

A network diagram composed of light blue lines and dots, with several circular icons representing different modes of transport: a bicycle, a pedestrian, a building, an airplane, a car, a bus, a ship, and a train.

connettere l'italia

Trasporti e logistica
per un Paese che cambia

A photograph of a train platform inside a large, arched glass and steel station. A high-speed train is visible on the tracks, and the platform is supported by large metal pillars.

Un Bilancio

Presentazione

Con i documenti *Connettere l'Italia* – allegati al Documento di Economia e Finanza del 2016 e del 2017 – il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha avviato un processo di riforma della mobilità e della logistica in Italia che, partendo dalla definizione di obiettivi e strategie chiari, ha permesso di avviare le politiche necessarie per la realizzazione di un Sistema Integrato dei Trasporti e delle Infrastrutture (SNIT) coerente con la visione europea di rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) al 2030.

Connettere l'Italia vuol dire dotare il Paese di un sistema di trasporto **sostenibile** ed **efficiente**, costruito con **regole chiare**, **risorse adeguate** e **tempi certi**, con l'obiettivo di garantire la **piena mobilità** di persone e merci e l'**accessibilità** all'Europa di tutte le aree del territorio nazionale rendendo, al contempo, le **città** italiane **vivibili** per i cittadini e **accoglienti** per i visitatori e l'**economia italiana più competitiva** sui mercati internazionali.

A distanza di tre anni dall'avvio di questo processo è possibile e doveroso farne un bilancio, non solo per evidenziare le scelte sugli investimenti, le norme, i processi, ma anche per individuare i passi ulteriori che rimangono da compiere in un Paese che vuole continuare e accelerare la sua ripresa economica e sociale.

SOMMARIO

| | |
|--|-----------|
| I. LE NUOVE REGOLE PER LA PROGRAMMAZIONE, LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE | 4 |
| I.1 I NUOVI LIVELLI DI PROGETTAZIONE: FATTIBILITÀ E VALUTAZIONE EX-ANTE DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI | 4 |
| I.2 IL FONDO PER LA PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE E DELLE OPERE PUBBLICHE PER GLI ENTI LOCALI | 5 |
| I.3 LA REVISIONE DI ALCUNI PROGETTI DEL PASSATO: LA <i>PROJECT REVIEW</i> | 6 |
| I.4 TRASPARENZA NELLA PARTECIPAZIONE DI PORTATORI DI INTERESSI E DIBATTITO PUBBLICO | 7 |
| II. LE SCELTE INFRASTRUTTURALI DI CONNETTERE L'ITALIA | 10 |
| II.1 IL PROGETTO DI ALTA VELOCITÀ DI RETE | 11 |
| II.2 IL COMPLETAMENTO DELLA RETE STRADALE E FERROVIARIA | 12 |
| II.3 IL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE | 14 |
| II.4 IL SISTEMA AEROPORTUALE NAZIONALE | 15 |
| II.5 IL PIANO 'METRO' | 15 |
| III. SEMPLIFICAZIONI E INCENTIVI PER IL TRASPORTO PASSEGGERI E LA LOGISTICA SOSTENIBILE | 17 |
| III.1 IL RILANCIO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE | 17 |
| <i>III.1.1 La cura dell'acqua e la riforma della portualità.....</i> | <i>17</i> |
| <i>III.1.2 La cura del ferro e il trasporto ferroviario delle merci</i> | <i>19</i> |
| <i>III.1.3 L'autotrasporto sostenibile.....</i> | <i>20</i> |
| III.2 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE..... | 20 |
| IV. GLI INVESTIMENTI E LE RISORSE PER LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE | 24 |
| IV.1 GLI INVESTIMENTI E LE RICADUTE OCCUPAZIONALI | 24 |
| IV.2 LE FONTI DI FINANZIAMENTO | 26 |
| IV.3 FOCUS: INVESTIMENTI PER IL MEZZOGIORNO..... | 27 |
| V. L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI E LE RISPOSTE DEL MERCATO..... | 28 |
| V.1 MOBILITÀ MERCI..... | 28 |
| V.2 MOBILITÀ PASSEGGERI | 33 |

I. LE NUOVE REGOLE PER LA PROGRAMMAZIONE, LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

I.1 I nuovi livelli di progettazione: fattibilità e valutazione ex-ante degli investimenti pubblici

Il nuovo **Codice degli Appalti**¹ dà attuazione alla nuova disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici e concessioni e, nel contempo, opera una profonda **rivisitazione ed armonizzazione dell'intera disciplina in materia degli appalti di lavori**, forniture e servizi, nonché in materia di concessioni, in modo da assicurare l'introduzione nell'ordinamento di **un sistema di regolazione coerente, semplificato, unitario e trasparente**.

Il codice introduce, inoltre, significative novità tese al miglioramento dei processi di realizzazione delle infrastrutture che, attraverso il superamento della **Legge Obiettivo** in cui in media occorre quasi 10 anni per la realizzazione di opere comprese tra i 10 ed i 50 milioni di Euro e 13 anni per opere di oltre 50 milioni di Euro², riconducono alla legislazione ordinaria la pianificazione e programmazione di infrastrutture, assicurando la coerenza tra pianificazione di lungo periodo e programmazione triennale, attraverso la redazione del nuovo **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** e del **Documento Pluriennale di Pianificazione**.

Tra le novità introdotte vi è anche la riforma dei livelli di progettazione. Il nuovo codice introduce il **progetto di fattibilità**, che in sostituzione dello studio di fattibilità e del progetto preliminare, potrà essere articolato in **due fasi**: una prima fase, in cui sono valutate le diverse soluzioni alternative di intervento (inclusa quella di non intervento); una seconda fase, in cui l'alternativa che è risultata essere la migliore viene sviluppata con elaborati progettuali tecnici e architettonici di dettaglio, eseguendo le verifiche di conformità alle norme ed le indagini geognostiche necessarie.

Mentre sono in via di ultimazione le procedure di approvazione del decreto³ che definirà i contenuti dei nuovi livelli progettuali, il MIT ha pubblicato le proprie **Linee guida per la valutazione degli investimenti pubblici**⁴ che contengono la metodologia per individuare i fabbisogni tecnico-economici, ambientali e sociali, e valutare l'utilità delle singole opere così come previsto nella prima fase della fattibilità.

La metodologia di valutazione proposta è fortemente improntata all'**analisi quantitativa degli impatti**, attraverso modelli matematici per la previsione di domanda e dei flussi di traffico sulle infrastrutture. In particolare, le linee guida rilanciano il **Sistema Informativo per il Monitoraggio e**

¹ D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50.

² Rapporto ANCE 2009 e Rapporto UVER 2011

³ Ex art. 23, comma 3 D.Lgs. 50/2016 s.m.i

⁴ D.M. 14 giugno 2017, n. 300.

per la Pianificazione dei Trasporti (SIMPT), che è il modello matematico di simulazione del **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, recentemente aggiornato e impiegato per verificare e aggiornare gli studi di traffico nell'ambito di alcune significative *project review* (paragrafo I.3).

Per tale valutazione dei singoli interventi, le Linee Guida adottano lo strumento della **analisi costi-benefici**, ma in una logica multi-criterio, richiedono anche l'esplicitazione degli **impatti ambientali e sociali**: non solo quindi importanza al rapporto benefici/costi, che, in accordo con le linee guida europee, resta un criterio imprescindibile per valutare l'utilità delle opere, ma anche utilizzo di altri indicatori che consentiranno di valutare le priorità anche rispetto al grado di raggiungimento degli obiettivi strategici di natura ambientale e sociale della politica infrastrutturale nazionale.

L'adozione di una metodologia unitaria di valutazione delle opere (compresi alcuni parametri per la quantificazione dei benefici e per la stima dei costi) ha l'obiettivo di migliorare la qualità delle analisi, e soprattutto permetterà di individuare le priorità di investimento evitando quegli elementi di disomogeneità nelle valutazioni che, in passato, hanno di fatto reso impossibile un confronto tra diversi progetti.

I.2 Il fondo per la progettazione delle infrastrutture prioritarie e delle opere pubbliche per gli enti locali

Per avviare il nuovo ciclo programmazione–progettazione–realizzazione per la prima volta sono state previste risorse nel Bilancio dello Stato per sostenere una **progettazione di qualità** non solo da parte delle aziende nazionali nei relativi contratti di programma, ma anche per le altre stazioni appaltanti distribuite sul territorio nazionale. A tal fine, il nuovo codice istituisce il *Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate*, con le caratteristiche e gli stanziamenti riportati nel seguente box di approfondimento.

Il Fondo per la progettazione di Fattibilità

Tale Fondo è stato ripartito, in sede di prima applicazione, con un'allocazione complessiva pari a 110 milioni di euro per gli anni 2018-2019-2020, come prima tranche del finanziamento di 500 milioni stanziati dall'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (legge di bilancio 2017) e che saranno ripartiti per la quota restante e gli anni successivi sulla base di bandi pubblici. Il **decreto per progettazione di fattibilità e la project review** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stato emanato il 9 marzo 2018 e definisce le modalità di ammissione al finanziamento e assegna, in via sperimentale e in prima applicazione, le risorse per la progettazione alle Autorità di Sistema Portuale, alle Città Metropolitane, ai comuni capoluogo di Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo di regione o di provincia autonoma, con più di 100.000 abitanti, come segue:

- 30 mln € alle 15 Autorità di sistema portuale;
- 25 mln € alle 14 Città Metropolitane;
- 30 mln € ai 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane;
- 25 mln € ai 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma non ricadenti in Città

Metropolitana o con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

Successivamente a tale Decreto, è stato inoltre emanato, ed è in corso di registrazione presso la Corte dei Conti, il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 13 marzo 2018 relativo al Fondo per la **progettazione degli enti locali**, che ha l'obiettivo di cofinanziare con risorse statali la redazione dei progetti di fattibilità e dei progetti definitivi degli enti locali, per opere destinate alla messa in sicurezza degli edifici e strutture pubbliche (istituito ai sensi dell'Articolo1, comma 1079 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205).

Il DM stabilisce i criteri e le modalità di accesso, selezione e cofinanziamento dei progetti, per un totale di risorse stanziato che ammonta a 90 milioni di euro per gli anni 2018-2019-2020. In sede di prima applicazione e in via sperimentale, i beneficiari delle risorse sono Città Metropolitane, Province e Comuni, con l'obiettivo di redigere progetti per la messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche di esclusiva proprietà dell'ente e con destinazione d'uso pubblica, con priorità agli edifici scolastici, con cofinanziamento statale massimo pari all'80%. A Città Metropolitane e Province vengono assegnati, rispettivamente, 5 milioni di euro e 12,5 milioni di euro all'anno, con criteri di ripartizione prefissati, mentre per i comuni (assegnazione di 12,5 milioni di euro l'anno) si prevede l'emanazione di un bando con assegnazione delle risorse in base ad una graduatoria triennale 2018/2020, con priorità ai progetti di adeguamento alla normativa sismica degli edifici e delle strutture scolastiche.

