

RAPPORTO - ANTEPRIMA



LE AUTOSTRADDE DEL MARE IN ITALIA

INDICE

1. ABSTRACT	2
2. EVOLUZIONE DELL'IMPIANTO NORMATIVO	2
3. ANALISI DELLA DOMANDA DI AUTOSTRADDE DEL MARE	3
3.1 ANDAMENTO GENERALE DEI TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI IN ITALIA	3
3.2 LE AUTOSTRADDE DEL MARE NEL QUADRO DEI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI	3
3.3 ULTERIORI BREVI CONSIDERAZIONI SUL TRAFFICO DI AUTOSTRADDE DEL MARE	5
4. ANALISI DELL'OFFERTA DI AUTOSTRADDE DEL MARE	6
4.1 L'OFFERTA DI SERVIZI DI AUTOSTRADDE DEL MARE IN ITALIA	6
4.2 L'OFFERTA INFRASTRUTTURALE PORTUALE PER LE AUTOSTRADDE DEL MARE IN ITALIA.....	8
4.2.1 <i>Fotografia delle infrastrutture ed impianti a servizio delle ADM negli scali nazionali.....</i>	8
4.2.2 <i>Investimenti infrastrutturali in corso ed in programmazione</i>	8
5. FABBISOGNI E PROSPETTIVE DELLE AUTOSTRADDE DEL MARE.....	10

1. ABSTRACT

La presente nota ha l'obiettivo di fornire un quadro generale sul mercato marittimo Ro-Ro e Ro-Pax, e più specificatamente sui servizi di Autostrade del Mare (ADM) in Italia.

Attraverso una preliminare analisi dell'evoluzione normativa e quindi definitiva di tale modalità di trasporto, la nota descrive l'andamento della domanda di Autostrade del Mare nel più ampio quadro trasportistico e marittimo nazionale per, successivamente, analizzare nel dettaglio i relativi traffici per cluster portuale e per principali scali, evidenziando anche caratteristiche peculiari del segmento in questione.

In terza battuta, viene fornita un'analisi dell'offerta di Autostrade del Mare, intesa sia nella dimensione di offerta di servizi marittimi e misurata in termini di operatori, capacità allocata e frequenze di servizi che nella dimensione di offerta infrastrutturale portuale corrente ed in programmazione per tale tipologia di traffici.

La nota conclude con una sintetica illustrazione dei principali fabbisogni e delle sfide correnti del settore, sia lato porti che lato shipping.

2. EVOLUZIONE DELL'IMPIANTO NORMATIVO

Il Programma delle "Autostrade del Mare" nasce su impulso della Direzione Generale per la Mobilità ed i Trasporti della Commissione Europea, enunciato per la prima volta nel "Libro Bianco dei Trasporti" del 2001¹, al fine di realizzare un sistema di trasporto equilibrato in termini modalali su scala europea, promuovendo una modalità alternativa e competitiva rispetto al trasporto su gomma, integrata, sostenibile, frequente, affidabile ed economicamente efficiente, attraverso l'introduzione di catene logistiche intermodali basate in prevalenza sul trasporto marittimo di corto raggio. Con l'approvazione delle "Linee guida sulla Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T)" nel 2004² il programma delle Autostrade del Mare viene definito quale Progetto Prioritario 21 (PP21), la cui implementazione risulta fondamentale per il completamento della rete trasportistica europea.

A più di 10 anni dal varo del programma, le Autostrade del Mare permangono centrali nella pianificazione europea dei trasporti attraverso tre fondamentali atti normativi:

- Il Libro Bianco dei Trasporti 2011³ che statuisce l'obiettivo strategico per cui nelle percorrenze superiori ai 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso modalità alternative rispetto al tutto-strada quali la modalità marittima, la ferrovia o le vie navigabili; nel 2050, tale percentuale dovrebbe passare al 50%.
- I Regolamenti (UE) n. 1315/2013⁴ e n. 1316/2013⁵ che, in aggiunta ai 9 Corridoi della Rete Centrale, di cui 4 che interessano direttamente il nostro paese individuano delle priorità cosiddette "orizzontali", tra cui le Autostrade del Mare.

Il Regolamento UE n. 1315/2013, all'art.21, fornisce tra l'altro una definizione normativa di Autostrade del Mare, considerate come *"la dimensione marittima delle Reti Transeuropee di trasporto"* e qualificate come *"rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra"*.

In sintesi, le Autostrade del Mare rappresentano quei servizi marittimi di cabotaggio ed internazionali a corto raggio, prevalentemente incentrate sul segmento cargo (Ro-Ro) ma comprendenti anche il segmento misto merci-passeggeri (Ro-Pax), che presentano le caratteristiche di essere linee regolari, frequenti, economicamente sostenibili, garantendo servizi intermodali integrati nella catena logistica door-to-door⁶.

