



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

I° Assemblea Partenariato della Logistica e dei Trasporti

Roma, 31 maggio 2018

---

## 1. Lo scenario economico-trasportistico

- 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

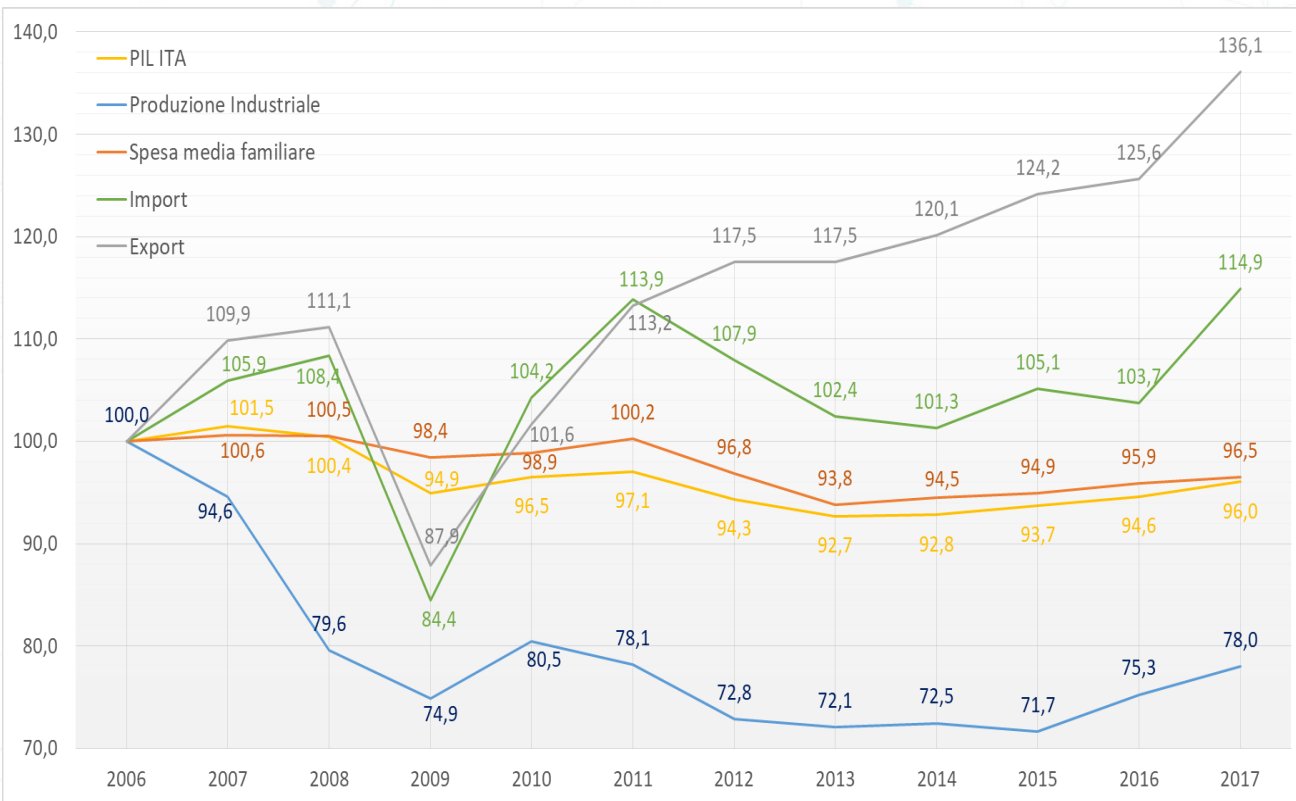
- 2.1 Visione di sistema
- 2.2 Misure per singole modalità di trasporto

