



# FEDERTRASPORTO

---

## **Indagine congiunturale sul settore dei trasporti**

II semestre 2015

Numero 41  
Gennaio 2016

FEDERTRASPORTO  
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma  
Tel. 06.5903972  
Telefax 06.5903987  
[www.federtrasporto.it](http://www.federtrasporto.it)

Aderente a CONFINDUSTRIA

## **INDICE**

<b>1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE</b>	<b>pag. 1</b>
1.1. Sintesi dei risultati	1
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2015	11
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2015	23
<b>2. LA POLITICA DEI TRASPORTI</b>	<b>30</b>
2.1. Il quadro nazionale	30
2.2. Il quadro europeo	40
<b>3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA</b>	<b>48</b>
<b>APPENDICI</b>	
1. Nota metodologica	56
2. I risultati dell'Indagine dal 2008 al 2015	58
3. I dati del trasporto merci e passeggeri – Anni 2006-2015	62

## **NOTA**

*L'indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata dalla FEDERTRASPORTO, con periodicità semestrale, è articolata in tre sezioni:*

- la prima riporta i risultati dell'indagine che la Federazione realizza direttamente con la collaborazione di un panel di aziende che operano nel settore del trasporto terrestre (i dati presentati forniscono le previsioni sui principali indicatori del trasporto passeggeri e merci nel semestre in corso ed analizzano quelli relativi al semestre precedente) e dati elaborati da Confitarma, Aiscat, Assaeroporti, Assoport e altri;*
- la seconda richiama i principali provvedimenti di interesse del settore adottati nel semestre, a livello nazionale ed europeo,*
- la terza fornisce un panorama generale dell'economia nazionale.*

## 1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE<sup>1</sup>

### 1.1. Sintesi dei risultati

#### 1.1.1. Trasporto merci

Dopo un 2014 caratterizzato da una contenuta ripresa del trasporto merci evidente per alcuni comparti ma più incerta per altri, le informazioni raccolte per il 2015 confermano alcune delle tendenze positive in atto ma complessivamente delineano una situazione in cui una ripresa generalizzata di questo settore stenta a decollare.

Per il trasporto aereo, nel 2015 il traffico continua a crescere. Nel primo semestre, le tonnellate movimentate, 483 mila, registrano un incremento di poco superiore al 3% su base tendenziale e considerando il periodo gennaio-novembre tale variazione aumenta di qualche decimale, risultando di poco inferiore al 4%. Leggermente superiore a questa variazione è stata invece la crescita del trasporto delle merci in questi mesi mentre il traffico postale continua a diminuire, in questi undici mesi del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (rappresentano rispettivamente il 95% e 5% del traffico totale).

A Milano Malpensa (52% del totale) l'incremento più consistente: le tonnellate movimentate, pari complessivamente a 470 mila, sono risultate in crescita del 9%, equivalente a 40 mila in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si distingue l'aeroporto di Venezia (incidenza sul totale del 5%) dove le tonnellate movimentate, in totale 47 mila, sono state il 15% in più rispetto allo stesso periodo del 2014, ossia +6 mila tonnellate. Di converso, la contrazione di traffico in valore assoluto più significativo è stata registrata, sempre al nord, a Brescia (3% del totale) dove il cargo è calato del 27%, passando fra i due periodi a confronto da 37 a 28 mila tonnellate. Ancora al nord, si rilevano gli andamenti negativi di Milano Linate e Bergamo (incidenza sul totale rispettivamente del 2% e 12%): -10% ossia in valore assoluto pari a -1,6 mila tonnellate su base tendenziale a Linate e -1% ossia -1,4 mila tonnellate a Bergamo.

Nell'ambito del trasporto terrestre, l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di

---

<sup>1</sup> L'Indagine congiunturale è stata curata da Flavia Di Castro con l'assistenza tecnica di Francesca Romana Borghese. Monica Salvatore e Margherita Palladino hanno curato rispettivamente il quadro nazionale e il quadro europeo. Si ringraziano Ezio Civitareale di Agens che ha redatto la Nota economica, Mario Tartaglia di FSI e Noli Mazza di Confitarma per la collaborazione nella fase di acquisizione dei dati sull'andamento del settore nei comparti di competenza.

veicoli pesanti nel 2015 conferma, ed amplia, la ripresa messa in evidenza nel 2014, anno in cui il numero di veicoli-km pesanti, in calo dell'8% nel 2012 e del 2% nel 2013, è aumentato dell'1%. Nel primo semestre del 2015, i veicoli-km pesanti sono stati 8,7 miliardi registrando così un incremento su base tendenziale di quasi il 3%. E, in base ai dati disponibili ad oggi - che si riferiscono al periodo gennaio-settembre '15 - tale incremento, seppur di pochi decimali, si amplia raggiungendo il 3,3%.

**Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2015**

	Gen.-giu.'15	Lug.-dic.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	-2,4	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)	3,4	3,7
Merci	3,6	4,2
Posta	-0,5	-5,1
<u>Trasporto marittimo di container</u> (teu; var.% tend.) (3)	0,2	---
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (4)	2,9	3,3
<u>Trasporto su gomma</u> (5)		
Domanda nazionale	13,4	-3,3
Domanda internazionale	-8,0	-4,0

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.  
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-novembre '15.  
(3) Dati provvisori; i porti considerati rappresentano il 95% del traffico di container realizzato nel 2014.  
(4) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-settembre '15.  
(5) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

In merito al trasporto terrestre, un altro indicatore positivo è la dinamica delle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci. A conferma dell'incremento rilevato nel 2014 (preceduto da un biennio di flessioni), nei primi sei mesi, le prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci aumentano su base tendenziale del 6%, incremento che raggiunge addirittura il 9% considerando il periodo gennaio-novembre 2015. Di converso, le radiazioni di tali autoveicoli, come nel 2014, hanno un andamento negativo e nei primi undici mesi del 2015 sono risultate in calo dell'11%. Inoltre, la differenza fra prime iscrizioni e radiazioni (negativa nel biennio 2012-2013 e nei primi mesi del 2014) si conferma positiva ed elevata.

Per quanto riguarda le aziende di autotrasporto, la situazione che si delinea per il 2015 presenta un settore che, seppur lentamente, si sta lasciando la crisi alle spalle ma in cui una ripresa vera e propria stenta a decollare. Nel primo semestre del 2015, per la domanda

internazionale la differenza fra i casi di crescita e di diminuzione, pur rimanendo negativa, registra comunque un certo miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2014. Analoga considerazione per domanda nazionale: tale indicatore migliora rispetto al passato anche se non indica ancora una situazione di crescita significativa (sempre negativo negli ultimi anni, è risultato positivo in termini di tonnellate ma nullo in termini di tonnellate-km). Questa situazione trova inoltre conferma nelle previsioni per il secondo semestre del 2015. Per il mercato nazionale, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione non dovrebbe deteriorarsi rispetto al passato (risultando ancora di segno negativo e modesto, in valore assoluto pari rispettivamente a 3 e 7 punti percentuali in termini di tonnellate e tkm); a livello internazionale, tale indicatore dovrebbe passare da -13 a -4 punti percentuali in termini di tonnellate e da -17 a 0 considerando le tkm.