¹ Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» (COM(2001)0370);

² Decisione N. 884/2004/EC del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 Aprile 2004 per lo sviluppo della rete di trasporto transeuropea.

³ "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144)

⁴ Regolamento EU n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei trasporti

⁵ Regolamento EU n.1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa

⁶ Lo scope geografico delle Autostrade del Mare, ai sensi dell'art. 21 del Regolamento dell'Unione Europea TEN-T n.1315/2013, comprende quindi quelle connessioni marittime che interessano minimo due porti della rete comprehensive TEN-T ovvero un porto almeno comprehensive TEN-T ed un porto di un paese terzo, ad esclusione ad esempio nell'analisi sull'offerta di servizi ADM dei collegamenti dello Stretto di Messina, del Golfo di Napoli ovvero le rotte Piombino-porti dell'Isola dell'Elba

3. ANALISI DELLA DOMANDA DI AUTOSTRADE DEL MARE

3.1 ANDAMENTO GENERALE DEI TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI IN ITALIA

Nonostante i valori dei maggiori fondamentali macroeconomici nazionali siano ancora inferiori rispetto al periodo pre-crisi economica del 2008-2012, ad esclusiva eccezione della crescita delle esportazioni nette, si osserva dal 2014 una graduale ripresa dei principali indicatori economici, con il PIL nazionale (in valore reale) cresciuto del 3,7% nel periodo 2014-2017 ed una crescita stimata del 1% nel 2018 rispetto all'anno precedente.

La ripresa economica dell'ultimo quadriennio ha avuto un impatto significativo sulla crescita generalizzata dei traffici merci e passeggeri nazionali, con un'elasticità della domanda generale di trasporto rispetto alla crescita macroeconomica ben maggiore di 1, particolarmente evidente sul settore delle Autostrade del Mare sia lato merci che passeggeri come rappresentato in Tabella 1.

Tabella 1 - Andamento 2014-2017 traffici merci e passeggeri in Italia

MERCI

Modalità/Rete	Italia [Var. % 2017-2014]	Elasticità traffici – PIL [2014-2017]
Cargo aereo (tonn)	24,2%	6,5
Mare (tonn)	9,0%	2,4
Ro-Ro	24,2%	6,5
Container	6,3%	1,7
Ferrovia (treni*km)	10,1%	2,7
Aiscat (HDV*km)	12,2%	3,3
Anas (HDV*km)	10,3%	2,8

PASSEGGERI

Modalità/Rete	Italia [Var. % 2017-2014]	Elasticità traffici – PIL [2014-2017]
Aeroporti (pax)	8,3%	2,2
Mare (pax)	16,2%	4,3
Non crocieristi	21,3%	5,7
Crocieristi	-1,7%	Negativa
Ferrovia (treni*km)	12,9%	3,5
Aiscat (veh*km)	10,5%	2,8
Anas (veh*km)	3,6%	1

Elaborazioni RAM S.p.A. su dati ESPO, RFI, Assoaeroporti, AISCAT, ANAS.

3.2 LE AUTOSTRADE DEL MARE NEL QUADRO DEI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI

Scendendo nel dettaglio dei traffici marittimi nazionali, nel 2017 il sistema portuale italiano ha movimentato nel 2017 oltre 500 milioni di tonnellate di merci e 52 milioni di passeggeri, con un aumento del 9% ed un tasso di crescita composto complessivo per le merci del 2,9% tra 2014 e 2017, sebbene fortemente differenziato per segmento di traffico.

Tabella 2 - Andamento movimentazioni portuali Italia

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	Var % 2016-2017	Var % 2014-2017	CAGR 2014-2017
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,77	3,0%	10,0%	3,2%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,34	71,09	-4,4%	-2,2%	-0,7%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,8	115,11	-2,3%	6,3%	2,0%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,7	90,0	99,2	106,4	7,2%	24,2%	7,5%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,67	-1,1%	-7,3%	-2,5%
Totale traffici merci [Mln t]	460,7	478,6	495,6	502,1	1,3%	9,0%	2,9%
Container [MTEU]	10,22	10,18	10,57	10,65	0,8%	4,2%	1,4%
Passeggeri totali [Mln pax]	44,8	44,71	48,7	52,06	6,9%	16,2%	5,1%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	-8,7%	-1,7%	-0,6%
Non crocieristi [Mln pax]	34,79	33,93	37,91	42,21	11,3%	21,3%	6,7%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati AdSP

Si rileva come le Autostrade del Mare, sia lato merci che passeggeri, siano il segmento più dinamico con un tasso di crescita del 24,2% del Ro-Ro e del 21,3% del Ro-Pax nel periodo 2014-2017 con una quota di mercato che nel settore merci supera il 21% del totale delle movimentazioni portuali, avvicinandosi alla quota del throughput in contenitori. Secondo proiezioni RAM S.p.A., il settore Ro-Ro dovrebbe crescere di circa il 6,5% ed il Ro-Pax di circa il 2,5% nel 2018 rispetto al 2017.