I.3 La revisione di alcuni progetti del passato: la *project review*

L'attività di ***project review***⁵ prevede la revisione di progetti eccessivamente costosi, sovradimensionati e non ancora realizzati, con l'obiettivo di ridefinirne le fasi realizzative e le caratteristiche funzionali, revocare eventuali finanziamenti i cui stanziamenti siano già iscritti nello stato di previsione del MIT (interventi della ex Legge Obiettivo), e riallocando le risorse recuperate nel nuovo Fondo per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie⁶. La *project review* può consistere in:

- revisione tecnico-funzionale di un progetto, anche in corso di realizzazione, al fine di **aumentarne i benefici attesi, a parità di costi di investimento;**
- revisione tecnico-funzionale di un progetto, anche in corso di realizzazione, al fine di **ridurne i costi a parità di benefici attesi;**
- revisione della fattibilità economico-finanziaria complessiva di un progetto, di solito non ancora avviato e non soggetto a obbligazioni giuridiche vincolanti, al fine di **ridimensionarne in parte o per intero il finanziamento già stanziato.**

L'obiettivo della *project review* è quindi quello di arrivare a progetti meno costosi e meno impattanti (più "snelli") a parità di prestazioni dell'opera, ovvero a parità di benefici attesi o con riduzioni delle prestazioni e dei benefici proporzionalmente inferiori alla riduzione dei costi.

⁵ Ai sensi dell'art.202 del nuovo Codice Appalti.

⁶ Art.202, comma 1, lettera b del nuovo Codice Appalti.

I risultati delle *project review* già concluse – riguardanti strade, autostrade, ferrovie e porti – sono notevoli in termini di impatto sulla spesa pubblica e dimostrano l’efficacia dell’approccio adottato. Per quanto riguarda **strade e autostrade**, le *project review* completate hanno consentito di ottenere **un risparmio del 68% rispetto al costo iniziale degli interventi interessati**. In questo caso, le *project review* hanno interessato, ad esempio, il potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna e il completamento del potenziamento della SS106 “Jonica”.

Con riferimento alle **ferrovie**, le *project review* completate o in corso (ma in stato abbastanza avanzato da lasciar prevedere l’esito con ragionevole certezza) hanno consentito **un risparmio di circa il 32,8% rispetto agli importi originari**. La Torino-Lione (gronda merci di Torino) costituisce, ad esempio, una delle principali infrastrutture ferroviarie interessate da *project review*.

Le *project review* da avviare riguardano una spesa complessiva di poco più di 9,3 Mld €.

La seguente tabella riporta un quadro di sintesi.

| | risparmi da <i>project review</i> concluse (miliardi di €) | risparmi ipotizzabili da <i>project review</i> da avviare (miliardi di €) |
|-----------------------------|---|--|
| Strade ed Autostrade | 25,1 | 3,3 |
| Ferrovie | 13,0 | 6,0 |
| Porti | 2,6 | da definire |
| TOTALE | 40,7 | 9,3 |

I.4 Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico

Tra le novità introdotte dal nuovo Codice degli Appalti c’è l’istituzione del **dibattito pubblico obbligatorio per le grandi opere**⁷.

Il DPCM proposto dal MIT, dopo un lungo iter approvativo che ha coinvolto una molteplicità di soggetti, sia istituzionali che del mondo delle professioni, ha recepito i pareri del Consiglio di Stato ed alle Commissioni Parlamentari competenti⁸ in favore dell’impianto generale proposto, che colloca il Dibattito Pubblico tra le due fasi del progetto di fattibilità previste dal codice degli appalti, e dopo le verifiche normative del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi è stato firmato il 15 Marzo 2018, dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

⁷ L’art. 22 del codice prevede, infatti, che con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM), su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), siano fissati i criteri per l’individuazione delle opere, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali sarà obbligatorio il dibattito pubblico, e ne siano altresì definiti le modalità di svolgimento.

⁸ 8ª Commissione Ambiente e Lavori pubblici della Camera e 8ª Commissione lavori pubblici del Senato.

Il DPCM, oltre a fissare i criteri per l'individuazione delle opere, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali è in ogni caso obbligatorio il dibattito pubblico, ha stabilito i casi in cui lo stesso potrà essere richiesto dalle Regioni e dai soggetti esponenziali delle comunità locali interessate. Nel disciplinare le modalità di svolgimento, si è prevista la necessaria presenza di un Coordinatore del dibattito pubblico, con caratteristiche di terzietà rispetto all'amministrazione aggiudicatrice, sono stati previsti termini stringenti (4 mesi, prorogabili a 6) per il completamento delle varie fasi del procedimento e si è istituita la Commissione nazionale per il dibattito pubblico, con compiti di monitoraggio e di proposta per il corretto svolgimento dello stesso.

Il dibattito pubblico

Quando si apre il dibattito pubblico: nella fase di elaborazione del progetto di fattibilità quando le alternative progettuali sono ancora aperte e il proponente può ancora modificare il progetto. In particolare il dibattito si apre sul Documento delle alternative progettuali o sul Progetto di fattibilità e i suoi risultati concorrono alle successive fasi di elaborazione progettuale.

Su quali opere: il dibattito pubblico è obbligatorio per opere tra i 200 e 500 milioni di euro a secondo della tipologia di intervento. Il dibattito pubblico è obbligatorio anche su richiesta delle amministrazioni centrali (Presidenza del Consiglio e Ministeri), degli enti territoriali (un consiglio regionale, una provincia, una città metropolitana, un comune capoluogo di provincia, un numero di consigli comunali rappresentativi di almeno 100.000 abitanti) o dei cittadini (almeno 50.000 elettori). Inoltre, il proponente è sempre libero di aprire un dibattito pubblico quando rileva l'opportunità di assicurare una maggiore partecipazione in merito agli interventi di particolare rilevanza sociale, ambientale e territoriale.

Quanto dura: 4 mesi (prorogabili di ulteriori due mesi nel caso di comprovata necessità). Il dibattito pubblico è preceduto da una fase dedicata alla progettazione del processo decisionale della durata massima di 1 mesi.

Come si svolge: il dibattito pubblico, organizzato e gestito in relazione alle caratteristiche dell'intervento e alle peculiarità del contesto sociale e territoriale di riferimento, consiste in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati dall'opera e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni.

Chi lo gestisce: il dibattito pubblico è gestito da una figura terza che svolge il proprio compito in autonomia ed è equidistante dagli interessi in gioco.

Come viene selezionato il coordinatore del dibattito pubblico: il coordinatore è selezionato dal proponente dell'opera attraverso procedure di evidenza pubblica. Possono partecipare alla gara soggetti di comprovata esperienza e competenza nella gestione di processi partecipativi, ovvero di gestione ed esecuzione di attività di progettazione e pianificazione in materia infrastrutturale, urbanistica, territoriale e socio economica. Non possono partecipare alla selezione i soggetti che risiedono nei territori dove l'opera è prevista.

Come si conclude: al termine del dibattito il coordinatore presenta una relazione dove è indicato l'andamento del dibattito, le proposte e le questioni emerse; a sua volta, il proponente dell'opera elabora un proprio dossier conclusivo in cui evidenzia: la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche apportate al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere

eventuali proposte.

La Commissione nazionale per il dibattito pubblico: la Commissione ha il compito di: monitorare il corretto svolgimento dei dibattiti pubblici; esprimere raccomandazioni e elaborare linee guida; gestire un proprio sito internet con tutta la documentazione relativa ai vari dibattiti; presentare alle camere, ogni 2 anni, una relazione sull'andamento dei dibattiti e proporre correttivi. La Commissione è istituita presso il Ministero delle infrastrutture ed è formata da 14 componenti. (2 rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2 del Ministero delle Infrastrutture; 1 rappresentante per i Ministeri dell'Ambiente, Beni culturali, Sviluppo economico, Salute, Giustizia; 2 rappresentante per la Conferenza Stato Regioni, 1 per l'Unione delle Province Italiane e 2 per l'Ass.ne Nazionale Comuni Italiani) + eventualmente 3 esperti (nominati dal Ministro delle Infrastrutture su proposta della Commissione).

Il ruolo degli enti territoriali: questi ultimi sono presenti con un ruolo attivo all'interno della Commissione nazionale e contribuiscono al buon andamento di ciascun dibattito segnalando eventuali criticità e proponendo eventuali soluzioni migliorative.

II. LE SCELTE INFRASTRUTTURALI DI CONNETTERE L'ITALIA

Connettere l'Italia è innanzitutto un progetto infrastrutturale di sviluppo dell'accessibilità interna e internazionale del territorio nazionale e dei mercati produttivi e di consumo, per i passeggeri e per le merci. In sintesi, le grandi scelte infrastrutturali in esso contenute, definite e sviluppate in coerenza con il quadro decisionale e normativo descritto nel capitolo precedente, sono le seguenti:

- il progetto di **alta velocità di rete**, per completare il progetto di alta velocità/alta capacità con il giusto livello di connettività e di apertura alle varie aree del Paese;
- il **completamento degli itinerari stradali e ferroviari** nazionali in logica del **Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti (SNIT)**, proiezione italiana delle reti TEN-T europee *core e comprehensive*;
- lo sviluppo dei **valichi alpini** ferroviari, per connettere l'Italia ai mercati europei continentali e in sinergia con lo sviluppo del sistema portuale nazionale;
- lo sviluppo del **sistema portuale nazionale e delle relative connessioni** stradali e ferroviarie, a servizio dei mercati produttivi e di consumo nazionali e in proiezione internazionale per valorizzare il ruolo dell'Italia nello scenario competitivo globale;
- lo sviluppo del **sistema aeroportuale nazionale e delle relative connessioni**, a sostegno della mobilità interna, internazionale e per la promozione del turismo;
- la promozione di interventi nelle **aree metropolitane** nazionali, per migliorare la mobilità urbana nel rispetto di principi di efficienza e sostenibilità;
- gli interventi sul sistema stradale per il **decongestionamento dei nodi urbani**, al fine di perseguire la giusta gerarchizzazione e separazione tra i traffici di attraversamento e quelli relativi alla mobilità urbana.

Alcuni aspetti peculiari dei predetti pilastri strategici di Connettere l'Italia sono descritti in dettaglio nei paragrafi successivi, rimandando ad una lettura degli Allegati al Documento di Economia e Finanza del 2016 e del 2017 per dettagli su ciascun intervento infrastrutturale.

