradale** di veicoli pesanti a partire dal 2015. I valori continuano ad essere inferiori a quelli del 2009

Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat.

ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI 2009-2018

VARIAZIONE PER MODALITA'



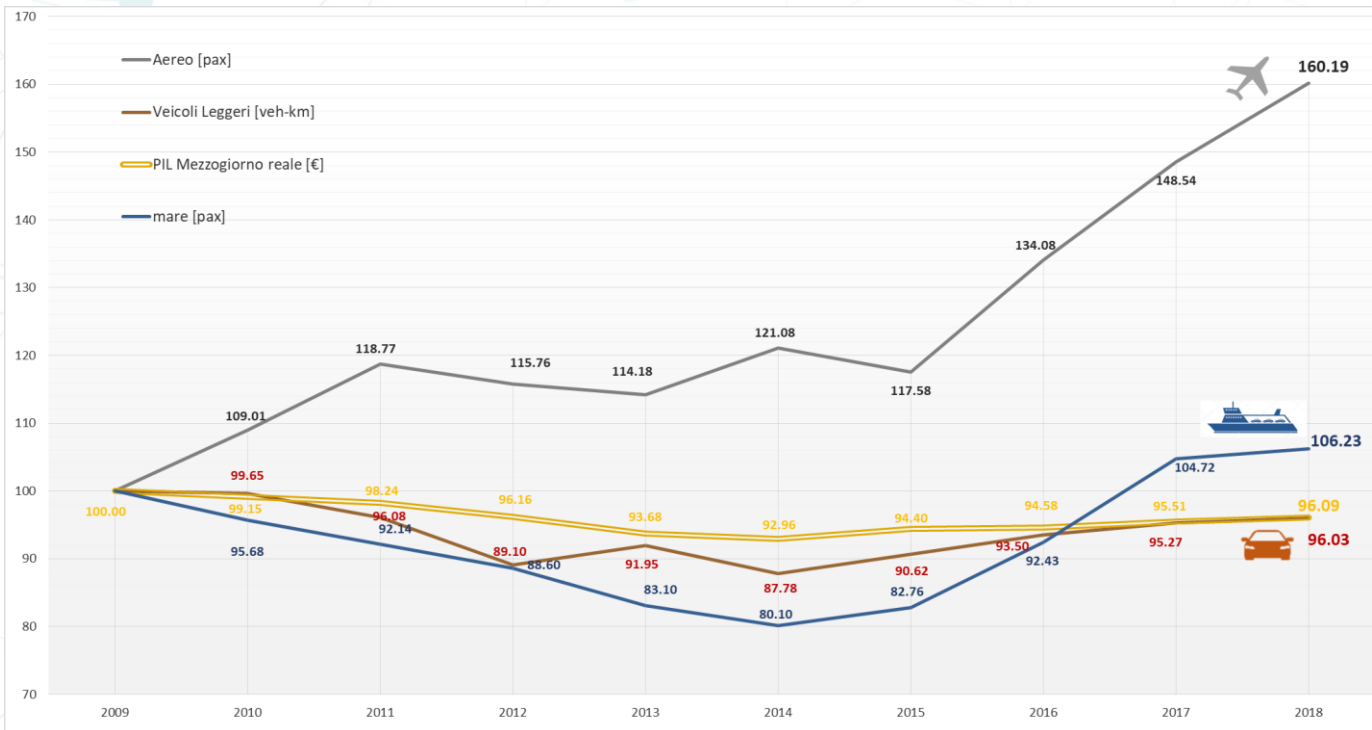
- Dal 2009 al 2018 il traffico passeggeri su tutte le modalità è incrementato;
- Il marittimo, aggregato pax crocieristi e non, ha avuto un forte incremento a partire dal 2014;
- Evidente l'effetto TAV sul traffico ferroviario a partire dal 2012 e sovraperformance del traffico aereo;
- In generale, il traffico passeggeri cresce a ritmi più sostenuti rispetto alle variazioni del PIL

Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat.

ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI MEZZOGIORNO 2009-2018

VARIAZIONE PER MODALITA'



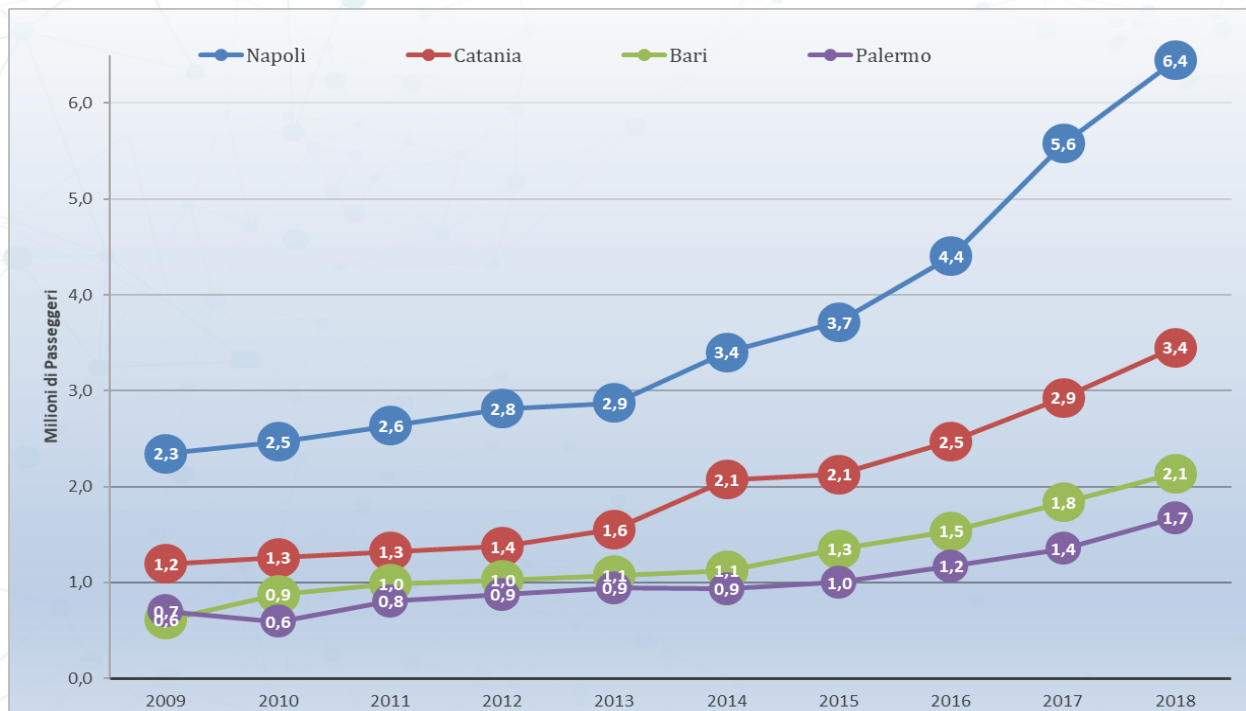
- Nel 2018 i traffici **passengeri mare**, in crescita a partire dal 2014, raggiungono valori maggiori rispetto al 2009
- Notevole la crescita dell' **aereo** dal 2015
- I **veicoli leggeri**, pur presentando un andamento crescente a partire dal 2014, non superano i livelli del 2009
- I **pax mare** hanno avuto un forte calo, ma sono in salita dal 2015

Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat.

ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI LE PORTE DI ACCESSO: GLI AEROPORTI

Passeggeri internazionali nei principali aeroporti del Mezzogiorno



18,3 Mln pax internazionali negli aeroporti del Mezzogiorno nel 2018

Var. % 2018-2014 passeggeri internazionali:

+31,7% Italia

+66,6% Mezzogiorno

+89,5% Napoli

+66,3% Catania

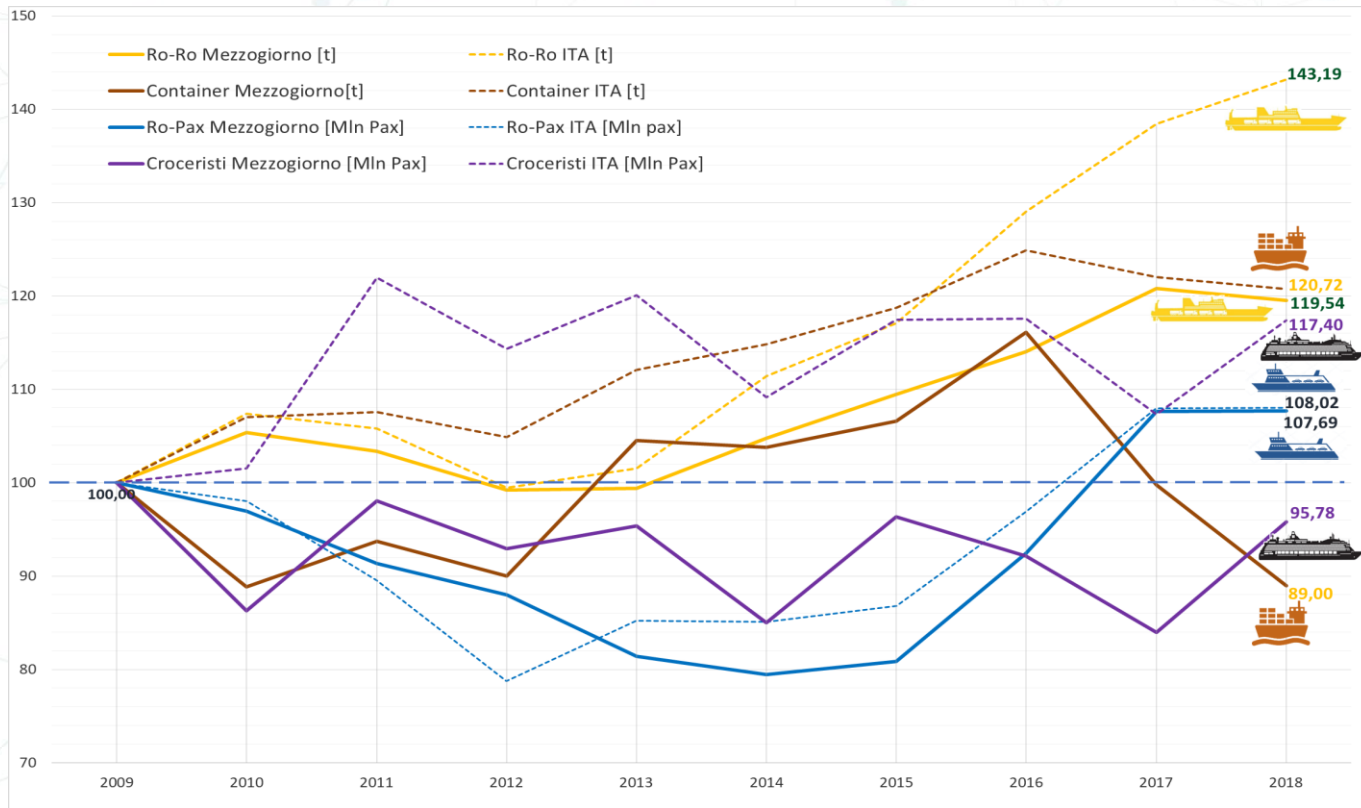
+79,3% Palermo

+90,5% Bari

...e il trend continua, +13,9% pax internazionali Mezzogiorno nel primo bimestre 2019