Analizzando lo specifico segmento delle Autostrade del Mare traffici merci per cluster portuale, emerge la rilevante crescita del traffico nei porti del Nord Tirreno, che dal 2016 hanno sorpassato la macroarea Sud ed Isole per movimentazioni totali in Ro-Ro, con performances più che positive comunque in tutti i cluster portuali come rappresentato in Tabella 3.

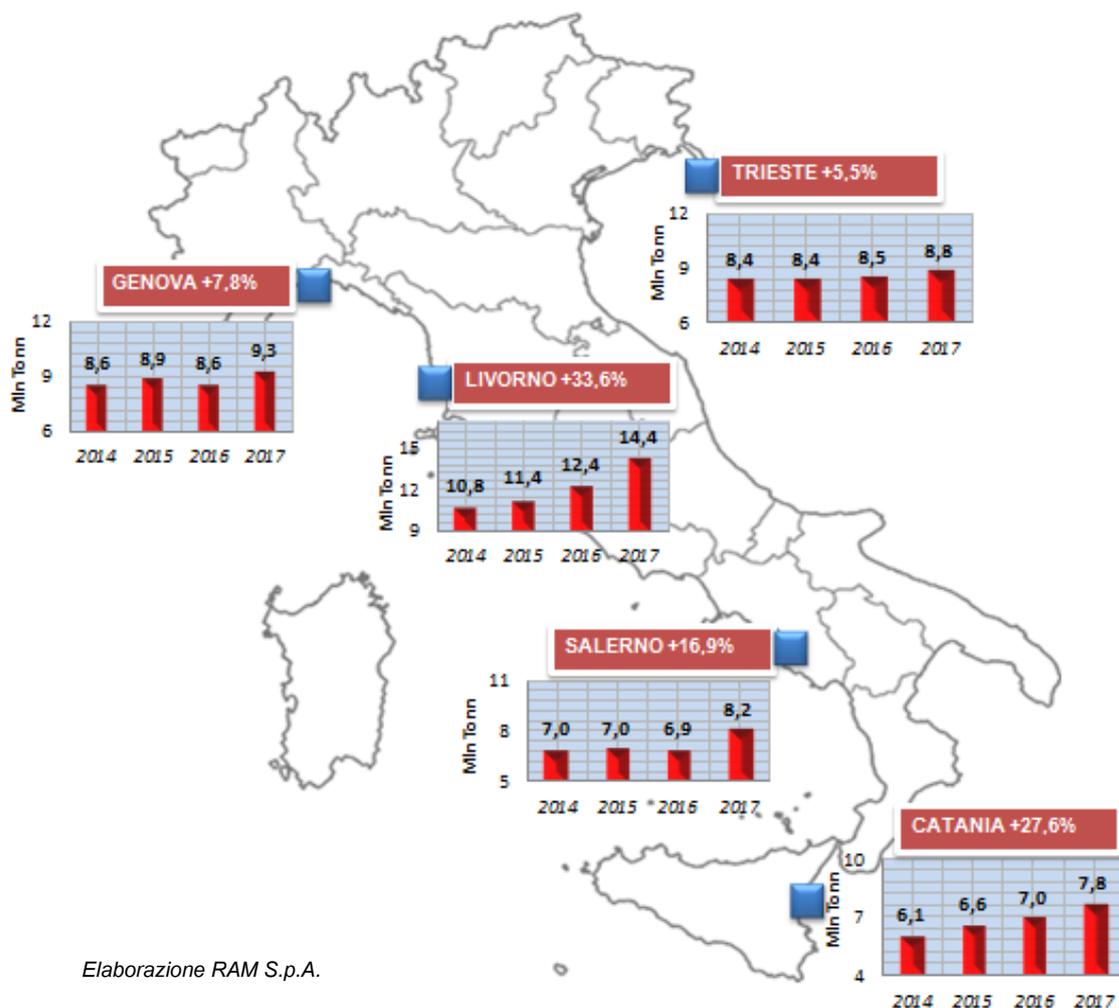
Tabella 3 - Andamento traffici Ro-Ro per cluster portuale Italia