Anche in relazione all'andamento dell'offerta, seppur non si rilevino particolari indicazioni positive, la situazione tende comunque a migliorare rispetto al passato. Nel primo semestre del 2015, la capacità veicolare disponibile è diminuita e aumentata rispettivamente nel 25% e 17% dei casi, cosicché il saldo fra tali andamenti, seppur ancora negativo, si è dimezzato rispetto allo stesso periodo del 2014. In linea le previsioni per il secondo semestre dalle quali si evince che la differenza fra casi di aumento e di diminuzione, negativa e pari a 5 punti percentuali nel secondo semestre dell'anno precedente, dovrebbe risultare simile in valore assoluto ma di segno positivo.

Passando al trasporto marittimo dal lato dell'offerta, in base ai dati provvisori disponibili, al 30 giugno 2015 la flotta mercantile italiana per il trasporto merci (navi sopra le 100 tsl) si compone di 1.064 navi per un totale di 12,5 milioni di tsl. Si arresta la dinamica particolarmente negativa degli ultimi anni: in termini di navi, si registra una variazione positiva, seppur di una sola unità, e, considerando le tsl, si rileva ancora un andamento negativo ma molto contenuto (1%) e comunque nettamente inferiore a quello rilevato alla fine del 2014.

In merito alla tipologia delle navi, le portarinfuse polivalenti (1 unità per 33 mila tsl), come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'14 mentre in termini di navi sono in crescita solo quelle per i servizi ausiliari (56% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl): 596 unità, ossia nove in più rispetto al 31-12-'14, mentre le tsl, in totale 693 mila, non subiscono variazioni significative (-0,4%).

Per quanto riguarda le navi da carico secco (19% delle unità totali e 58% delle tsl complessive), la dinamica negativa rilevata negli ultimi anni subisce una battuta di arresto: a metà giugno 2015 sono 201 per un totale di 7,3 milioni di tsl e, anche se sono una in meno rispetto al 31-12-'14, in termini di tsl si registra un incremento di quasi il 3%. In

particolare si rileva che:

- le navi da carico generale<sup>2</sup>, sebbene in misura più contenuta rispetto al passato, hanno ancora un andamento decrescente: al 30-6-'15 sono 35, due in meno rispetto al 31-12-2014, per un totale di 209 mila tsl, in calo del 5%,
- le navi portacontaineri (17 navi per 690 mila tsl), dopo un biennio di stabilità, diminuiscono di due unità e in termini di tsl del 10%,
- le portarinfuse, dopo un periodo particolarmente negativo, non presentano variazioni significative (79 navi per un totale 3,4 milioni di tsl),
- i traghetti presentano invece una dinamica positiva<sup>3</sup>: sono 70 per un totale di 3 milioni di tsl, registrando così un incremento di tre unità e un aumento del 9% per le tsl.

Prosegue invece il trend decrescente, seppur in misura più contenuta, per le navi da carico liquido<sup>4</sup> (25% delle unità totali e 36% delle tsl complessive): al 30-6-'15 sono 266 per un totale di 4,5 milioni di tsl, 7 navi in meno rispetto al 31-12-'14 e -6% considerando le tsl. In particolare, si rileva che:

- le petroliere sono ancora una volta in calo: al 30 giugno 2015 ammontano a 97 navi, per un totale di 2,5 milioni di tsl, ossia il 4% e 7% in meno rispetto al 31-12-'14,
- prosegue il trend negativo anche per le chimichiere: 109 unità, ossia sei in meno rispetto alla fine del 2014, per un totale di tsl di 1,5 milioni, in calo del 7%,
- le altre cisterne sono invece di nuovo in crescita in termini di navi (31 ossia 2 in più rispetto alla fine dell'anno precedente) e stabili in termini di tsl (31 mila),
- prosegue infine la dinamica positiva delle gasiere: 29 navi per 441 mila tsl, ossia 1 unità in più e, in termini di tsl una variazione positiva del 2%.

Da lato della domanda, il trasporto di container nei principali porti italiani<sup>5</sup> nel primo semestre 2015, in base ai dati disponibili<sup>6</sup> pari a circa 5 milioni di teu, ha un andamento su base tendenziale stabile. Considerando i singoli porti appare evidente che tale dinamica è la combinazione di risultati negativi dei porti di transhipment e di performance invece positive di quasi tutti gli altri. Fra questi, si distinguono sul Tirreno Genova, La Spezia e Livorno (21%, 13% e 6% del traffico 2014). Nel primo caso, così come nel 2014, il traffico

---

<sup>2</sup> Le singole tipologie di navi - carico generale, portacontaineri e frigorifere, portarinfuse, traghetti - hanno un'incidenza sul totale della flotta modesta e più o meno simile in termini di navi (3%, 2%, 7% e 7%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 24%).

<sup>3</sup> A fine 2014 erano risultate 2 unità in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, variazione che in termini di tsl era invece positiva, pari al 4%.

<sup>4</sup> Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 9%, 3%, 10% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 20%, 3%, 12% e 0,2% del totale.

<sup>5</sup> Negli ultimi anni caratterizzato da variazioni positive, pari a poco più dell'1% nel 2014, al 5% nel 2013 ed all'1% nel 2012.

<sup>6</sup> I porti considerati rappresentano il 95% del traffico di container nel 2014 (dati provvisori).

ha un andamento positivo registrando una crescita tendenziale del 7%; a La Spezia si conferma la tendenza positiva già rilevata nel 2014, in misura ancora più significativa con un incremento del 4% e, infine a Livorno, dove il trasporto containerizzato registra la variazione assoluta più elevata rilevata in questo periodo, superiore ai 100 mila teu, corrispondente in percentuale ad un aumento del 38%. Sempre sul Tirreno, al sud si segnala l'incremento rilevato a Napoli (quota sul totale del 2014 del 4%) che raggiunge in questo periodo l'11% (invertendo così la tendenza negativa del 2014). Sull'Adriatico, la movimentazione di container ha un andamento positivo, e significativo, sia a Ravenna sia a Venezia (incidenza del 2% e 5%) dove in questi primi sei mesi il traffico è aumentato rispettivamente dell'11% e 21%.

Ad annullare questi risultati, come anticipato, sono soprattutto Gioia Tauro e Taranto (a Cagliari la variazione è negativa ma di pochi decimali). A Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto nel 2014 il 29% del totale trasportato, la movimentazione di container è risultata in calo del 13%. A Taranto dove il traffico, dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012 ed in calo di circa un quarto sia nel 2013 sia nel 2014, è stato in questo periodo nullo.

**Tab. 2. Indicatori dell'offerta di trasporto merci nel 2015**

	Gen.-giu.'15		Lug.-dic.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)			
Treni-km	-1,1		---
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	
Flotta di bandiera italiana	0,1	-0,9	---
- Navi da carico liquido	-2,6	-6,0	---
- Navi da carico secco	-0,5	2,5	---
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0	---
- Navi per servizi ausiliari	1,5	-0,4	---
<u>Trasporto su gomma</u> (3)	-8,3		5,7
<u>Prime iscrizioni autoveicoli nuovi di fabbrica</u> (4)	5,9		9,0
<u>Radiazioni autoveicoli</u> (4)	-16,6		-10,7

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.  
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-06-'15 rispetto al 31-12-'14 (dati provvisori).  
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).  
(4) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); nella seconda colonna è riportata la variazione % tendenziale nel periodo gennaio-novembre '15.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dalle società del Gruppo FS Italiane, nel primo semestre del 2015, s'interrompe la dinamica



positiva rilevata negli ultimi anni. Il traffico realizzato in questo periodo è stato di circa 11,7 miliardi di tonnellate-km, generando una flessione del 2,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'offerta di treni-km è stata di 24 milioni, registrando una contrazione su base tendenziale dell'1,1%.