Come già accennato, la pianificazione, progettazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di *Connettere l'Italia* fanno riferimento al **Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)**, definito per la prima volta nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 secondo la logica del "sistema a rete". Lo SNIT, definito nella sua attuale versione dall'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017, include le infrastrutture di trasporto esistenti e

prospettive dedicate allo svolgimento di servizi di preminente interesse nazionale ed internazionale. La rete SNIT risulta suddivisa in nodi, che rappresentano gli elementi di collegamento reciproco tra le infrastrutture di trasporto di livello nazionale con le reti locali, e archi, che schematizzano le infrastrutture di trasporto lineari e assicurano i collegamenti tra i nodi. La rete SNIT si suddivide in particolare in rete di 1° livello e di 2° livello, nel solco della suddivisione tra rete TEN-T *core* e *comprehensive* dell'Unione Europea.

| MODALITÀ | SNIT 1° LIVELLO | SNIT 2° LIVELLO |
|----------------------------|---|--|
| Ferrovie | Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core</i> e <i>Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti | Tutte le restanti tratte ferroviarie |
| Strade e autostrade | Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core</i> e <i>Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali | Tutte le restanti strade di competenza statale |
| Città metropolitane | 14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014 | - |
| Porti | 15 Porti sede di Autorità di Sistema Portuale, già nodi della rete TEN-T Core | Restanti 42 porti di rilevanza nazionale ex DM 169/2016 |
| Aeroporti | 16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core | Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti |

II.1 Il progetto di Alta Velocità di Rete

Il progetto di Alta Velocità di Rete (AVR) nasce dall'obiettivo di dare accesso all'Alta Velocità ferroviaria a porzioni sempre maggiori del paese evitando la costruzione di nuove linee dedicate ma intervenendo su quelle esistenti attraverso piccole varianti di tracciato e miglioramento tecnologico. Gli interventi programmati sono finalizzati a consentire tempi di accesso a Roma, da tutte le principali aree urbane del paese, non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV tradizionale sulla tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in circa 4h30min).

TEMPI DI PERCORRENZA ATTUALI



TEMPI DI PERCORRENZA FUTURI



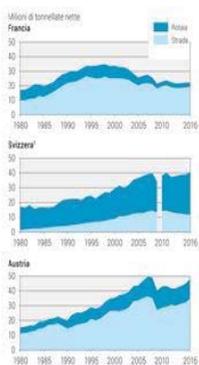
II.2 Il completamento della rete stradale e ferroviaria

Alla luce della pianificazione infrastrutturale nell'ambito delle reti europee TEN-T e delle nuove infrastrutture realizzate dal 2001, *Connettere l'Italia* ha aggiornato il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT, che costituisce la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci) ed ha indirizzato la politica infrastrutturale verso il completamento della rete stradale e ferroviaria così individuata allo scopo sia di dare attuazione alla programmazione europea per le connessioni di respiro nazionale ed internazionale (SNIT I livello) che per garantire un equo accesso alle aree del paese non interessate dai corridoi europei (SNIT II livello). Uno degli elementi caratterizzanti *Connettere l'Italia*, infatti, è quello della equità territoriale degli investimenti.

Oltre che per i passeggeri, gli interventi previsti dall'allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 di *Connettere l'Italia* per il settore stradale sono ovviamente anche a beneficio dell'autotrasporto, in particolare sia i 23.4 miliardi di € del Contratto di Programma di ANAS sia i 20.1 miliardi di € di programmi e interventi prioritari sulle autostrade in concessione, destinati tra l'altro alla fluidificazione delle tratte autostradali (ampliamento 3° e 4° corsia) e al decongestionamento di autostrade ed aree metropolitane.



Per quanto attiene alla rete ferroviaria, l'elemento chiave è il nuovo Contratto di Programma siglato tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana (gestione dell'infrastruttura nazionale) che accorpa in un'unica sede gli interventi per l'ultimo miglio ferroviario, le connessioni con i porti, i terminal ferroviari, i corridoi TEN-T e l'alta velocità di rete già richiamata in precedenza. Il **Contratto di programma 2017-2021 vale complessivamente 101.4 Mld. €, già coperti finanziariamente per 66 Mld.€⁹**, innanzitutto per adeguare la rete nazionale agli standard europei per la realizzazione dei nuovi tunnel di base Alpini e per l'integrazione con i nodi portuali ed interportuali. L'obiettivo è quello di adeguare tutte le direttrici rilevanti alle cosiddette **prestazioni del treno merci europeo** entro il 2026, bilanciando il modal share sui valichi alpini (al 2016, 66% gomma e 34% ferro) su cui gravitano circa il **58% del totale degli scambi commerciali italiani**.



Infrastrutture: corridoi ferroviari merci tra le Alpi ed il Mare

Connettere l'Italia:
Stanzamenti per nuovi attraversamenti ferroviari delle Alpi: più di 21 MLD €

TRENO MERCI EUROPEO
Lunghezza: 750 m
Sagoma: 4 m
2.000 Tonnellate

Nel 2026 treno merci Europeo dal Brennero a Gioia Tauro passando sia per l'Adriatica sia per la Tirrenica

Brennero: il Tunnel di base a 150 anni dall'inaugurazione della ferrovia storica (1867)
Fretjus: dal tunnel storico (1871) al tunnel odierno
Dalla Succursale dei Giovi (1889) al Terzo Valico

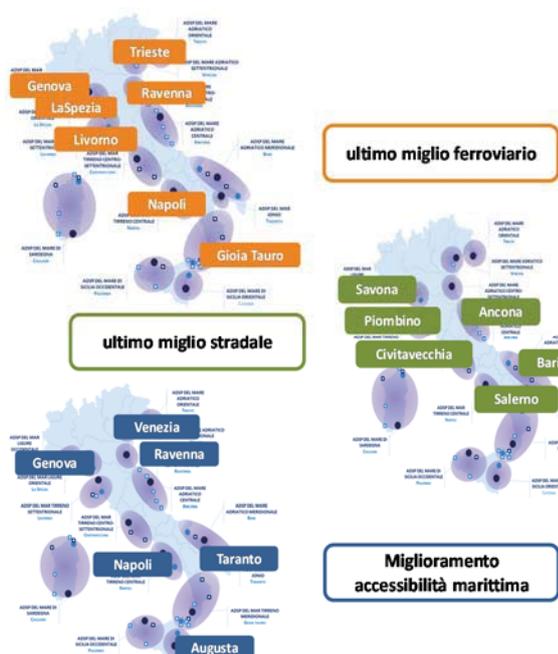
⁹ In particolare, gli interventi sulla rete ferroviaria nazionale di primo livello valgono 65.3 miliardi di €, di cui 42.6 miliardi di € già coperti da risorse finanziarie.

Più in dettaglio, per i raccordi di ultimo miglio ferroviario sono stati investiti 200 Mln. €, di cui quasi 40 Mln già investiti solo nel corso del 2016, secondo un ordine di priorità stilato in base a un censimento che ha individuato dove si concentra la merce, dove c'è la domanda di mercato, dove ci sono tracce ferroviarie disponibili, dove le infrastrutture vanno liberate dai colli di bottiglia. RFI ha inoltre predisposto un piano di *deployment*, per caratterizzare gli orizzonti temporali di implementazione dei programmi e degli interventi, con l'obiettivo innanzitutto primario di collegarsi ai grandi valichi internazionali. Infine, è importante sottolineare anche l'effettiva apertura della rete AV/AC al traffico merci in orario notturno sulla tratta tra Bologna e Firenze, in attesa del completamento dell'adeguamento al treno europeo delle prestazioni lungo la linea storica.

II.3 Il sistema portuale nazionale

Il sistema marittimo-portuale è stato individuato come pivot intorno al quale costruire il rilancio dell'intero sistema logistico e del trasporto merci. Il primo, fondamentale atto di pianificazione di settore è stato il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015, in cui sono stati definiti 10 obiettivi specifici ed altrettante tipologie di azioni da intraprendere per perseguirli. La cosiddetta *cura dell'acqua*, in questi anni, ha trovato un elevatissimo grado di attuazione.

In termini infrastrutturali, il sistema portuale ha beneficiato *in primis* delle nuove regole di contesto generali per la pianificazione, il finanziamento, la progettazione e la realizzazione delle opere pubbliche. L'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017 prevede 9 programmi prioritari per la portualità e si caratterizza per una totale integrazione con i programmi di sviluppo della rete ferroviaria italiana, con l'inserimento nel Contratto di Programma RFI di specifici interventi per l'ultimo e il penultimo miglio di connessione ferroviaria dei porti al fine di massimizzarne le *catchment area* e la connettività alle grandi reti di trasporto internazionale, come sintetizzato di seguito.

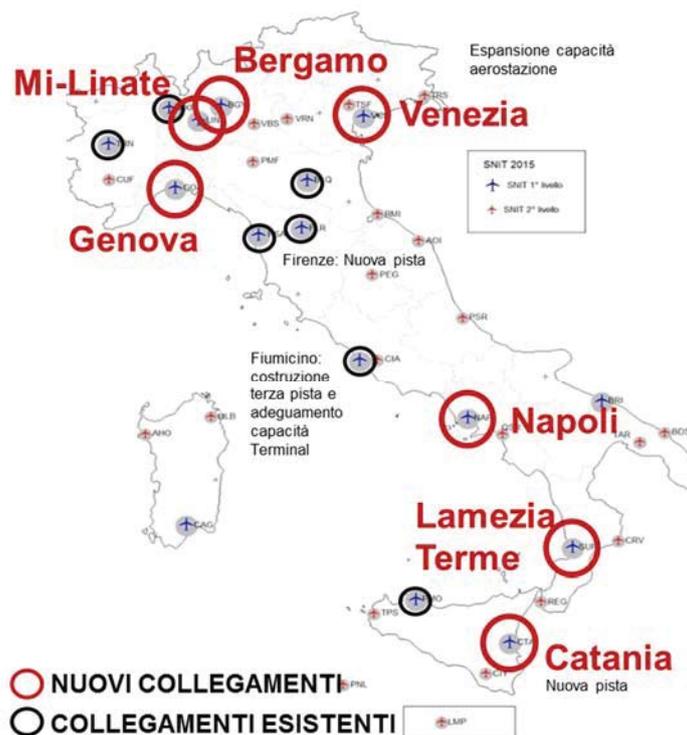


- **9 programmi nel DEF 2017**
 - manutenzione
 - digitalizzazione
 - ultimo miglio ferroviario e stradale
 - accessibilità marittima
 - energia e ambiente
 - *waterfront* e servizi crocieristici
 - attività industriali nei porti
 - aumento selettivo di capacità
- **~ 500 M€/anno in progetti portuali**
- **900 M€ già spesi 2015-2016**
- **514 M€ nel CdP RFI «ultimo miglio porti» per opere in corso finanziate (+219 M€ sul CdP 2016)**
- **30 M€ per progetti di fattibilità alle AdSP**

II.4 Il sistema aeroportuale nazionale

A partire partendo dallo SNIT 2001, *Connettere l'Italia* ha integrato i nuovi orientamenti della Rete TEN-T ed i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, soprattutto in relazione alla copertura territoriale del sistema aeroportuale, anche indipendentemente dalla rete 'core', individuando 38 strutture aeroportuali di cui 16 appartenenti alla rete di 1° livello.

Gli interventi previsti da *Connettere l'Italia* per gli aeroporti riguardano sia l'aumento di capacità (attraverso interventi tecnologici e/o di tipo infrastrutturale) che collegamenti su ferro per quelli che hanno massa critica adeguata.

