



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

Cernobbio, 25 ottobre 2016

Focus dell'Ufficio Studi Confcommercio e Isfort  
su trasporti e logistica in Italia

### **L'ITALIA SPEZZATA SI ALLONTANA DALL'EUROPA IL 'CUSCINETTO' DEL CENTRO E LE OPERE INCOMPIUTE**

- **Italia divisa in due in termini di accessibilità, con le regioni del Centro a fare da cuscinetto. In Abruzzo e Umbria gli spostamenti scendono del doppio rispetto alla media nazionale, mentre in Friuli Venezia Giulia la contrazione si ferma a 1/5 della media.**
- **Il Nord va meglio del Sud anche nell'utilizzo delle ferrovie.**
- **Strade nate vecchie, mai nate, incomplete mostrano un Paese 'strappato': 31 anni per i 40 chilometri della Variante di Valico Barberino-Sasso Marconi; 45 anni circa per i 9 chilometri della Tirreno-Brennero (ma ne mancano ancora 76); Nuova Romea, sogno nel cassetto.**
- **Porti: i buoni esempi di Genova e Ravenna per diversificazione del traffico ed equilibrio tra offerta e domanda, La Spezia e Trieste per intermodalità mare-ferrovia.**
- **Gli operatori del trasporto vedono nero.**
- **Le richieste di Conftrasporto-Confcommercio**

Questi, in sintesi, i risultati del Focus sui trasporti e la logistica in Italia, realizzato dall'Ufficio Studi di Confcommercio in collaborazione con Isfort, presentato oggi al 2° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio a Cernobbio.

### **LA 'FAGLIA' CENTRALE TAGLIA L'ITALIA IN DUE**

Il problema nel problema dell'Italia è il divario tra Nord e Sud, complicato dalla frattura del Centro, una vera e propria "faglia" che penalizza l'accessibilità multimodale per il trasporto di merci. Gli effetti di tale faglia si apprezzano dall'analisi dell'andamento del traffico. I volumi di merce movimentati nel Lazio, in Toscana, in Abruzzo, nelle Marche e in Umbria tra il 2010 e il 2014, sono diminuiti in misura nettamente superiore alla media nazionale.

**Volumi di merci trasportate in Italia e nelle grandi ripartizioni geografiche**  
var. % 2010-2014

Italia (*)	-24,1
Nord-Ovest (**)	-20,0
Nord-Est (**)	-26,7
Centro (**)	-31,8
Sud (**)	-33,4
Isole (**)	-17,0

(\*) tutte le modalità di trasporto; (\*\*) tutte le modalità di trasporto escluso il trasporto ferroviario.  
Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati Istat.

Nel trasporto ferroviario la frattura è abbastanza netta. Poco meno di  $\frac{3}{4}$  del traffico interno nazionale avviene tra le regioni a Nord dell'Emilia Romagna. Circa il 70% del materiale rotabile (68,7% dei carri ed il 72,4% dei locomotori elettrici) è nella disponibilità di questa parte del Paese. Guardando invece alla distribuzione della rete, i rapporti sono esattamente opposti. Poco meno del 70% della Rete Ferroviaria nazionale (68,3%) si trova nelle regioni centrali, meridionali e nelle isole, mentre solo il 31,7% in quella settentrionale.

**Concentrazione del traffico ferroviario di cabotaggio nella circoscrizione settentrionale (\*)**

quote % sul totale nazionale

Domanda			Offerta		
Treni/km	Carri merci	Locomotori elettrici	Rete binario semplice	Rete doppio binario	Totale rete
74,9	68,7	72,4	31,5	32,9	31,7

(\*) Regioni: Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino A.A., Friuli V.G ed Emilia Romagna.  
Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati RFI e CNIT.

**UNA RETE OBSOLETA DI TRASPORTO TERRESTRE  
E OPERE MAI NATE LIMITANO L'ACCESSIBILITÀ DEL PAESE**

Una rete vecchia e l'inconcludenza dei piani di potenziamento mai nati o incompleti disegnano una cartina dell'Italia 'a singhiozzo', sia sul fronte ferroviario (da Bologna in giù i semirimorchi non possono viaggiare su vagoni) sia su quello stradale (ci sono voluti 31 anni per aprire i 40 chilometri scarsi della Variante di Valico Barberino-Sasso Marconi, l'Autostrada Tirrenica è ancora ridotta a due monconi, la nuova Romea sempre un'ipotesi. E che dire della Tirreno-Brennero: 9 lustri per compiere 9 chilometri (e mancano ancora 76).