ANDAMENTO TRAFFICI 2009-2018

FOCUS MARE

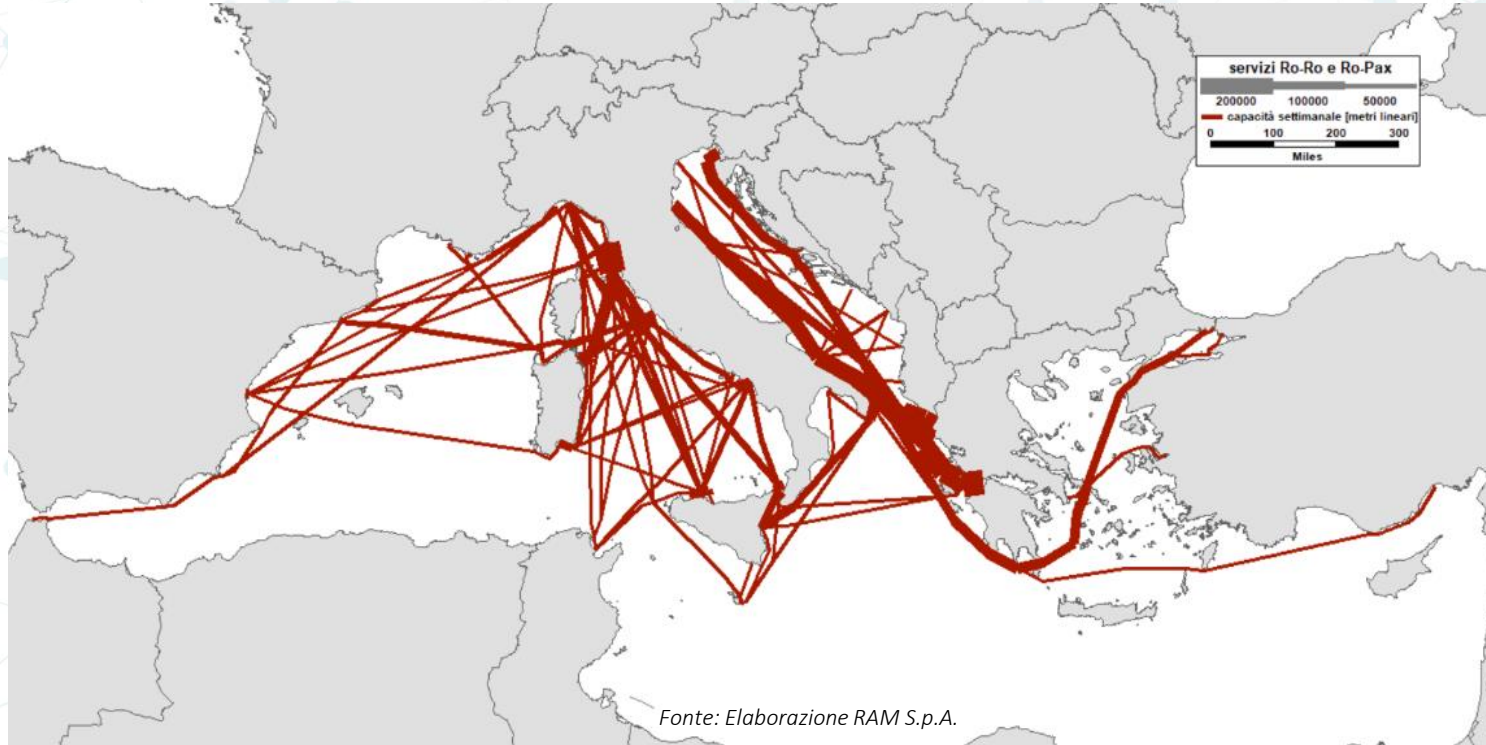


- Dal 2009 al 2018 i traffici **Ro-Ro Mezzogiorno**, in linea con quelli nazionali, sono cresciuti
- **Croceristi Mezzogiorno** in calo rispetto al 2009
- Il **segmento container Mezzogiorno**, nonostante la ripresa iniziata nel 2013, presenta nel 2018 un livello più basso rispetto al 2009
- Notevole la crescita dei **Ro-Pax nel Mezzogiorno** e, in generale, in Italia

Valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
 Fonte: Elaborazione RAM su dati AdSP

OFFERTA ADM OFFERTA DI SERVIZI ADM

Servizi Ro-Ro e Ro-Pax da/per i porti italiani: capacità settimanale



- 132 servizi ADM da/per 25 porti italiani
- 20 imprese, di cui 10 italiane
- 85% dei servizi offerti da imprese italiane
- 567 partenze settimanali con oltre 1,3 Mln di metri lineari di capacità di stiva netta a settimana*

* Stima a giugno 2018. Sono compresi i collegamenti marittimi con le isole minori.



LE PROSPETTIVE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

FABBISOGNI DI INTERVENTO

FABBISOGNI

LINEE DI INTERVENTO

valorizzare i **sistemi produttivi**, incrementando accessibilità ai mercati nazionali ed esteri

potenziamento porti, TEM, incentivi per l'intermodalità, ZES

riduzione della **bolletta logistica** italiana

integrazione TEN-T, TEM, completamento itinerari viari, Autostrade del Mare, incentivi per l'intermodalità

incrementare **accessibilità ai poli turistici**

TAV, connessioni con aeroporti, nuove stazioni marittime

decongestionamento e sostenibilità delle **aree urbane**

piano Metro, incentivi per rinnovo parco mezzi, by pass stradali e ferroviari

messa in **sicurezza delle infrastrutture** esistenti

piano di manutenzione straordinaria di strade, autostrade e ferrovie, Smart Road, ERTMS

incrementare l'**accessibilità delle diverse aree** del territorio

TAV, completamento interventi stradali ANAS



LE FERROVIE

LE FERROVIE

RETI TEN-T E PREVISIONI NORMATIVE EUROPEE

- **Libro Bianco UE Trasporti 2011:** trasferimento del 30% del trasporto di merci su strada oltre i 300 km su altri mezzi di trasporto sostenibili come la ferrovia entro il 2030, e più del 50% entro il 2050;
- **4 Corridoi della rete centrale TEN-T d'interesse per l'Italia,** da adeguare ai parametri e standard tecnici infrastrutturali per le diverse modalità di trasporto entro il 2030:
 - Baltico-Adriatico;
 - Mediterraneo;
 - Scandinavo-Mediterraneo;
 - Reno-Alpi;





TEM: TRENO EUROPEO

MERCI



Lunghezza: 750 m



Sagoma: 4 m



2.000 Tonnellate

Nel 2027 treno merci europeo dal Brennero a Gioia Tauro passando sia per l'Adriatica sia per la Tirrenica

CdP RFI 2017-21: 66 Mld €./101Mld €.

Nuovi attraversamenti ferroviari delle Alpi:



Brennero: il Tunnel di base a 150 anni dall'inaugurazione della ferrovia storica (1867)



FREJUS: dal tunnel storico (1871) al tunnel odierno

Dalla Succursale dei Giovi (1889) al Terzo Valico



La realizzazione del tunnel del Brennero

LE FERROVIE IL PIANO DI DEPLOYMENT DI RFI

Scenari di sviluppo:

2018

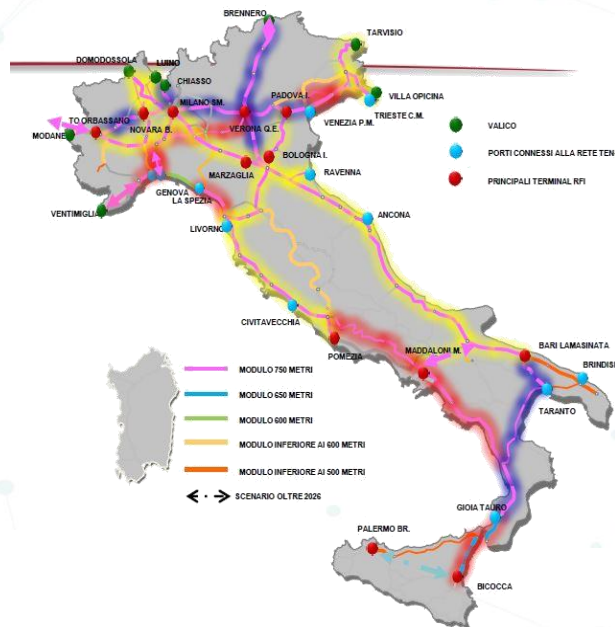
2021

2026

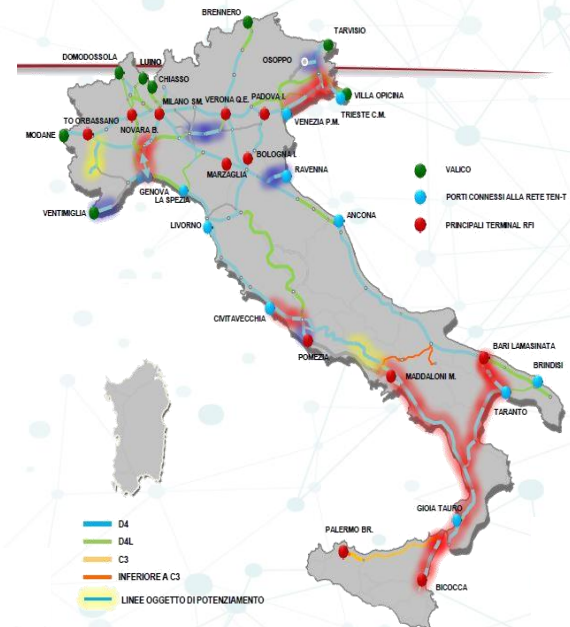
ADEGUAMENTO SAGOMA



ADEGUAMENTO MODULO



ADEGUAMENTO PESO ASSIALE



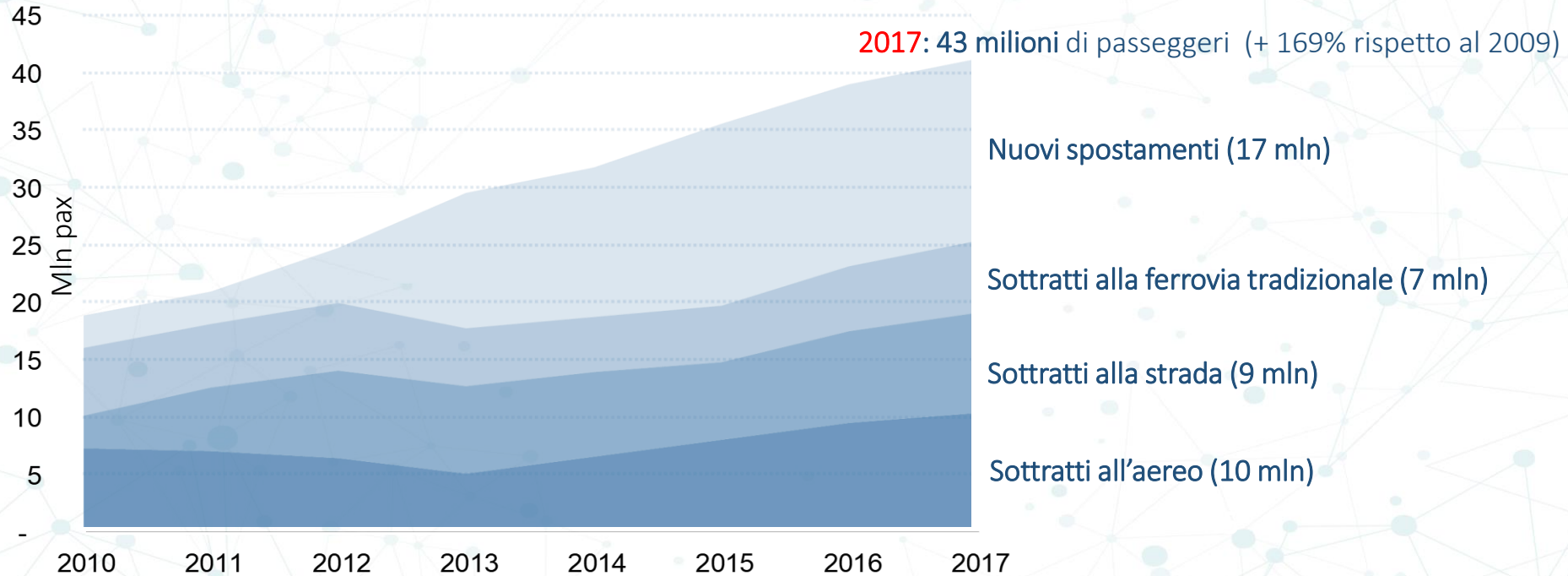
Caratteristiche servizi TAV



Km di rete AV	1.467
Velocità max [km/h]	300
Velocità commerciale [km/h]	164

	Caratteristica	Standard
servizio	Velocità commerciale	> 150 km/h
	Frequenza	> 4 collegamenti giorno/ possibilità di andare e tornare in giornata
	Tipologia di tariffe	Tipologie di tariffe differenziate
	Affidabilità/puntualità	Elevata
Comfort	Pulizia	Elevata
	Wi-fi	A bordo e gratuito
	Info Mobility	Prima durante e dopo il viaggio in tempo reale
Qualità dei terminal	Progettazione e realizzazione dei terminal di trasporto	Elevati standard architettonici
	Sevizi del terminal	Servizi ai viaggiatori come ristoranti, negozi
	Servizi ai viaggiatori	Sale d'attesa, biglietteria dedicate, personale di accoglienza
Accessibilità	Origine/destinazione	Centro/centro (servizi TPL, TAXI, MAAS)
		Periferia/centro (stazioni porta e parcheggio d'interscambio)

Evoluzione della domanda dei servizi TAV



LE FERROVIE

TAV: CONCORRENZA TARIFFE E SERVIZI

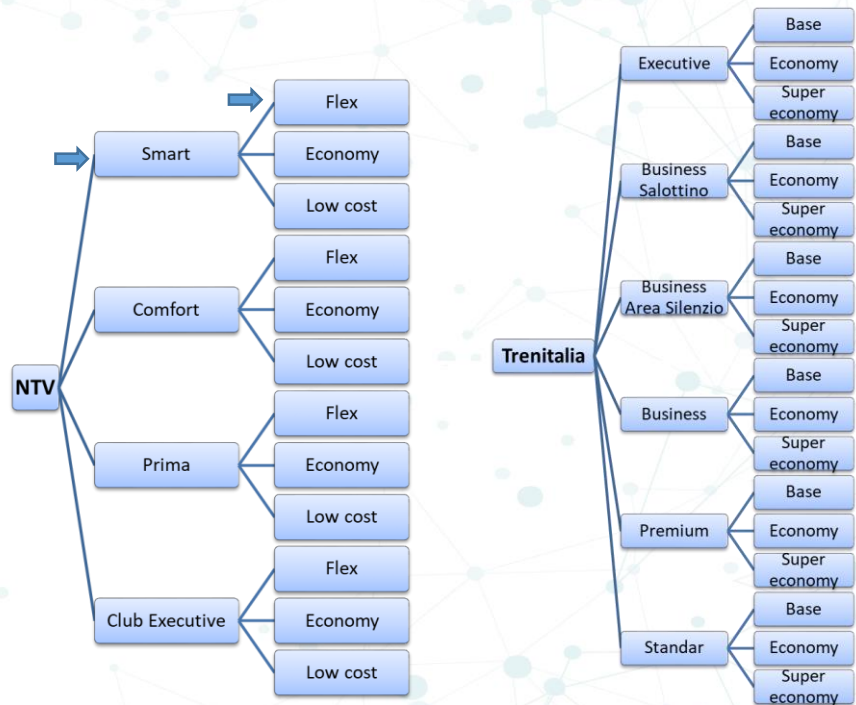
COMPETIZIONE DEL MERCATO

Dal 2012, unico caso al mondo, entra nel mercato un nuovo operatore: NTV

- Numero di opzioni di viaggio di servizi e tariffe passano da 2 (prima e seconda classe) a 30;
- **40 %** Riduzione del prezzo medio per passeggero.