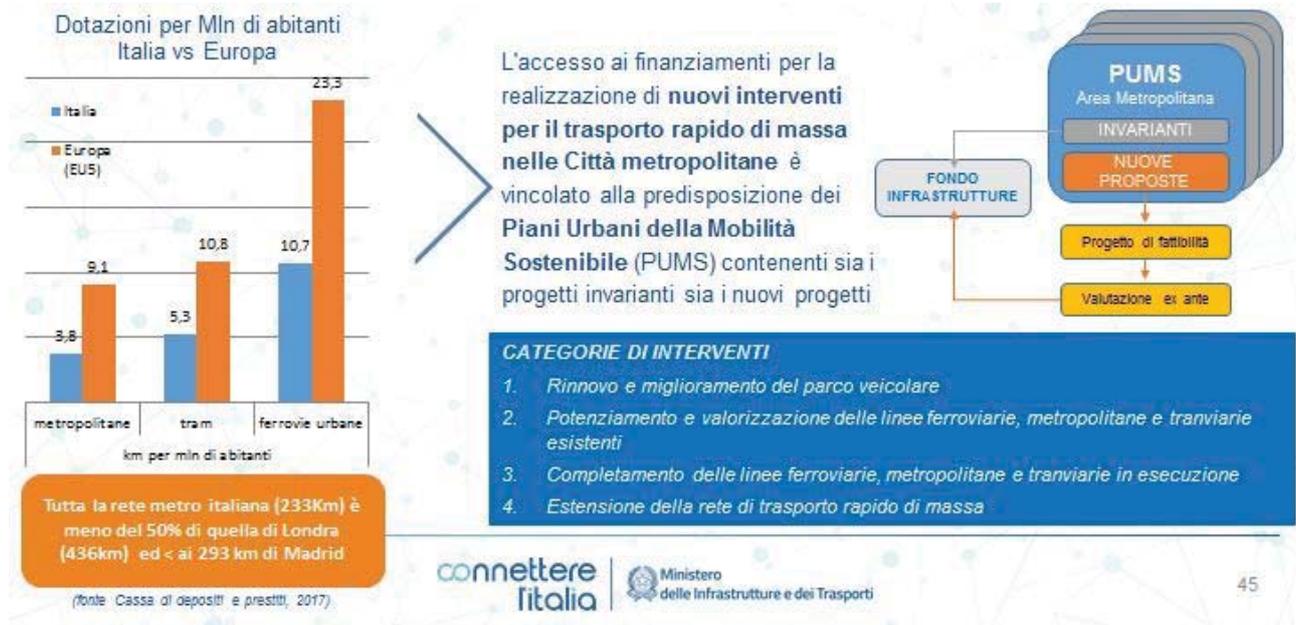


II.5 Il Piano 'Metro'

Nell'ambito della definizione delle strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (Allegato Infrastrutture DEF 2016) è emerso come il **potenziamento dei sistemi su ferro delle grandi città, più in generale dei "sistemi di trasporto rapido di massa"**, sia una scelta prioritaria per l'intero sistema dei trasporti nazionali. In questo campo il nostro Paese sconta, infatti, ritardi notevoli e si pone nettamente al di sotto della media delle principali città europee.

Conseguentemente, nell'Allegato infrastrutture al DEF 2017 ("Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture") sono stati individuati una serie di interventi prioritari necessari per conseguire il potenziamento e lo sviluppo delle reti su ferro delle città metropolitane, quella delle metropolitane e delle tranvie e quella di competenza RFI, con valenza di servizio metropolitano, garantendo l'integrazione tra le stesse e, nello stesso tempo, con i sistemi di trasporto su gomma suburbani e urbani.

Nello stesso Allegato è stato inoltre introdotto il principio di base per il quale l'accesso ai finanziamenti pubblici per la realizzazione di nuovi interventi verrà subordinato alla predisposizione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per la città metropolitana**, assicurando la coerenza dei singoli interventi con il quadro strategico delineato come rappresentato nella figura che segue.



III. SEMPLIFICAZIONI E INCENTIVI PER IL TRASPORTO PASSEGGERI E LA LOGISTICA SOSTENIBILE

III.1 Il rilancio della logistica sostenibile

L'implementazione della visione di Connettere l'Italia, nell'ambito della logistica sostenibile e del trasporto merci, è stata perseguita attraverso l'individuazione di quattro ambiti prioritari, affrontati in modo sinergico ed integrato:

- quello **marittimo-portuale** (*cura dell'acqua*), elemento principale di interfaccia del Paese con i mercati di produzione e consumo a scala globale;
- quello **ferroviario** (*cura del ferro*), elemento di connessione primario rispetto alle relazioni con il continente, per la fruibilità del sistema portuale da parte del sistema produttivo nazionale, e per lo sviluppo di nuove opportunità logistiche e produttive connesse all'ampliamento internazionale delle *catchment areas* dei nostri porti;
- quello **dell'autotrasporto sostenibile**, elemento insostituibile per garantire l'accessibilità ad un sistema produttivo, distributivo e di consumo particolarmente diffuso sul territorio, e quale elemento fondamentale di integrazione con le altre modalità di trasporto sostenibili;
- quello del **cargo aereo**, a sostegno delle filiere produttive di eccellenza del nostro Paese e per garantire adeguati *transit times* richiesti dal mercato.

Nell'ottica del coordinamento delle politiche negli ambiti di intervento prioritari sopra citati, è stato istituito e disciplinato il funzionamento del **Partenariato per la logistica ed i trasporti**¹⁰, organismo deputato al coordinamento, allo studio, al monitoraggio ed al supporto alla pianificazione degli interventi di settore in una visione integrata con un'ampia rappresentatività pubblica e privata.

Oltre alle iniziative infrastrutturali già richiamate nel Capitolo II, si sono messe in campo numerose iniziative per la semplificazione e l'efficientamento del trasporto ferroviario delle merci e della logistica, come di seguito descritto.

III.1.1 La cura dell'acqua e la riforma della portualità

Semplificazioni ed efficientamento. Elemento cardine di questa linea di azione della cura dell'acqua è rappresentato dalla nuova governance portuale. Le precedenti 24 Autorità Portuali esistenti sono state accorpate in **15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP)** che amministrano tutti i

¹⁰ Legge di Bilancio 2018 (ex art. 1 c.585 L.205/2017) e successivo decreto del MIT.

58 porti di rilevanza nazionale, e che coordinano le altre infrastrutture e piattaforme all'interno delle aree logistiche di influenza. I vecchi Comitati Portuali sono stati sostituiti da un più snello **Comitato di Gestione** garantendo al contempo la rappresentatività di tutti i soggetti del cluster marittimo attraverso l'istituzione **dell'Organismo di partenariato risorsa mare**. Aspetto chiave della riforma è l'istituzione della **Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP**, posta sotto il coordinamento diretto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, che riporta a livello nazionale le scelte strategiche sui grandi investimenti infrastrutturali nei porti e che dunque rappresenta un momento chiave di coordinamento e armonizzazione delle scelte decisionali a livello del Paese.

È stato poi messo in piedi un articolato sistema di interventi per la semplificazione normativa e procedurale lungo le catene logistiche e per lo snellimento dei processi approvativi su tematiche rilevanti, in particolare¹¹:

- **semplificazioni escavi e dragaggi**: quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure;
- **sportello unico doganale e dei controlli**: coordinamento dei controlli in entrata ed in uscita della merce affidato ad un unico soggetto (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli);
- **sdoganamento a mare (*pre-clearing*)**: sdoganamento anticipato delle merci effettuato mentre la nave è in navigazione, verso il porto di destinazione finale, attraverso l'invio telematico del manifesto doganale;
- **sdoganamento a destino (*fast corridors*)**: corridoi doganali semplificati e controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale;
- **digitalizzazione della Catena Logistica**: oltre 40 milioni di investimenti, nello stesso periodo, per la digitalizzazione della catena logistica;
- **puntualizzazione e trasparenza delle procedure di rilascio delle concessioni portuali** mediante indicazione dei parametri di valutazione delle richieste nelle fasi di comparazione delle diverse istanze.

Incentivi¹²: Il principale incentivo predisposto per il settore marittimo, nel solco della continuità con analoghe iniziative passate, è rappresentato dal cosiddetto Marebonus, destinato allo sviluppo delle Autostrade del mare per promuovere l'intermodalità strada-mare nel trasporto delle merci attraverso l'avvio di nuovi servizi marittimi e/o il sostegno di quelli già esistenti, con uno stanziamento biennale di 118 Mln.€.

Il settore marittimo beneficia indirettamente anche degli incentivi per il trasporto ferroviario delle merci (*Ferrobonus* e *Sconto pedaggio* di cui al paragrafo successivo) nonché la possibilità da parte delle Autorità di Sistema Portuale di prevedere incentivi, sotto forma di sconti sul canone di

¹¹ Riferimenti normativi: Art. 78 L 221/2015, DM Ambiente 172/2016 e 173/2016 (escavi e dragaggi); art. 20 commi 1-3 DL 169/2016 (sportello unico doganale); note Agenzia delle Dogane 63077RU/14, 53187/15, 41966/16, 92100/17 (*pre-clearing*); note Agenzia delle Dogane 44053/2015 (*fast corridors* strada) e 53313/15 (*fast corridors* ferrovia); art. 4 bis DL 243/2016 e L 18/2017 (digitalizzazione catena logistica); Decreto Dirigenziale DG Porti del febbraio 2018.

¹² Riferimenti normativi: art. 1 comma 647 Legge 208 del 28/12/15, DM 13.09.2017 n. 176; DD 13.12.2017 (*Marebonus*); art. 47 comma 11quater DL 50 del 24/4/17, aggiornato con L 96 del 21/6/17 (terminalisti).

concessione, per i terminalisti che conferiscono merce su treno o utilizzano terminal ferroviari. Complessivamente, i fondi già stanziati per l'incentivazione di modalità di trasporto di interesse per i porti italiani ammontano a circa 250 Mln. €.

Pare altresì utile ricordare l'iter normativo che ha previsto la possibilità di costituire le **Zone Economiche Speciali**¹³ nelle aree logistiche integrate del Mezzogiorno, con uno stanziamento di circa 200 Mln. € per il periodo 2018-2020, garantendo agevolazioni fiscali (crediti di imposta sino a 50 M€) e semplificazioni amministrative alle aziende che si insedieranno nell'hinterland. Negli altri porti italiani, è stata poi prevista la possibilità di istituire delle **Zone Logistiche Speciali**¹⁴ che, pur in assenza di agevolazioni fiscali, potranno beneficiare di analoghe semplificazioni sul piano amministrativo e tributario.

III.1.2 La cura del ferro e il trasporto ferroviario delle merci

In coerenza con le strategie generali di Connettere l'Italia, il **sistema ferroviario ed intermodale è interfaccia tra sistema economico-produttivo nazionale, sistema portuale ed Europa**. Il primo passo per strutturare un approccio organico ed integrato nella strategia complessiva è stato la redazione, presentazione e pubblico dibattito sul *discussion paper Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci*. Così come per la portualità, le azioni di rilancio del trasporto ferroviario sono state messe in campo intervenendo in maniera sinergica con infrastrutture, semplificazioni e incentivi.

Semplificazioni¹⁶. Al fine di semplificare alcune operazioni e documenti per il trasporto intermodale delle merci via ferrovia sono state apportate due modifiche al Testo Unico della Strada, che hanno consentito di migliorare e rendere più efficace il trasporto di unità di trasporto intermodali (casse mobili e semirimorchi) nel trasporto intermodale strada-ferrovia, intervenendo su aspetti sia tecnici sia documentali¹⁷. Sempre grazie alla costante interazione con le associazioni di categoria e gli *stakeholders* rilevanti, si sono introdotte semplificazioni documentali per il trasporto ferroviario di merci pericolose e per l'omologazione di cisterne e imballaggi.

