



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

Trasporto merci e logistica in Italia

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA
Amministratore Unico
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

1° Assemblea Partenariato della Logistica e dei Trasporti

Roma, 31 maggio 2018

1. Lo scenario economico-transportistico

- 1.1 Fondamentali macroeconomici
- 1.2 Andamento del traffico merci 2014-2017
- 1.3 Domanda merci internazionale e nazionale
- 1.4 Dinamiche della logistica in Italia
- 1.5 *Trends e drivers*

2. Le politiche nazionali in corso

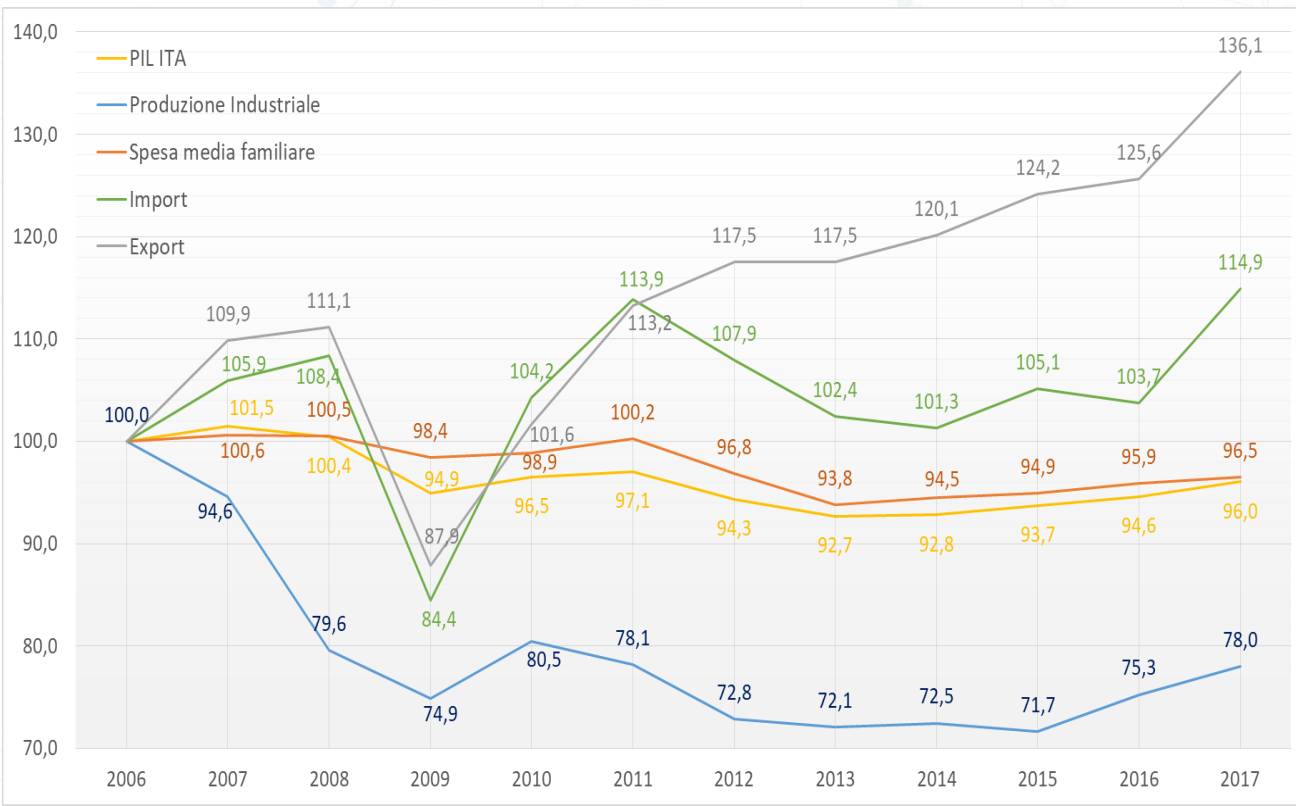
- 2.1 Visione di sistema
- 2.2 Misure per singole modalità di trasporto

1. Lo scenario economico-trasportistico



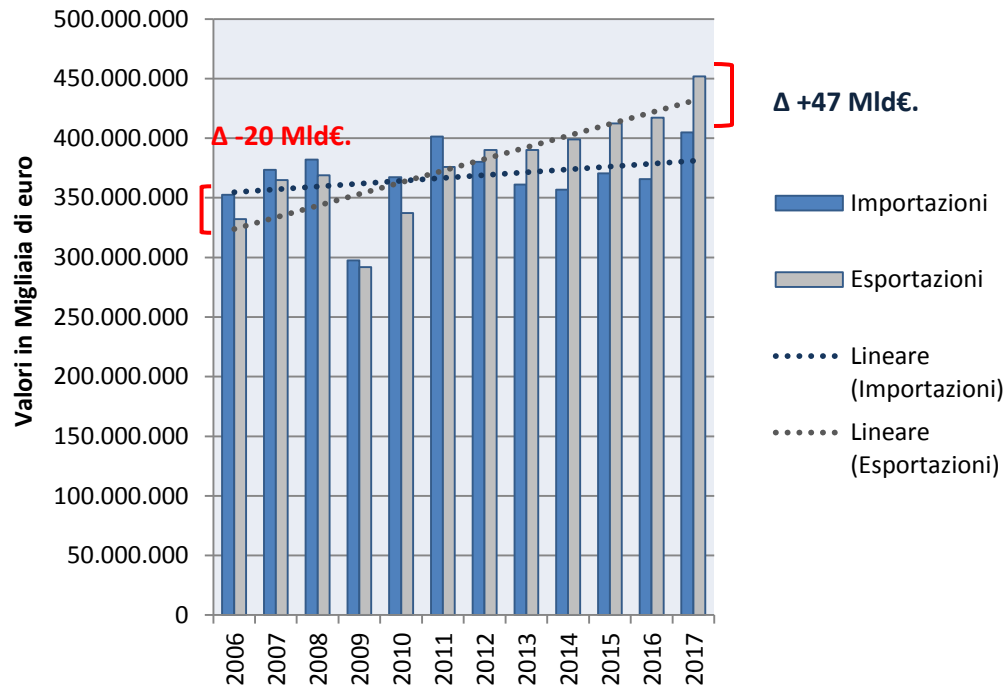
FONDAMENTALI MACROECONOMICI

TREND DI MEDIO PERIODO



- pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale:
 - PIL 2017 ancora inferiore del 4% rispetto al 2006
- produzione industriale e spesa famiglie a livelli ancora inferiori al periodo pre-crisi
 - rispettivamente -22% e -3,5%, (2017 vs. valore indice 2006=100)
- 2017 vs. 2006:
 - export +36,1%, import +14%

Andamento Import Export 2006-2017



- Trend di crescita dell'export superiore alle importazioni con saldo della bilancia commerciale da -20Mld.€ nel 2006 a +47Mld. € nel 2017 e +12% 2014 vs. 2017.

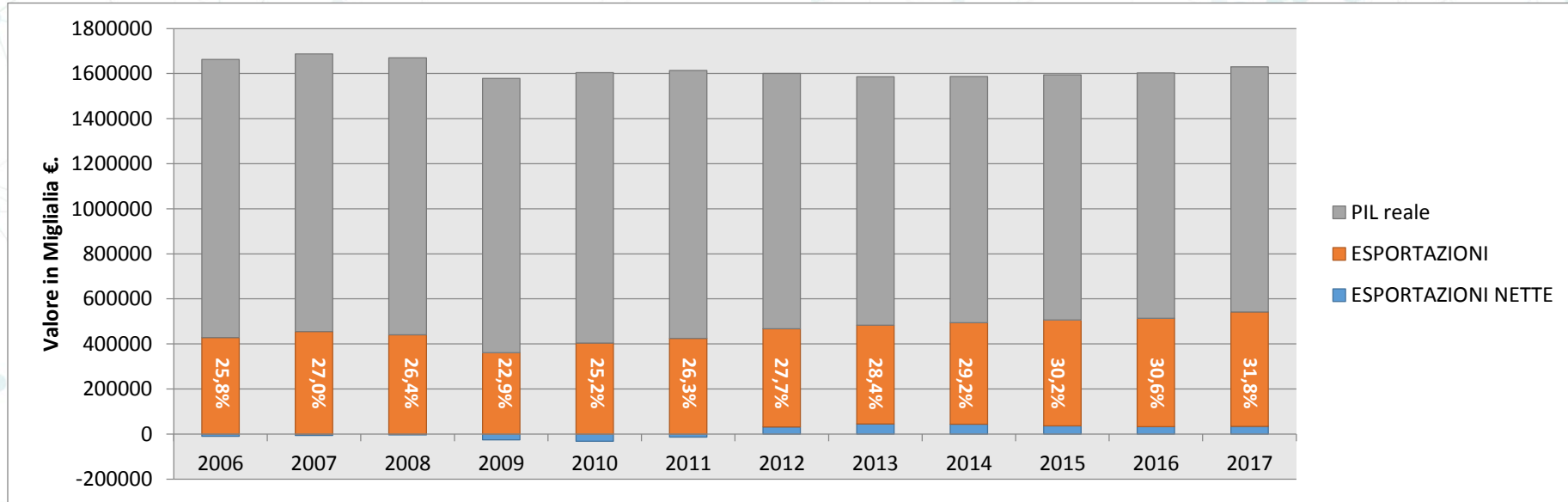
Altro driver importante della ripresa, il turismo:

- 11,8% di valore aggiunto diretto ed indiretto sul PIL*
- 57,8 Mln. turisti internazionali in Italia nel 2017 (+11,8% sul 2016)
- Saldo bilancia dei pagamenti turistica 2017: 14,6 Mld. € (+5,7% sul 2016)**

*Piano Strategico del Turismo - MiBACT sulla base delle stime di Ciset e IRPET3 - valore aggiunto diretto ed indiretto del turismo in Italia - 2015

** Fonte Osservatorio Nazionale del Turismo

Variazione Incidenza valore Export/PIL reale



Valore delle esportazioni rispetto al PIL in continua crescita a partire dal 2009. Nel 2017 **valore delle esportazioni pari al 31,8% del valore del PIL Italia**

PIL: graduale ripresa e *sovraperformance* Mezzogiorno

	Var. PIL Italia	Var. PIL Mezzogiorno
2014-2015	+1,0%	+1,7%
2015-2016	+0,9%	+0,9%
2016-2017	+1,5%	+1,3%
2017-2014	+3,5%	+3,9%
I°Q 2018-I°Q 2017	+0,3%	n.d.
Stima 2025 [base PIL 2017]	+17%	n.d.
Stima 2030 [base PIL 2017]	+30%	n.d.