# 1. Lo scenario economico-trasportistico



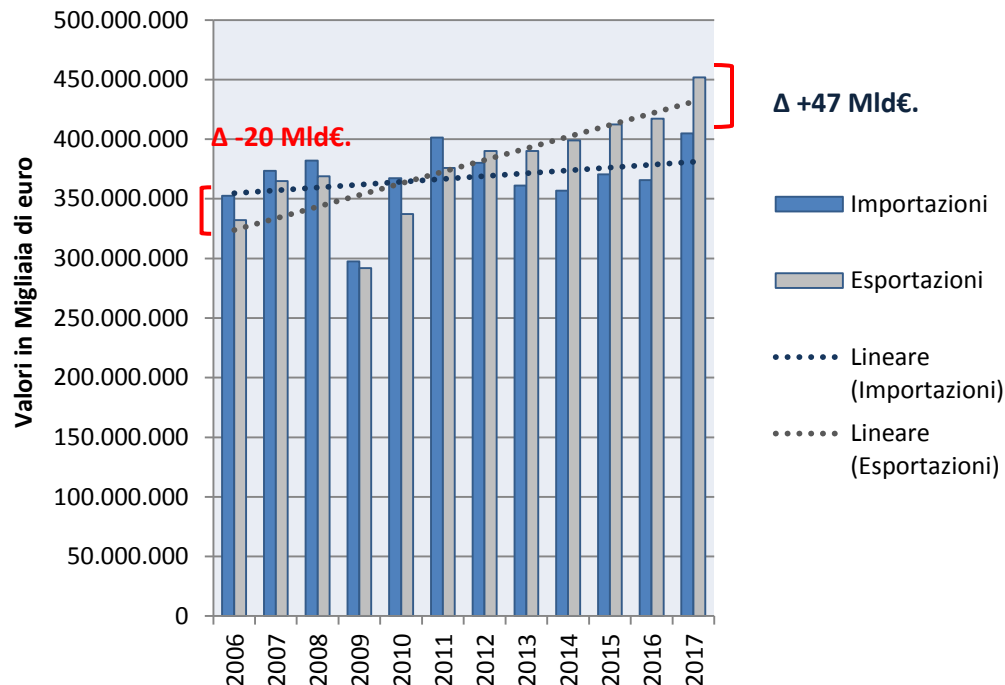
# FONDAMENTALI MACROECONOMICI

## 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.

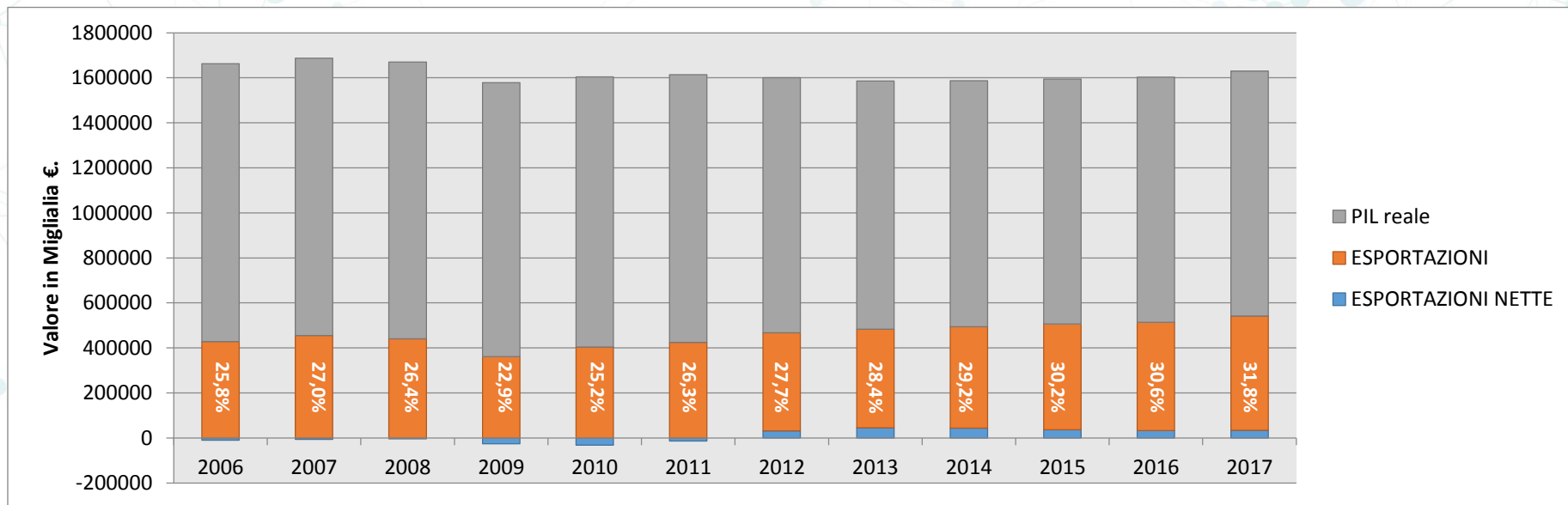
Altro driver importante della ripresa, il turismo:

- 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                     | <b>+3,5%</b>    | <b>+3,9%</b>         |
| I°Q 2018-I°Q 2017             | <b>+0,3%</b>    | n.d.                 |
| Stima 2025<br>[base PIL 2017] | +17%            | n.d.                 |
| Stima 2030<br>[base PIL 2017] | +30%            | n.d.                 |

## Export principale driver della ripresa

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

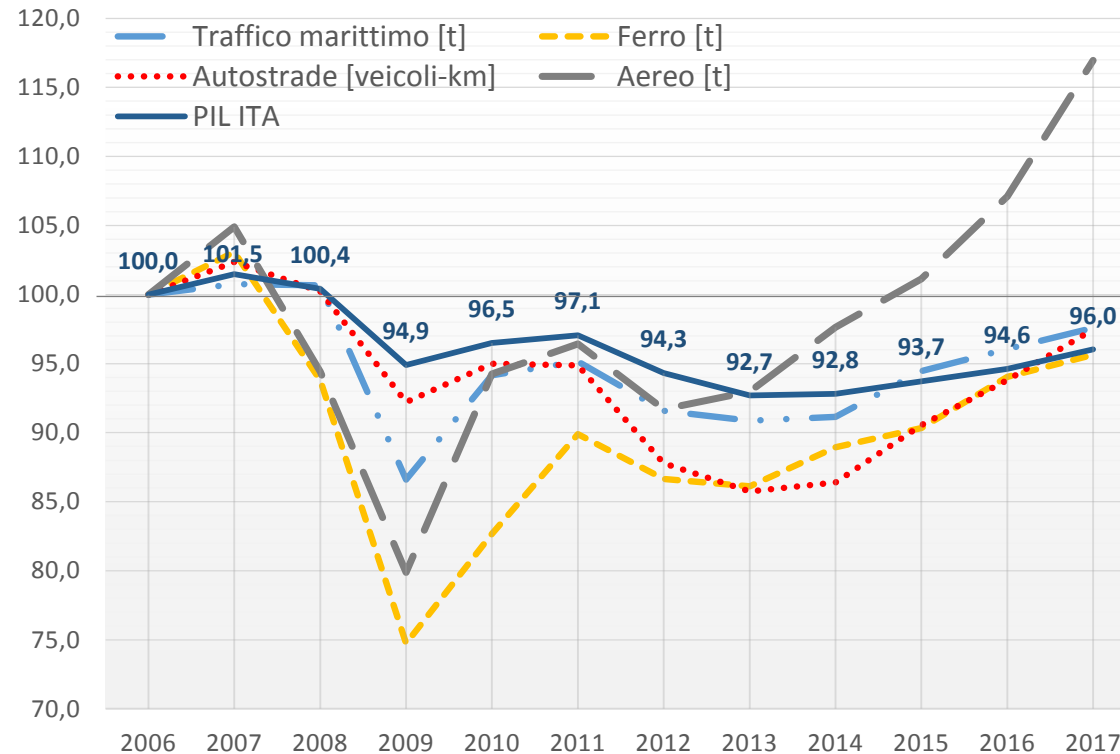


# ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2014-2017

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.



# ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2014-2017

## VARIAZIONE PER MODALITA'



### Merici

| Modalità                         | Italia<br>[Var. % 2017-2014] |
|----------------------------------|------------------------------|
| Cargo aereo (tonn)               | +24.2%                       |
| Mare (tonn)                      | +7.2%                        |
| Ro-Ro                            | +21.6%                       |
| Container                        | +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/<br>Import | Export | %Area/<br>Export | Totale | %Area/<br>Tot | Import+Export |            | Import              | %Area/<br>Import | Export | %Area/<br>Export | Totale | % Area/<br>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<br>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<br>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<br>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<br>non Ue (escluso<br>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<br>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<br>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-<br>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<br>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<br>(escluso paesi<br>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)