Da Est a Ovest l'elenco dei sogni continua: il 'quadrilatero' di collegamento Marche-Umbria e la superstrada dei Due Mari Grosseto-Fano occupano un posto di rilievo in questo capitolo. L'agognato aggancio tra Marche e Toscana, Adriatico e Tirreno resta

ancora lontano. Più a Sud, l'aggancio del porto di Civitavecchia al centro Italia (superstrada Civitavecchia-Orte) rimane sulla carta.

Il completamento di tali interventi richiederebbe circa 16 miliardi di euro che si aggiungerebbero ai quasi 2 destinati al potenziamento del trasporto merci ferroviario. Si tratta di una somma importante corrispondente al valore di una Legge di stabilità di media portata, a circa il triplo dei costi stimati per la costruzione del Ponte sullo stretto (il preventivo è di 6,3 miliardi) e al quadruplo di quelli necessari per la realizzazione della linea ferroviaria Torino Lione (nel DEF del 2014 si stimava un costo di 4,5 miliardi) o del Terzo valico dei Giovi (4,5 miliardi).

### **Investimenti necessari per completare le opere programmate** miliardi di euro

connessioni stradali	
Variante di Valico	conclusa
Autostrada tirrenica	1,4
Nuova Romea	9,2
Tirreno-Brennero (TI.BRE.)	3,0
Superstrada dei due mari	1,2
Quadrilatero	0,7
Superstrada Civitavecchia-Orte	0,5
connessioni ferroviarie (trasporto merci)	
Contratto di programma MIT-RFI 2012-2016	1,6
Aggiornamento contratto di programma 2015	0,3
<b>Totale</b>	<b>17,9</b>

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati di progetto e istituzionali.

### **PORTI: DALLA RIFORMA UNA GRANDE OPPORTUNITÀ DI CRESCITA**

L'auspicio è che la riforma appena varata apra spiragli di luce per recuperare il gap con i Paesi del Nord Europa, soprattutto sul piano dell'integrazione modale e dell'ampliamento dell'accessibilità delle circoscrizioni centrali, meridionali e insulari. Con il riordino delle autorità portuali in autorità di sistema, gli operatori ora hanno un quadro normativo di riferimento rinnovato e più efficace. La sfida sarà tradurre questa opportunità in efficienti sinergie.

Attualmente, infatti, il cluster marittimo, sotto il profilo della dotazione infrastrutturale, sconta qualche incongruenza, con una rapida mutazione della domanda della tipologia di traffico cui non corrisponde un'altrettanto veloce capacità di adeguamento. Ma se è vero che le incoerenze esistono, ci sono anche le eccellenze. Tra i porti che riescono a sfruttare il complesso delle loro potenzialità c'è il 'multipurpose' di Genova e, fra quelli di media dimensione, è Ravenna che riesce a tenere in equilibrio potenza infrastrutturale e livelli di traffico. Altre eccellenze sono il porto di Trieste, che sposa l'intermodalità movimentando 600 treni al mese (conta di chiudere il 2016 con un totale di 7mila convogli), e La Spezia che, nonostante i limiti di spazio e di capacità della linea ferroviaria di connessione, vede quote rilevanti di traffico in entrata e uscita dal porto via ferrovia.