Export principale driver della ripresa

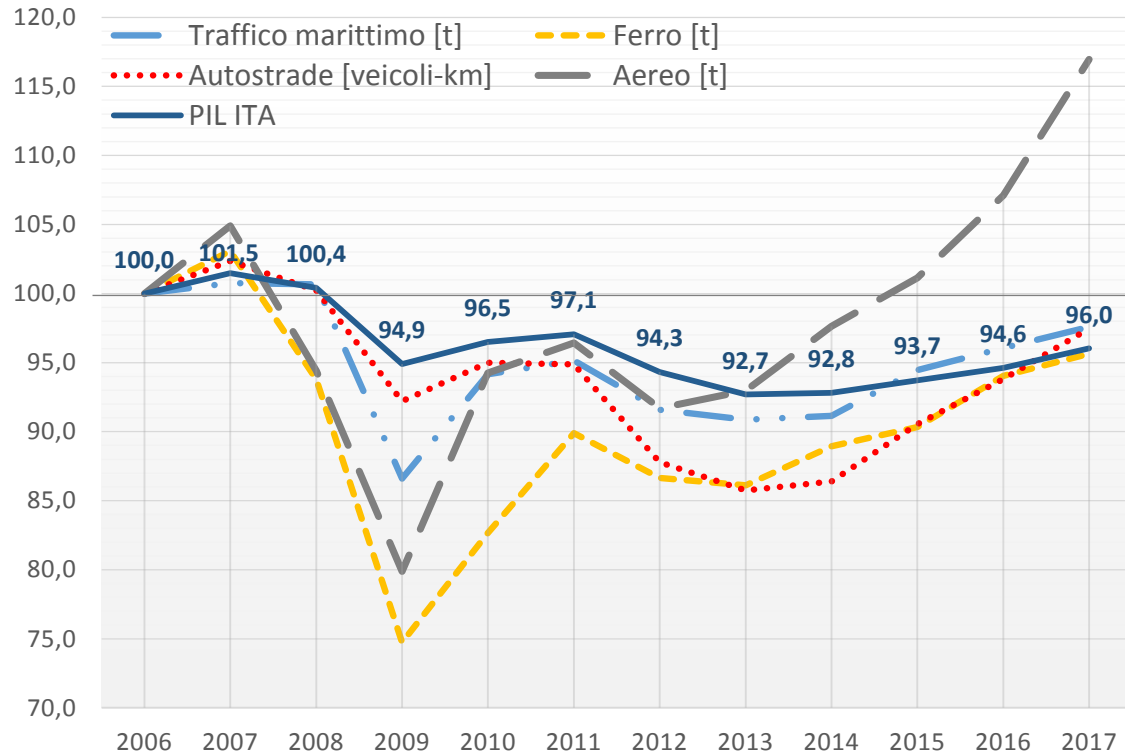
Indicatore	Var. 2017-2014
Produzione Industriale	+ 7,6%
Spesa media familiare	+ 2,2%
<i>Import + Export</i> (in valore)	+ 12,3%
<i>Import</i>	+ 12,2%
<i>Export</i>	+ 12,3%
<i>Import + Export</i> (in quantità)	+ 12,6%
<i>Import</i>	+ 12,1%
<i>Export</i>	+ 13,6%

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2014-2017

DECOUPLING CON IL PIL



RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti



I traffici merci crescono più velocemente del PIL, moltiplicatori 2017-2014:

- mare (container) = 2.1;
- mare (RoRo) = 5.9;
- autostrada = 3,7;
- strada = 3
- ferrovia = 3;
- cargo aereo = 7
- **al permanere del fenomeno, rischio 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 2006=100
Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assoaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat.

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2014-2017

VARIAZIONE PER MODALITA'



Merchi

Modalità	Italia [Var. % 2017-2014]
Cargo aereo (tonn)	+24.2%
Mare (tonn)	+7.2%
<i>Ro-Ro</i>	+21.6%
<i>Container</i>	+8.9%
Ferrovia (treni*km)	+11%
Autostrade (veic*km)	+12.9%
Strade statali (veicoli pesanti)	+10.3%

forte crescita 14-17 (anche se la quota modale è ridotta in termini assoluti) con buone prospettive per il futuro considerati gli **importanti investimenti in atto ed in programmazione**

AdM in espansione (20% del traffico marittimo IT nel 2017) con buone previsioni di crescita grazie all'attivazione del **"Marebonus"**

importante **incremento** (omogeneo fra IT e Mezzogiorno) dopo drastico calo 07-09, con **compensazione e diversificazione dell'offerta** anche grazie agli incentivi Ferrobonus e Sconto-traccia

DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE

I PARTNER COMMERCIALI DELL'ITALIA



MACRO AREA	Volumi [Mtonn e %]							Valori [Mld €. e %]								
	Import	%Area/ Import	Export	%Area/ Export	Totale	%Area/ Tot	Import+Export		Import	%Area/ Import	Export	%Area/ Export	Totale	% Area/ Tot	Import+Export	
							Var. 17/14	Var. 17/10							Var. 17/14	Var. 17/10
UE 28	111,6	35,00%	92	60,20%	203,6	43,20%	12,30%	5,80%	240,9	60,10%	249,1	55,60%	490	57,70%	15,90%	23,00%
Unione europea 28 (Nord)**	50,9	16,00%	34,2	22,40%	85,1	18,05%			123,6	30,80%	99,2	22,10%	222,7	26,24%		
Unione europea 28 (Est)***	29,7	9,30%	21,7	14,20%	51,4	10,91%			43,9	11,00%	50,9	11,40%	94,9	11,18%		
Unione europea 28 (Ovest)****	31	9,70%	36,1	23,60%	67,1	14,22%			73,4	18,30%	99	22,10%	172,4	20,31%		
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	56,5	17,70%	11,6	7,60%	68,1	14,40%	4,80%	9,50%	31	7,70%	37,7	8,40%	68,7	8,10%	-5,10%	11,40%
Area MENA*	39,2	12,30%	18,6	12,20%	57,8	12,30%	20,80%	-29,10%	22	5,50%	27,2	6,10%	49,2	5,80%	2,30%	-12,50%
Africa (escluso paesi MENA)	10	3,10%	3	2,00%	13	2,80%	-11,20%	-14,20%	5,8	1,40%	5,2	1,20%	11	1,30%	-20,70%	8,00%
America settentrionale	11,7	3,70%	7,8	5,10%	19,5	4,10%	-11,40%	2,20%	16,6	4,10%	44,4	9,90%	61	7,20%	27,60%	72,60%
America centro-meridionale	18,4	5,80%	3,4	2,20%	21,8	4,60%	-0,40%	-6,60%	9,3	2,30%	14,3	3,20%	23,6	2,80%	0,40%	11,90%
Cina	6,2	1,90%	3,5	2,10%	9,7	2,10%	12,50%	-10,10%	28,7	7,20%	19,7	4,40%	48,4	5,70%	16,90%	16,80%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	14,5	4,60%	6,5	4,50%	21	4,50%	-3,20%	-12,60%	26,7	6,70%	26,7	6,00%	53,4	6,30%	17,20%	30,90%
Medio Oriente (escluso paesi MENA)	49,5	15,50%	4,3	2,80%	53,8	11,40%	65,30%	10,00%	17,9	4,50%	15,3	3,40%	33,2	3,90%	5,60%	1,90%
Oceania e altri	1	0,30%	2,2	1,40%	3,2	0,70%	-2,20%	-36,10%	1,9	0,50%	8,4	1,90%	10,3	1,20%	14,10%	44,30%
TOTALE	318,7	100%	152,9	100%	471,6	100%	12,60%	-2,30%	400,7	100%	448,1	100%	848,8	100%	12,30%	20,40%

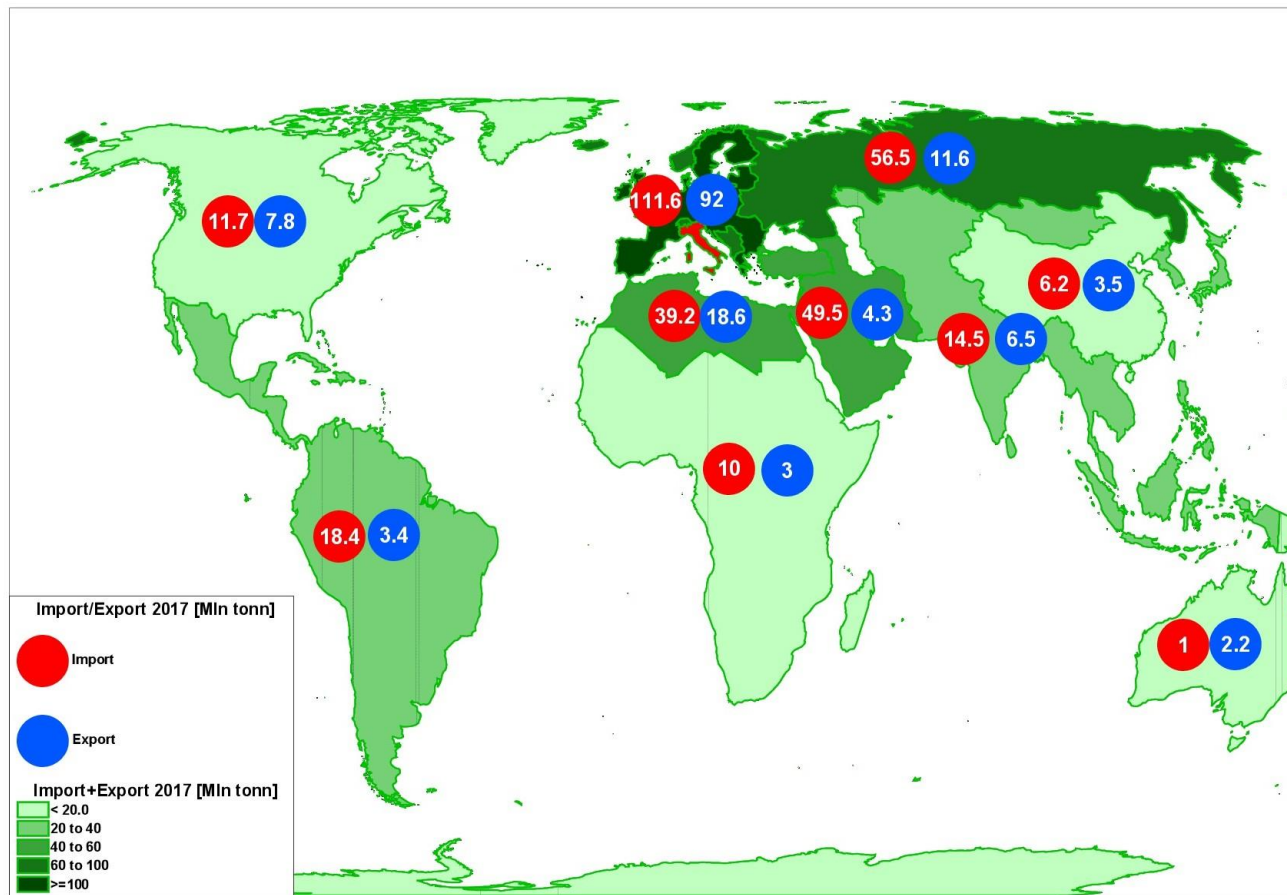
*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia
Elaborazioni RAM su dati COEWEB 2017 (non consolidati)

**UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria

***UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro

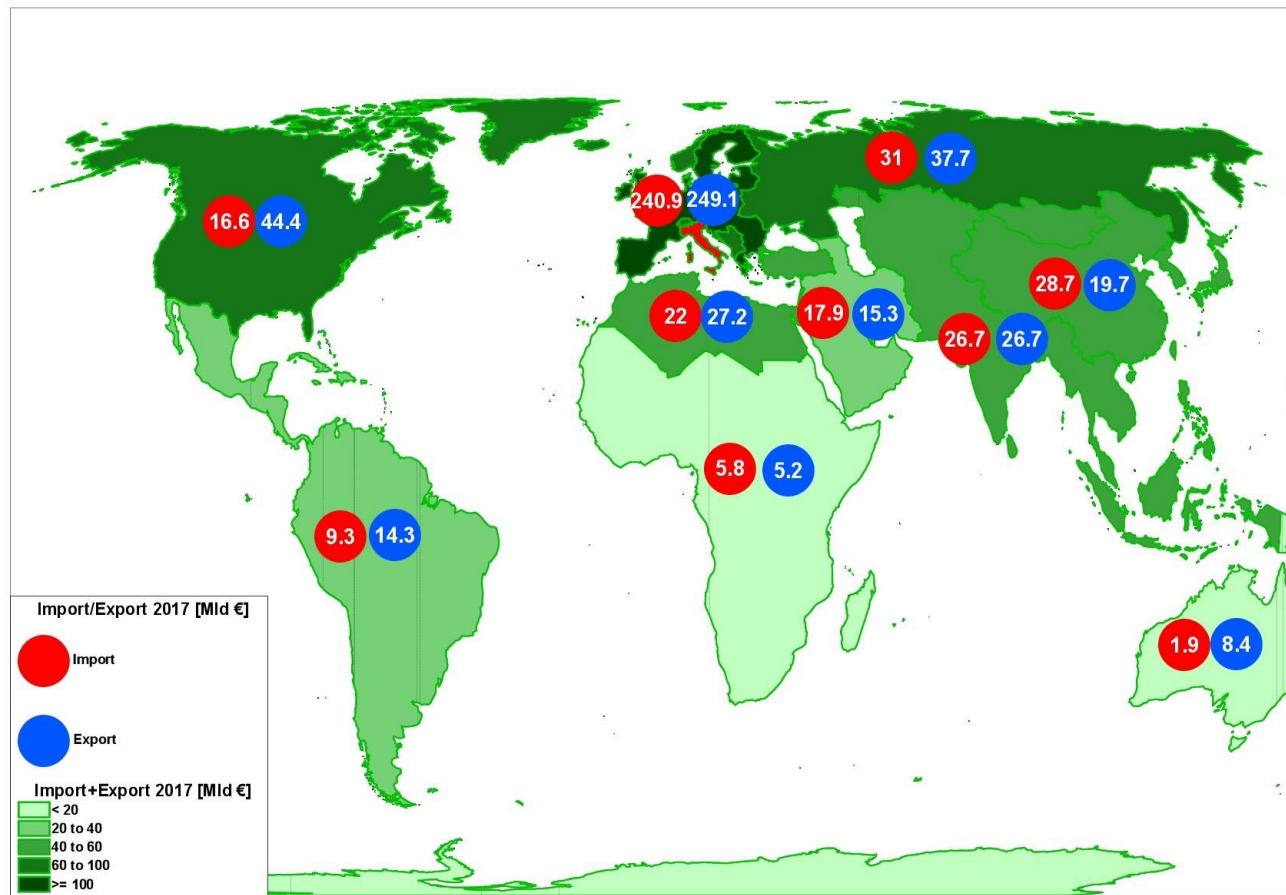
****UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna

Import Export IT 2017 vs. Macro Aree Volumi [MTonn]



*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto,
Giordania, Israele, Libano, Turchia
Elaborazioni RAM su dati COEWEB 2017 (non consolidati)

Import Export IT 2017 vs. Macro Aree Valori [Mld €]



*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto,
Giordania, Israele, Libano, Turchia
Elaborazioni RAM su dati COEWEB 2017 (non consolidati)

DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE

ANALISI PER MODO DI TRASPORTO



MACRO AREA	VOLUMI [Mln T]										VALORE [Mld €]									
	IMPORT										IMPORT									
	Mare		Valichi (ferro+strada)		Aereo		Altro		Totale		Mare		Valichi (ferro+strada)		Aereo		Altro		Totale	
	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%
Unione europea 28	19,2	17,2%	82,0	73,5%	0,1	0,1%	10,2	9,2%	111,6	35,0%	20,4	8,5%	208	86,3%	6	2,5%	6,5	2,7%	240,9	60,1%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	31,3	55,3%	3,6	6,5%	0,0	0,0%	21,6	38,3%	56,5	17,7%	10,5	33,8%	13,7	44,4%	1	3,2%	5,8	18,6%	31	7,7%
Area MENA*	21,9	55,9%	0,2	0,5%	0,0	0,0%	17,1	43,6%	39,2	12,3%	16	72,5%	1,3	5,7%	0,5	2,1%	4,3	19,6%	22	5,5%
Africa (escluso paesi area MENA)	10,0	99,7%	0,0	0,2%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	10,0	3,1%	5,3	92,6%	0,1	1,1%	0,4	6,3%	0	0,0%	5,8	1,4%
America settentrionale	11,7	99,5%	0,0	0,1%	0,0	0,4%	0,0	0,0%	11,7	3,7%	7,6	46,1%	0,7	4,2%	8,2	49,7%	0	0,0%	16,5	4,1%
America centro-meridionale	18,4	99,8%	0,0	0,1%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	18,4	5,8%	8,6	92,5%	0,1	1,1%	0,6	6,5%	0	0,0%	9,3	2,3%
Cina	6,0	97,2%	0,1	1,2%	0,1	1,6%	0,0	0,0%	6,2	1,9%	21,2	73,7%	1,5	5,2%	6	21,0%	0	0,0%	28,7	7,2%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	14,2	98,0%	0,1	0,7%	0,1	0,5%	0,1	0,7%	14,5	4,6%	20,8	77,7%	0,9	3,2%	4,8	17,8%	0,3	1,3%	26,7	6,7%
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	49,5	99,9%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	49,5	15,5%	17,6	98,5%	0,1	0,7%	0,1	0,6%	0	0,2%	17,9	4,5%
Oceania e altri territori	1,0	99,8%	0,0	0,1%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	1,0	0,3%	1,8	90,8%	0	0,6%	0,2	8,0%	0	0,6%	1,9	0,5%
TOTALE	183,2	57,5%	86,1	27%	0,4	0,1%	49,1	15,4%	318,7	100,0%	129,7	32,4%	226,1	56,5%	27,1	6,9%	17	4,2%	400,7	100,0%

*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia
Elaborazioni RAM su dati COEWEB 2017 (non consolidati); dato non dichiarato ripartito in proporzione alle modalità

DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE

ANALISI PER MODO DI TRASPORTO



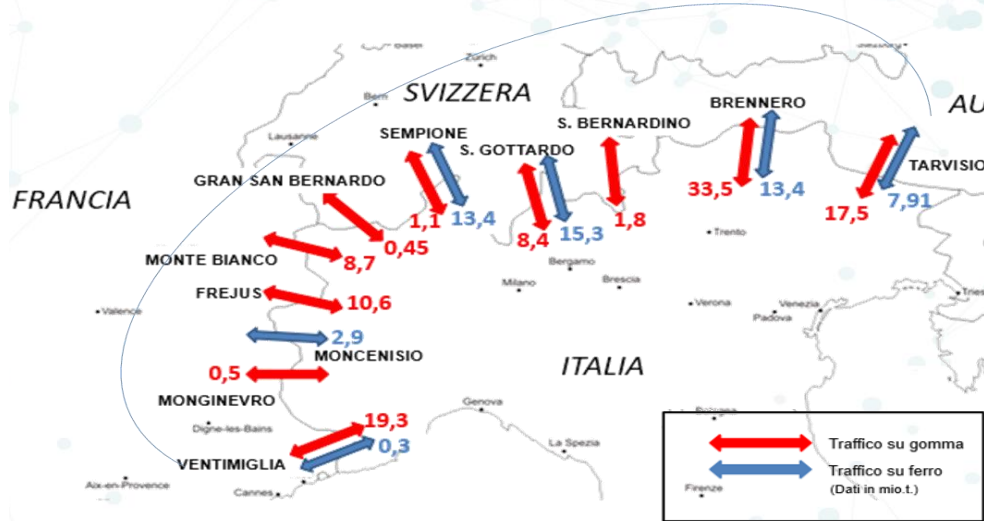
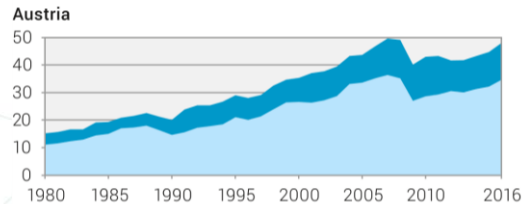
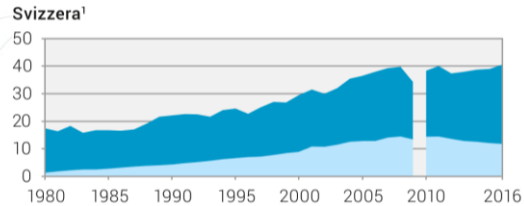
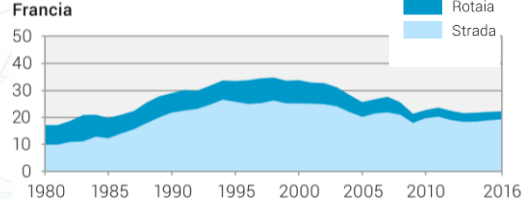
MACRO AREA	VOLUMI [Mln T]										VALORE [Mld €]									
	EXPORT										EXPORT									
	Mare		Valichi (ferro+strada)		Aereo		Altro		Totale		Mare		Valichi (ferro+strada)		Aereo		Altro		Totale	
	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt.	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt	%	Qnt.	%
Unione europea 28	24,3	26,4%	66,4	72,1%	1,2	1,3%	0,1	0,1%	92,0	60,2%	14,5	5,8%	228,7	91,8%	4,8	1,9%	1	0,4%	249,1	55,6%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	4,1	35,7%	7,3	62,8%	0,0	0,1%	0,2	1,5%	11,6	7,6%	3,8	10,1%	31,6	83,8%	1,4	3,7%	0,9	2,4%	37,7	8,4%
Area MENA*	18,1	97,2%	0,5	2,8%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	18,6	12,2%	21,1	77,7%	4,1	14,9%	2	7,3%	0	0,1%	27,2	6,1%
Africa (escluso paesi area MENA)	3,0	97,9%	0,0	0,8%	0,0	0,4%	0,0	0,9%	3,0	2,0%	4,3	82,9%	0,2	3,2%	0,7	13,3%	0	0,5%	5,2	1,2%
America settentrionale	7,6	96,9%	0,1	0,9%	0,1	1,5%	0,1	0,8%	7,8	5,1%	28,3	63,7%	1,9	4,3%	13,6	30,6%	0,6	1,4%	44,4	9,9%
America centro-meridionale	3,3	98,1%	0,0	1,0%	0,0	0,9%	0,0	0,0%	3,4	2,2%	11,2	78,3%	0,5	3,5%	2,6	18,2%	0	0,0%	14,3	3,2%
Cina	3,4	95,8%	0,1	1,7%	0,1	2,6%	0,0	0,0%	3,5	2,3%	9,8	49,9%	0,9	4,7%	8,9	45,3%	0	0,0%	19,7	4,4%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	6,2	95,9%	0,1	2,0%	0,1	2,1%	0,0	0,0%	6,5	4,2%	14,7	55,1%	1,5	5,4%	10,5	39,4%	0	0,1%	26,7	6,0%
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	4,1	95,6%	0,1	3,4%	0,0	1,0%	0,0	0,0%	4,3	2,8%	10,2	66,7%	1,5	9,9%	3,6	23,4%	0	0,0%	15,3	3,4%
Oceania e altri territori	1,7	77,6%	0,0	0,4%	0,5	22,0%	0,0	0,0%	2,2	1,4%	6,8	80,5%	0,1	1,3%	1,3	16,0%	0,2	2,2%	8,4	1,9%
TOTALE	75,7	49,5%	74,7	49%	2,1	1,4%	0,4	0,2%	152,9	100,0%	124,8	27,8%	271	60,5%	49,5	11,1%	2,8	0,6%	448	100,0%

*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia
Elaborazioni RAM su dati COEWEB 2017 (non consolidati); dato non dichiarato ripartito in proporzione alle modalità

DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE

FOCUS: VALICHI ALPINI

Milioni di tonnellate nette



Esempio Valico del Brennero:

L'attuazione delle misure restrittive austriache messe in atto inizio 2018 per contingentare il traffico dei mezzi pesanti sul Brennero pone serie problematiche ai flussi di traffico in entrata/uscita dall'Italia.

- Traffici valichi alpini
2016: **155 Mtonn**
(160 Mtonn inclusa Slovenia)
- Variazione 2014-2016: **+6.6%**
- Modal share transfrontaliero sbilanciato: **66% gomma 34% ferro**
- Interdipendenza da policies di tariffazione e contingentamenti dei paesi confinanti

DOMANDA MERCI NAZIONALE

OD MERCI TOTALE PER MACROAREE



OD merci Tot [MlnT]	Centro Adriatico	Centro Tirreno	NordEst	NordOvest	Sardegna	Sicilia	Sud Adriatico	Sud Tirreno	TOTALE
Centro Adriatico	31,6	5,1	6,3	3,3	0,5	0,3	1,8	2,4	51,3
Centro Tirreno	4,9	83,7	9,5	11,3	1,1	0,4	1,3	6,2	118,5
Nord Est	6,4	9,6	240,8	43,4	2,2	2,0	2,7	3,7	310,9
Nord Ovest	3,7	10,7	45,4	252,4	3,0	3,0	1,4	4,0	323,5
Sardegna	0,8	1,5	3,7	3,7	15,5	0,3	0,9	0,8	27,3
Sicilia	1,1	1,1	5,7	4,2	0,9	31,8	0,8	9,1	54,7
Sud Adriatico	1,2	1,1	5,5	4,5	0,6	0,7	25,9	5,3	44,7
Sud Tirreno	1,7	5,8	2,2	3,2	0,5	8,4	4,5	49,7	76
TOTALE	51,4	118,6	319,0	326,0	24,4	47,0	39,3	81,2	1.006,9

OD merci Tot [%]	Centro Adriatico	Centro Tirreno	NordEst	NordOvest	Sardegna	Sicilia	Sud Adriatico	Sud Tirreno	TOTALE
Centro Adriatico	3,1%	0,5%	0,6%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,2%	5,1%
Centro Tirreno	0,5%	8,3%	0,9%	1,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,6%	11,8%
Nord Est	0,6%	1,0%	23,9%	4,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	30,9%
Nord Ovest	0,4%	1,1%	4,5%	25,1%	0,3%	0,3%	0,1%	0,4%	32,1%
Sardegna	0,1%	0,2%	0,4%	0,4%	1,5%	0,0%	0,1%	0,1%	2,7%
Sicilia	0,1%	0,1%	0,6%	0,4%	0,1%	3,2%	0,1%	0,9%	5,4%
Sud Adriatico	0,1%	0,1%	0,5%	0,4%	0,1%	0,1%	2,6%	0,5%	4,4%
Sud Tirreno	0,2%	0,6%	0,2%	0,3%	0,0%	0,8%	0,4%	4,9%	7,5%
TOTALE	5,1%	11,8%	31,7%	32,4%	2,4%	4,7%	3,9%	8,1%	100,0%

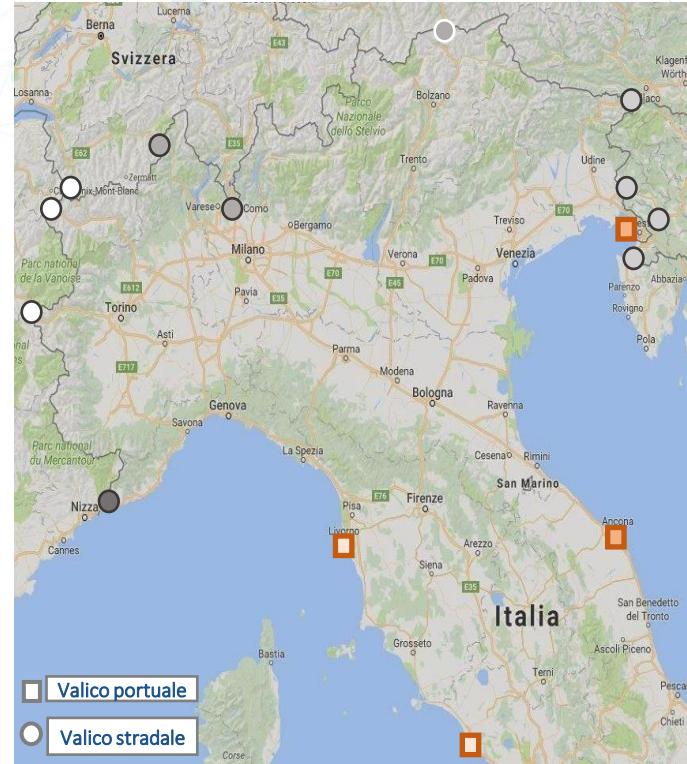
- Elaborazioni su fonte ISTAT
- dato su traffico stradale include solo veicoli immatricolati in Italia $\geq 3,5$ Tonn.;
- incompleteness del dato

Indagine:

- censimento della nazionalità della targa ed interviste ad un campione di autisti stranieri con 6500 interviste effettuate nel periodo autunno 2016 – estate 2017.

Risultati veicoli stranieri:

- **60% dei transiti ai valichi stradali** (43 nazioni diverse, 21% al Brennero);
- **41% dei transiti ai valichi portuali;**
- Slovenia, Romania, Polonia, Bulgaria e Francia le principali nazionalità (46% del totale);
- nei porti circa **22% dei veicoli con targa straniera permangono più di 7 giorni** sul territorio italiano, mentre su strade ed autostrade le percentuali sono molto minori
- diversa nazionalità fra trattori e semirimorchi, con prevalenza di trattori rumeni;
- presenza del fenomeno del cabotaggio irregolare, in prevalenza su Ferneti e Brennero.