Incentivi¹⁸. I due principali meccanismi di incentivazione messi in campo per il trasporto ferroviario sono il *Ferrobonus* e lo *Sconto pedaggio*.

Il *Ferrobonus* prevede 60 milioni di € nel biennio 2017-2018 per clienti di servizi di trasporto ferroviario per servizi intermodali/trasbordati a treno completo. Il meccanismo di incentivazione prevede un massimo di 2.5€/treno·km, con stima che il valore effettivo sarà di 1.0€/treno·km in funzione delle istanze presentate. È inoltre interessante sottolineare le iniziative regionali ad

¹³ Istituite con DL 91/2017 e disciplinate con DPCM 26.01.2018.

¹⁴ L. 205/2017.

¹⁶ Riferimenti normativi: art. 47-bis comma 3 lettera b e d DL 50/2017 che integra art. 10 comma 3 e modifica art 180 comma 4 del TUS (documenti); revisione circolare MIT 30048/2010 (dematerializzazione e imballaggi).

¹⁷ Sono state previste, in particolare, l'estensione a rimorchi e semirimorchi intermodali di esenzione a all'autorizzazione per trasporti effettuati in condizioni di eccezionalità già concessa per container e casse mobili, e la possibilità di utilizzo di copie autenticate della carta di circolazione per rimorchi e semirimorchi.

¹⁸ Riferimenti normativi: art. 1 comma 648 L 208/15 (ferrobonus); art.1 comma 240 L 190/14 (sconto pedaggio); articolo 47 comma 11quinques del DL 50/17 aggiornato con L 96/17 (formazione macchinisti); art. 47 comma 10 DL 50/17 (adeguamento carri).

integrazione del Ferrobonus nazionale per i treni in arrivo/partenza dal loro territorio (ad es. Nord-Ovest, Emilia Romagna, Calabria).

Lo *Sconto pedaggio* vale circa 100 M€/anno per 5 anni, ed è destinato alle imprese Ferroviarie che effettuano servizi merci, con meccanismo incentivazione legato ai treni·km percorsi su rete nazionale, con extra contributo per relazioni con centro-sud e isole. Il consuntivo 2016 indica in particolare per il centro-sud 2.93 €/treno·km; Sicilia 3.46 €/treno·km; altro 1.63 €/treno·km.

Ulteriori meccanismi di incentivazione dedicati al trasporto ferroviario hanno riguardato la formazione dei macchinisti (2 M€/anno per 3 anni), l'adeguamento carri normativa anti-rumore (20 M€) e lo sconto su concessione per terminalisti portuali in funzione del raggiungimento di obiettivi di traffico ferroviario.

III.1.3 L'autotrasporto sostenibile

Un **autotrasporto sostenibile** è **elemento imprescindibile del sistema logistico per l'accessibilità e la connettività diffusa al sistema produttivo nazionale**. Pertanto, il MIT ha, nello spirito di Connettere l'Italia, adottato azioni di intervento anche per il comparto.

Semplificazioni¹⁹. Oltre alle già citate semplificazioni (paragrafo II.2) per il trasporto intermodale, sono state introdotte misure per aumentare e rendere più fruibili le piazzole per carico/scarico merci, e misure per migliorare il controllo del cabotaggio tramite la comunicazione preventiva di distacco

Incentivi. In aggiunta al *Marebonus* e *Ferrobonus*, direttamente destinati anche alle imprese di autotrasporto per favorire una sinergia co-modale finalizzata alla sostenibilità, si sono previsti ulteriori incentivi per **riduzioni pedaggi** (+55 milioni di € per il 2017), **deduzioni forfettarie delle spese non documentate** (+20 milioni di € complessivi per 2017 e 2018), **decontribuzione autisti che effettuano trasporti internazionali**²⁰ (66 milioni di €), **investimenti per veicoli ecologici e intermodali** (60 M€ per nel biennio 2016-2017), **incentivi al cofinanziamento della formazione professionale** (20 M€ ne biennio 2016-2017 con intensità dell'aiuto 50-70%).

III.2 Il trasporto pubblico locale

I modelli insediativi consolidatisi nel corso degli anni nel nostro paese hanno fatto sì che nelle 14 città metropolitane, che occupano circa il 15% del territorio nazionale con una popolazione residente di circa 22 milioni di abitanti, e nei centri urbani di medie dimensioni si collocasse la maggior parte della popolazione, la quale, però, per i propri spostamenti sistematici utilizza prevalentemente il mezzo privato (ad esempio in media il 64% per le città metropolitane), con le

¹⁹ Riferimenti normativi: modifiche Art. 7 CdS, Art. 158 comma 2, Art. 201 comma 1 bis del CdS (piazzole); art. 47 bis del DL 50/2017, aggiornato con L 96/17 (comunicazione distacco).

²⁰ A condizione di almeno 100 trasporti/anno ed utilizzando cronotachigrafo digitale.

conseguenze che ne derivano in termini di congestione dei centri urbani, inquinamento ambientale, incidentalità, etc.

Le città metropolitane ed i centri urbani di medie dimensioni rappresentano il volano nella crescita dell'intero paese, ma il loro sviluppo deve essere accompagnato da politiche di tipo *Transit Oriented Development* (TOD) che interessino sia l'ambito urbanistico (tendente ad una città compatta, più sostenibile) che quello della mobilità, che miri ad incrementare gli spostamenti con il trasporto pubblico e, nel contempo, dia anche la possibilità di avviare importanti progetti di riqualificazione urbana, in un'ottica di coordinamento della pianificazione strategica territoriale con quella della mobilità che, tra l'altro, è prevista anche a livello normativo, sia nazionale che europeo. Proprio a livello nazionale, l'attenzione posta alla mobilità urbana ha trovato per la prima volta un approccio sistemico ed un suo specifico spazio all'interno della pianificazione.

Sulla base di quanto appena detto è chiaro che i principi di sostenibilità (ambientale, sociale, economica) perpetrati da *Connettere l'Italia* non potrebbero essere perseguiti senza la realizzazione degli interventi nel settore del Trasporto Pubblico Locale descritti nei successivi paragrafi.

L'obiettivo di migliorare la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico locale (TPL) rappresenta una vera priorità nazionale ed ha portato all'avvio di un processo di riforma sostanziale, orientato al principio della centralità del cittadino-utente e inquadrato nell'ambito delle nuove politiche infrastrutturali del Paese, attraverso la previsione di specifici interventi funzionali alla valorizzazione del patrimonio esistente, allo sviluppo urbano sostenibile, all'integrazione modale e intermodale e alla creazione di nuove Infrastrutture utili, snelle e condivise.

Il Fondo di finanziamento per il TPL

Al fine di garantire una programmazione razionale e coerente dei servizi di TPL da parte degli Enti competenti e delle aziende, con il decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modifiche dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96 è stato innanzitutto stabilizzato e incrementato il Fondo per il finanziamento del TPL con una dotazione di circa 5 miliardi di euro/anno, sganciandolo definitivamente dall'andamento dell'accisa sui carburanti.

È stato, inoltre, disciplinato un nuovo meccanismo di ripartizione del Fondo, orientato a criteri di soddisfazione dei fabbisogni di mobilità locale e di efficienza, che consentirà **il progressivo superamento del criterio della spesa storica attraverso la definizione dei costi standard, dei livelli adeguati dei servizi e di specifiche premialità legate all'incremento dei ricavi da traffico.**

In particolare, in data 22 febbraio 2018 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha raggiunto l'intesa in sede di Conferenza Unificata Stato-Regioni sullo schema di decreto per la definizione dei costi standard (poi emanato in data 28.3.17, n.157 – in attesa di registrazione), che fungeranno da parametro di riferimento, oltre che per la ripartizione di una quota del Fondo, anche per la determinazione delle compensazioni e dei corrispettivi da porre a base d'asta nelle procedure competitive per l'affidamento dei servizi. Il nuovo meccanismo di ripartizione del fondo, tra l'altro, penalizza l'affidamento dei servizi al di fuori di procedure competitive (art. 27 del D.L. n. 50/2017).

La strategia di riforma del trasporto locale, inoltre, ha messo al centro delle riflessioni il cittadino-utente. In tal senso, l'ultima legge di bilancio ha previsto specifiche **agevolazioni fiscali per gli utenti del TPL e pendolari** grazie alla detraibilità al 19% dall'imposta lorda delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, fino a 250 euro. E' stato introdotto, infine, il cosiddetto **buono trasporto**, prevedendo che le somme rimborsate dal datore di lavoro o direttamente sostenute da quest'ultimo per l'acquisto di abbonamenti del dipendente e dei familiari non concorrano a formare reddito di lavoro dipendente.

Un aspetto centrale della riforma del trasporto pubblico locale è il progetto di un **rinnovo straordinario del parco mezzi (autobus, treni, ecc.)**. Lo sviluppo qualitativo dei mezzi del trasporto pubblico locale è urgente considerata la condizione attuale del parco circolante in cui, focalizzandoci **sul trasporto su gomma, vede un parco veicolare vetusto - 11,4 età media del parco bus, contro una media europea di 8,3 anni ed una quota del 30% degli autobus immatricolati prima del 2000 – nonché un 14,7% degli autobus circolanti che sono Euro 0 o 1.** L'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane, **giustifica una manovra per il rinnovo del materiale rotabile senza precedenti, con un ingente impegno finanziario diretto da parte dello Stato centrale, a fronte di una materia che era precedentemente demandata esclusivamente alle finanze regionali e degli Enti locali.**

Si elencano di seguito le iniziative per il rinnovo del materiale rotabile nonché le correlate fonti e risorse di finanziamento:

- **materiale rotabile ferroviario:** con Legge di stabilità per il 2016 (L. 208/2015 art.1, co. 866) si sono stanziati 640 Mln € ripartiti tra il 2019 e il 2022; con il cofinanziamento regionale del 40% si raggiunge una somma complessiva pari ad 1 Mld €. A queste risorse vanno aggiunte quelle del Piano Operativo MIT a valere Fondo Sviluppo e Coesione per il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale, con un investimento di 800 Mln. € ripartiti tra il 2017 e il 2021. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari al 40% per complessivi 1,3 Mld. €.
- **rinnovo autobus:** tra la fine del 2016 e l'inizio del 2017 sono state ripartiti 502 Mln € tra il 2015 e il 2019. A queste risorse vanno aggiunti i 200 Mln € del Piano Operativo MIT a valere sul fondo Sviluppo e Coesione e le risorse previste dal PON METRO 2014-2020; se si considera il cofinanziamento regionale, si arriva ad un totale di circa 1,3 Mld. €. Con la Legge Bilancio 2017 sono stati, inoltre, stanziati 3,7 Mld. € (anni 2019-2033) con un ulteriore stanziamento finalizzato al sostegno agli investimenti produttivi per la transizione verso forme produttive innovative (102 Mln. €) e la definizione di un apposito Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Se si considera il cofinanziamento regionale, si arriva ad un totale di oltre 6 Mld. €.
- **rinnovo delle navi per il TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale:** a valere sul Fondo investimenti istituito dalla legge di Bilancio 2017 (legge 11.12.2016, n. 232, art. 1, comma 140) sono stati già ripartiti anche circa 300 Mln. € di risorse statali, con particolare rilievo in

alcune aree metropolitane, in primis Venezia e Napoli. Con il cofinanziamento le risorse a disposizione saranno circa 362 Mln. €.