Macroarea	RORO [Mln t]				Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2017-2016	2017-2014
Nord Tirreno (1)	24,8	27,0	30,7	34,0	10,6%	37,1%
Nord Adriatico (2)	11,5	11,0	11,7	12,4	6,2%	7,8%
Centro Tirreno (3)	16,4	17,2	17,6	18,7	6,3%	14,0%
Centro - Sud Adriatico (4)	6,6	7,1	10,0	10,7	6,7%	62,0%
Sud + Isole (5)	26,4	27,8	29,2	30,6	4,9%	16,1%
Totale Italia	85,7	90,0	99,2	106,41	7,2%	24,2%

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

Anche prendendo come termine di indagine i cinque principali porti nazionali in movimentazioni Ro-Ro, emerge il forte incremento dei flussi di traffico di rotabili su tutti gli scali considerati, con picchi di crescita del 33,6% a Livorno e del 27,6% a Catania nel periodo 2014-2017.

Figura 1 - Andamento traffico Ro-Ro nei primi 5 scali specializzati nel segmento



FOCUS: LE AUTOSTRADE DEL MARE ITALIANE NEL CONTESTO EURO-MEDITERRANEO

Le Autostrade del Mare nazionali registrano eccellenti performances non solo nel panorama marittimo e portuale italiano bensì rappresentano una best practice anche a livello europeo dove, fonte Eurostat sulla base degli ultimi dati disponibili del 2016, l'Italia occupa la seconda posizione nell'UE 28 per traffico Ro-Ro e la prima posizione per passeggeri totali movimentati con ferry e per passeggeri su tratte nazionali.

Tabella 4 - Market share primi 5 paesi EU 28 traffici Ro-Ro e Ro-Pax 2016

Primi 5 paesi EU 28 traffici Ro-Ro [2016]	Market share EU 28	Primi 5 paesi UE traffici Ro-Pax totali [2016]	Pax totali – Market share EU 28	Pax nazionali – Market share EU 28
Regno Unito	38,2%	Italia	16,1%	24,8%
Italia	21,6%	Grecia	14,5%	24,1%
Svezia	18,3%	Danimarca	13,8%	6,5%
Germania	13,3%	Francia	10,5%	3,6%
Francia	13,3%	Regno Unito	10,4%	2,3%

Elaborazione RAM S.p.A. su dati EUROSTAT

3.3 ULTERIORI BREVI CONSIDERAZIONI SUL TRAFFICO DI AUTOSTRADE DEL MARE

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

- Il traffico di rotabili trasportato per via marittima Ro-Ro in Italia nel 2017 corrisponde a circa 1,5 Miliardi di veicoli•km, vale a dire approssimativamente il 9% del traffico autostradale di veicoli pesanti circolanti in Italia, con una stima di 680.000 Tonnellate di Co2 equivalenti risparmiate all'anno, pari alle emissioni generate dal traffico urbano di una città di 1 milione di abitanti in un anno.
- Le Autostrade del Mare, a testimonianza del loro pieno ruolo di anello fondamentale della catena logistica nazionale ed internazionale a servizio della mobilità delle merci del tessuto produttivo italiano, stanno registrando dinamiche parallele ai trend macro e micro economici del paese. Se da un lato, infatti, l'economia nazionale si è caratterizzata da un notevole grado di internazionalizzazione manifestato dal forte aumento dell'export tricolore, le Autostrade del Mare dal canto loro hanno accompagnato perfettamente tale dinamica, diventando sempre più vettore degli scambi internazionali di beni via mare, con una quota di merce movimentata in ambito internazionale che è salita dal 21,2% del 2010 al 33,5% del 2017 del totale Ro-Ro, con la restante quota che, invece, viaggia su tratte di cabotaggio nazionale.
- La "catchment area" di alcuni porti italiani specializzati nel segmento Ro-Ro ha una proiezione internazionale molto più accentuata rispetto al traffico containerizzato dello stesso scalo: recenti studi hanno analizzato che il 94% del traffico Ro-Ro movimentato nel Porto di Trieste ha origine/destinazione in Turchia e, di questo, circa il 90% ha destino/origine al di fuori dei confini italiani; un'analisi simile, per il Porto di Ancona, ha stimato che il traffico di rotabili con la Grecia pesa per più dell'85% dell'intero traffico Ro-Ro dello scalo e che tale traffico è per il 70% diretto o proveniente dall'Europa centro-occidentale. Tali dati dimostrano una forte potenzialità per sviluppare l'integrazione modale tra Autostrade del Mare e modalità ferroviaria al fine di sostenere ovvero ulteriormente allargare le aree di attrattività dei nostri scali sul segmento di traffico Ro-Ro.
- Nell'ottica della pianificazione di sistemi di trasporto resilienti in grado di fornire alternative di percorso nei punti particolarmente critici della rete (nodi urbani stradali e ferroviari) e/o di fornire alternative di modalità di trasporto in caso di interruzioni e/o emergenze sulla rete delle infrastrutture di trasporto, l'attivazione di servizi di Autostrade del Mare, ove possibile, rappresenta un'alternativa efficace e relativamente agevole sia in termini di tempi di attivazione del servizio che di sostenibilità economica rispetto ad altre misure di mitigazione.