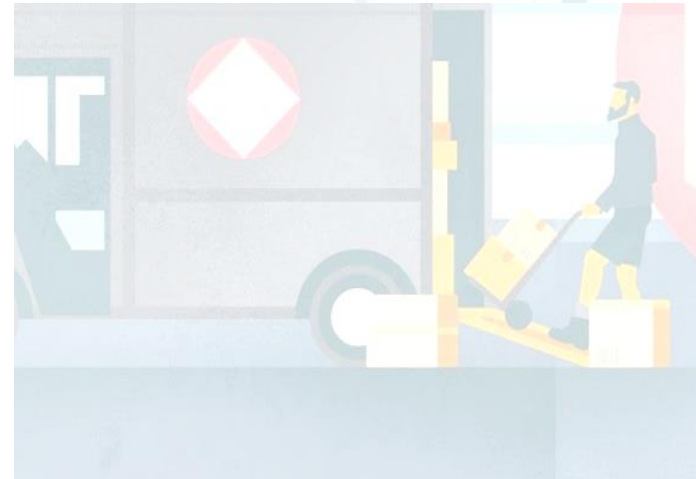
Logistica in Italia:

- valore **110,8 Mld. €**. ripartiti per il 60% costi in house e **40% outsourcing** (in continua crescita dal 2010 e con picchi del 60% nell'agroalimentare);
- fatturato della contract logistics: **~ 80 Mld €** nel 2017, +1,8% rispetto al 2016;
- **concentrazione** del settore: riduzione del nr. di operatori e crescita del fatturato di operatori logistici e spedizionieri;

Tendenze nella Logistica conto terzi:

- **allungamento dei contratti** con approccio al miglioramento del servizio più che alla riduzione dei costi;
- **sostenibilità ambientale**: diffusione di motori LNG e potenziale da carrelli con batterie agli ioni di litio;
- **consegne «on demand»**: emersione di servizi logistici basati sul **decoupling point** (avvicinare i processi distributivi ai punti di consegna finali aggregando i volumi); diffusione di software e di “logistics app” predisposte *ad hoc*; evoluzione del punto vendita secondo il principio della “**omnicanalità**” con sviluppo di nuovi circuiti logistici.

- **72% popolazione EU** vive in centri urbani, in costante aumento e con stima al 2020 dell'80%;
- le città non sono più solamente un ambito di consegna delle merci: **il 25% delle Tonn/km origina da esse, il 45% ha come destinazione le città ed il restante 30% è costituito da merci che si muove all'interno**
- in termini di utilizzo delle aree urbane, **la logistica acquisisce tra il 3 ed il 5% del suolo dedicato ad uso esclusivo della movimentazione delle merci.**
- la logistica sempre più una **componente dell'area dei servizi offerti al cliente** con esigenze di puntualità/affidabilità della consegna e riduzione del lead time d'acquisto
- il "trasporto dell'ultimo miglio", al fine di contemperare esigenze di servizio dei cittadini/clienti/aziende e di contenere le esternalità negative della mobilità merci urbana, necessita di un mix di policies legate alla **regolazione degli accessi urbani, misure infrastrutturali e misure tecnologiche**



TRENDS DI SETTORE

DRIVERS	GENERALI	FERROVIARIO/ INTERMODALE	STRADALE	PORTI E SHIPPING	CARGO AEREO	NAVIGAZIONE INTERNA
Tecnologia ed ICT	Dinamiche occupazionali nella digitalizzazione, automazione dei trasporti, nuove tecnologie abilitanti	Automazione ed interoperabilità con le altre modalità di trasporto	Automazione e veicoli intelligenti ITS e Smart Roads	Automazione nei terminal e nella navigazione	Integrazione dei dati e-manifest Implementazione Cargo Community Systems	Sincromodalità
Sostenibilità ambientale	Sensibilizzazione sui problemi ambientali, politiche <i>green</i> a livello UE	Incentivi smart per l'intermodalità	Carburanti alternativi per HDV	Normative restrittive in materia ambientale		Infrastrutture e mezzi alimentati con carburanti alternativi
Nuovi modelli di produzione, distribuzione e vendita: dal reshoring all'e-commerce	Evoluzione della domanda di logistica e di trasporto merci		City Logistics nell'epoca dell'e-commerce		Integrazione dei nodi aeroportuali nella catena logistica	
Semplificazione, efficientamento e monitoraggio	Cultura del monitoraggio: necessità di dati e statistiche complete per solide basi quantitative di analisi	Riduzione dei costi, macchinista unico ed estensione fast corridors Semplificazione manovre		Completamento della riforma dei porti, ruolo delle AdSP	Sviluppo Cargo City e ZES; estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci e voli all'cargo; supporto realizzazione S.U.DO.CO.	Integrazione nella catena logistica
Contesto di riferimento e fattori esogeni	Sfide Politiche commerciali e di trasporto orientate al contingentamento: dai dazi USA ai limiti imposti al Brennero Decoupling PIL-traffici: anticipare i fabbisogni infrastrutturali		Competizione vettori italiani nel contesto europeo	Effetti delle concentrazioni verticali ed orizzontali: rischio oligopolio? Gigantismo navale		

2. Le politiche nazionali in corso



Il quadro della pianificazione, programmazione e progettazione per il trasporto merci e la logistica



POLITICHE NAZIONALI PER TRASPORTI E LOGISTICA

UN SISTEMA INTEGRATO DI ATTI (1)



Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015)

Approvazione DPCM 26/8/2015; DLgs 169/16 e 232/2017; DM 18/11/2016 (risorsa mare)

Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica

Allegato DEF 2016

Position paper e norme di rilancio trasporto ferroviario merci (2016)

L. 96/17 di conversione DL 50/17

Nuove norme per la programmazione e progettazione

DL 50/2016 (Nuovo Codice degli Appalti)

Nuovo fondo per le infrastrutture prioritarie e per la progettazione

Legge di stabilità L. 208/2015 (G.U. 30/12/2015), L. 232/2016 (G.U. 21/12/2016) e L. 205/2017 (G.U. 29/12/2017)

Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (2016)

DL 228/2011 art. 8



POLITICHE NAZIONALI PER TRASPORTI E LOGISTICA

UN SISTEMA INTEGRATO DI ATTI (2)



Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali

Allegato DEF 2017

Marebonus e Ferrobonus

Legge n. 208/2015, art.1 c. 647 e 648; DM 13.09.2017 n. 176; DD 13.12.2017; DM 14.07.2017 n. 125; DD n. 89 del 17.08.2017 e n. 106 /2017

Position paper sul cargo aereo (2017)

Contratto di programma RFI

Schema del CdP – I 2017-21 siglato il 01/08/2017 con parere favorevole del CIPE

Concessioni autostradali

Contratto di programma ANAS

Schema del CdP – 2016-20 approvato dal CIPE il 07/08/2017

Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica

Allegato DEF 2018



**Sostenibilità
ambientale**

riequilibrio modale, riduzione emissioni inquinanti, intermodalità, transizione verso energia da fonti rinnovabili

**Sostenibilità
sociale**

incremento dell'accessibilità al Mezzogiorno ed alle aree a minore accessibilità, sicurezza del trasporto merci, sviluppare un modello partecipativo basato su consenso della collettività sulle scelte

**Sostenibilità
economica**

riduzione della *bolletta logistica* per l'industria italiana, aumento della competitività delle imprese, incremento dell'accessibilità del Paese ai mercati di produzione e consumo

Resilienza: capacità di un sistema di adattarsi ad un cambiamento, di affrontare una crisi senza raggiungere il collasso e recuperare in tempi brevi la propria funzionalità

Infrastrutture resilienti:

- politiche nazionali finalizzate a fornire alternative di modalità di trasporto;
- politiche nazionali finalizzate a sostenere diversi percorsi di sviluppo economico;
- politiche nazionali finalizzate a fornire alternative di percorso nei punti particolarmente critici della rete (nodi urbani stradali e ferroviari);
- priorità ai piani di manutenzione straordinaria della rete stradale, ferroviaria e dei porti



INTERVENTI PER IL SETTORE FERROVIARIO



SNIT :

- SNIT 1° livello estensione per circa 8.800 km (44% dell'intera rete nazionale):
 - 19 interventi invariati
 - 4 programmi (sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni, sicurezza e ambiente, valorizzazione turistica delle ferrovie minori, valorizzazione delle reti regionali)
- le restanti linee, incluse le concesse, costituiscono la rete SNIT di 2° livello



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

Stanziamenti per nuovi attraversamenti ferroviari
delle Alpi: più di **21 MLD €**



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



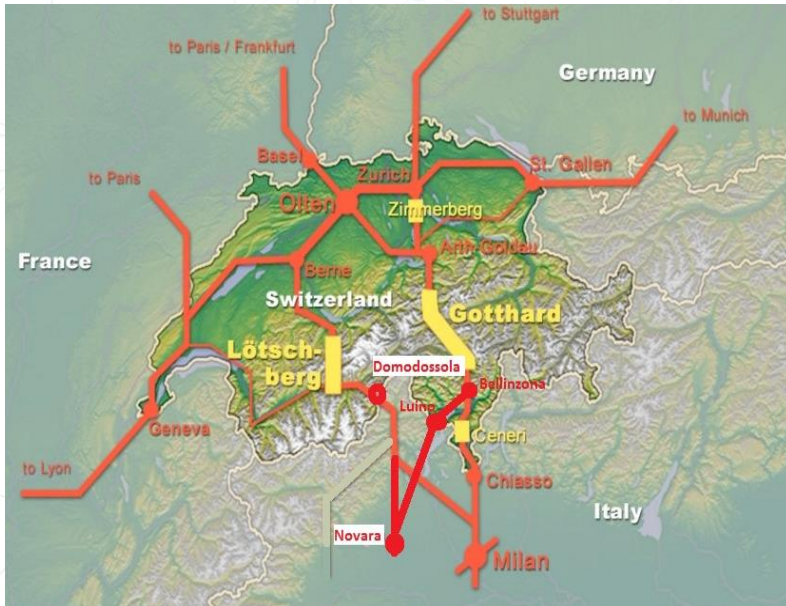
FREJUS: dal tunnel storico (1871) al tunnel odierno



Dalla Succursale dei Giovi (1889) al Terzo Valico

CdP RFI 2017-21: 66 Mld €. / 101 Mld €. già finanziati

Coordinamento Italo-Svizzero per migliorare accessibilità merci e per sostenibilità ambientale lungo il corridoio TEN-T Reno-Alpi



Investimenti CH:

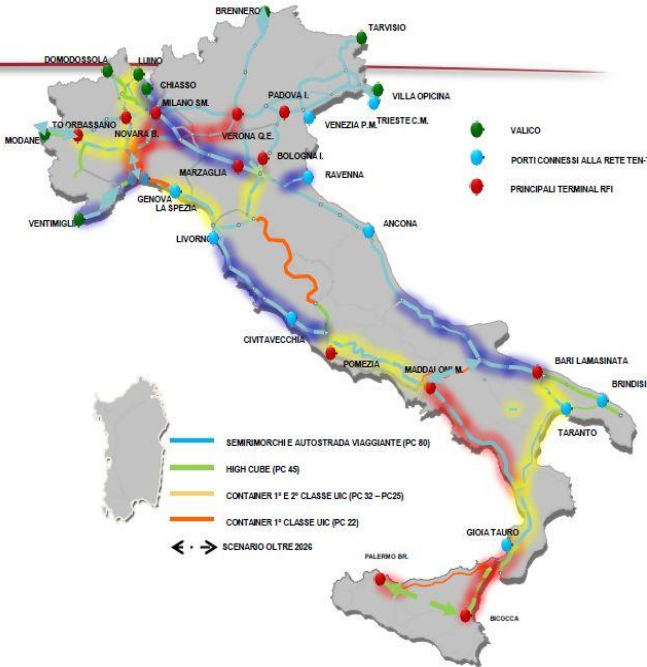
- **Galleria di Base San Gottardo:**
 - lunghezza 57 km
 - inaugurazione e durata lavori: 2016 – 17 anni
 - costo: 12 mld franchi (10 mld euro)
- **Galleria Ceneri**
 - lunghezza 15,7 km
 - inaugurazione: 2020
- **Lötscheberg**
 - lunghezza 34,6 km
 - inaugurazione: 2007

Costo totale ALPTRANSIT: 23 mld franchi (circa 19 mld euro)

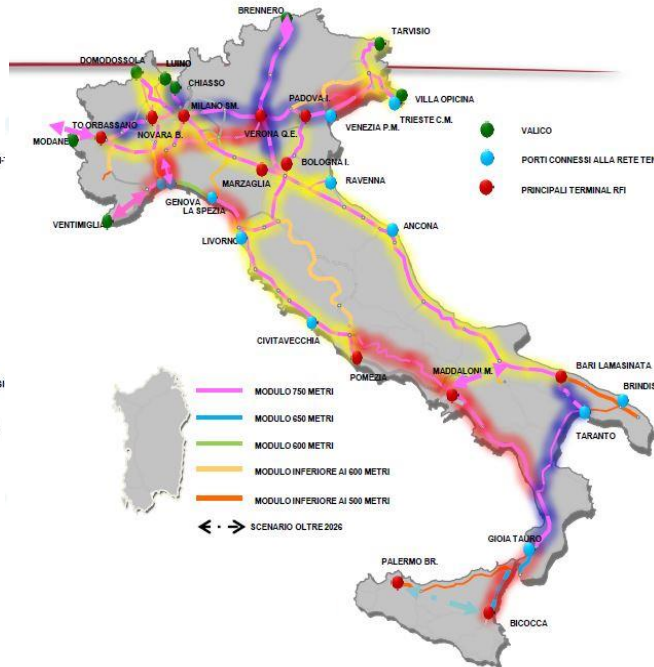
Investimenti IT:

- entro il 2020 upgrade rete da **Sempione/Domodossola, Luino e Chiasso** verso i principali terminali della gronda nord, ma anche verso **Bologna e la dorsale adriatica;**
- altri investimenti sulla rete ferroviaria nazionale afferente al corridoio Reno-Alpi in corso e programmati: **Terzo Valico** (messa in esercizio prevista per il 2022); **AVR MI-Tortona-GE** e **quadruplicamento Milano-Pavia.**

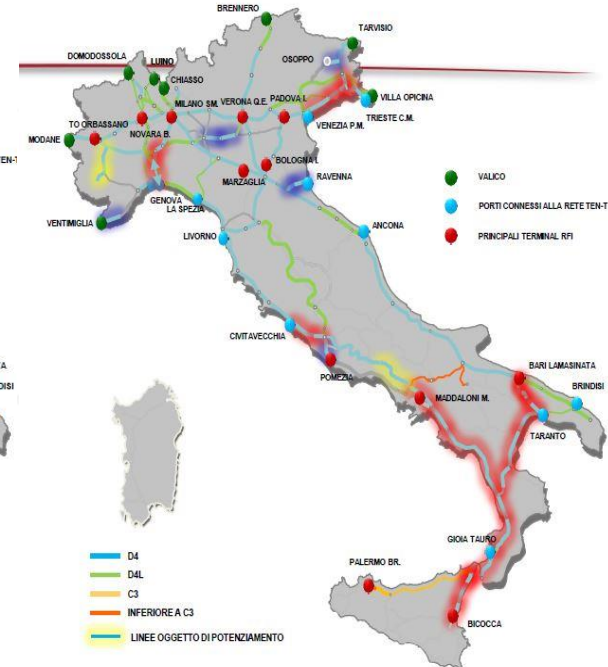
Adeguamento sagoma



Adeguamento modulo



Adeguamento peso assiale



Scenari di sviluppo:

2018

2021

2026

anche ad esito dei Tavoli partenariali istituiti presso il MIT

Semplificazioni operative e documentali per il trasporto intermodale:

- integrazione art. 10 c.3 CdS: **rimorchi e semirimorchi** utilizzati in operazioni di trasporto intermodale non più trasporti eccezionali (già valida per trasporti di container e casse mobili)
- modifica art 180 c.4 CdS: possibilità **copie autenticate carta di circolazione** per rimorchi e semirimorchi

Incentivi:

Art. 1 c. 648 Legge 208 del
28/12/15

Art.1 c. 240 Legge 190 del
23/12/14

Art.47. c. 11quinques
DL 50 del 24/4/17 (aggiornato
con L 96 del 21/6/17)

Art. 47 c. 10 DL 50 del 24/04/17

Art.47. c. 11quater DL 50 del
24/4/17 (aggiornato con L 96
del 21/6/17)

- **Ferrobonus (60 M€ su biennio)**
- **Iniziative regionali ad integrazione del Ferrobonus nazionale**
- **Sconto Traccia (circa 100 M€/anno x 5 anni)**
- **Formazione macchinisti (2 M€/anno x 3 anni)**
- **Adeguamento carri normativa anti-rumore (20 M€)**
- **Sconto su concessione per terminalisti portuali (in funzione del raggiungimento di obiettivi di traffico ferroviario)**



INTERVENTI PER IL SETTORE STRADALE ED AUTOSTRADALE E PER
L'AUTOTRASPORTO



SNIT :

- **SNIT 1° livello** estensione per circa 15.100km (compresi i 6.000km di autostrade concesse):
 - **37 interventi invariati**
 - **5 programmi** (valorizzazione del patrimonio stradale esistente, potenziamento tecnologico e digitalizzazione, ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico, decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali, decongestionamento delle aree metropolitane)
- Tutte le restanti strade statali sono ricomprese nello **SNIT 2° livello**

Completamento interventi



PR e progetti di fattibilità



Interventi prioritari (Direttrici)

Autostrada del Brennero A22
 Autostrada Val d'Astico A31
 Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste
 Pedemontana Veneta
 Autostrada Pedemontana Lombarda
 Autostrada A33 Asti Cuneo
 Itinerario Autostradale Medio Padano
 Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna
 Itinerario E78 Trasversale Toscana-Umbria-Marche
 Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico

Quadrilatero Umbria-Marche
 Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)
 SS.N.372 Telesina
 Benevento-Caianello
 Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari
 A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC
 Strada Statale 106 Jonica
 Itinerario Sardo
 A19 Palermo-Catania
 Agrigento-Caltanissetta
 SS640
 Autostrada Ragusa - Catania

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 la rete core stradale ed autostradale IT
- Procedure per autorizzare la sperimentazione su strada di veicoli a guida autonoma
- Platooning

Semplificazioni

- **Semplificazioni operative e documentali per veicoli impiegati in operazioni di trasporto intermodale** (modifiche Art 10 comma 3 e Art. 180 comma 4 del CdS)
- **Misure per aumentare e rendere più fruibili le piazzole per carico/scarico merci** (modifiche Art. 7 CdS, Art. 158 comma 2, Art. 201 comma 1 bis del CdS)
- **Introduzione di norme specifiche per migliorare il controllo dei trasporti di cabotaggio eseguiti in Italia** (comunicazione preventiva di distacco)

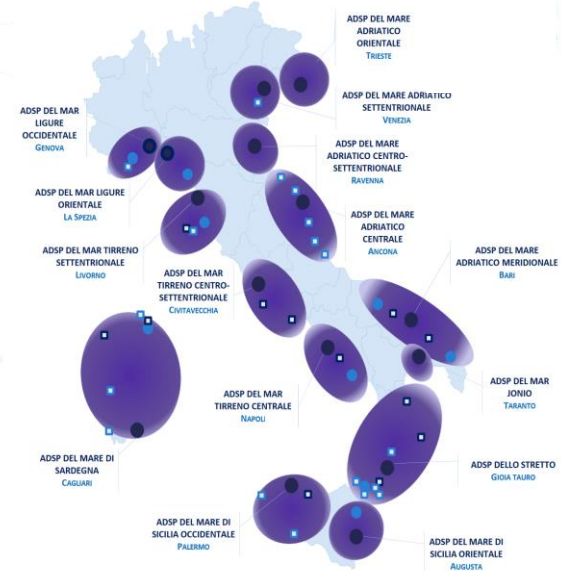
Incentivi

- **+55 M€** per il 2017 per **riduzioni pedaggi**
- **+20 M€** complessivi per 2017 e 2018 per **deduzioni forfettarie delle spese non documentate**
- **66 M€** per **decontribuzione** autisti che effettuano **trasporti internazionali** (almeno 100 gg/anno ed utilizzando **cronotachigrafo digitale**)
- **60 M€** per **investimenti** nel biennio 2016-2017 per: **veicoli ecologici**; sostituzione veicoli obsoleti con Euro VI; Unità di Trasporto Intermodale (rimorchi, semirimorchi, container, casse mobili)
- **20 M€** per **Incentivi alla formazione professionale** 2016-2017. Intensità dell'aiuto 50-70%

An aerial view of a busy port terminal. The foreground shows a paved area with yellow markings and several green gantry cranes. The background is filled with rows of colorful shipping containers in shades of orange, blue, and white. A semi-transparent blue horizontal bar is overlaid across the middle of the image, containing the text.