### 1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Se per alcuni comparti del trasporto la ripresa si era già manifestata nel 2014, i dati raccolti per il 2015 permettono di affermare che questo settore, nel suo insieme, è finalmente uscito dal periodo di crisi che invece lo aveva caratterizzato negli ultimi anni. Ciò avviene in misura più marcata per alcuni comparti, come per esempio per il trasporto aereo internazionale ed il trasporto di media e lunga percorrenza ferroviario, ed in misura più lieve per altri.

Dopo la crescita del 5% nel 2014 (preceduto da un biennio di variazioni negative), il traffico aereo nei primi sei mesi del 2015 continua ad avere un trend positivo, con una crescita complessiva del 5%, sintesi di un incremento modesto della componente nazionale, 2%, ed uno decisamente più significativo di quella internazionale, 7% (in particolare favorito dagli spostamenti in ambito Unione Europea). E i dati relativi ai primi undici mesi del 2015 confermano tali indicazioni. La crescita della domanda si attesta al 5%, combinazione di una crescita ancora più modesta del trasporto nazionale<sup>7</sup>, 1% (+653 mila passeggeri) e di una decisamente più sostenuta della componente internazionale, 7%, (+6 milioni). Significativo come sempre il ruolo degli spostamenti in ambito dell'Unione Europea (79% di quello internazionale) che in questo periodo sono aumentati su base tendenziale dell'8%, ossia +5,6 milioni di persone.

Negli scali della Capitale (29% del totale di periodo), la domanda di trasporto aereo di passeggeri in questi undici mesi è risultata in crescita del 7%, ossia +2,7 milioni di viaggiatori rispetto allo stesso periodo del 2014. Ad incidere in modo rilevante su questo risultato è la domanda internazionale (incidenza del 72%), in aumento tendenzialmente dell'8% ossia +2,3 milioni di viaggiatori (trainato da quello in ambito Ue: 10%, in valore assoluto +2,0 milioni) e, in misura più modesta, da quello nazionale, in crescita del 3% ossia +391 mila unità.

A seguire, oltre alla crescita sostenuta di Bergamo influenzata però dal confronto con un periodo in cui l'aeroporto è stato chiuso per circa tre settimane, la domanda soddisfatta è aumentata in particolare a Milano Linate, 8%, corrispondente a +641 mila passeggeri,

---

<sup>7</sup> Traffico nazionale ed internazionale rappresentano rispettivamente il 37% e 63% del totale.

ascrivibile esclusivamente alla componente internazionale (48% del traffico aeroportuale), in aumento del 21%, mentre quella nazionale diminuisce del 2%, variazioni corrispondenti in valore assoluto rispettivamente a +744 mila e -103 mila viaggiatori.

**Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2015**

	Gen.-giu.'15	Lug.-dic.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	0,8	---
Media e lunga percorrenza	1,5	---
- di cui Servizi a mercato (2)	3,6	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (3)	4,9	4,7
Nazionale	1,6	1,2
Internazionale	7,2	7,0
<u>Trasporto crocieristico</u> (viaggiatori; var.% tend.) (4)	---	2,8
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (5)	2,3	3,2
<u>Tpl grandi aziende</u> (6)	40,0	25,0

(1) Dati relativi al traffico passeggeri effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).  
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.  
(3) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-novembre '15.  
(4) Nella 2° colonna, è riportata la variazione percentuale annua (stima).  
(5) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-settembre '15.  
(6) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Di converso, le performance peggiori in questo periodo<sup>8</sup> sono state rilevate: al nord, a Verona, ed al sud, a Catania<sup>9</sup>. Nello scalo veneto, i passeggeri sono diminuiti del 7% (-192 mila persone rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) a causa soprattutto di un consistente calo (-10%, ossia -180 mila viaggiatori) della domanda internazionale (70% del totale aeroportuale) ma anche da una riduzione di quella nazionale (-2%, -12 mila). A Catania, il traffico è risultato in calo 3% (-190 mila viaggiatori), a causa di una consistente contrazione della componente nazionale<sup>10</sup> (-5% ossia -239 mila) in parte bilanciata da incremento positivo di quella internazionale<sup>11</sup> (3%, +56 mila).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza effettuato dalle

<sup>8</sup> Fatta eccezione per Malpensa che risente del confronto con un periodo in cui in questo scalo era stato trasferito per tre settimane il traffico di Bergamo e infatti al netto di questo trasferimento i passeggeri sono in aumento nel periodo di quasi un punto percentuale e mezzo.

<sup>9</sup> Rappresentano rispettivamente il 2% e 5% del traffico totale di periodo.

<sup>10</sup> Traffico nazionale ed internazionale appresentano rispettivamente il 69% e 31% del totale aeroportuale.

<sup>11</sup> Si distingue in modo significativo il mercato UE (93% di quello internazionale), in crescita nel periodo considerato del 15% ossia +239 mila viaggiatori.

aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), la domanda soddisfatta continua, come nell'ultimo biennio, ad avere una dinamica positiva nel 2015. Nei primi sei mesi dell'anno, i viaggiatori-km sono stati 9,9 miliardi, registrando così un incremento del 1,5% rispetto allo stesso periodo del 2014. Per l'offerta, i treni-km, contrariamente a quanto avvenuto nel 2014, hanno una dinamica positiva: sono stati in totale 39,4 milioni, ossia circa mezzo punto percentuale in più rispetto al primo semestre del 2014.

**Tab. 4. Indicatori dell'offerta di trasporto passeggeri nel 2015**

	Gen.-giu.'15		Lug.-dic.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)			
Regionale	5,8		---
Media e lunga percorrenza	0,4		---
- di cui Servizi a mercato (2)	1,5		---
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (3)	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	---
Flotta di bandiera italiana	-0,9	-2,6	---
- Crociera	-3,8	-2,3	---
- Aliscafi, catamarani e unia veloci	0,0	0,0	---
- Traghetti	-3,0	-3,0	---
- Altre navi da trasporto passeggeri	2,2	1,8	---
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)	0,0		0,0

(1) Dati relativi al traffico passeggeri effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).  
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.  
(3) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-06-'15 rispetto al 31-12-'14 (dati provvisori).  
(4) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nella prima colonna nel 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

All'interno di questo settore, si distingue come sempre la domanda dei servizi a mercato. Nel primo semestre del 2015, la domanda soddisfatta è stata di 7,8 miliardi di viaggiatori-km ossia il 3,6% in più rispetto al primo semestre del 2014. Dal lato dell'offerta, i treni-km (26,7 milioni) sono stati quasi il 2% in più rispetto allo stesso periodo del 2014. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 76,9% al 78,5% fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015 così come quella relativa ai treni-km che, seppur di pochi decimali, fra i due periodi a confronto passa da 67,1% a 67,8%.