4. ANALISI DELL'OFFERTA DI AUTOSTRADE DEL MARE

4.1 L'OFFERTA DI SERVIZI DI AUTOSTRADE DEL MARE IN ITALIA

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

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

L'offerta di servizi Ro-Ro e Ro-Pax che toccano i porti italiani⁷, fotografata a giugno 2018 in Tabella 5, si caratterizza per 567 partenze settimanali con oltre 1,3 milioni di metri lineari di capacità di stiva netta a settimana.

Tabella 5 - Offerta di servizi Ro-Ro e Ro-Pax da/verso i porti italiani: partenze settimanali e capacità allocata

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

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

Con riferimento ai servizi di Autostrade del Mare che toccano gli scali nazionali, vengono di seguito rappresentate la totalità delle rotte nazionali ed internazionali in Figura 2 e successivamente le rotte Ro-Ro (Figura 3) e Ro-Pax (Figura 4) singolarmente considerate. Tali mappe evidenziano in particolare l'esistenza di numerosi collegamenti e della consistente capacità allocata nelle tratte fra la penisola e le isole, nonché tra i porti italiani dell'Adriatico e quelli della penisola balcanica fino alla Turchia.

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

Figura 2 - Offerta complessiva servizi Ro-Ro e Ro-Pax: capacità settimanale



Elaborazione RAM S.p.A.

⁷ Si sottolinea che non sono compresi i collegamenti marittimi con le isole minori quali, ad es. quelli del Golfo di Napoli o tra Piombino e l'Isola d'Elba ovvero i collegamenti dello Stretto di Messina.

Figura 3 - Offerta complessiva servizi Ro-Ro: capacità settimanale



Figura 4 - Offerta complessiva servizi Ro-Pax: capacità settimanale



Fonte: elaborazione RAM S.p.A.

FOCUS: INDICE DI CONNETTIVITÀ PORTUALE SU SERVIZI AUTOSTRADE DEL MARE

RAM S.p.A. ha elaborato un indice che misura il grado di connettività di un porto all'interno della rete dei servizi Ro-Ro e Ro-Pax nazionale, articolata per connettività su servizi di cabotaggio e servizi internazionali, e misurato come sommatoria ponderata del numero di servizi e della frequenza dei servizi stessi che scalano il porto. Dalla Figura 5 che segue emerge la forte connettività che caratterizza i porti del Sud e delle Isole sui servizi di Autostrade del Mare di cabotaggio mentre i porti del Nord Tirreno, Genova e Livorno su tutti, sono i primi posizionati sui servizi internazionali di Autostrade del Mare (Figura 6), pur mantenendo un ottimo grado di connettività anche sui servizi nazionali.

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

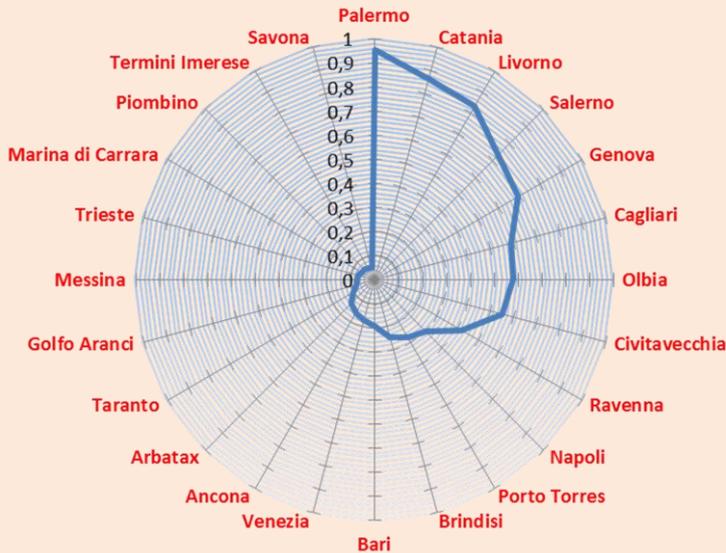
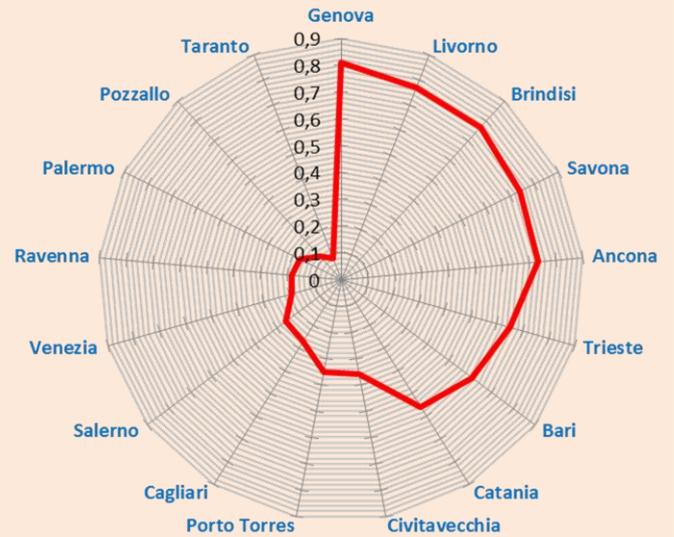