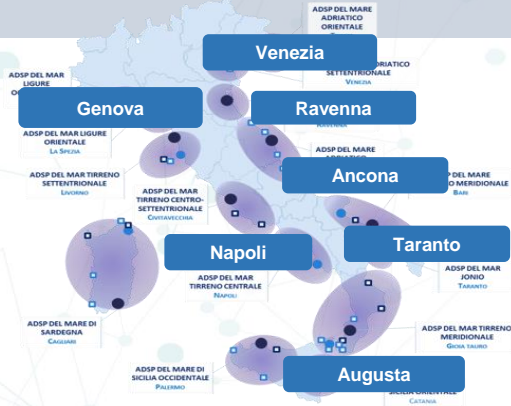
INTERVENTI PER IL SETTORE MARITTIMO E LA
PORTUALITA'

- **15 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

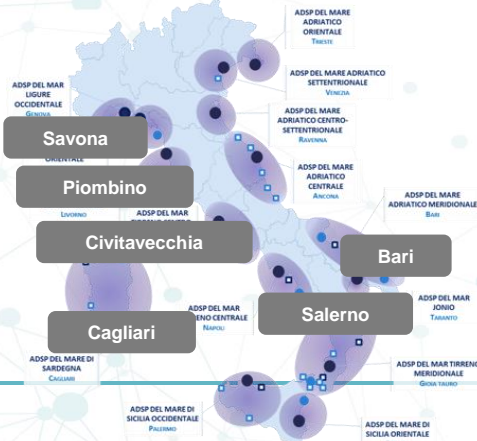


PORTI E SHIPPING INFRASTRUTTURE PER I PORTI

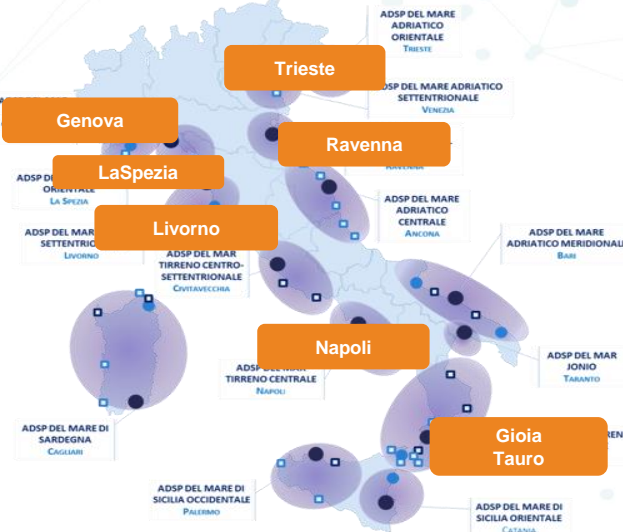
miglioramento
accessibilità
marittima



ultimo miglio
stradale



ultimo miglio ferroviario



- 9 programmi nel DEF 2018
 - manutenzione
 - digitalizzazione
 - ultimo miglio ferroviario e stradale
 - accessibilità marittima
 - energia e ambiente
 - *waterfront* e servizi crocieristici
 - attività industriali nei porti
 - aumento selettivo di capacità
- 2,36 Mld €. interventi invariati portuali; 25 interventi in project review; 63 interventi per progetti di fattibilità tecnico-economica
- ~ 500 M€/anno in progetti portuali
- 514 M€ nel CdP RFI «ultimo miglio porti» per opere in corso finanziate (+219 M€ sul CdP 2016)
- Ripartizione 30 Mln€. fondo progetti di fattibilità ADSP ex art. 202 D.Lgs. 50/2016

Nuove normative e procedure

Art. 78 L 221/2015,
DM Ambiente 172 e
173/2016

- **Semplificazioni escavi e dragaggi:** quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure

Art. 20, c. 1-3 DL
169/2016

- **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)

Note Dogane
63077RU/14,
53187/15, 41966/16,
92100/17

- **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

Nota Dogane
44053/2015 (strada) e
53313/15 (ferrovia)

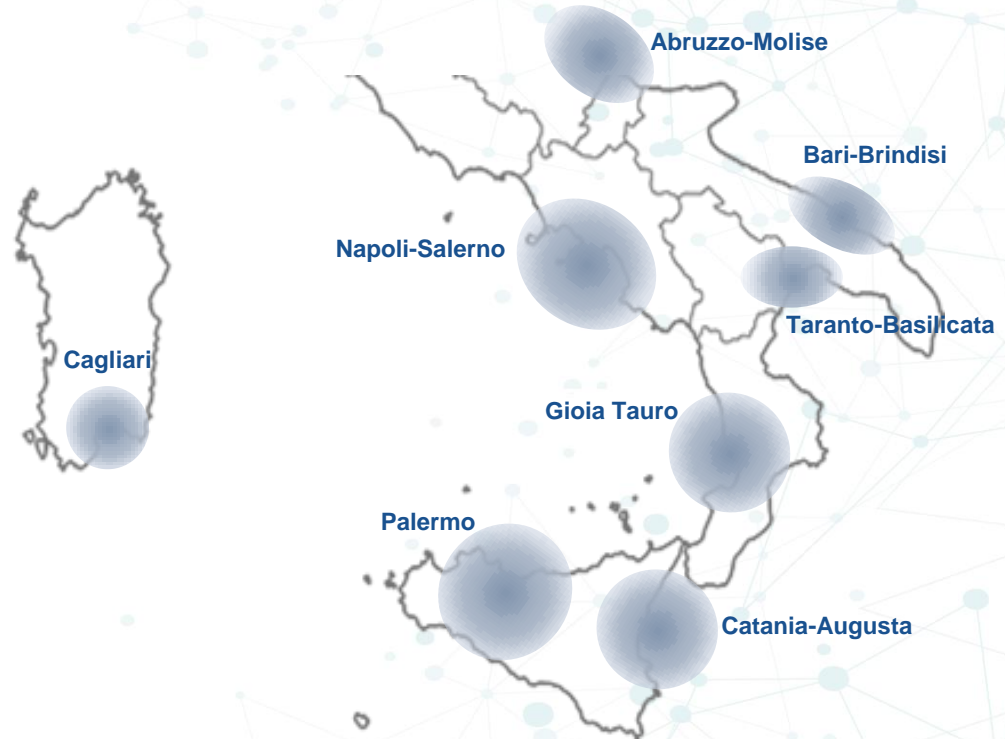
- **Sdoganamento a destino (*Fast corridors*):** corridoi doganali semplificati e controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale

Art. 4 bis DL
243/2016 e L 18/2017

- **Digitalizzazione della Catena Logistica:** oltre 40 milioni di investimenti, nello stesso periodo, per la digitalizzazione della catena logistica.

- **Zone Economiche Speciali**

- istituite con DL 91/2017 e disciplinate con DPCM 12 del 25.01.2018 (ratifica dei criteri di istituzione), comprendono *un'area portuale, collegata alla rete TEN-T* e le aree ad essa economicamente collegata con agevolazioni fiscali (crediti di imposta sino a 50M€) e semplificazioni amministrative per le aziende insediate
- previste almeno cinque in Calabria, Campania, Sicilia, Basilicata e Puglia
- già stanziati circa 200 milioni di euro, da utilizzare tra il 2018 e il 2020



- DM 13.09.2017 n. 176 e DD 13.12.2017, GU n. 293 del 16.12.2017, che regolamentano l'erogazione dei fondi
- Stanziamento biennale di **118 milioni**
- **progetti finanziabili:** nuovi servizi marittimi di linea (dalla data di pubblicazione del Regolamento) o miglioramento di servizi esistenti
- **beneficiari:** imprese armatrici italiane o comunitarie
- **meccanismo di incentivazione:** per ogni unità imbarcata max 0,10€ x km sottratti alla percorrenza su rete stradale nazionale; obbligo di ribaltamento di almeno il 70% dell'incentivo ricevuto agli utenti del servizio che effettuano almeno 150 imbarchi/anno
- **51 istanze di accesso al contributo** pervenute da parte di 7 imprese: 11 istanze riguardano nuovi servizi marittimi di linea (dalla data di pubblicazione del Regolamento) e 40 il miglioramento di servizi esistenti;
 - degli 11 nuovi servizi: 8 (pari al 72,7%) sono nazionali e 3 (pari al 27,3%) sono internazionali; tutti Ro-Ro;
 - dei 40 progetti di miglioramento: 23 (pari al 57,5%) sono nazionali e 17 (pari al 42,5%) sono internazionali; 22 (pari al 55%) Ro-Ro e 18 (pari al 45%) Ro-Pax;

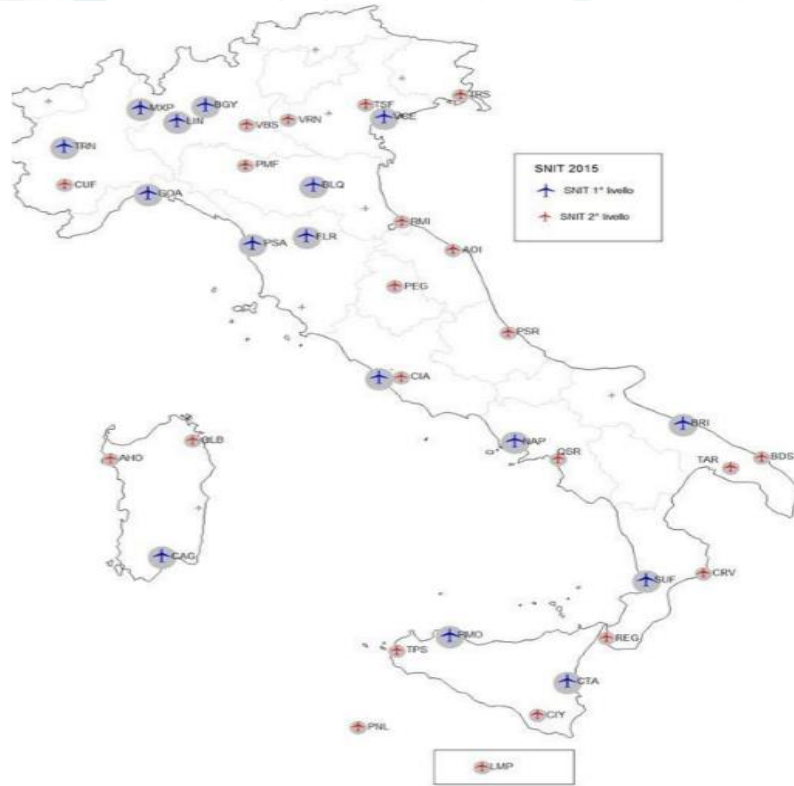
- **in corso** iniziativa **MedAtlantic Ecobonus**, co-finanziato dal programma europeo CEF, e condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo;
- **obiettivo:** progettare un nuovo schema di incentivi per potenziare le ADM, dapprima a livello sperimentale nel West Med ed estendibile a tutta UE;
- **rispetto al Marebonus:** implementare una diversa modalità di calcolo dell'incentivo, superando lo schema del finanziamento alla rotta in quanto tale (di miglioramento su linee già esistenti o per nuove linee, da ribaltare sull'utilizzatore) ma a quella che raggiunga le migliori performance ambientali rispetto a criteri stabiliti;
- si stila una classifica delle rotte dal punto di vista **dell'ecosostenibilità ambientale:** alle rotte maggiormente ecosostenibili sarà assegnato un maggior contributo, incentivando gli armatori che investono nel miglioramento della sostenibilità ambientale del trasporto;
- **road Map:** prima proposta entro metà del 2018 e, a seguire, consultazione con gli stakeholder e la Commissione UE.