SERVIZI E TARIFFE



Concorrenza intra-modale

La TAV ha ridotto i costi per spostarsi con la ferrovia:

- **TAV:** Per andare a **Milano da Roma** con il treno il costo è di **3,5 euro ogni 100 km**, velocità commerciale di **203 (km/h)**
- **NO TAV:** Per andare a **Genova da Roma** con il treno il costo è di **7,2 euro ogni 100 km** velocità commerciale di **115 (km/h)**

DIFFERENZE ANCORA MAGGIORI PER IL SUD

- **TAV:** Per andare **Salerno da Napoli** con il treno il costo è di **1,4 euro per 100 km** velocità commerciale di **143 (km/h)**
- **NO TAV:** Per andare a **Reggio Calabria da Napoli** con il treno il costo è di **9,3 euro ogni 100 km** velocità commerciale di **107 (km/h)**

Concorrenza con le altre modalità di trasporto

O/D		Costo Treno 100 km	Costo Aereo 100 km	Tempo Treno	Tempo Totale Aereo	Velocità commerciale Treno	Velocità commerciale Aereo
Collegamenti TAV	Milano - Roma	3,5	9,8	2h 50'	3h 10'	203	181
	Torino-Roma	4,3	7,3	4h 09'	3h30'	166	197
	Napoli-Milano	4,7	1,9	4h 20'	3h 20'	178	232
	Napoli-Venezia	6,2	1,6	5h05'	3h20'	142	217
	Media	4.2	6.4			172	207
Collegamenti NO TAV	Napoli-Genova	6,0	10,0	<u>6h 25'</u>	3h 10'	<u>110</u>	224
	Napoli-Reggio Calabria	9,3	26,1	4h 35'	<u>5h20'</u>	107	<u>92</u>
	Bari-Napoli	13,0	43,1	<u>3h 40'</u>	<u>4h50'</u>	<u>71</u>	<u>54</u>
	Roma-Trieste	22,0	28,7	<u>5h56'</u>	4h10'	<u>112</u>	161
	Media	11,1	21,5			100	133

Nota: Il tempo di viaggio con l'aereo è stato stimato come somma del tempo di accesso/egresso dal centro città all'aeroporto con il modo di trasporto più veloce + tempo di volo + tempo di imbarco/controlli (pari ad 1 h)

I tempi sottolineate sono per gli spostamenti che richiedono interscambio

LE FERROVIE TAV E L'ALTA VELOCITÀ DI RETE (AVR)

TEMPI DI PERCORRENZA ATTUALI



TEMPI DI PERCORRENZA FUTURI



AV modello tedesco:
aumentare la velocità
commerciale al di
sopra dei **200 km/h**
utilizzando le
tecnologie e con
interventi mirati sulle
linee esistenti

LE FERROVIE QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO 2019 CONNETTERE L'ITALIA

PROGRAMMI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	9.115	2.662	6.453
Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	2.417	956	1.461
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	63	31	32
Valorizzazione delle reti regionali	4.280	1.040	3.240
TOTALE PROGRAMMI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	15.875	4.689	11.186
TOTALE PROGRAMMI SETTORE FERROVIARIO ITALIANO (DEF 2019)	43.106	13.564	29.542
INTERVENTI	Costo intervento [Mln€]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Direttrice Adriatico-Ionica	1.349	1.349	-
Direttrice Napoli Bari	5.807	5.091	716
Direttrice Napoli – Palermo	6.411	4.733	1.678
Rete sarda	271	271	-
TOTALE INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	13.838	11.444	2.394
TOTALE INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO ITALIA (DEF 2019)	42.082	29.842	12.240
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	29.713	16.133	13.580
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO ITALIANO (DEF 2019)	85.188	43.406	41.782

Programmi e invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
35%	51%	54%	49%	46%

Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2019; programmi ripartiti sulla base dell'estensione delle rete



LE STRADE E LE AUTOSTRADE

Fabbisogni e Strategie per strade ed autostrade:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente ovvero la **manutenzione straordinaria programmata**;
- potenziamento tecnologico e **digitalizzazione**;
- ripristino e **messa in sicurezza** delle infrastrutture a rischio sismico;
- adeguamento ed omogeneizzazione delle **prestazioni per itinerari** a bassa accessibilità;
- decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali ovvero **completamento maglie autostradali**;
- decongestionamento delle **aree metropolitane**



LE STRADE E LE AUTOSTRADE INIZIATIVA SMART ROAD

Veicoli connessi

- meno incidenti
- tempi di viaggio ridotti
- viaggi più affidabili
- infrastrutture valorizzate e resilienti

Infrastrutture pilota:

- A2 del Mediterraneo
- GRA
- Roma - Fiumicino
- A19
- E45/E55
- SS51 Alemagna

Investimento complessivo **160 Mln €**



D.M. 28/02/2018 - ex Legge Bilancio 2018

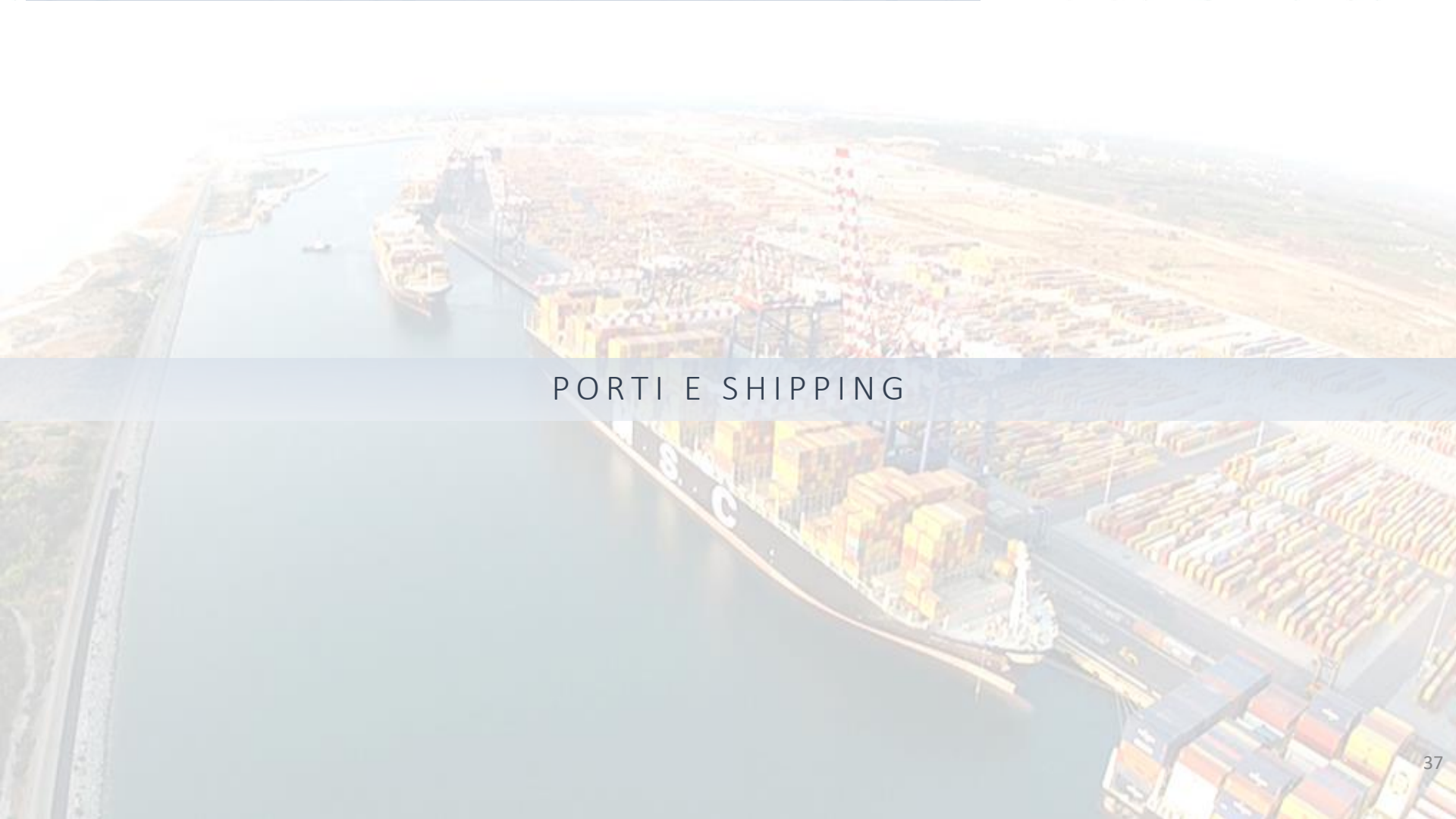
- Estensione delle Smart Roads a tutta le rete core stradale ed autostradale IT
- Procedure per autorizzare la sperimentazione su strada di veicoli a guida autonoma
- Platooning