Considerando il trasporto autostradale, i dati del 2015 confermano la ripresa del 2014 (dopo un triennio di variazioni negative). Il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana nei primi sei mesi del 2015 è risultato in aumento del 2%. E,

considerando il periodo gennaio-settembre 2015, tale variazione aumenta ulteriormente: i veicoli-km leggeri sulla rete autostradale sono stati 47 miliardi, registrando una variazione positiva rispetto allo stesso periodo del 2014 pari al 3%.

Passando all'offerta della modalità marittima, in base ai dati provvisori disponibili, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri<sup>12</sup> al 30 giugno 2015 è composta da 436 navi, 4 unità in meno rispetto al 31 dicembre 2014<sup>13</sup>, variazione negativa che in termini percentuali è comunque di poco inferiore all'1%; in termini di tsl, complessivamente pari a 4,5 milioni, ciò si traduce in una contrazione di circa due punti percentuali e mezzo. In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, si rileva che:

- i traghetti misti<sup>14</sup> continuano ad avere una dinamica negativa: al 30 giugno 2015 sono 197 per un totale di 2,4 milioni di tsl e per entrambi gli indicatori si registra una flessione del 3% rispetto al 31-12-2014 (in termini di unità -6),
- le navi da crociera (6% delle navi totali e 45% delle tsl complessive) diminuiscono ma in misura molto lieve: ammontano a 25 navi, ossia solo una in meno rispetto al 31-12-'14, e in termini di tsl si registra una contrazione del 2%,
- gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci non presentano variazioni fra i due periodi a confronto: sono 72 navi per un totale di 22 mila tsl (incidenza del 17% e 0,5% sul totale delle navi e delle tsl),
- le "altre navi da trasporto passeggeri"<sup>15</sup> (continuano ad aumentare in termini di navi e, contrariamente a quanto avvenuto l'anno precedente, anche in termini di tsl<sup>16</sup>. Al 30-6-2015, sono 142 navi, ossia tre in più rispetto alla fine del 2014, per un totale di 58 mila tsl, ossia il 2% in più.

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, le proiezioni Cemar per il 2015, dopo il calo registrato nel 2014, indicano una leggera ripresa di questo settore che dovrebbe registrare una crescita tendenziale di quasi il 3% nel 2015.

Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale effettuato dal Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), la domanda soddisfatta, dopo la lieve contrazione rilevata nel 2014, ricomincia a crescere nel 2015. Il numero di viaggiatori-km (compresi i

---

<sup>12</sup> Navi sopra le 100 tsl.

<sup>13</sup> Analoga la variazione rilevata fra la fine del 2014 e del 2013.

<sup>14</sup> Si riduce nel tempo l'incidenza sul totale della flotta pari, a fine giugno 2015, a 45% e 54% in termini di navi e di tsl.

<sup>15</sup> Incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 33% e 1%.

<sup>16</sup> A fine 2014 erano risultate un'unità in più rispetto alla fine del 2013, variazione che però si era tradotta in una riduzione delle tsl del 7% (a fine 2013, invece, stabili in termini di navi ma in forte crescita in termini di tsl rispetto al 31-12-'12).



volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) nei primi sei mesi del 2015 è stato di 11,6 miliardi di viaggiatori, ossia lo 0,8% in più rispetto al 2014. Anche dal lato dell'offerta, dopo l'andamento negativo del 2014, i treni-km hanno di nuovo un trend positivo: pari complessivamente a 100 milioni, sono così risultati circa il 6% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

E, anche considerando le indicazioni fornite da un panel di grandi aziende erogatrici di servizi di trasporto pubblico locale, il quadro che deriva dalle informazioni disponibili per il 2015 è piuttosto positivo sia in termini di consuntivi per il primo semestre sia in termini previsionali per il secondo. Nel primo caso, considerando la domanda in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km, la differenza fra situazioni di crescita e di diminuzione, negativa in passato, è di nuovo positiva ed elevata. E, le previsioni per il secondo semestre confermano tale tendenza. Il saldo fra gli andamenti di crescita e di diminuzione della domanda soddisfatta dovrebbe infatti migliorare: in termini di viaggiatori, tale indicatore dovrebbe passare da 10 (stesso semestre del 2014) a 25 punti percentuali e in termini di viaggiatori-km da nullo a 22 (stesso semestre del 2014).

Anche dal lato dell'offerta le informazioni raccolte sono positive. Nel primo semestre del 2015, la differenza fra i casi di crescita e quelli di diminuzione dell'offerta in termini di posti è nullo mentre era pari a -18 punti percentuali nello stesso periodo dell'anno precedente e, considerando i posti-km, la differenza fra i casi opposti passa da -27 a -5 punti percentuali. In termini previsionali per il secondo semestre, inoltre si rileva che: il saldo fra andamenti di aumento e di diminuzione dei posti offerti dovrebbe essere nullo mentre era risultato negativo nello stesso periodo del 2014 e, in termini di posti-km, dopo una lunga serie di valori negativi, tale indicatore, seppur in valore assoluto contenuto, dovrebbe essere di nuovo positivo.

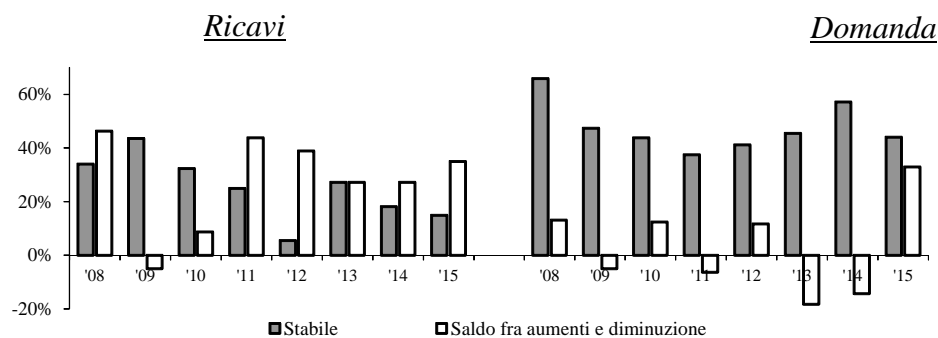
## 1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2015

### 1.2.1. Il trasporto passeggeri

#### Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni delle aziende per il primo semestre del 2015, la situazione appare decisamente in ripresa. Dal lato della domanda in termini di viaggiatori-km, il 44% delle aziende ha registrato un aumento della domanda soddisfatta e solo l'11% un calo. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti è di nuovo positivo, pari a circa 33 punti percentuali (era -14 nello stesso periodo dell'anno precedente). Anche in termini di viaggiatori, sono molto più numerosi i casi di crescita e, viceversa, meno frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti raggiunge i 40 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente era risultato negativo.