- Italia vs. *Northern Range*: da prime analisi emerge un moltiplicatore pari a 5 TEU per milione di € di PIL
- ... la politica dei porti discende da una politica industriale del Paese e non ne è un sostituto
- meganavi sulle rotte Far East-Europa impiegate verso il Northern Range, Mediterraneo scalato da servizi spesso dedicati con navi di taglia media sui 18.000 TEUs
- valorizzare il ruolo *gateway* dell'Italia, in primis dai porti nord tirrenici e nord adriatici, attraverso il potenziamento delle connessioni ferroviarie e dei valichi alpini
- crisi dei porti di *transshipment* puro, non serve altra capacità container nei porti del Centro-Sud, e ne va ripensato il ruolo (anche in chiave ZES)
- La *via della seta* marittima è una storia non nuova, con scelte strategiche già compiute alcuni anni fa, quella ferroviaria apre ai mercati della Cina continentale e delle ex Repubbliche Sovietiche, e torna il ruolo cardine dei valichi ferroviari alpini
- La regolazione del mercato e la natura delle AdSP: elementi rilevanti di interazione con la UE

An aerial photograph of an airport terminal and tarmac. The terminal is a large, modern building with a flat roof and several wings. The tarmac is filled with various aircraft, including large commercial jets and smaller regional planes. The sky is clear and blue. A semi-transparent grey banner is overlaid across the middle of the image, containing the text "INTERVENTI PER IL SETTORE AEROPORTUALE" in white, uppercase letters.

INTERVENTI PER IL SETTORE AEROPORTUALE

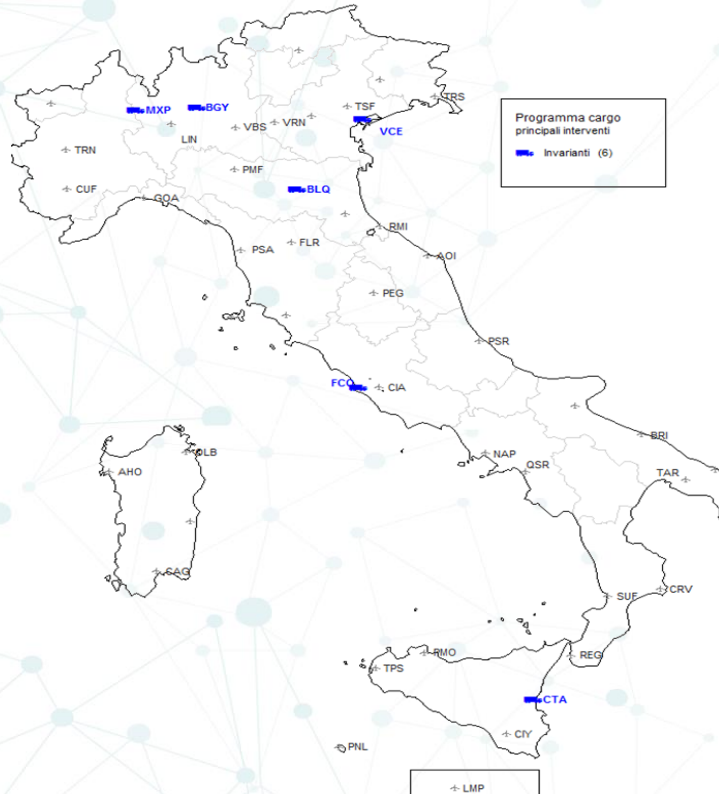


SNIT Aeroporti 2015:

- 16 aeroporti di 1° livello:
 - *core*
 - di interesse strategico secondo Piano Nazionale Aeroporti
- 22 aeroporti di 2° livello

Invarianti DEF 2018:

- 4 programmi di intervento (accessibilità su ferro, **sviluppo del cargo aereo**, sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali, terminal passeggeri-security e passengers experience)
- **3.4 Mld €** di programmi ed interventi invarianti finanziati al 97%



Interventi invariati per sviluppo di **nuova capacità** (cargo city, spazi logistici, piazzali) e per **l'integrazione della rete logistica** volti ad aumentare attrattività e competitività del cargo aereo su:

- Milano Malpensa
- Roma Fiumicino
- Bergamo Orio Al Serio
- Catania
- Bologna
- Venezia

Interventi invariati per 108 Mln €. interamente finanziati con CdP



Position Paper
Azioni per il rilancio del Cargo Aereo
Roma, Ottobre 2017

- **position paper frutto di tavoli** che hanno coinvolto le istituzioni competenti, le associazioni che rappresentano gli operatori di filiera ed i destinatari del servizio di trasporto aereo di merci;
- dall'analisi dei fabbisogni alla definizione delle linee di intervento da implementare nel breve periodo, tra cui:
 - attuazione dello “Sportello Unico Doganale e dei Controlli” e la promozione del manifesto elettronico;
 - istituzione **Zone Economiche Speciali** (o con agevolazioni e semplificazioni dove tecnicamente non possibile) **negli aeroporti a maggiore vocazione cargo** o immediatamente a ridosso degli stessi, anche nelle aree del Mezzogiorno;

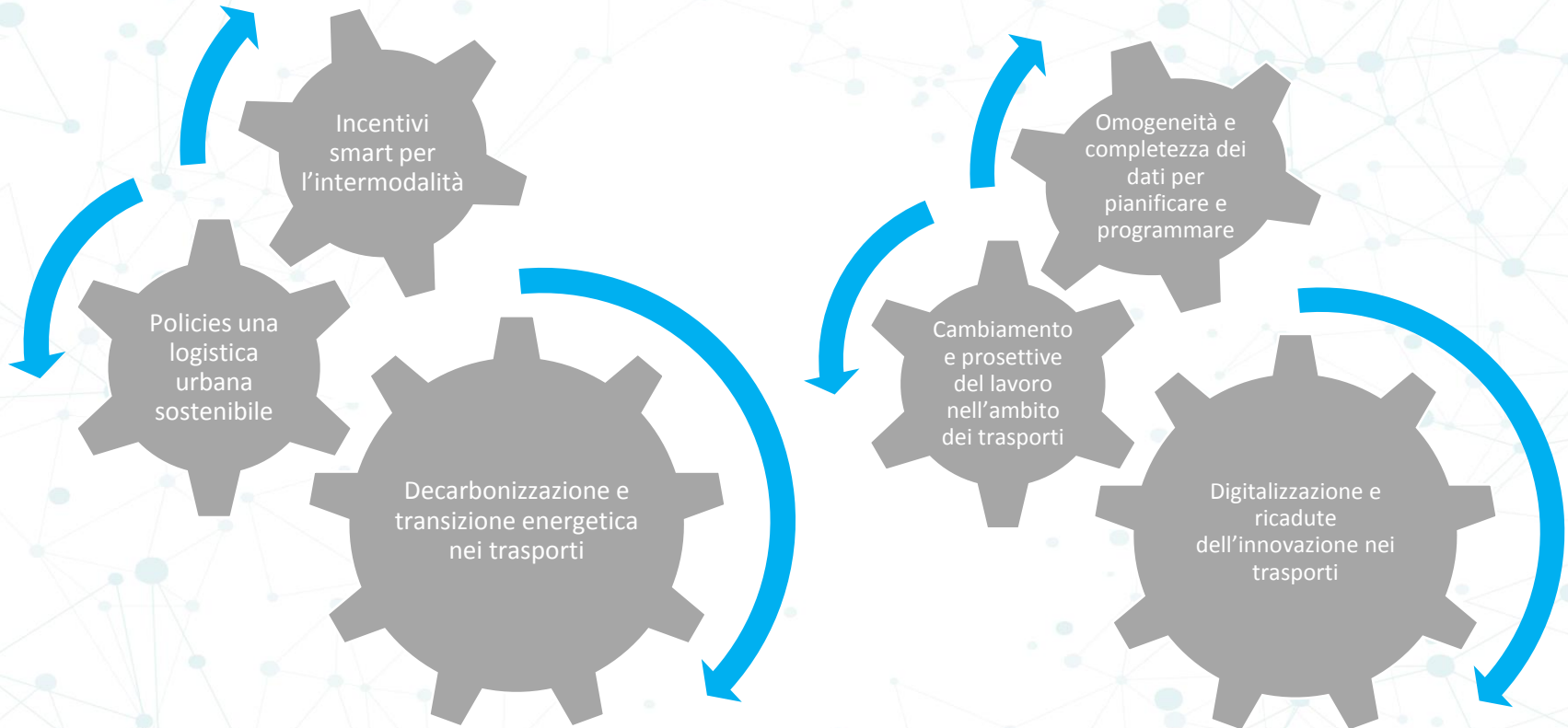
POLITICHE NAZIONALI PER TRASPORTI E LOGISTICA

INVESTIMENTI PER INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E INVARIANTI AL 2030



RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

	INVESTIMENTI [Mld €]	RISORSE DISPONIBILI [Mld €]	FABBISOGNO [Mld €]	COPERTURA [%]
SNIT I	133,0	97,6	35,4	73%
STRADE E AUTOSTRADE	40,4	30,4	10,0	75%
FERROVIE	64,5	42,0	22,5	65%
CITTA' METROPOLITANE	22,3	19,7	2,6	88%
PORTI	2,4	2,2	0,2	92%
AEROPORTI	3,4	3,3	0,1	97%
SNIT II	48,5	34,9	13,6	72%
STRADE	18,3	16,6	1,7	91%
FERROVIE	30,2	18,3	11,9	61%
TOTALE	181,5	132,5	49,0	73%





Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

Grazie per la Vostra Attenzione

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA
Amministratore Unico
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

ramspa.it