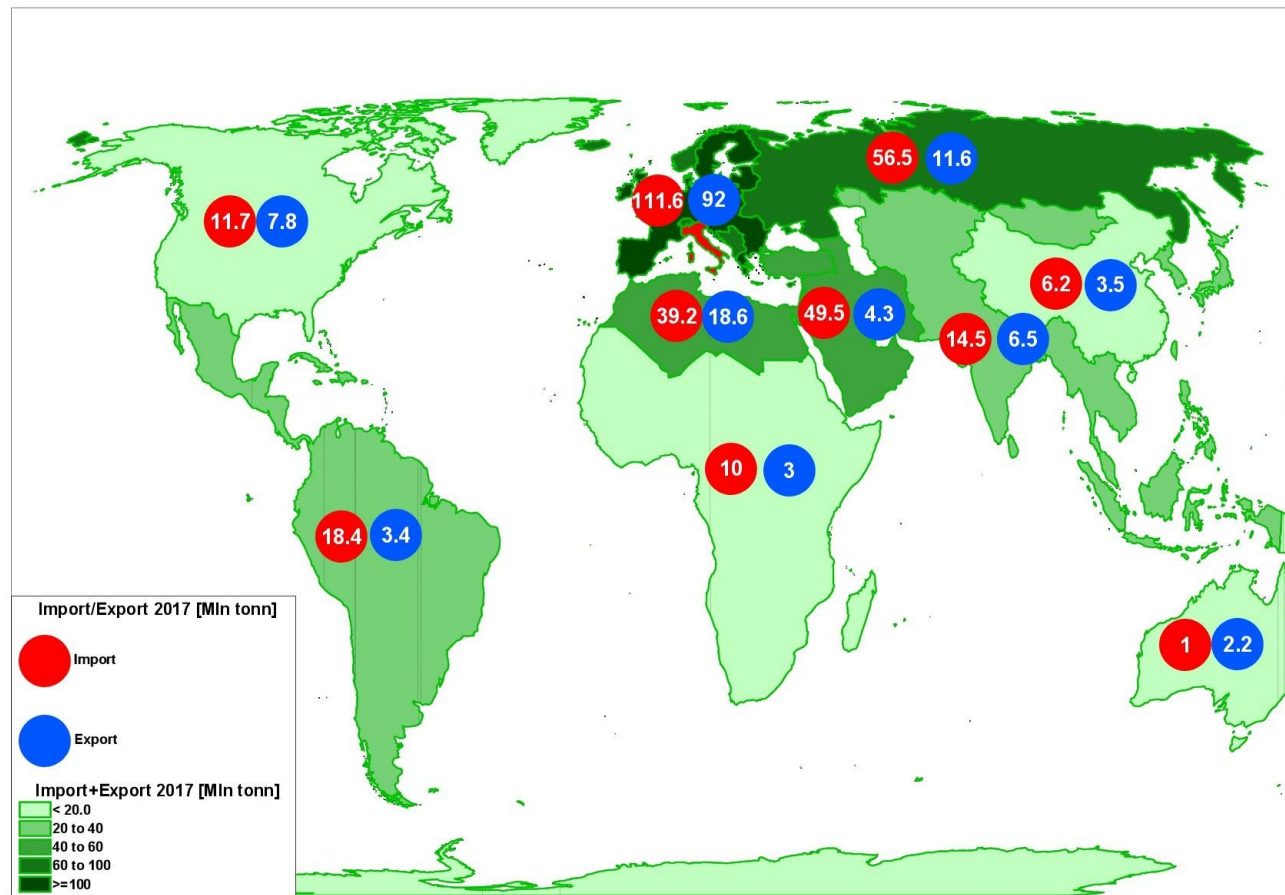
\*\*UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria

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

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

# DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE I PARTNER COMMERCIALI DELL'ITALIA

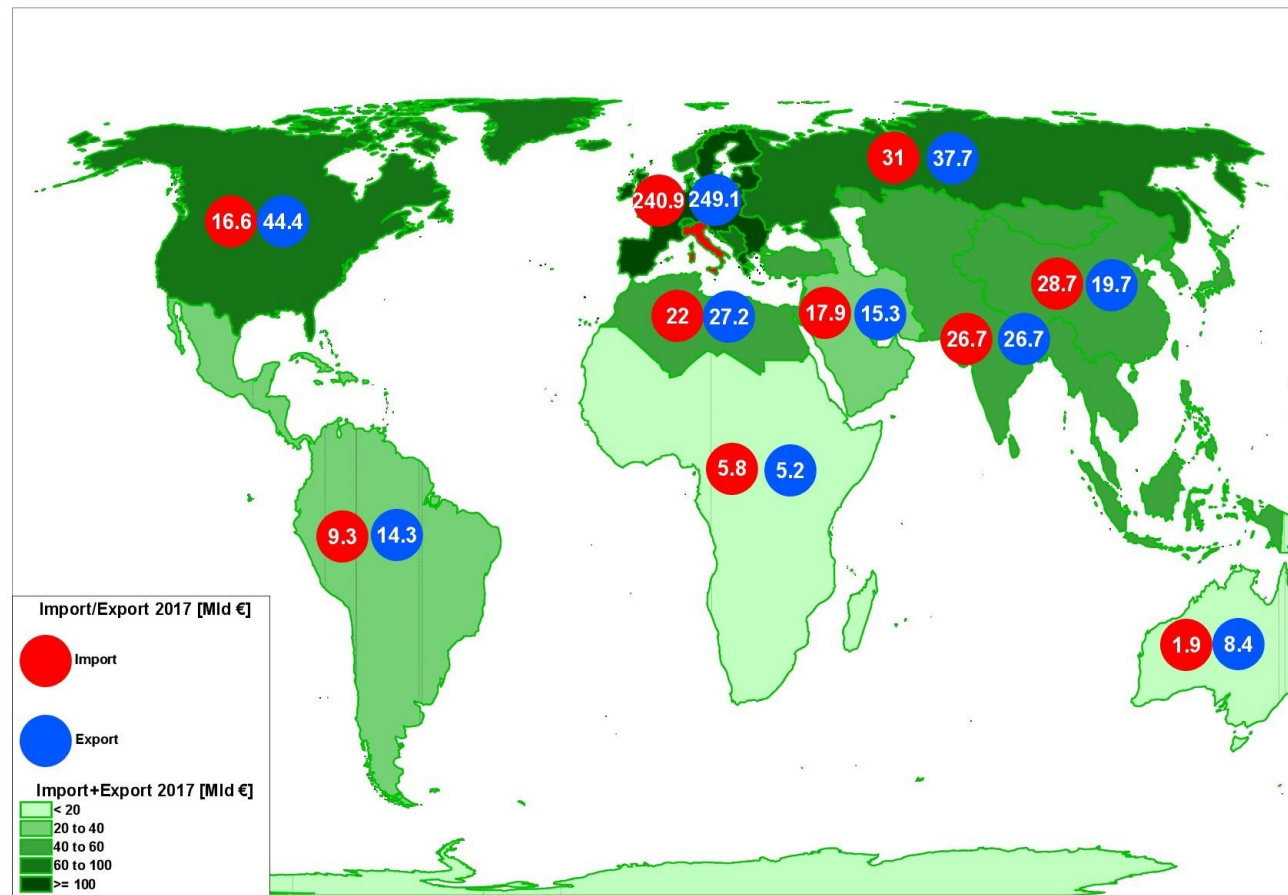
## Import Export IT 2017 vs. Macro Aree Volumi [MTonn]



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

# DOMANDA MERCI INTERNAZIONALE I PARTNER COMMERCIALI DELL'ITALIA

## 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%          |
| <b>TOTALE</b>                           | <b>183,2</b>   | <b>57,5%</b> | <b>86,1</b>            | <b>27%</b> | <b>0,4</b> | <b>0,1%</b> | <b>49,1</b> | <b>15,4%</b> | <b>318,7</b> | <b>100,0%</b> | <b>129,7</b>   | <b>32,4%</b> | <b>226,1</b>           | <b>56,5%</b> | <b>27,1</b> | <b>6,9%</b> | <b>17</b> | <b>4,2%</b> | <b>400,7</b> | <b>100,0%</b> |