- **rinnovo del materiale rotabile per metropolitane e tranvie:** nell'ambito degli investimenti per il trasporto rapido di massa previsti nell'Allegato al DEF 2017, vengono stanziati 680 Mln. €.
- da ultimo, le Delibere CIPE del 22.12.2017 e del 28.02.2018, in corso di registrazione, hanno previsto ulteriori risorse del Fondo Sviluppo e Coesione per il **rinnovo del materiale rotabile per tutte le modalità di servizio del Trasporto Pubblico Locale**, per complessivi 516 Mln. €.

Sinteticamente:

| Iniziative | Finanziamento statale [Mln €] | Cofinanziamento 40% [Mln €] | |
|---------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| RINNOVO TRENI | 1.440 | 960 | Totale [Mln €] |
| RINNOVO AUTOBUS | 3.700 | 2.467 | |
| POLITICHE INDUSTRIALI | 102 | | |
| RINNOVO NAVI TPL | 300 | | |
| INTERVENTI ALL.DEF 2017 | 680 | | |
| INTERVENTI ADDENDUM P.O. MIT | 516 | | |
| TOTALE RINNOVO MEZZI TPL | 6.738 | 3.427 | |

Dato il quadro complessivo delle risorse, si stima che il programma di rinnovo del parco mezzi per autobus e treni nel breve e medio periodo (2017-2022), permetterà l'entrata in servizio dei mezzi riportati nella seguente tabella:

| | STIMA ENTRATA IN SERVIZIO NUOVI MEZZI PUBBLICI TPL | | TOTALE |
|---------|---|-------------|-----------|
| | 2017- 2020 | 2021 - 2022 | 2017-2022 |
| Autobus | 6.700 | 3.400 | 10.100 |
| Treni | 130 | 120 | 250 |

In aggiunta alle risorse stanziare e ripartite per il rinnovo dei mezzi pare utile ricordare le specifiche misure finalizzate alla dismissione di quelli più obsoleti ed inquinanti. A partire dal 1 Gennaio 2019 i quasi 6.000 mezzi Euro 0 non potranno più circolare su tutto il territorio nazionale. Inoltre, il comma 11-bis dell'art. 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 prevede che i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono più prevedere la circolazione di veicoli Euro 0 o Euro 1.

IV. GLI INVESTIMENTI E LE RISORSE PER LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

IV.1 Gli Investimenti e le ricadute occupazionali

Gli interventi previsti dall'Allegato al Documento di Economia e Finanza del 2017 sullo SNIT di 1° livello sono riassunti complessivamente in **108 opere e programmi di intervento prioritari**, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che contribuiscono agli obiettivi strategici di Connettere l'Italia. In particolare, gli interventi sono suddivisi in tre grandi gruppi:

- **progetti invariati** (58%): si tratta di opere in corso o con obbligazioni giuridicamente vincolanti;
- **project review** (13%): revisione di progetti non avviati suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi e per una maggiore sostenibilità (paragrafo I.3);
- **progetti di fattibilità e valutazione ex ante** (29%): progetti di fattibilità e valutazione di nuove opere (paragrafi I.1 e I.2).

A valere sullo SNIT di I e II livello, il programma di investimenti prevede un totale di **181,6 Mld. €**, con una copertura finanziaria degli interventi onnicomprensiva del **76%**; analizzando gli anni precedenti, dal 2012 al 2014, gli interventi infrastrutturali inseriti nel PIS del X, XI e XII Allegati Infrastrutture, vedevano una quota di copertura finanziaria costantemente **inferiore al 50%**.

Si riporta di seguito il dettaglio degli investimenti, degli stanziamenti e dei fabbisogni residui per livello di rete:

| | INVESTIMENTI [Mld €] | RISORSE DISPONIBILI [Mld €] | FABBISOGNO RESIDUO [Mld €] | COPERTURA |
|---------|-------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|-----------|
| SNIT I | 133,9 | 103,1 | 30,8 | 77% |
| SNIT II | 47,7 | 34,3 | 13,4 | 72% |
| TOTALE | 181,6 | 137,4 | 44,2 | 76% |

La percentuale di copertura finanziaria degli interventi evidenzia da un lato la **coerenza tra pianificazione e appostamento delle risorse**, dall'altro il principio di **equità territoriale** che ha guidato gli stanziamenti per infrastrutture di trasporto, per cui le coperture degli investimenti sulla rete primaria e su quella secondaria, sulle grandi opere strategiche e su quelle minori, risultano pressoché le stesse. Nel dettaglio per singole modalità:

| | INVESTIMENTI [Mld €.] | RISORSE DISPONIBILI [Mld €.] | FABBISOGNO RESIDUO [Mld €.] | COPERTURA |
|-------------------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------|
| SNIT I | 133,9 | 103,1 | 30,8 | 77% |
| STRADE ED AUTOSTRADE | 40,4 | 35,0 | 5,4 | 87% |
| FERROVIE | 65,3 | 42,6 | 22,7 | 65% |
| CITTA' METROPOLITANE | 22,2 | 19,7 | 2,5 | 89% |
| PORTI | 2,4 | 2,2 | 0,2 | 92% |
| AEROPORTI | 3,6 | 3,6 | 0,0 | 100% |
| SNIT II | 47,7 | 34,3 | 13,4 | 72% |
| STRADE | 18,3 | 16,6 | 1,7 | 91% |
| FERROVIE | 29,4 | 17,7 | 11,7 | 60% |
| TOTALE | 181,6 | 137,4 | 44,2 | 76% |

Dal punto di vista dell'impatto occupazionale, l'implementazione del piano di investimenti previsto sarebbe in grado di produrre in forma diretta ed indotta, una media di **220.000 occupati l'anno su un orizzonte temporale di 10 anni**²¹.

| INFRASTRUTTURA | INVESTIMENTO | Occupazione (job-years) | | |
|----------------------------|------------------|-------------------------|----------------|------------------|
| | | Diretta | indotta | TOTALE |
| SNIT I | | | | |
| Strade ed Autostrade | € 28.800.000.000 | 221.760 | 112.320 | 334.080 |
| Ferrovie | € 57.500.000.000 | 442.750 | 224.250 | 667.000 |
| Città Metropolitane | € 22.200.000.000 | 170.940 | 86.580 | 257.520 |
| Porti | € 2.400.000.000 | 18.480 | 9.360 | 27.840 |
| Aeroporti | € 3.600.000.000 | 27.720 | 14.040 | 41.760 |
| Manutenzioni | | | | |
| Strade | € 11.600.000.000 | 114.840 | 115.420 | 172.840 |
| Ferrovie | € 7.800.000.000 | 77.220 | 39.000 | 116.220 |
| SNIT II | | | | |
| Strade | € 18.300.000.000 | 140.910 | 71.370 | 212.280 |
| Ferrovia | € 29.400.000.000 | 226.380 | 114.660 | 341.040 |
| TOTALE | | 1.441.000 | 787.000 | 2.228.000 |
| CONNETTERE L'ITALIA | | | | |

Incrementi occupati

periodo di riferimento 10 anni

220.000

²¹Elaborazione a partire dal modello CRESME.

IV.2 Le fonti di finanziamento

Le coperture finanziarie di cui al paragrafo precedente, ammontanti a **137,4 Mld. €.** con orizzonte temporale al **2030**, provengono per il **78%** da stanziamenti pubblici e da risorse private attivate nel periodo di programmazione 2015-2018 mentre per il **22%** da risorse provenienti dai precedenti periodi di programmazione:

| | RISORSE ANTE-2015 | | RISORSE 2015-2018 | | TOTALE [Mld. €] |
|---|-------------------|-------------|-------------------|-------------|--------------------|
| | [Mld. €] | % su Totale | [Mld. €] | % su Totale | |
| Finanziamenti totali | 29,7 | 22% | 107,7 | 78% | 137,4 |
| <i>Finanziamenti pubblici stanziati</i> | | | 82,7 | | |
| <i>Risorse private attivate</i> | | | 25 | | |

Scendendo nel dettaglio delle fonti di finanziamento del sistema delle infrastrutture strategiche in termini di risorse pubbliche stanziati e di risorse private attivate (provenienti per lo più da investimenti dei concessionari autostradali ed in misura inferiore da oneri da tariffa aeroportuali) a partire dal 2015, emerge il seguente quadro:

| FONTI DI FINANZIAMENTO | Mld (€) |
|--|----------------|
| Legge di Stabilità 2016 | 17,4 |
| Legge di Bilancio 2017 | 25,1 |
| Legge di Bilancio 2018 | 16,0 |
| Altri fonti normativ | 0,5 |
| P.O. MIT (FSC 2014-2020) | 11,5 |
| Addendum P.O. MIT (FSC 2014-2020) | 5,4 |
| Secondo Addendum P.O. MIT (FSC 2014-2020) | 0,93 |
| Patti territoriali (FSC 2014-2020) – <i>infrastrutture</i> | 5,9 |
| SUBTOTALE FIN. PUBBLICI | 82,7 |
| Risorse private/Oneri da tariffa attivati | 25,0 |
| SUBTOTALE FIN. 2015-2018 | 107,7 |
| Finanziamenti da annualità precedenti 2015 | 29,7 |
| TOTALE | 137,4 |

Nel triennio 2015-2018 risultano pertanto stanziati nuovi finanziamenti pubblici per più di **2,7 volte** il valore delle risorse residuali provenienti dai precedenti periodi programmatori.