## Indice di performance – 2014

	Complesso dei traffici	Ro-Ro	Container	Rinfusa Solida	Rinfusa Liquida	Project Cargo
Genova	27,4	64,4	41,5	21,8	33,9	6,9
Venezia	24,2	9,8	10,8	28,6	17,9	40,3
Trieste	17,0	28,9	8,7	16,3	46,7	15,4
Ravenna	14,6	8,1	2,8	19,9	6,3	42,7
Livorno	12,1	42,5	7,4	14,4	11,7	14,1
Taranto	10,9	9,7	0,9	5,1	1,6	7,7
Gioia Tauro	3,8	0,2	24,9	2,7	0,3	1,1
Civitavecchia	3,5	7,3	0,7	4,6	1,1	0,1
Cagliari	3,3	8,4	3,3	1,5	0,6	1,6
La Spezia	2,5	0,0	9,5	2,3	0,4	0,4
Napoli	2,3	6,7	1,9	2,4	2,8	0,7
Savona	2,2	1,1	0,2	3,2	3,3	5,7
Brindisi	1,6	1,2	0,0	1,7	1,5	2,1
Ancona	1,4	3,5	1,1	1,7	0,0	0,2
Salerno	1,3	5,8	1,6	1,1	0,0	0,4
Augusta	1,3	0,0	0,0	1,8	5,2	0,3
Messina	1,1	8,2	0,0	1,6	0,0	0,0
Palermo	1,0	4,5	0,0	0,9	0,4	0,5
Piombino	0,6	2,4	0,0	0,9	0,0	1,2
Olbia	0,5	3,4	0,0	0,6	0,0	0,0
Bari	0,3	0,6	0,1	0,4	0,0	0,1
Catania	0,3	1,4	0,0	0,4	0,0	0,3
Marina Di Carrara	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8
Trapani	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

nota: l'indice valuta la coerenza dei valori di concentrazione di traffico rispetto all'offerta infrastrutturale e di mezzi delle sedi portuali; il valore massimo dell'indice è 100 e si raggiunge con il primato a livello nazionale sia di traffico che di dotazione infrastrutturale e di mezzi.

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati Istat e Assoporti.

*\*Ro-Ro (camion merci su nave); rinfusa solida (cereali, carbone, legname); rinfusa liquida (petrolio e derivati); project cargo (carichi eccezionali, ingombranti)*

## PESSIMISMO NEL SENTIMENT DEGLI AUTOTRASPORTATORI

La perdita di competitività del settore dell'autotrasporto si avverte anche rilevazione del 'sentiment' delle aziende effettuata da Conftrasporto su un campione di imprese rappresentative del comparto.

Sulle prospettive future del Paese, infatti, il pessimismo degli operatori dell'autotrasporto supera di 10 punti percentuali quello espresso dalla media delle imprese italiane (41,8% contro il 31,5%). Un dato evidenziato dai rilevamenti di Conftrasporto nei primi 6 mesi del 2016. Tale percezione si estende anche ai fondamentali delle imprese, ovvero ricavi e occupazione.

Infatti, a partire da giugno 2015 ed in misura maggiore nella prima rilevazione del 2016 emerge un peggioramento della posizione delle imprese di trasporto piuttosto marcato rispetto

alla media nazionale di tutti i comparti (-4,5 ricavi e -3,6 occupazione).

## SELEZIONE E FLESSIBILITÀ: LE PROPOSTE IN 5 PUNTI

Per sanare questi squilibri Conftrasporto-Confcommercio propone:

1. **Un Piano strategico** che indichi le priorità della politica dei trasporti e, conseguentemente, gerarchizzi gli interventi in base alla domanda di mercato e ai Piani di sviluppo del Paese
2. **Selezione delle opere** secondo i seguenti criteri: a) costruire solo opere che servono, rispondono a una domanda reale, colmano un gap di offerta; b) opere senza servizi efficienti sono come un'auto senza benzina; c) le opere non come gioielli (per sempre): le infrastrutture vanno mantenute in qualità ed efficienza nel tempo, adeguate alle evoluzioni del mercato e abbattute se diventano inutili.
3. **Un comune campo da gioco** per le imprese di autotrasporto **italiane ed europee** (dalle regole ai controlli, dal costo del lavoro alla burocrazia, al fisco).
4. Un **trasporto ferroviario** di merci competitivo in tutto il Paese: macchinista unico, treni lunghi 750 metri (contro i 5-600 di oggi), peso trainabile di 2mila tonnellate (contro le attuali 1600), adeguamento delle sagome delle gallerie, utilizzo dell'Av nella notte.
5. Un **cluster marittimo** italiano ed europeo rafforzato con: la tempestiva attuazione della recente riforma della Governance portuale, l'attuazione delle azioni previste nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e Logistica.
6. Misure specifiche per il **trasporto marittimo a corto raggio** (revisione disciplina IVA, contributi a rinnovo flotta, sviluppo progetti pilota impiego LNG), una cabina di regia nazionale per la promozione della Blue- Economy.