LE STRADE E LE AUTOSTRADE QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO 2019 CONNETTERE L'ITALIA

PROGRAMMI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	3.013	2.592	421
Potenziamento tecnologico e digitalizzazione	50	50	-
Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	2.814	1.129	1.685
Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali	315	315	-
Decongestionamento delle aree metropolitane	1.843	1.820	23
TOTALE PROGRAMMI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	8.035	5.906	2.129
TOTALE PROGRAMMI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	32.135	23.618	8.517
INTERVENTI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
TOTALE INVARIANTI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	7.720,83	6.786,46	934,37
TOTALE INVARIANTI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	25.053,56	18.992,63	6.060,93
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	15.755,83	12.692,46	3.063,37
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	57.188,56	42.610,63	14.577,93

Programmi e invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
28%	75%	81%	25%	19%

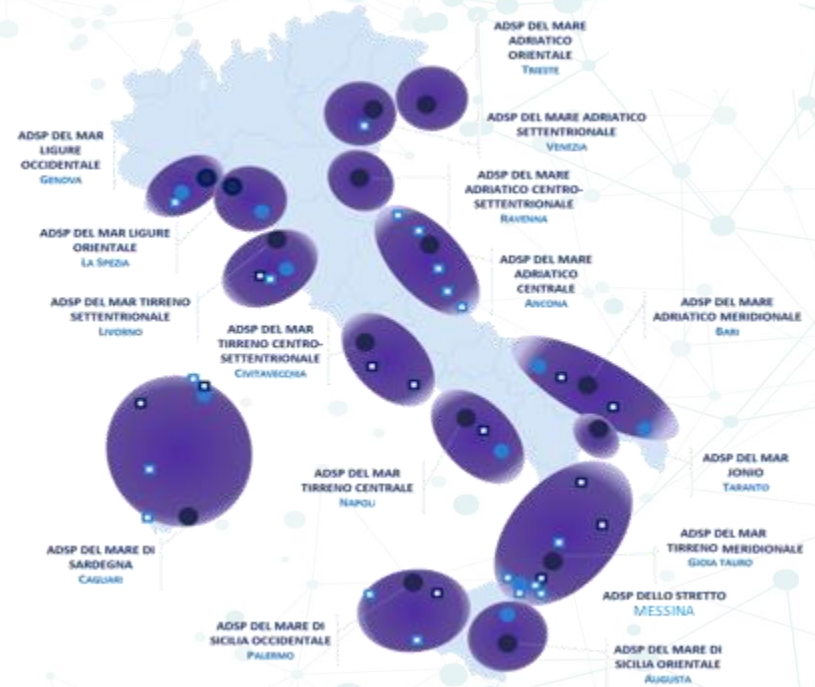


PORTI E SHIPPING

PORTI E SHIPPING

LA NUOVA GOVERNANCE

- 16 Autorità di Sistema Portuale (58 porti) vs. 24 Autorità Portuali
- Comitato di Gestione vs. Comitato Portuale
- Organismo di partenariato risorsa mare
- Conferenza nazionale coordinamento AdSP
 - Presieduta dal Ministro
 - Centralizzazione delle scelte strategiche relative ai grandi investimenti infrastrutturali portuali
 - Attività di supporto da parte della DG Porti e della RAM



TRASPORTO MARITTIMO

QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO 2018 CONNETTERE L'ITALIA

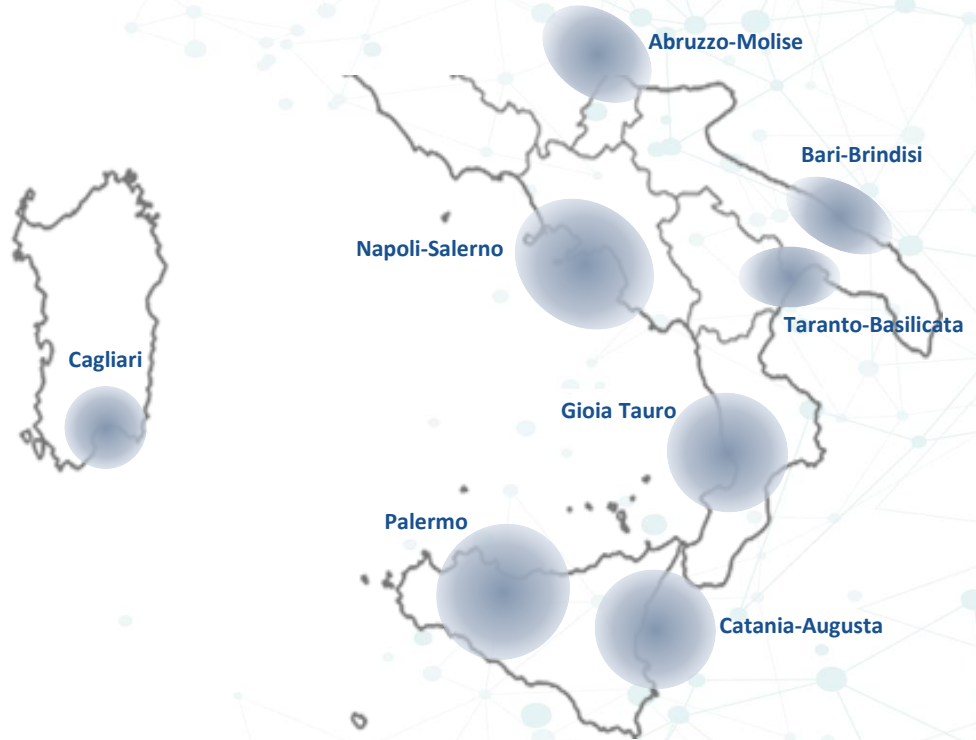
INTERVENTI PRIORITARI	Costo [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	33,80	33,80	-
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	55,90	55,90	-
Ultimo miglio stradale	159,00	159,00	-
Accessibilità marittima	475,71	437,71	38,00
Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	36,96	36,96	-
Attività industriali nei porti	46,85	46,85	-
Aumento selettivo della capacità portuale	148,62	148,62	-
TOTALE INVARIANTI SETTORE PORTUALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	956,84	918,84	38,00
TOTALE INVARIANTI SETTORE PORTUALE ITALIA (DEF 2019)	2.357	2.357	0

Invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
41%	96%	96%	4%	4%

Fonte: Allegati Infrastrutture al DEF 2019 con ripartizione Mezzogiorno sulla base degli interventi di dettaglio previsti in Allegato al DEF 2018. vista invarianza di costo e copertura.