\*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%          |
| <b>TOTALE</b>                           | <b>75,7</b>    | <b>49,5%</b> | <b>74,7</b>            | <b>49%</b> | <b>2,1</b> | <b>1,4%</b> | <b>0,4</b> | <b>0,2%</b> | <b>152,9</b> | <b>100,0%</b> | <b>124,8</b>   | <b>27,8%</b> | <b>271</b>             | <b>60,5%</b> | <b>49,5</b> | <b>11,1%</b> | <b>2,8</b> | <b>0,6%</b> | <b>448</b> | <b>100,0%</b> |

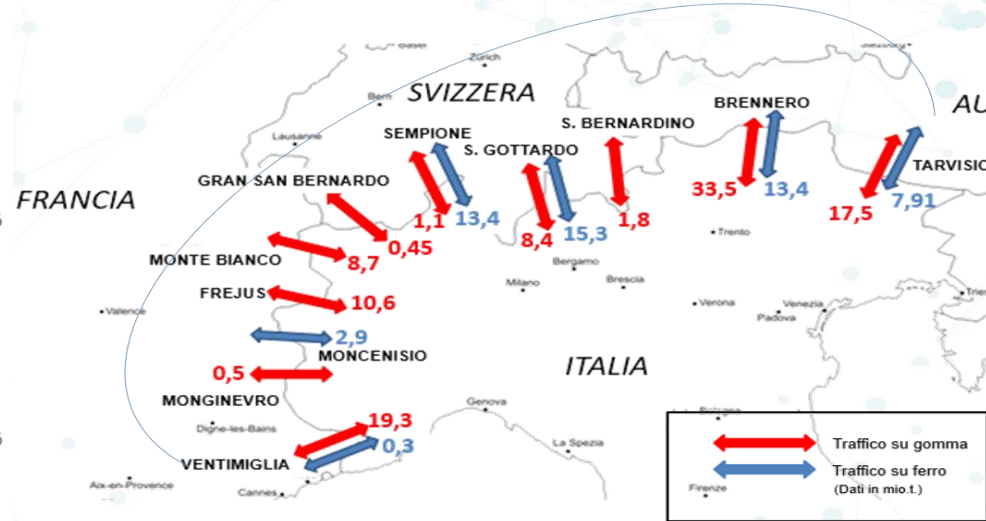
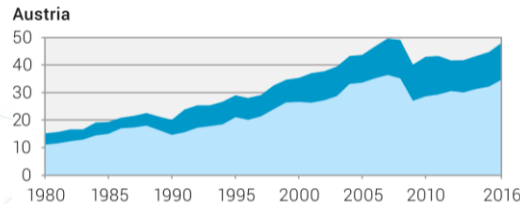
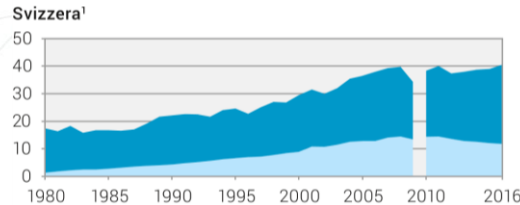
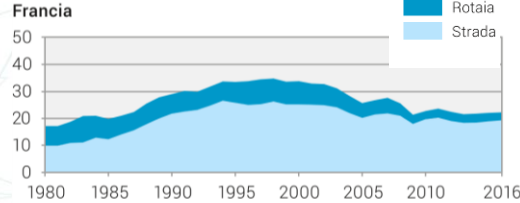
\*Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia

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<br>[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<br>[%] | 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% |

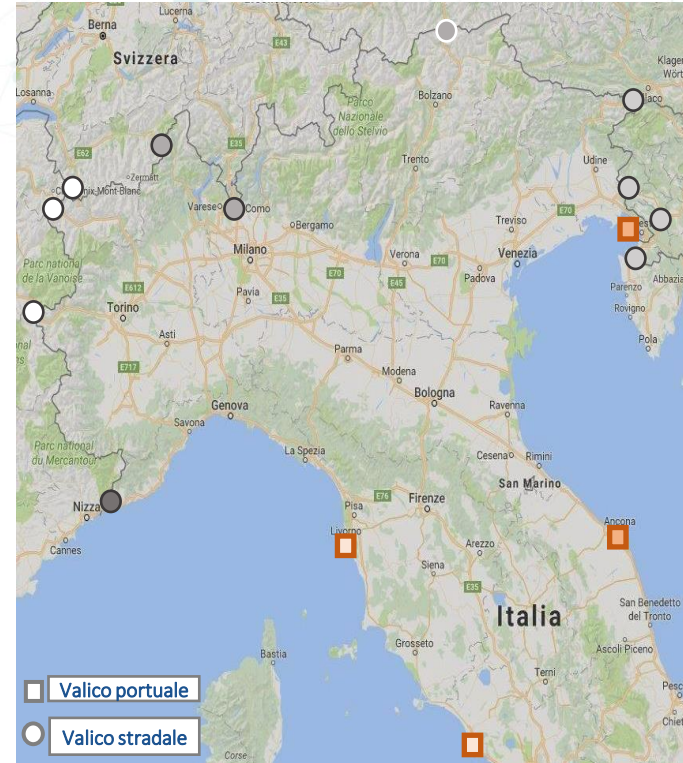
- Elaborazioni su fonte ISTAT
- dato su traffico stradale include solo veicoli immatricolati in Italia  $\geq 3,5$  Tonn.;
- incompletezza del dato

## 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.



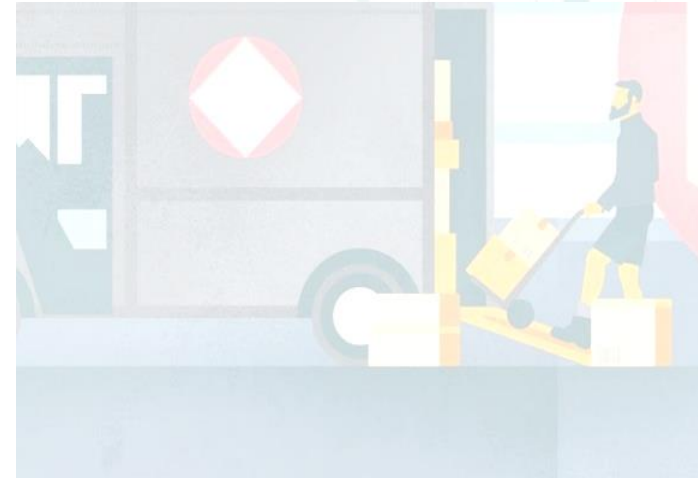
### Logistica in Italia:

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



**RAM** S.p.a.  
Logistica - Infrastrutture - Trasporti

### 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)



**RAM** S.p.A.  
Logistica - Infrastrutture - Trasporti

### 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



**DOCUMENTO DI ECONOMIA  
E FINANZA 2017**

**Allegato**

Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di  
infrastruttura



Position Paper  
Avioni non il rilancio del Cargo Aereo



**Allegato**

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

## 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



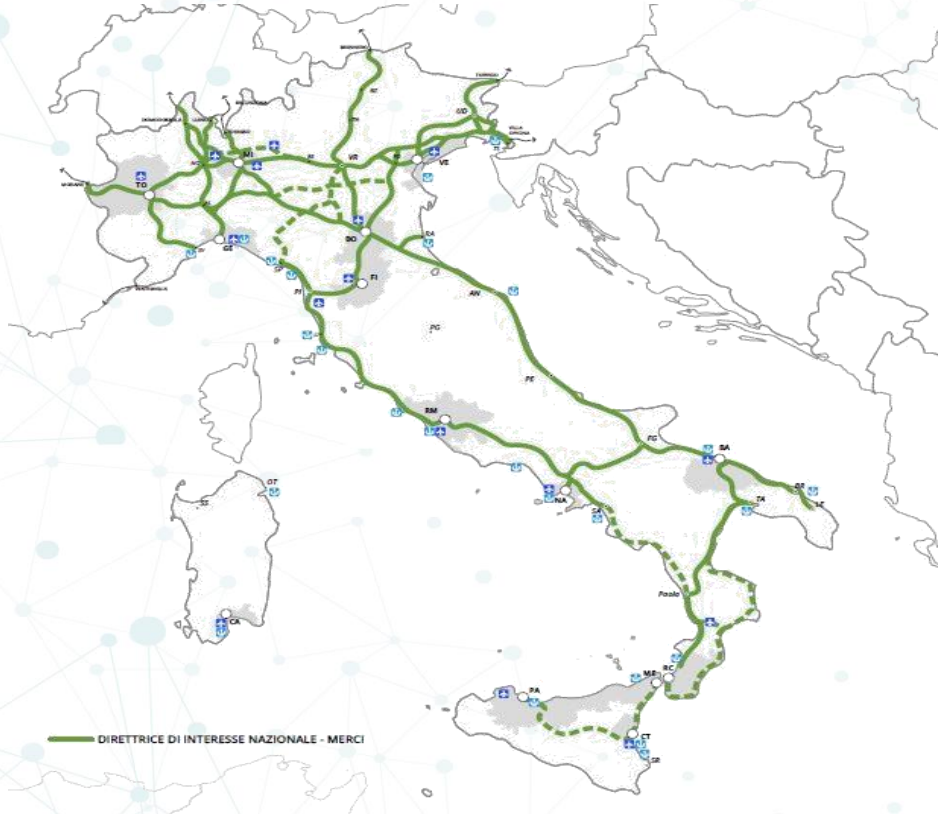


## INTERVENTI PER IL SETTORE FERROVIARIO



# SETTORE FERROVIARIO

## PROGRAMMI ED INTERVENTI



### 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**

Save



*Distanza delle primarie Città fra loro indicata in miglia geografiche italiane.*

| Distanza delle punniarie d'Inia fra loro indicata in miglia geografiche italiane. |                  |     | Distanza delle punniarie d'Inia fra loro indicata in miglia geografiche italiane. |                  |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|------|
| <i>A. Bacciniana</i> a <i>Milano</i>                                              | <i>meglio</i>    | 100 | <i>A. Bacciniana</i> a <i>Livorno</i>                                             | <i>meglio</i>    | 100  |
| <i>Bacciniana</i>                                                                 | <i>Lucina</i>    | 60  | <i>Bacciniana</i>                                                                 | <i>Lucina</i>    | 33,5 |
| <i>Capitelliana</i>                                                               | <i>Ortuciana</i> | 60  | <i>Capitelliana</i>                                                               | <i>Ortuciana</i> | 120  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 17   |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 60  | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |
| <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100 | <i>Ortuciana</i>                                                                  | <i>Lucina</i>    | 100  |
| <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100 | <i>Lucina</i>                                                                     | <i>Ortuciana</i> | 100  |

|                     |   |           |          |     |              |
|---------------------|---|-----------|----------|-----|--------------|
| Provincia di Milano | a | Lodi      | migliaia | 18  | via di terra |
|                     |   | Mantova   |          | 34  |              |
|                     |   | Novara    |          | 58  |              |
|                     |   | Parma     |          | 73  |              |
|                     |   | Padova    |          | 150 |              |
|                     |   | Pavia     |          | 20  |              |
|                     |   | Verona    |          | 90  |              |
|                     |   | Perthiera |          | 20  |              |
|                     |   | Legnago   |          | 20  |              |
| Provincia di Modena |   | Milano    |          | 110 |              |
|                     |   | Reggio    |          | 12  |              |
| Provincia di Novara |   | Genova    |          | 69  |              |

## VEDUTA D'ITALIA

*Un miglio geografico italiano di 60 al grado equivale a metri 1852*

|                                                               |    |    |    |        |
|---------------------------------------------------------------|----|----|----|--------|
| Un Battello a vapore percorre, termine media miglia 2 all'ora |    |    |    |        |
| Una locomotiva sulla Strada ferrata                           | 15 | 15 | 20 | 11 1/2 |
| Una Vettura di posta percorre                                 | 15 | 30 | 7  | 11 1/2 |
| Una Vase a vela                                               | 15 | 35 | 2  | 11 1/2 |

| Pa Napoli |    | a  | Bari         | migliaia 190 via di terra |
|-----------|----|----|--------------|---------------------------|
| 11        | 26 | 24 | Calanzana    | 290                       |
| 12        | 26 | 24 | Contarocchia | 160                       |
| 13        | 26 | 24 | Lusana       | 150                       |
| 14        | 26 | 24 | Garla        | 60                        |
| 15        | 26 | 24 | Molla        | 350                       |
| 16        | 26 | 24 | Palermo      | 165                       |
| 17        | 26 | 24 | Santhodonia  | 100                       |
| 18        | 26 | 24 | Alessina     | 80                        |
| 19        | 26 | 24 | Virgenti     | 68                        |
| 20        | 26 | 24 | Moiana       | 180                       |
| 21        | 26 | 24 | Baronina     | 50                        |

| In Rombino a |          | Gravetto    | miglia | 26  | via di terra |
|--------------|----------|-------------|--------|-----|--------------|
| 1            | Reggio   | Marina      |        | 6   | mare         |
| 2            | Roma     | Isacola     |        | 169 | terra        |
| 3            |          | Orlando     |        | 38  |              |
| 4            |          | Gravetto    |        | 70  |              |
| 5            |          | Macerata    |        | 135 |              |
| 6            | Siracusa | Calatini    |        | 38  |              |
| 7            | Torino   | Asola       |        | 47  |              |
| 8            |          | Alessandria |        | 39  |              |
| 9            |          | Milano      |        | 90  |              |
| 10           |          | Vizza       |        | 90  | mare         |
| 11           | Trieste  | Callara     |        | 313 |              |

| Private | a  | Ch | ing | 75   | vin | de | mar   |
|---------|----|----|-----|------|-----|----|-------|
| 22      | 24 | 22 | 22  | 125  |     |    |       |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 1100 |     |    |       |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 130  |     |    |       |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 65   |     |    | terra |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 106  |     |    |       |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 153  |     |    |       |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 785  |     |    | mar   |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 70   |     |    | mar   |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 360  |     |    | terra |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 63   |     |    | terra |
| 22      | 24 | 22 | 22  | 63   |     |    | mar   |