Parallelamente, osservando gli stanziamenti allocati sui Contratti di Programma RFI ed ANAS e dei livelli di spesa in conto capitale erogati dai due enti nei diversi periodi di programmazione emerge quanto segue:

| | STANZIAMENTI CDP [Mld. €] | | SPESA EFFETTIVA PER INVESTIMENTI [Mld. €] | |
|----------------------------------|---------------------------|-------------|---|-------------------|
| Periodo/Annualità di riferimento | 2001-2014 | 2015-2018 | 2014 | 2018 |
| RFI | 48,7 | 47,6 | 2,86 | 4,5 |
| Periodo/Annualità di riferimento | 2003-2014 | 2015-2017 | 2015 | 2020 (previsioni) |
| ANAS | 19,7 | 20,6 | 1,7 | 2,5 |

IV.3 Focus: Investimenti per il Mezzogiorno

Connettere l'Italia ha prestato particolare attenzione al Mezzogiorno. Dei 133,9 Mld € previsti per gli interventi invariati, infatti, **42,7 Mld. €.** sono relativi ad interventi da realizzare nel Sud Italia, con una copertura finanziaria degli interventi che **supera di 4 punti percentuali la media nazionale** e picchi per le infrastrutture ferroviarie (77% vs. 65%) ed investimenti per città metropolitane (92% vs. 89%).

| | ITALIA | | | | MEZZOGIORNO | | | |
|----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------|
| | INVESTIMENTI [Mld €.] | RISORSE DISPONIBILI [Mld €.] | FABBISOGNO RESIDUO [Mld €.] | COPERTURA | INVESTIMENTI [Mld €.] | RISORSE DISPONIBILI [Mld €.] | FABBISOGNO RESIDUO [Mld €.] | COPERTURA |
| SNIT I | 133,9 | 103,1 | 30,8 | 77% | 42,7 | 34,7 | 8 | 81% |
| STRADE ED AUTOSTRADE | 40,4 | 35 | 5,4 | 87% | 10,7 | 8,1 | 2,6 | 76% |
| FERROVIE | 65,3 | 42,6 | 22,7 | 65% | 19,1 | 14,7 | 4,4 | 77% |
| CITTA' METROPOLITANE | 22,2 | 19,7 | 2,5 | 89% | 11,4 | 10,5 | 0,9 | 92% |
| PORTI | 2,4 | 2,2 | 0,2 | 92% | 1 | 0,9 | 0,1 | 90% |
| AEROPORTI | 3,6 | 3,6 | 0 | 100% | 0,6 | 0,6 | 0 | 100% |

Il dato relativo alla copertura finanziaria degli interventi invariati locati nel Mezzogiorno risulta ancora più significativo se confrontato all'analogo dato per i precedenti periodi di programmazione:

| | ANTE 2015 | CONNETTERE L'ITALIA |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | COPERTURA FINANZIARIA [%] | COPERTURA FINANZIARIA [%] |
| Mezzogiorno/Italia | 24,0% | 81,2% |

V. L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI E LE RISPOSTE DEL MERCATO

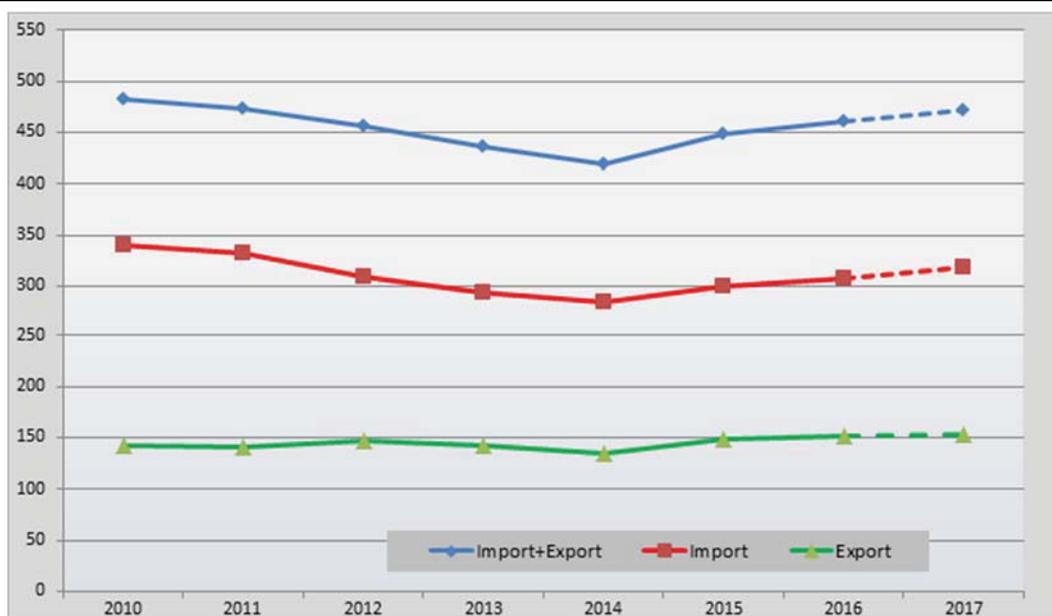
Le crisi finanziarie del 2008 e 2012 hanno prodotto pesanti riduzioni della crescita economica e del PIL, con effetti significativi sulla domanda di mobilità merci e passeggeri. Solo a partire dal 2015 si è iniziato ad assistere ad una sostanziale inversione di tendenza, con una ripresa più o meno marcata per tutte le modalità di trasporto. In tal senso, grazie anche alle scelte di Connettere l'Italia, si è intrapreso un percorso verso un riequilibrio a favore di modalità più sostenibili dal punto di vista ambientale, su cui spicca la crescita dell'intermodalità ferroviaria e marittima per le merci.

V.1 Mobilità merci

Gli scambi commerciali (import ed export) tra Italia e estero sono cresciuti del 12.6% nel periodo 2014-2017, con i seguenti trend, illustrati anche nella figura successiva:

- **import:** le importazioni, fortemente dipendenti dalla produzione industriale nazionale (richiesta di materie prime e semilavorati) e dai consumi interni, hanno visto un calo del 16.3% nel periodo 2010-2014, ed una ripresa del 12.1% nel periodo 2014-2017. Non si sono quindi ancora raggiunti i valori pre-crisi;
- **export:** a differenza dell'import, le esportazioni italiane hanno tenuto nel periodo 2010-2014, a testimonianza di una produzione di eccellenza consolidata sui mercati internazionali tradizionali ed emergenti. Le esportazioni hanno anche beneficiato di una ripresa economica che nei paesi Europei si è intravista in anticipo rispetto al contesto nazionale.

DOMANDA DI TRASPORTO MERCI IN AMBITO INTERNAZIONALE: ANDAMENTO 2010 -2017*



* Per il 2017 dato non consolidato.

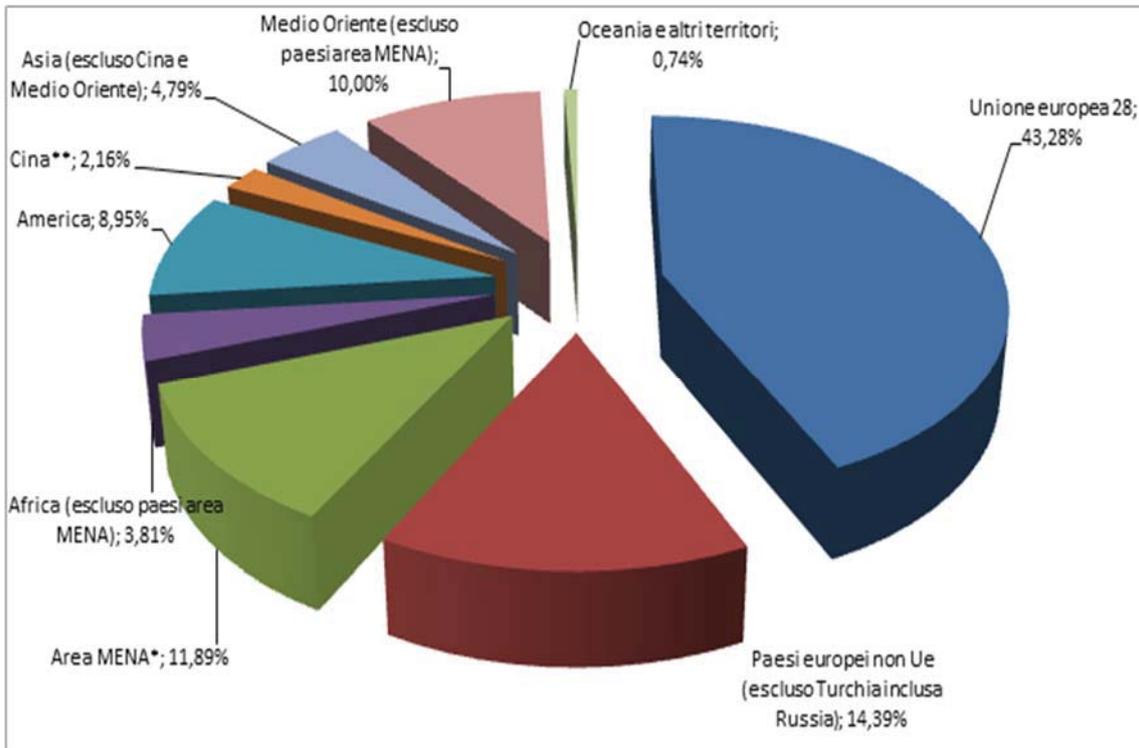
Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB

Guardando più in dettaglio ai principali mercati con cui l'Italia dialoga in termini di commercio estero, i dati di import/export del 2016 indicano che:

- il 57.7% degli scambi internazionali dell'Italia avviene con gli altri paesi dell'Europa;
- significative sono le percentuali con i paesi dell'area MENA e del Medio Oriente (11.9% e 10%), fortemente influenzate dagli scambi di gas naturale e petrolio greggio nonché dei relativi prodotti di raffinazione;
- di minore interesse il volume degli scambi con la Cina, pari al 2.2%, che sale al 7% includendo gli altri paesi asiatici dell'Estremo Oriente.

Un quadro d'insieme è riportato nella seguente figura.

PRINCIPALI PARTNER COMMERCIALI (SCAMBI INTERNAZIONALI PER MACROAREA): ANNO 2016



* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia

** Dato Cina non comprende i flussi Italia-Hong Kong e Italia-Macao (assolutamente non significativo) che sono ricompresi invece nella macro area Asia

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB

In coerenza con gli obiettivi di Connettere l'Italia e con le scelte relative al sistema di trasporto merci nazionale, i dati di scambio commerciale evidenziano il ruolo cruciale dei **valichi dell'arco alpino (strada+ferrovia) e della modalità marittima** quali elementi chiave di connessione dell'Italia ai mercati mondiali, in particolare:

- **per l'export:** il 71.6% degli scambi tra Italia e Europa passa attraverso i valichi alpini stradali e ferroviari, mentre per le altre macro-aree è netta la prevalenza della modalità marittima (oltre il 94%) ad eccezione dell'Oceania dove il cargo aereo ha una quota del 22,6%;
- **per l'import:** la maggior parte delle importazioni italiane dall'Unione Europea a 28 Paesi transita attraverso i valichi alpini, mentre la modalità marittima supera il 98% per le altre macro aree, ad eccezione dell'Area MENA e dei paesi europei non EU, ove le condotte di idrocarburi determinano un calo della quota mare.

Vale poi la pena sottolineare che la **modalità marittima** appare rilevante in particolare verso quelle macro aree con percentuale di crescita a due cifre negli scambi commerciali con l'Italia, in particolare Medio Oriente, Africa, Cina ed Area MENA.