**Graf. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**



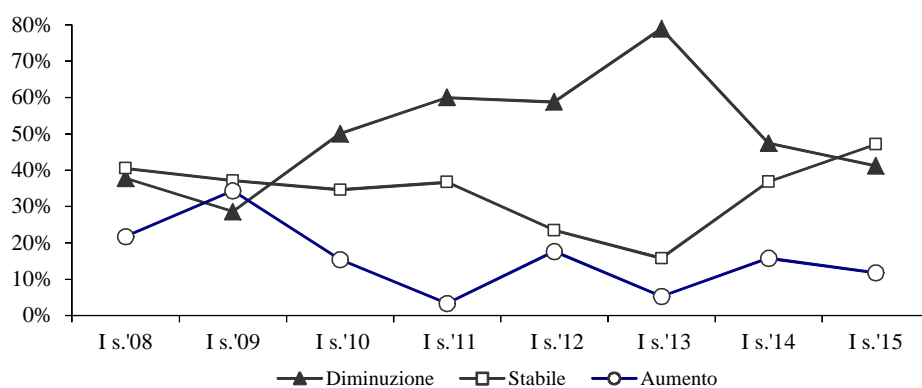
Anche dal lato dell'offerta le informazioni raccolte sono positive. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono meno numerosi i casi di diminuzione e, seppur siano i casi di stabilità ad aumentare in misura più evidente, il saldo fra le dinamiche opposte è in progressivo miglioramento. In termini di posti, tale indicatore è nullo mentre era pari a -18 punti percentuali nello stesso periodo dell'anno precedente e, considerando i posti-km, la differenza fra i casi opposti passa da -27 a -5 punti percentuali.

In linea con quanto affermato le indicazioni sul livello degli investimenti. I casi di aumento e di diminuzione sono stati rispettivamente il 35% e 15% mentre nello stesso periodo del 2014 erano stati il 23% e 36%. La differenza fra le dinamiche opposte è di conseguenza di nuovo positiva, pari a venti punti percentuali (-14 nello stesso periodo del 2014). In merito alla dinamica dell'occupazione, però, la situazione è nell'insieme sempre difficile: il saldo

fra gli andamenti opposti è infatti ancora negativo ed elevato anche se in leggera diminuzione rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2014.

Per quanto riguarda i ricavi da traffico, a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe nel 30% delle aziende, più della metà delle aziende li ha indicati in aumento e solo un quarto in diminuzione; il saldo fra le dinamiche opposte è dunque positivo ed elevato (35 punti percentuali), oltre che in valore assoluto superiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2014.

**Graf. 2. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**



Infine, anche per quanto riguarda la produttività, sia del personale sia dei mezzi, la situazione è migliorata sensibilmente rispetto al passato. Nel primo caso, a fronte di casi di stabilità in un terzo delle aziende, il saldo fra gli andamenti opposti è positivo, molto elevato e superiore a quello rilevato nello stesso semestre dell'anno precedente (33 punti percentuali rispetto a 18). Per i mezzi, i casi di stabilità salgono al 55% e la differenza fra casi di crescita e di diminuzione, nulla nello stesso periodo del 2014, è positiva e significativa (25 punti percentuali).

Passando ora al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, dopo un 2014 incerto, domanda e offerta ricominciano a crescere nel 2015. Infatti, la domanda soddisfatta nel primo semestre del 2015 è stata di 11,6 miliardi di viaggiatori-km (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), un risultato superiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2014 di circa l'1%. Anche dal lato dell'offerta i treni-km hanno un andamento positivo nella prima parte del 2015 ma decisamente più sostenuto: sono stati complessivamente 100 milioni, ossia quasi il 6% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

**Tab. 5. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel I semestre 2015 (1)**

	<i>Viaggiatori-km</i>	<i>Treni-km</i>
<u>I semestre 2015</u>		
Milioni	11.633	100,1
Var. % (2)	0,8	5,8
(1) Dati relativi al traffico effettuato dalle aziende del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).		
(2) Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.		

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A

### Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

I dati relativi al primo semestre del 2015 confermano l'andamento positivo rilevato nel 2014. Nel periodo gennaio-giugno '15, i viaggiatori-km sono stati quasi 10 miliardi, ossia un punto percentuale e mezzo in più rispetto allo stesso periodo del 2014. Dal lato dell'offerta, dopo la lieve flessione rilevata nel 2014, i treni-km sono stati in totale 39,4 milioni registrando un incremento su base tendenziale di quasi mezzo punto percentuale.

All'interno di questo settore, continua a crescere in misura più sostenuta la domanda dei servizi a mercato. Nel primo semestre del 2015, i viaggiatori-km sono stati 7,8 miliardi registrando una variazione positiva di circa il 4%. Dal lato dell'offerta, nella prima parte dell'anno i treni-km, pari a 26,7 milioni, sono stati circa l'1,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2014. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 76,9% al 78,5% fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015 così come quella relativa ai treni-km che, seppur di pochi decimali, fra i due periodi a confronto passa da 67,1% a 67,8%.

**Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel I semestre 2015 (1)**

	<i>Viagg.-km</i>		<i>Treni-km</i>	
	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>
<u>I sem. 2015</u>				
Milioni	9.889	7.762	39,4	26,7
Var. % (3)	1,5	3,6	0,4	1,5
(1) Dati relativi al traffico effettuato dalle aziende del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).				
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.				
(3) Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.				

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.



### Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi sei mesi del 2015, il traffico passeggeri continua a crescere. In questo periodo si registra su base tendenziale una variazione positiva del 5%, in valore assoluto +3,4 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale andamento è determinato essenzialmente dal traffico internazionale (62% del traffico totale) che in questo periodo aumenta del 7%, corrispondente ad un incremento di quasi 3 milioni di passeggeri. In questo mercato, si distingue la dinamica particolarmente positiva del traffico in ambito dell'Unione Europea (80% dei movimenti internazionali, quota in crescita) che aumenta dell'11%, ossia circa 3,4 milioni di persone in più. Anche la componente nazionale ha comunque una dinamica positiva, seppur molto più modesta: 2% ossia +424 mila passeggeri.

**Tab. 7. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-giugno 2015 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %
Bergamo (3)	1.525.359	25,5	3.383.732	35,2	3.037.026	39,1	4.912.765	32,1
Bologna	805.744	-2,8	2.349.592	4,5	2.777.667	4,6	3.167.128	2,3
Catania	2.360.480	-5,4	905.275	10,5	849.176	20,9	3.270.752	-1,5
MI Linate	2.379.481	-4,8	2.174.824	16,3	2.174.248	16,3	4.555.351	4,2
MI Malp. (3)	1.198.449	-18,3	7.429.128	-4,3	4.320.547	-6,8	8.695.454	-6,6
Napoli	1.242.289	-1,1	1.565.866	13,2	1.416.005	10,2	2.817.449	6,1
Palermo	1.755.784	5,0	373.074	3,5	355.813	4,2	2.134.990	4,7
Pisa	693.459	12,0	1.471.324	4,6	1.329.165	4,6	2.165.958	6,8
FMO+CIA (4)	6.061.294	4,8	15.188.934	8,3	10.687.510	11,6	21.348.261	7,3
Venezia	563.493	-11,0	3.367.065	3,7	2.694.300	3,5	3.933.593	1,3
<b>Totale</b>	<b>27.419.747</b>	<b>1,6</b>	<b>44.399.728</b>	<b>7,2</b>	<b>35.601.484</b>	<b>10,5</b>	<b>72.056.204</b>	<b>4,9</b>

- (1) Sono riportati i dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.
- (2) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.
- (3) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.
- (4) Per effettuare le variazioni tendenziali, i dati di Fiumicino e Ciampino sono considerati insieme dato che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.