Figura 6 - Indice di connettività portuale su servizi ADM internazionali



Elaborazione RAM S.p.A.

4.2 L'OFFERTA INFRASTRUTTURALE PORTUALE PER LE AUTOSTRADE DEL MARE IN ITALIA

4.2.1 FOTOGRAFIA DELLE INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI A SERVIZIO DELLE ADM NEGLI SCALI NAZIONALI

L'intera offerta infrastrutturale portuale nazionale per il settore Ro-Ro al 31.12.2017 include nel complesso 330 accosti, di cui 265 interessati da traffici di Autostrade del Mare, circa 19,2 milioni di metri quadri di aree di stoccaggio e piazzali (spesso ad uso promiscuo tra segmento Ro-Ro e container) e 1.378 mezzi motrici per il posizionamento di semirimorchi. Si riporta in Tabella il dettaglio per singole Autorità di Sistema Portuale.

Tabella 6 - Dotazione infrastrutturale ed equipment portuali per traffici ADM 2017

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE	N.ro ACCOSTI SERVIZI RO-RO	AREE DI RACCORDO MEZZI DI TRASPORTO		AREE DI STOCCAGGIO		N.ro MOTRICI PER POSIZIONAMENTO SEMIRIMORCHI
		Quantità	Mq	Quantità	Mq	
Mar Adriatico centrale	16	6	1.190	21	288.098	9
Mar Adriatico centro settentrionale	3	n.d.	n.d.	2	1.737.322	10
Mar Adriatico meridionale	21	11	41.898	18	790.553	89
Mar Adriatico orientale	13	-	-	10	1.765.000	125
Mar Adriatico settentrionale	16	3	2.600	6	2.500.000	922
Mare di Sardegna	33	15	5.023	22	1.162.330	37
Mare di Sicilia occidentale	19	22	2.400	34	196.065	45
Mare di Sicilia orientale	12	2	1.300	2	300.280	28
Mar Ionio	5	-	-	4	127.235	-
Mar Ligure occidentale	29	13	15.100	4	3.915.838	n.d.
Mar Ligure orientale	4	6	18.070	13	832.572	n.d.
Mar Tirreno centrale	17	27	25.580	24	586.504	25
Mar Tirreno centro settentrionale	9	16	17.035	22	923.427	17
Mar Tirreno settentrionale	53	6	16.345	27	1.656.459	63
Mar Tirreno meridionale	15	18	7.030	27	2.377.282	8
TOTALE	265	145	153.571	235	19.158.965	1.378

Elaborazione RAM S.p.A. su dati CNIT 2016-2017

4.2.2 INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI IN CORSO ED IN PROGRAMMAZIONE

Sulla base dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018 di Aprile 2018 sono individuabili gli interventi infrastrutturali attualmente in corso ed in programmazione correlati ai segmenti di traffico Ro-Ro e Ro-Pax nei porti italiani.

Gli interventi in corso, definiti anche invariati, comprendono le opere in realizzazione e quegli interventi in fase di progettazione avanzata (per lo meno definitiva) in corso di aggiudicazione ovvero già aggiudicata che ammontano a più di 685 milioni di euro totalmente disponibili come rappresentato in Tabella 7.