EXPORT ITALIANO 2016 VS. MACRO AREE PER MODALITÀ DI TRASPORTO. VALORI PERCENTUALI

| Macro Area | Mare | Valichi (strada+ferrovia) | Aereo+Altro |
|---|-------|------------------------------|-------------|
| UE 28 | 27,4% | 71,6% | 1,0% |
| Paesi europei non UE (escluso Turchia) | 37,1% | 61,6% | 1,2% |
| Area MENA* | 97,2% | 2,6% | 0,2% |
| Africa (escluso paesi area MENA) | 98,5% | 1,0% | 0,4% |
| America | 94,8% | 0,8% | 4,4% |
| Cina** | 96,1% | 1,3% | 2,6% |
| Asia (escluso Cina) | 94,8% | 2,5% | 2,7% |
| Medio Oriente (escluso paesi area MENA) | 96,2% | 2,7% | 1,1% |
| Oceania e altri territori | 77,1% | 0,4% | 22,6% |

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia

** Dato Cina non comprende i flussi Italia-Hong Kong e Italia-Macao (assolutamente non significativo) che sono ricompresi invece nella macro area Asia

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

IMPORT ITALIANO 2016 VS. MACRO AREE PER MODALITÀ DI TRASPORTO. VALORI PERCENTUALI

| Macro Area | Mare | Valichi (strada+ferrovia) | Aereo+Altro |
|---|-------|------------------------------|-------------|
| UE 28 | 18,0% | 72,9% | 9,1% |
| Paesi europei non UE (escluso Turchia) | 56,4% | 6,6% | 37,0% |
| Area MENA* | 51,3% | 0,5% | 48,2% |
| Africa (escluso paesi area MENA) | 99,8% | 0,2% | 0,0% |
| America | 99,7% | 0,1% | 0,2% |
| Cina** | 97,7% | 1,0% | 1,3% |
| Asia (escluso Cina) | 98,4% | 0,6% | 1,0% |
| Medio Oriente (escluso paesi area MENA) | 99,8% | 0,1% | 0,0% |
| Oceania e altri territori | 99,9% | 0,0% | 0,1% |

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia

** Dato Cina non comprende i flussi Italia-Hong Kong e Italia-Macao (assolutamente non significativo) che sono ricompresi invece nella macro area Asia.

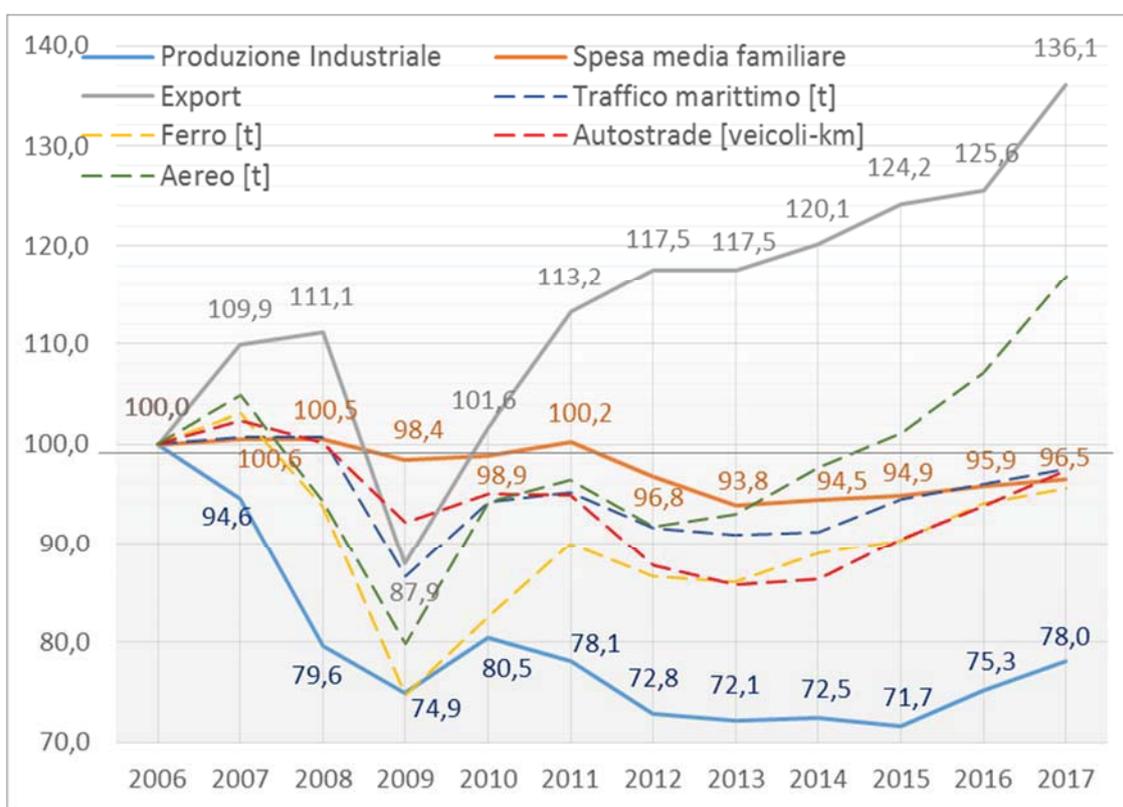
Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

L'andamento dei traffici merci per modalità di trasporto nel periodo 2014-2017 **evidenzia una crescita tendenziale con percentuali molto superiori al PIL (+3,5% nel periodo considerato):**

- i traffici marittimi con un moltiplicatore costantemente pari a 2;
- i traffici stradali con un moltiplicatore crescente (da 1,8 pre-crisi a 3,7 del 2015-2017);
- moltiplicatori più elevati sono osservabili per i trasporti ferroviari ed air cargo (rispettivamente 6,7 ed 8,3).

Le differenze marcate tra le diverse modalità di trasporto (forte crescita dei volumi di air-cargo e di RO-RO), si spiegano considerando il notevole incremento dell'export, come accennato, a fronte di una contrazione dei consumi interni e della produzione industriale rispetto al periodo pre-crisi.

PRINCIPALI INDICATORI MACROECONOMICI. VALORI INDICIZZATI (BASE 2006=100)



Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB

Il traffico merci cresce quindi più velocemente di quanto non accada per i fondamentali macroeconomici del Paese (PIL innanzitutto), e sostenere questa crescita è una delle sfide future per le merci e la logistica di Connettere l'Italia.

VARIAZIONE PERCENTUALE 2014-2017 TRAFFICO MERCI PER MODALITA'

| Modalità | Var. traffici |
|---|----------------|
| Cargo aereo (tonn) | +24,2% |
| Mare (tonn) | +7,1% |
| Ro-Ro | +20,7% |
| Container | +8,9% |
| Ferrovia (treni*km) | +11,0% |
| Autostrade (veic*km) | +12,9% |
| Strade statali (veicoli pesanti) | +10,3% |
| PIL | + 3,5% |
| Import-Export | + 12,6% |

In particolare, dalla tabella di cui sopra emergono le seguenti considerazioni:

- Il traffico di servizi di Autostrade del Mare italiano (Ro-Ro) cresce tre volte più della media europea (+7,3%) e cresce più del doppio rispetto al segmento container (+8,9%);
- Il traffico ferroviario merci segna un ottimo recupero, probabilmente anche grazie all'effetto di misure incentivanti quali il Ferrobonus e lo Sconto Traccia.

V.2 Mobilità passeggeri

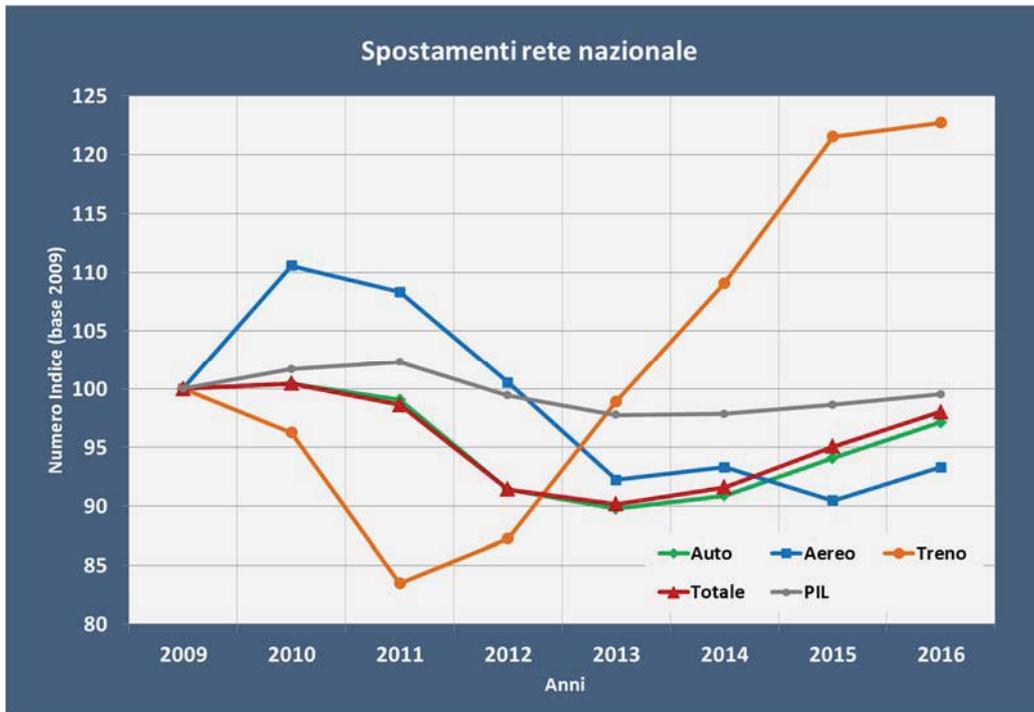
Anche il traffico passeggeri, nonostante siano ancora evidenti gli effetti della crisi economica, si caratterizza negli ultimi anni per un generale incremento della domanda, trainata dai **servizi di Alta Velocità**.

Anche in questo caso, inoltre, per il periodo 2014-2017 i moltiplicatori rispetto alla variazione del PIL sono costantemente superiori all'unità:

- i traffici marittimi con un moltiplicatore superiore a 2;
- i traffici autostradali con un moltiplicatore pari a 2.9;
- moltiplicatori più elevati sono osservabili per i trasporti ferroviari ed aeroportuali, rispettivamente 5.2 e 4.6.

La variazione della domanda di trasporto (sia passeggeri che merci), anche in misura maggiore del PIL, quindi, è stata una costante a livello europeo nel corso degli ultimi dieci anni tanto da far ritenere tale fenomeno (*decoupling*) uno dei principali elementi di cambiamento strutturale della politica dei trasporti europea.

**ANDAMENTO DELLA DOMANDA PASSEGGERI DOMESTICA PER MODO DI TRASPORTO DAL 2009 AL 2016
(BASE 2009=100)**



Fonte: Elaborazione su dati Trenitalia, NTV, AISCAT e IATA.

VARIAZIONE PERCENTUALE 2014-2017 TRAFFICO PASSEGGERI PER MODALITÀ

| Modalità | Var. traffici |
|---------------------------------|---------------|
| Aeroporti (pax)* | +16% |
| Mare (pax) | +8.5% |
| Non crocieristi | +10.7% |
| Crocieristi | +7.6% |
| Ferrovia (treni km) | +12.9% |
| Autostrade (veic km) | +10.1% |
| Strade statali (veicoli) | +6.1% |
| PIL | +3,5% |
| * Nazionali + internazionali | |

Complessivamente si osserva dunque una crescita della domanda che è frutto della ripresa economica e anche dell'implementazione delle semplificazioni legislative, regolamentari ed amministrative avviate negli ultimi anni, nonché degli schemi incentivanti messi in campo, in

particolare, per il settore ferroviario, le politiche del Ferrobonus, dello Sconto Traccia e sconto terminalisti portuali. Ci si aspetta: per il traffico marittimo un'ulteriore crescita dall'applicazione del Marebonus, dalla creazione delle ZES, dallo sportello unico e dai Fast Corridors; per il settore air-cargo un'ulteriore crescita sulla base del miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e dall'applicazione dell'ICT per lo spazio aereo.



mit.gov.it
ramspa.it