SEMPLIFICAZIONI: LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Zone Economiche Speciali	
Legge Istitutiva e Regolamenti	DL 91/2017, convertito con modificazioni dalla LEGGE n.123/2017; D.P.C.M. 25 gennaio 2018, n. 12
Regioni di applicazione	Regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea: Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Molise, Sardegna e Abruzzo
Territorio e Aree geografiche	Ogni Regione può presentare una proposta di ZES o al massimo due se nel territorio ci sono più aree portuali con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n.1315/2013
Semplificazioni amministrative	Procedure semplificate, regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati
Credito di imposta	Nel limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun progetto di investimento
Stanziameti governo centrale	Già stanziati 250 Mln per credito d'imposta e con DL Crescita 34/2019 stanziati ulteriori 300 Mln per fondo di supporto agli investimenti privati nelle ZES



PORTI E SHIPPING

ZES: LO STATO DELL'ARTE

ZES CAMPANIA Piano di sviluppo strategico approvato con D.G.R. 175/2018, insediato il Comitato di Indirizzo (ottobre 2018), insediata la Cabina di regia (gennaio 2019)

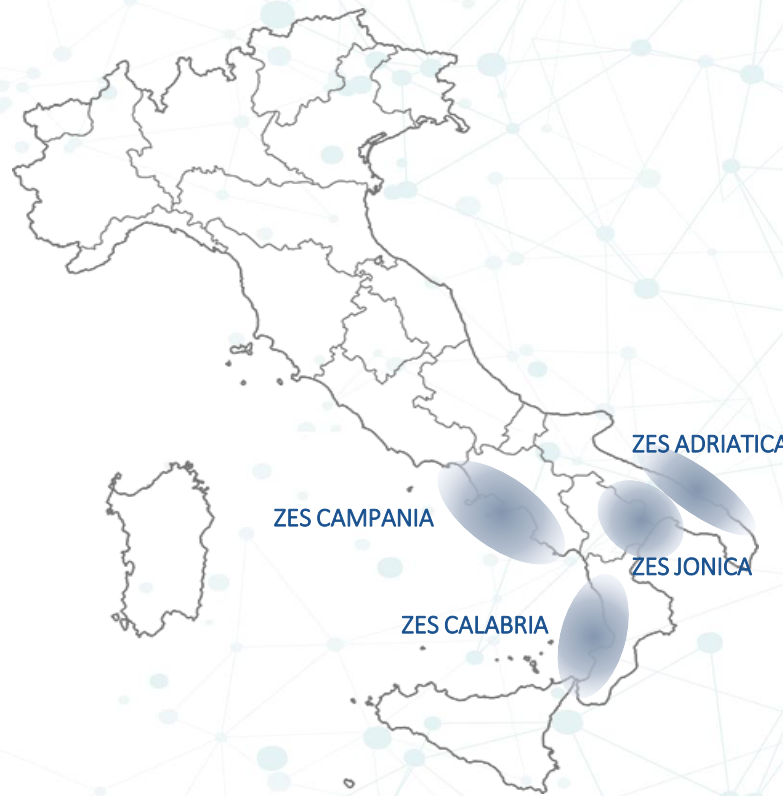
- **Oltre 5.000 ettari** afferenti il porto di Napoli, porto di Salerno e Castellamare, l'interporto SUD EUROPA, l'aeroporto di Capodichino e molte aree funzionali.

ZES CALABRIA Piano di sviluppo strategico approvato con D.G.R. il 4/4/2018, insediato il Comitato di Indirizzo (marzo 2019)

- **Fino ad un massimo di 2.476 ettari** afferenti il porto di Gioia Tauro (e piattaforma logistica) e di Reggio Calabria e ai porti nazionali di Villa San Giovanni, Crotona, Vibo Valentia e Corigliano Calabro, all'aeroporto di Lamezia Terme.

ZES PUGLIESI Piani di Sviluppo Strategico ZES "Adriatica" e "Jonica"

- **Adriatica: vasta area di circa 2.669 ettari** comprendente i poli di Foggia, Barletta, Brindisi/Lecce e Bari
- **Interregionale Jonica: si estenderà 2.811 ettari** (di cui 1.061 per la parte lucana e 1.750 per quella pugliese)




An aerial, high-angle view of a modern airport terminal building with a curved, glass-fronted facade. The terminal is surrounded by various airport infrastructure, including walkways, stairs, and service areas. In the foreground, a large commercial airplane is parked at a gate, facing away from the camera. The aircraft's tail features the Italian national flag. The entire scene is overlaid with a semi-transparent grey horizontal band containing the text "SETTORE TRASPORTO AEREO".

SETTORE TRASPORTO AEREO

Interventi in programmazione [580 Mln €*]:

- **Nuova pista aeroporto di Catania**
 - Intervento abilitante per accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio e interrimento tratto ferroviario
- **Interventi di miglioramento dell'accessibilità con sistemi ferroviari e metropolitani dei nodi aeroportuali**
 - **Napoli:** Completamento lavori estensione Linea Metropolitana 1 con nuova stazione Capodichino-Aeroporto
 - **Catania:** Nuova fermata Fontanarossa-Aeroporto su rete RFI
- **Estensione della capacità**
 - **Salerno – Pontecagnano:** allungamento della pista e integrazione con aeroporto di Napoli Capodichino



A photograph of a modern, brightly lit underground transit station. The ceiling is a complex, multi-level structure with recessed lighting and decorative elements. On the left, a set of escalators leads up. On the right, there are two elevators. The walls are a light, neutral color, and the floor is polished and reflective. The overall atmosphere is clean and futuristic.

SETTORE MOBILITA' URBANA

MOBILITA' URBANA

PROGRAMMI ED INTERVENTI



- **Interventi invariati [11.372,5 Mln €]**

- **Napoli:** acquisto materiale rotabile metropolitana; potenziamento e valorizzazione linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti; completamento tratte Linea 1, Linea 6 e Linea 7;
- **Bari:** upgrading e sistemazione del servizio ferroviario metropolitano; prolungamento linea FM1; lavori bretella ferroviaria sud-est barese;
- **Reggio Calabria:** upgrading infrastrutturale e tecnologico di nodo; upgrading sistema ferroviario metropolitano;
- **Palermo:** upgrading infrastrutturale e tecnologico di nodo; completamento sistema ferroviario metropolitano; prolungamento linea tranviaria 1 e 3;
- **Catania:** revamping ed acquisto nuovo materiale rotabile; upgrading del servizio ferroviario metropolitano; completamenti ed estensione Ferrovia Circumetnea
- **Messina:** manutenzione parco veicolare; manutenzione linea tranviaria; upgrading del servizio ferroviario metropolitano;
- **Cagliari:** acquisto materiale rotabile tranviario; upgrading sistema ferroviario metropolitano; estensione linea tranviaria 3 e realizzazione nuove linee

- **Progetti di fattibilità:**

- **Napoli:** collegamento Bagnoli con estensione Linea metro 6; valutazione ex ante interventi PUMS
- **Bari:** rinnovo materiale rotabile; miglioramento servizio ferroviario metropolitano nodo di Bari; elaborazione PUMS;
- **Reggio Calabria:** rinnovo materiale rotabile; realizzazione Metropolitan Mobility System; elaborazione PUMS;
- **Palermo:** rinnovo materiale rotabile; elaborazione PUMS;
- **Catania, Messina e Cagliari:** elaborazione PUMS;

A photograph of a large-scale construction project, likely a tunnel or a large underground structure. The scene is dominated by a massive, curved concrete structure under construction. On the left, a complex network of dark steel beams and supports is visible. In the center and right, several construction workers wearing bright orange safety vests and yellow hard hats are gathered, appearing to be in a discussion or inspection. The ground is uneven and covered with dirt and debris. The overall atmosphere is one of active industrial work.