Tabella 7 - Interventi invariati per ADM per programma portuale prioritario

Programma Portuale prioritario	N.ro Interventi	Investimenti [Mln €]	
		Costo intervento	Fabbisogno residuo
Ultimo miglio stradale	2	€ 152,70	€ 0,00
Accessibilità marittima	3	€ 60,17	€ 0,00
Waterfront, servizi passeggeri e crocieristici	1	€ 24,20	€ 0,00
Aumento selettivo della capacità portuale	4	€ 448,47	€ 0,00
TOTALE	10	€ 685,54	€ 0,00

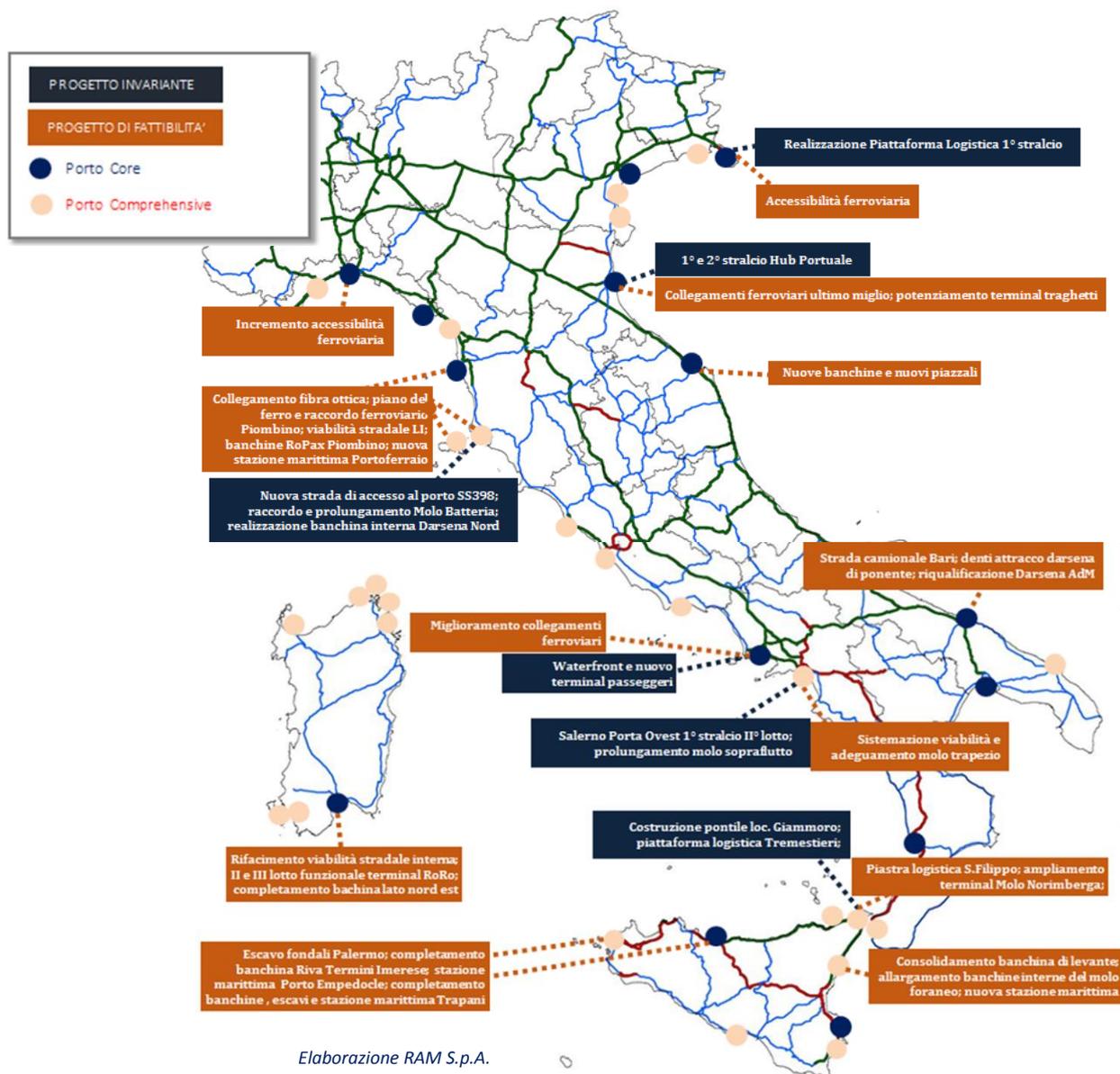
Per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali portuali in programmazione, si è fatto riferimento ai 26 interventi selezionati dal MIT nei segmenti di riferimento delle Autostrade del Mare a valere sul Fondo per la progettazione di fattibilità ex art. 202 del D.Lgs. 50/2016.