Fonte: Assaeroporti

Il traffico è aumentato in tutti gli aeroporti più importanti. La riduzione più elevata<sup>1</sup> è stata rilevata a Verona che ha un'incidenza sul totale di periodo di circa un punto percentuale e

<sup>1</sup> Fatta eccezione per la variazione negativa particolarmente elevata di Milano Malpensa influenzata però dal confronto con il primo semestre del 2014, periodo in cui, tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014, in questo scalo era stato trasferito il traffico di Bergamo.



mezzo. Il traffico è diminuito del 9%, corrispondente in valore assoluto ad una flessione di 111 mila persone, dovuta ad una contrazione della domanda sia nazionale, -5% ossia -19 mila persone, sia internazionale, -11% ossia -92 mila persone; in questo mercato, si distingue però quello in ambito UE che fra i due periodi a confronto è invece quasi raddoppiato (traffico nazionale ed internazionale sono il 30% e 69% del traffico aeroportuale).

L'incremento più importante si è verificato nel sistema aeroportuale romano<sup>2</sup> (Fiumicino e Ciampino rappresentano complessivamente il 30% del totale di periodo): il traffico è cresciuto in termini tendenziali del 7%, ossia +1,4 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale dinamica è determinata dalla componente sia internazionale sia nazionale. Nel primo caso, si registra una crescita su base tendenziale dell'8%, ossia di 1,2 milioni di passeggeri, trainata dagli spostamenti con i paesi dell'Unione Europea (in aumento del 12%, ossia +1,1 milioni)<sup>3</sup>. In ambito domestico, il traffico è risultato in aumento del 5%, corrispondente ad un incremento di 276 mila viaggiatori.

A seguire, fatta eccezione per l'aumento di Bergamo – particolarmente elevato, 32% ossia +1,2 milioni di passeggeri, anche perché influenzato dal confronto con un periodo in cui lo scalo era rimasto chiuso per tre settimane nel 2014 – si distinguono gli incrementi al nord di Milano Linate e, al sud, di Bari e Napoli (rispettivamente il 6%, 3% e 4%). Nel primo caso, i passeggeri sono aumentati complessivamente del 4%, andamento attribuibile esclusivamente alla componente internazionale (48% del traffico aeroportuale) dato che quella nazionale è risultata invece in calo. Anche a Bari ed a Napoli, in crescita complessivamente del 10% e 6%, è la domanda internazionale (rispettivamente il 31% e 56% del traffico aeroportuale) ad incidere in modo determinanti su tali andamenti (a Napoli la componente nazionale è addirittura in diminuzione).

#### Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, in base ai dati provvisori disponibili, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri<sup>4</sup> al 30 giugno 2015 è composta da 436 navi, ossia 4 unità in meno rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2014<sup>5</sup>, variazione negativa che in termini percentuali è comunque di poco inferiore all'1%; in termini di tsl, complessivamente pari a 4,5 milioni, ciò si traduce in una contrazione di circa due punti percentuali e mezzo.

---

<sup>2</sup> Per effettuare le variazioni tendenziali, i dati di Fiumicino e Ciampino sono considerati insieme dato che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.

<sup>3</sup> Il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 28% ed il 71% (di cui il 70% riguarda spostamenti nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.

<sup>4</sup> Navi sopra le 100 tsl.

<sup>5</sup> Analoga la variazione rilevata fra la fine del 2014 e del 2013.

**Tab. 8. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 30 giugno 2015 (Dati provvisori)**

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	25	-3,8	1.992	-2,3
Aliscafi, catamarani e unità veloci	72	0,0	22	0,0
Traghetti (2)	197	-3,0	2.391	-3,0
Altre navi per trasp. passeggeri	142	2,2	58	1,8
Totale	436	-0,9	4.463	-2,6

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2014.  
(2) Navi miste.

Fonte: Confitarma

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, continuano a diminuire i traghetti misti<sup>6</sup> (con conseguente riduzione dell'incidenza sul totale della flotta, pari a fine giugno 2015 a 43% e 54% della flotta in termini di navi e di tsl). Alla fine del I semestre 2015 sono in totale 197 per un totale di 2,4 milioni di tsl, ossia per entrambi gli indicatori il 3% in meno rispetto alla fine dell'anno precedente (in termini di unità -6). Anche le navi da crociera (6% delle navi totali e 45% delle tsl complessive) hanno una dinamica negativa<sup>7</sup>, seppur molto contenuta: sono in totale 25 navi, ossia solo una in meno rispetto al 31-12-'14, e in termini di tsl si registra una contrazione del 2%.

Solo le "altre navi da trasporto passeggeri" (incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 32% e 1%) continuano ad aumentare in termini di navi e, contrariamente a quanto avvenuto l'anno precedente, anche in termini di tsl<sup>8</sup>. Al 30-6-2015, sono 142 navi, ossia tre in più rispetto alla fine del 2014, per un totale di 58 mila tsl, ossia il 2% in più.

Infine, gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci - sono il 17% e 0,5% del totale delle navi e delle tsl - non presentano variazioni rispetto alla fine del 2014 (anno in cui erano risultate una in meno rispetto alla fine dell'anno ancora precedente per un calo delle tsl del 4%) risultando ancora una volta pari a 72 navi per un totale di tsl di 22 mila.

<sup>6</sup> In calo del 2% in termini di navi (in valore assoluto -4) e dell'1% in termini di tsl tra la fine del 2013 e quella del 2014.

<sup>7</sup> Le navi da crociera fra la fine del 2013 e quella del 2014 non aveva subito modifiche in termini di navi ma erano risultate in aumento del 7% in termini di tsl (viceversa erano aumentate di 3 unità nel 2013 rispetto al 2012 ma in termini di tsl ciò aveva generato una flessione dell'8%).

<sup>8</sup> A fine 2014 erano risultate un'unità in più rispetto alla fine del 2013, variazione che però si era tradotta in una riduzione delle tsl del 7% (a fine 2013, invece, stabili in termini di navi ma in forte crescita in termini di tsl rispetto al 31-12-'12).