IMPATTI ECONOMICI E SOCIALI DEGLI INVESTIMENTI IN
INFRASTRUTTURE

INVESTIMENTI ITALIA

CONFRONTO ALLEGATI DEF 2018 E 2019

MODALITA'	2019			2018		
	Costo [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]	Costo [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
AUTOSTRADE E STRADE STATALI	57 188	42 611	14 577	40 365	30 357	10 008
FERROVIE NAZIONALI	85 188	43 406	41 782	65 365	42 615	22 750
CITTA' METROPOLITANE	23 494	20 945	2 547	22 259	19 662	2 597
PORTI	2 357	2 357	0	2 357	2 265	92
AEROPORTI	4 017	3 850	167	3 615	3 615	0
TOTALE	172 244	113 169	59 074	133 961	98 514	35 447

	2019	2018
% Copertura (Risorse disponibili / Costo)	66%	74%



IMPATTI ECONOMICI E SOCIALI DEGLI INVESTIMENTI EFFETTO MOLTIPLICATORE SU ECONOMIA ED OCCUPAZIONE

Italia

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI	INVESTIMENTO
Totale	€ 172.244.000.000
IMPATTI OCCUPAZIONALI	

Incrementi occupati

Occupazione (job-years)		
diretta e indiretta	indotta	TOTALE
TOTALE	TOTALE	TOTALE
2.609.669	1.079.625	3.689.294

periodo di riferimento 10 anni **368.929**

Mezzogiorno

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI	INVESTIMENTO
Totale	€ 58.378.170.000
IMPATTI OCCUPAZIONALI	

Incrementi occupati

Occupazione (job-years)		
diretta e indiretta	indotta	TOTALE
TOTALE	TOTALE	TOTALE
884.488	365.914	1.250.402

periodo di riferimento 10 anni **125.040**

L'avvio dei cantieri già finanziati nel Mezzogiorno, per un ammontare di 58,4 Mld €, andrebbe a generare:

- Un contributo di circa il 2,5% del PIL Mezzogiorno all'anno per 10 anni*
- Più di 125.000 posti di lavoro per 10 anni

L'ipotesi di impatto occupazionale proposta si allinea ai valori dei moltiplicatori offerti dall'applicazione delle tabelle italiana del World Input – Output Database, che permette di valutare come gli effetti degli investimenti si diffondano nell'economia. I lavori diretti si riferiscono al numero di posti di lavoro creati per eseguire un progetto (opere di cantiere), per occupazione indiretta si comprendono altresì i posti di lavoro dovuti all'acquisto di forniture necessarie all'esecuzione di un progetto; i lavori indotti, altresì, si riferiscono a posti di lavoro generati dall'esercizio del servizio.

* Calcolato con effetto dispersione generato da un investimento di 100 euro nel Mezzogiorno di cui 40 vanno a beneficio del Centro Nord e 10 all'estero secondo uno studio di SRM-Gruppo Intesa Sanpaolo in collaborazione con Prometeia. Importo al lordo dell'incremento e del costo del deficit per la quota parte finanziata a debito della PA.



LE CINQUE COSE DA FARE PER INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E
LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO

LE CINQUE COSE DA FARE PER INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO

1. Monitorare i cantieri e la spesa annuale delle opere strategiche finanziate

➤ Ferrovie

- Napoli-Bari
- Catania-Palermo
- AVR Adriatica
- TEM Taranto-Gioia Tauro

➤ Strade/ autostrade

- SS 106 Jonica
- Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari
- A19 Palermo-Catania
- SS640 Agrigento- Caltanissetta
- Autostrada Ragusa-Catania

➤ Porti

- Porto di Salerno - Salerno Porta Ovest
- Porto di Taranto - Piastra portuale di Taranto: ampliamento del IV sporgente e Rettifica del Molo San Cataldo
- Porto di Napoli - Waterfront e nuovo terminal passeggeri (Beverello)

➤ Aeroporti

- Salerno – Pontecagnano: allungamento della pista e integrazione con aeroporto di Napoli Capodichino

➤ Trasporti urbani e metropolitani

LE CINQUE COSE DA FARE PER INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO

2. Revisionare meccanismi incentivazione ferro bonus-mare bonus

- Renderli permanenti
- Non incentivare la competizione tra ferro e mare

3. Promuovere i Progetti di Fattibilità che mancano

- **Ferrovie**
 - AVR Salerno- Reggio Calabria
 - Attraversamento dello stretto
 - Battipaglia-Potenza- Metaponto
- **Strade/ autostrade**
 - Potenziamento SS7 Quater Domitiana
- **Porti**
 - Porto di Napoli- raccordo ferroviario

LE CINQUE COSE DA FARE PER INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO

4. Finanziamento a gara dei servizi TAV che si possono fare quando si possono fare

Es.

- **Roma- Reggio Calabria**- 2 treni Freccia Argento al giorno; costo: 10 € ogni 100 km; tempo: 4h59'; velocità commerciale 140 km/h
- **Taranto-Napoli**- 1 treno Freccia Rossa al giorno; costo: 9 € ogni 100 km ; tempo: 4h 12'; velocità commerciale 73 km/h
- **Roma- Lecce** - 3 treno Freccia Rossa al giorno; costo: 11 € ogni 100 km; tempo: 5h 24'; velocità commerciale 107 km/h

Vs.

- **Torino-Milano** - 25 treni Freccia Rossa al giorno; 11 € ogni 100 km, tempo 1 h; velocità commerciale 150 km/h
- **Napoli - Firenze** – 24 treni Freccia Rossa al giorno; 6 € ogni 100 km, tempo 2h 31'; velocità commerciale 188 km/h
- **Roma-Milano** - 52 treni Freccia Rossa al giorno; 3,5 € ogni 100 km, tempo 2h 55'; velocità commerciale 203 km/h

5. Monitoraggio dei tempi di attivazione e analisi ex post delle ZES

- Analisi ex-post per valutare i reali impatti

Grazie per la Vostra attenzione

Settore Porti e Logistica
Rete Autostrade Mediterranee
Logistica Infrastrutture e Trasporti