Tabella 8 - Interventi portuali in progetto di fattibilità tecnico-economica per programma portuale prioritario

Programma Portuale prioritario	N.ro Interventi
Manutenzione del demanio	1
Digitalizzazione ed ICT	1
Ultimo e penultimo miglio ferroviario	7
Ultimo miglio stradale	2
Accessibilità marittima	5
Waterfront, servizi passeggeri e crocieristici	4
Aumento selettivo della capacità portuale	6
TOTALE	26

Di seguito una rappresentazione grafica degli interventi invariati ed in progetto di fattibilità a servizio delle ADM sopra elencati:

Figura 7 - Interventi invariati e progetti di fattibilità per infrastrutture portuali traffici ADM



5. FABBISOGNI E PROSPETTIVE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

L'eccellenza del segmento di domanda delle Autostrade del Mare potrebbe essere confermata ed ulteriormente consolidata nei prossimi anni con prospettive macroeconomiche in grado di confermare il trend di ripresa economica nazionale, con la piena operatività dell'incentivo Marebonus e con la capacità di intercettare i flussi di traffico potenzialmente generabili dalla progressiva stabilizzazione politica dei paesi della sponda settentrionale dell'Africa, interessati peraltro da ingenti investimenti diretti esteri da parte di aziende cinesi in fase di delocalizzazione.

Tali fattori congiunturali dovrebbero influenzare in senso positivo la domanda di servizi marittimi di cabotaggio Nord-Sud nonché gli scambi UE ed extra UE tra Italia e paesi del Mediterraneo.

Nonostante gli ottimi risultati in termini di traffici attuali e tendenziali, il settore deve essere comunque valorizzato con opportuni investimenti e progetti atti a rendere il più fluida possibile tale catena intermodale e, al tempo stesso, garantire una ottimale integrazione funzionale e fisica con il sedime portuale e con il tessuto urbano circostante. Per sua natura, il traffico Ro-Ro ha bisogno di una minor infrastrutturazione rispetto ai traffici containerizzati e rinfusieri, tuttavia, in molte realtà portuali italiane, si osservano numerose criticità riassumibili nei seguenti ambiti:

- **inadeguatezza dell'inoltro terrestre dei traffici di semirimorchi, sia via strada sia via ferrovia:** rendere competitivo l'inoltro delle merci via ferrovia anche per i porti gateway dell'Italia peninsulare non direttamente coinvolti nella competizione internazionale (almeno in ambito container) è determinante perché una competizione allargata e coordinata in ambito nazionale renderà i sistemi produttivi e distributivi nazionali più competitivi e, soprattutto, potrebbe aprire nuove opportunità di sviluppo di servizi intermodali connessi alle Autostrade del Mare. A titolo di esempio, alla stregua di quanto avviene a Trieste con il traffico turco in transito, ed a quanto potrebbe potenzialmente offrire Venezia con il nuovo terminal di Fusina, nuove opportunità intermodali si aprirebbero certamente per Ancona, dove già oggi gran parte del traffico Ro-Ro ha destinazione internazionale;
- **inefficienza del layout portuale dei terminali Ro-Ro,** con particolare riferimento alla necessità di garantire adeguati spazi di parcheggio e di piazzali per il trasporto non accompagnato di semirimorchi, e agli spazi di viabilità interna, non sempre adeguati a garantire il corretto deflusso degli automezzi merci pesanti nel percorso ingresso-bigliettazione-banchina.

Questi stessi fabbisogni sono strettamente legati alle opportunità di integrazione modale, anche considerato che già molti porti sono interessati da traffici Ro-Ro con tratte terrestri di adduzione piuttosto lunghe e per cui si potrebbero prestare potenzialmente bene all'inoltro ferroviario, nonché agli ulteriori sviluppi dell'intermodalità che nasceranno via via che gli interventi sulla rete ferroviaria nazionale consentiranno il progressivo raggiungimento degli standard prestazionali europei sulle principali relazioni servite dalle Autostrade del Mare.

Lato shipping, l'adeguamento alle normative sempre più stringenti in materia ambientale, a partire dal Sulphur Cap del 2020 fino all'accordo in sede IMO sulla strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) di almeno il 50% entro il 2050 e del 70% della Co2 prodotta dalla navigazione marittima rispetto ai livelli del 2008, richiede il progressivo rinnovo del naviglio o il retrofitting di quello esistente con conseguenti ingenti investimenti da parte delle compagnie armatoriali che a loro volta potrebbero trovarsi in situazioni di pesante indebitamento e perdere competitività sul mercato ovvero trasferire l'incidenza del costo d'investimento sul cliente finale rendendo meno convenienti dal punto di vista economico le Autostrade del Mare rispetto al trasporto stradale con effetti di modal back shift. In tal senso, garantire continuità al programma di incentivi già messo in campo con il Marebonus nazionale e l'introduzione di un incentivo per le Autostrade del Mare a livello europeo (attualmente in fase di proposizione con il progetto Med Atlantic Ecobonus) potrebbero contribuire positivamente ad affrontare tale criticità.