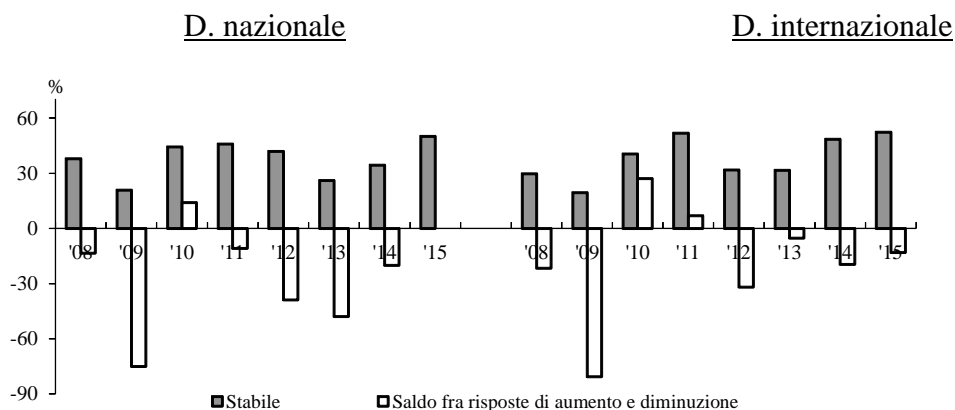
### 1.2.2. Il trasporto merci

#### Il trasporto merci su strada

Il quadro che emerge dalle indicazioni formulate dalle aziende di questo settore per la prima parte dell'anno 2015 mostra finalmente un settore che, seppur lentamente, sembra uscire dal periodo di sofferenza degli ultimi anni. Considerando la domanda nazionale, sono stati molto meno numerosi i casi di diminuzione a beneficio dei casi sia di stabilità sia di aumento. La differenza fra gli andamenti opposti è dunque migliorata rispetto al passato. Tale indicatore, sempre negativo negli ultimi anni, è risultato nullo in termini di tonnellate km e positivo (13 punti percentuali) in termini di tonnellate.

Per la domanda internazionale, a fronte di situazioni di stabilità in circa la metà delle aziende, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione, pur rimanendo negativo, subisce comunque un certo miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2014. Si passa da -16 a -8 punti percentuali in termini di tonnellate (fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015) e da -19 a -13 punti percentuali per le tkm.

**Graf. 3. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2008-'15**



In relazione all'andamento dell'offerta, anche se non si rilevano particolari indicazioni positive, la situazione tende comunque a migliorare rispetto al passato. A fronte di situazioni di stabilità nel 58% dei casi, la capacità veicolare disponibile è diminuita e aumentata rispettivamente nel 25% e 17% dei casi, cosicché il saldo fra tali andamenti, seppur ancora negativo, si è dimezzato rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2014.

In termini economici, indicazioni di crescita e di diminuzione del fatturato sono state formulate rispettivamente dal 39% e 33% delle aziende cosicché il saldo fra tali dinamiche

è positivo, pari a circa sei punti percentuali, mentre era risultato negativo ed elevato negli ultimi tre anni. Dal lato delle tariffe, sono sempre molto numerose le aziende che non le modificano. In ambito internazionale, il livello medio è rimasto costante nel 63% delle imprese mentre fra le altre continuano a prevalere i casi di diminuzione, seppur in misura meno significativa rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (il saldo fra gli andamenti opposti scende da -19 a -7 punti percentuali). A livello nazionale, i casi di stabilità sono ancora più numerosi, 79%, ed in nessun caso è stato applicato un aumento del livello medio delle tariffe.

In merito all'andamento dei fattori produttivi, la situazione rimane negativa ma in misura sempre meno marcata rispetto al passato. Per quanto riguarda l'occupazione, sono meno frequenti i casi di stabilità (da 64% a 49%) a beneficio soprattutto di quelli di aumento (da 8% a 20%). Il saldo fra le dinamiche opposte, seppur ancora negativo, comunque migliora, passando da -21 (stesso periodo del 2014) a -11 punti percentuali (era -31 nel 2013). Per il livello degli investimenti, i risultati sono ancora più incoraggianti. A fronte di una leggera riduzione dei casi di stabilità e di una più sostenuta di quelli di diminuzione, il saldo fra gli andamenti opposti, dopo una lunga serie di valori negativi, risulta, sebbene di modesta entità (tre punti percentuali) finalmente positivo.

**Tab. 9. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**

	<i>I s. '08</i>	<i>I s. '09</i>	<i>I s. '10</i>	<i>I s. '11</i>	<i>I s. '12</i>	<i>I s. '13</i>	<i>I s. '14</i>	<i>I s. '15</i>
<u>Fatturato</u>								
Aumento	34,5	1,8	50,0	51,1	28,2	25,0	26,2	38,9
Stabile	31,0	8,8	20,4	26,7	23,1	25,0	19,0	27,8
Diminuzione	34,5	89,5	29,6	22,2	48,7	50,0	54,8	33,3
<u>T. nazionali</u>								
Aumento	40,4	1,9	2,1	28,6	27,0	9,4	5,1	0,0
Stabile	51,9	45,3	76,6	61,9	59,5	65,6	79,5	78,8
Diminuzione	7,7	52,8	21,3	9,5	13,5	25,0	15,4	21,2
<u>T. internaz.</u>								
Aumento	23,7	0,0	10,0	35,3	14,3	4,3	3,1	14,8
Stabile	60,5	35,0	85,0	58,8	71,4	73,9	75,0	63,0
Diminuzione	15,8	65,0	5,0	5,9	14,3	21,7	21,9	22,2

In linea con quanto già esposto le indicazioni sulla produttività delineano, infine, una situazione in miglioramento. Per quanto riguarda quella del personale, sono stati meno frequenti i casi di diminuzione e, sebbene a beneficio soprattutto di quelli di stabilità, il saldo le dinamiche opposte, dopo una lunga serie di valori negativi, è di nuovo positivo (circa 6 punti percentuali). Anche in merito alla produttività dei mezzi, tale indicatore migliora, seppur in misura meno evidente: il saldo fra i casi opposti, sebbene ancora negativo, scende da -16 a -11 punti percentuali.

### Il trasporto aereo di merci e posta

Nei primi sei mesi del 2015, il traffico aereo continua a crescere. Le tonnellate movimentate sono state 483 mila, registrando un incremento del 3% rispetto allo stesso periodo del 2014. La quantità di merci movimentata è risultata complessivamente in crescita di quasi il 4% mentre la posta, anche se in misura molto lieve (mezzo punto percentuale), presenta ancora una dinamica negativa (rispettivamente il 94% e 6% del totale di periodo).

L'incremento di gran lunga più significativo si è verificato a Milano Malpensa<sup>9</sup> (quota sul totale di periodo del 52%). Il traffico in questi mesi è aumentato del 7%, pari a 16 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

A seguire, seppur con un incremento in valore assoluto molto più modesto, la domanda è aumentata a Bergamo (quota sul totale del 13%) con un incremento del 12% corrispondente a quasi +7 mila tonnellate<sup>10</sup>. Significativi, nell'ordine, gli incrementi rilevati a Venezia e Pisa (incidenza di periodo rispettivamente del 5% e 1%): nel primo caso di quasi tre mila tonnellate, +12%, e nel secondo di quasi due mila tonnellate che però in termini percentuali si traduce in aumento del 63%.

**Tab. 10. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-giugno 2015 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo (2)	60.484	12,2	0	n/a	60.484,00	12,2
Bologna	20.101	-7,0	1	103,5	20.102,07	-7,0
Brescia	3.814	-63,3	11.783	-2,1	15.597,00	-30,5
Milano MXP (2)	245.952	6,7	5.265	15,0	251.217,00	6,8
FMO+CIA (3)	72.381	-0,4	3.758	-12,5	76.139	-1,1
Venezia	24.501	12,3	47	247,3	24.548,17	12,4
<b>Totale</b>	<b>455.386</b>	<b>3,6</b>	<b>27.947</b>	<b>-0,5</b>	<b>483.333,32</b>	<b>3,4</b>

(1) Dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale nel periodo superiore al 2%; quelli relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.