### 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)



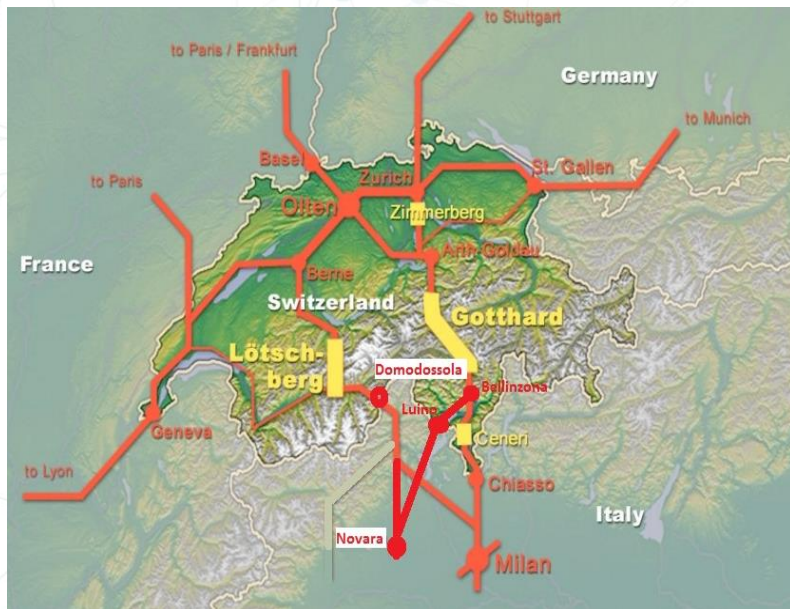
FREJUS: dal tunnel storico (1871) al tunnel odierno



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)**

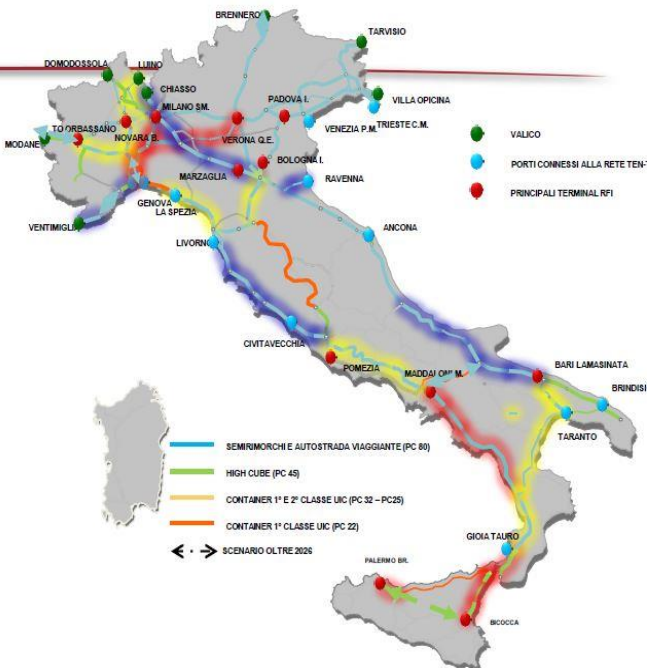
#### Investimenti IT:

- 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.**

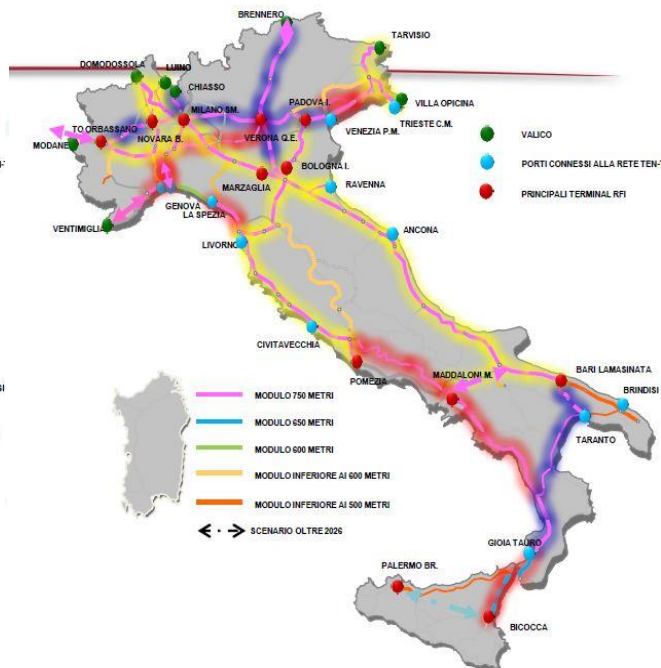
# SETTORE FERROVIARIO

## IL PIANO DI DEPLOYMENT DI REI

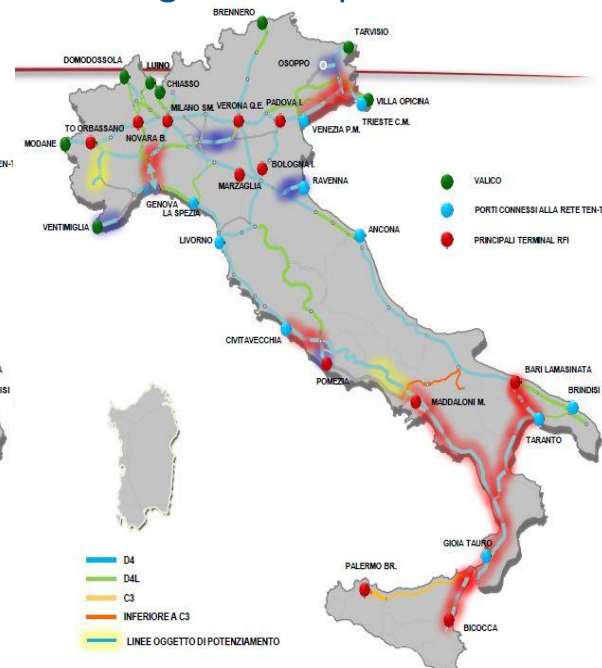
### Adeguamento sagoma



### 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

# STRADE ED AUTOSTRADE PROGRAMMI ED INTERVENTI



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

# STRADE ED AUTOSTRADE

## SEMPLIFICAZIONI ED INCENTIVI DELL'AUTOTRASPORTO



### 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)

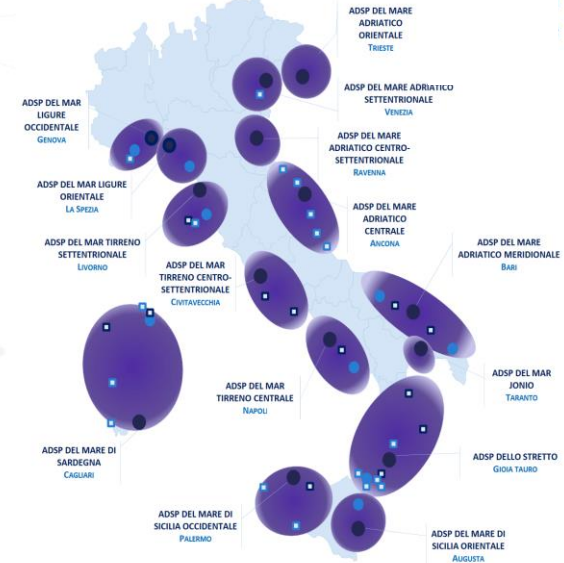
### Incentivi

- **+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%



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 invarianti 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)

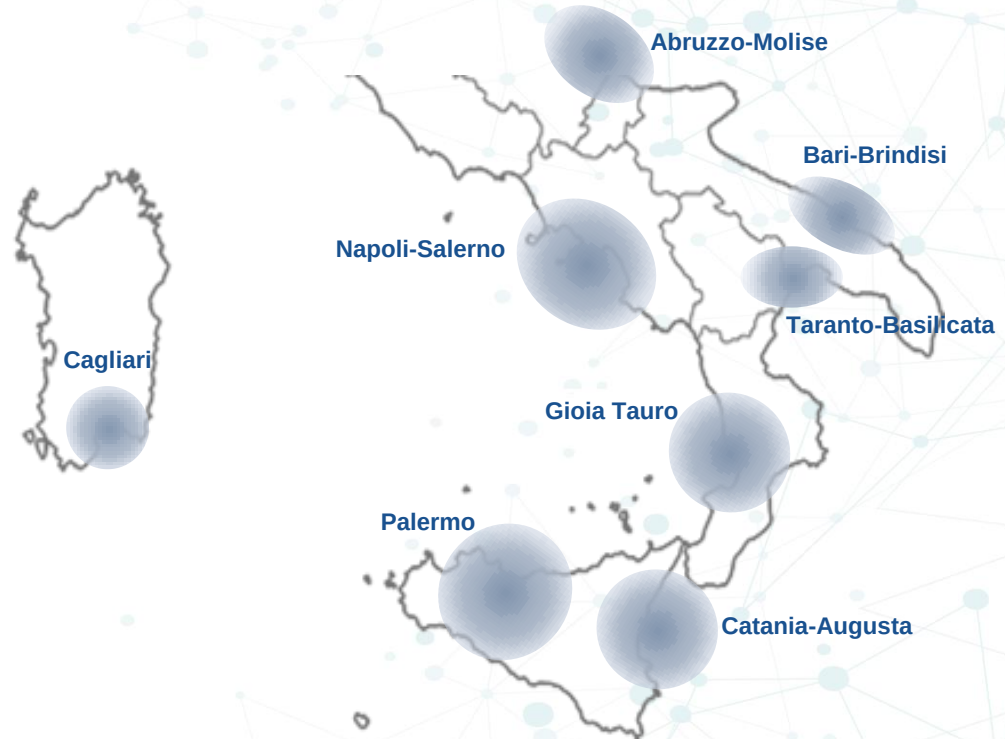
- **Sdoganamento a destino (Fast corridors):** corridoi doganali semplificati e controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale

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;



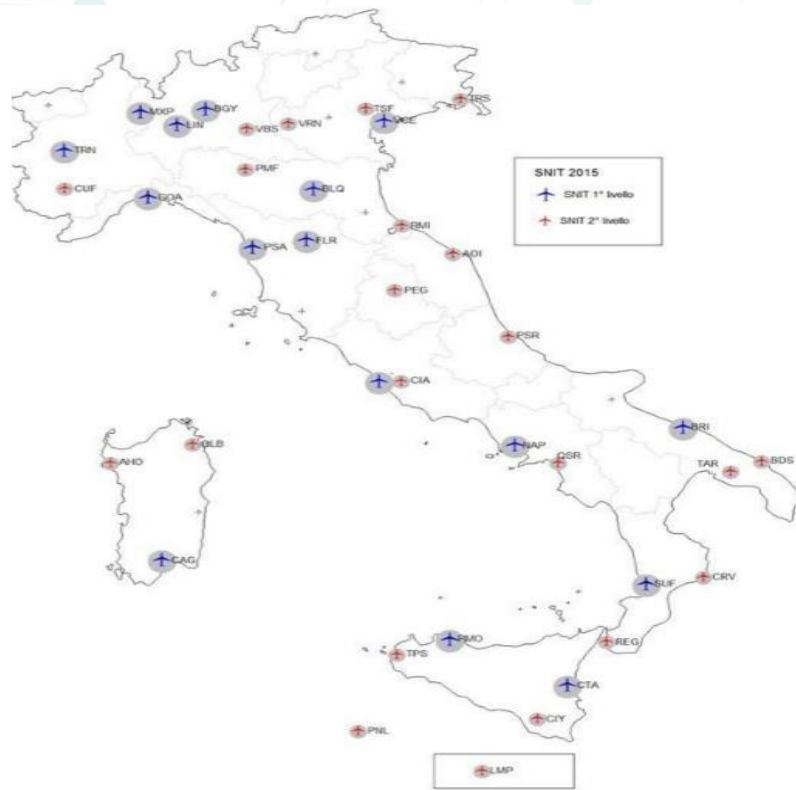
- **in corso** iniziativa **MedAtlantic Ecobonus**, co-finanziato dal programma europeo CEF, e condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo;
- **obiettivo:** progettare un nuovo schema di incentivi per potenziare le ADM, dapprima a livello sperimentale 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 building is a long, multi-story structure with a flat roof and several wings. It is surrounded by parking lots filled with cars and other vehicles. In the foreground, there are some smaller buildings and a road. The background shows a large body of water, likely a bay or harbor, with several boats and ships. 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



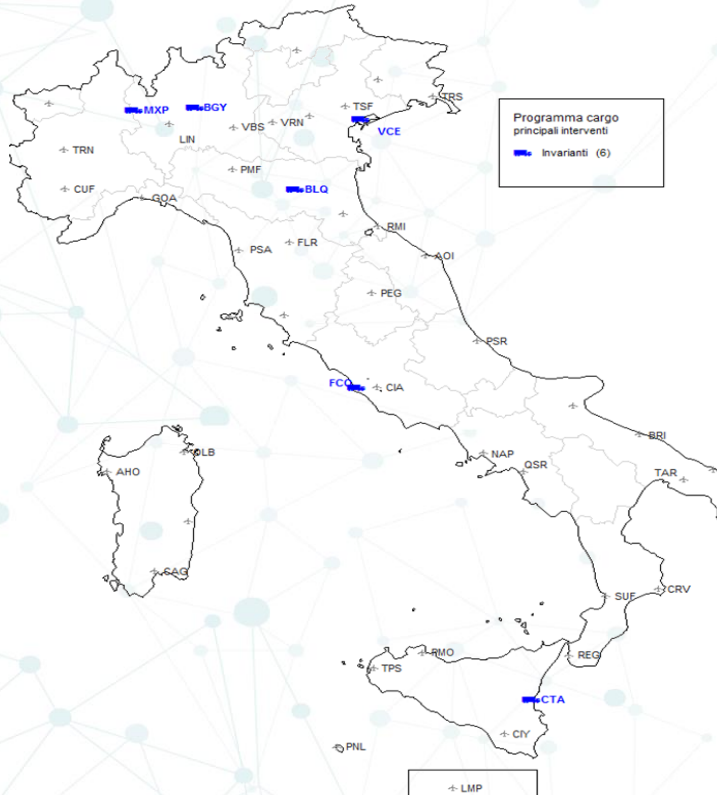
### SNIT Aeroporti 2015:

- 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 invarianti 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 invarianti per 108 Mln €. interamente finanziati con CdP**

# TRASPORTO AEREO

## SEMPLIFICAZIONI ED INCENTIVI DA IMPLEMENTARE



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



*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;

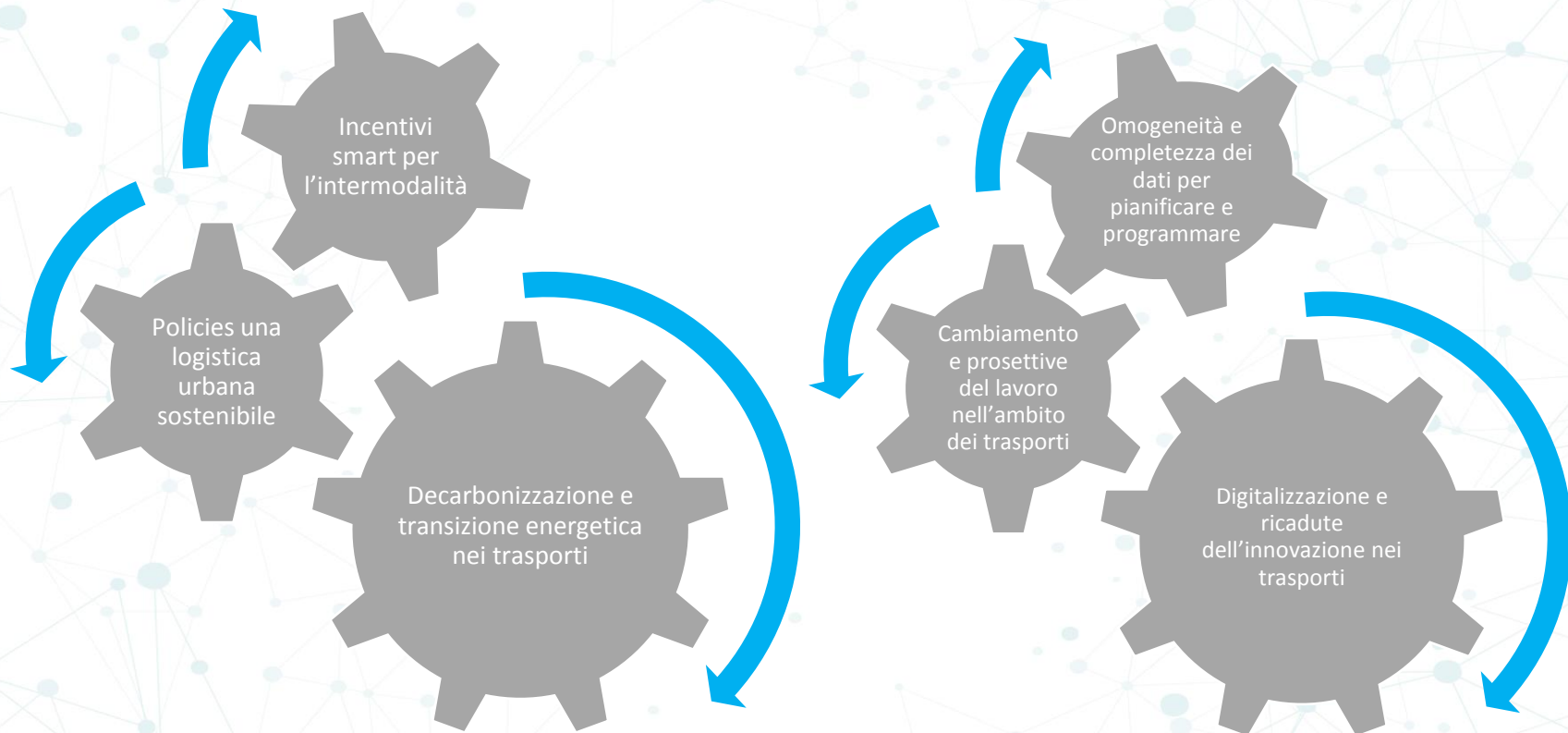
# POLITICHE NAZIONALI PER TRASPORTI E LOGISTICA

INVESTIMENTI PER INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E INVARIANTI AL 2030



**RAM** S.p.a.  
Logistica - Infrastrutture - Trasporti

|                      | INVESTIMENTI<br>[Mld €] | RISORSE DISPONIBILI<br>[Mld €] | FABBISOGNO<br>[Mld €] | COPERTURA<br>[%] |
|----------------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------------|
| <b>SNIT I</b>        | <b>133,0</b>            | <b>97,6</b>                    | <b>35,4</b>           | <b>73%</b>       |
| 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%              |
| <b>SNIT II</b>       | <b>48,5</b>             | <b>34,9</b>                    | <b>13,6</b>           | <b>72%</b>       |
| STRADE               | 18,3                    | 16,6                           | 1,7                   | 91%              |
| FERROVIE             | 30,2                    | 18,3                           | 11,9                  | 61%              |
| <b>TOTALE</b>        | <b>181,5</b>            | <b>132,5</b>                   | <b>49,0</b>           | <b>73%</b>       |







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**

---