(2) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

(3) Per effettuare le variazioni tendenziali, i dati di Fiumicino e Ciampino sono considerati insieme dato che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.

Fonte: Assaeroporti

<sup>9</sup> Risultato particolarmente significativo considerando che nel 2014 a Milano Malpensa era stato trasferito il traffico di Bergamo nel periodo 13 maggio-1° giugno.

<sup>10</sup> Risultato influenzato dalla chiusura dello scalo di tre settimane nel 2014.



Le flessioni più sostenute si sono invece verificate a Brescia e Bologna (incidenza del 3% e 4%). Nell'aeroporto lombardo, dopo la crescita del 2014, le tonnellate movimentate sono diminuite di quasi un terzo, ossia di 6,8 mila tonnellate. Nello scalo emiliano (caratterizzato da una dinamica negativa già nel 2014), il traffico è stato di 20,1 mila tonnellate, ossia il 7% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-1,5 mila tonnellate).

### Il trasporto marittimo di merci

Dal lato dell'offerta, in base ai dati provvisori disponibili, a fine giugno 2015 la flotta mercantile italiana per il trasporto merci (navi sopra le 100 tsl) è composta da 1.064 navi per un totale di 12,5 milioni di tsl. Anche se di una sola unità, la flotta in termini di navi ricomincia a crescere dopo le flessioni, a volte anche sostenute, registrate invece negli ultimi anni. In termini di tsl, la variazione è ancora negativa ma contenuta, sfiora l'1%, e comunque nettamente inferiore a quella rilevata alla fine dello scorso anno (anno in cui, rispetto a quello precedente era stato registrato un calo dell'11%)<sup>11</sup>.

In merito alla tipologia delle navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'14 (1 unità per 33 mila tsl). In termini di navi, aumentano solo le navi per i servizi ausiliari (56% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl): al 30 giugno 2015 sono 596 unità, ossia nove in più rispetto al 31 dicembre 2014 (recuperando così parte della flessione di 14 unità rilevata a fine 2014) mentre le tsl, in totale 693 mila, non subiscono variazioni significative (-0,4%).

Per quanto riguarda le navi da carico secco (19% delle unità totali e 58% delle tsl complessive), si arresta di fatto la dinamica negativa rilevata negli ultimi anni (fra il 2014 ed 2013 si era verificato un calo del 13% sia in termini di navi, -30 in valore assoluto, sia di tsl). A metà giugno 2015, infatti, ammontano a 201 per un totale di 7,3 milioni di tsl e, seppur siano una in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, in termini di tsl si registra un incremento di quasi il 3%.

Continuano ad avere una dinamica negativa, seppur meno sostenuta, le navi da carico generale<sup>12</sup> (tra la fine del 2014 e del 2013 in calo di quattro unità e del 23% in termini di tsl). Al 30-6-'15, sono complessivamente 35 navi, due in meno rispetto al 31-12-2014, per un totale di 209 mila tsl, in calo del 5%. Sono meno numerose anche le navi

<sup>11</sup> La flotta mercantile italiana per il trasporto merci, in termini sia di navi sia di tsl, era inoltre diminuita rispettivamente dell'1,5% (ossia di 17 navi) e del 3% tra la fine del 2013 e quella del 2012.

<sup>12</sup> Le singole tipologie di navi - carico generale, portacontenitori e frigorifere, portarinfuse, traghetti - hanno un'incidenza sul totale della flotta modesta e più o meno simile in termini di navi (3%, 2%, 7% e 7%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 24%).



portacontaineri che, dopo un biennio di stabilità, registrano un calo di due unità e in termini di tsl del 10% (in totale 17 navi per 690 mila tsl).

**Tab. 11. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 30 giugno 2015 (Dati provvisori)**

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	266	-2,6	4.468	-6,0
- Petroliere	97	-4,0	2.493	-6,7
- Gasiere	29	3,6	441	1,8
- Chimichiere	109	-5,2	1.503	-6,9
- Altre cisterne	31	6,9	31	0,0
<i>Navi da carico secco</i>	201	-0,5	7.271	2,5
- Carico generale	35	-5,4	209	-5,4
- Portacontaineri e frigorifere	17	-10,5	690	-9,6
- Portarinfuse	79	0,0	3.387	0,4
- Traghetti	70	4,5	2.985	9,3
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	596	1,5	693	-0,4
- Rimorchiatori e navi appoggio	358	1,7	246	0,4
- Altri tipi di navi	238	1,3	447	-0,7
<b>Totale</b>	<b>1.064</b>	<b>0,1</b>	<b>12.465</b>	<b>-0,9</b>

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2014.

Fonte: Confitarma

Dopo un periodo particolarmente negativo (fra il 2013 ed il 2014 erano scese da 103 a 79 unità e da 4,5 a 3,4 milioni di tsl, flessioni ancora più marcate rispetto a quelle registrate fra il 2012 e 2013), le portarinfuse a metà giugno 2015 hanno un andamento praticamente stabile (79 navi per un totale 3,4 milioni di tsl). Per quanto riguarda i traghetti, la dinamica è positiva<sup>13</sup>: sono 70 per un totale di 3 milioni di tsl, registrando così un incremento di tre unità e un aumento del 9% per le tsl.

Sono invece ancora in diminuzione le navi da carico liquido. Alla fine di giugno 2015, queste<sup>14</sup> (25% delle unità totali e 36% delle tsl complessive) sono 266 per un totale di 4,5 milioni di tsl, ossia 7 navi in meno rispetto alla fine del 2014, variazione corrispondente ad una flessione in termini di tsl del 6%. Continua la dinamica negativa già rilevata tra la fine del 2014 e del 2013 anche se questa risulta nettamente più attenuata (le variazioni negative erano state quasi il doppio).

<sup>13</sup> A fine 2014 erano risultate 2 unità in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, variazione che in termini di tsl era invece positiva, pari al 4%.

<sup>14</sup> Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 9%, 3%, 10% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 20%, 3%, 12% e 0,2% del totale.





A diminuire sono ancora sia le petroliere sia le chimichiere. Nel primo caso, dopo le flessioni in termini di navi e di tsl rispettivamente del 10% (11 unità) e 16% tra la fine del 2013 e del 2014, al 30 giugno 2015 sono complessivamente 97, per un totale di 2,5 milioni di tsl, ossia il 4% e 7% in meno rispetto al 31-12-'14. Le chimichiere ammontano a 109 unità, ossia sei in meno rispetto alla fine del 2014, per un totale di tsl, di 1,5 milioni, in calo del 7%. Contrariamente a quanto accaduto alla fine del 2014<sup>15</sup>, le altre cisterne sono di nuovo in crescita in termini di navi - a metà 2015 sono 31 (2 in più rispetto alla fine dell'anno precedente) - e stabili in termini di tsl (31 mila). Infine, continuano ad aumentare le gasiere<sup>16</sup>: 29 navi per 441 mila tsl, ossia 1 unità in più e, in termini di tsl una variazione positiva del 2%.

---

<sup>15</sup> Riduzione di due unità e del 6% in termini di tsl.

<sup>16</sup> A fine 2014 erano risultate 2 unità in più rispetto alla fine dell'anno precedente, variazione che in termini di tsl si era tradotta in un incremento del 4%.

### 1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2015

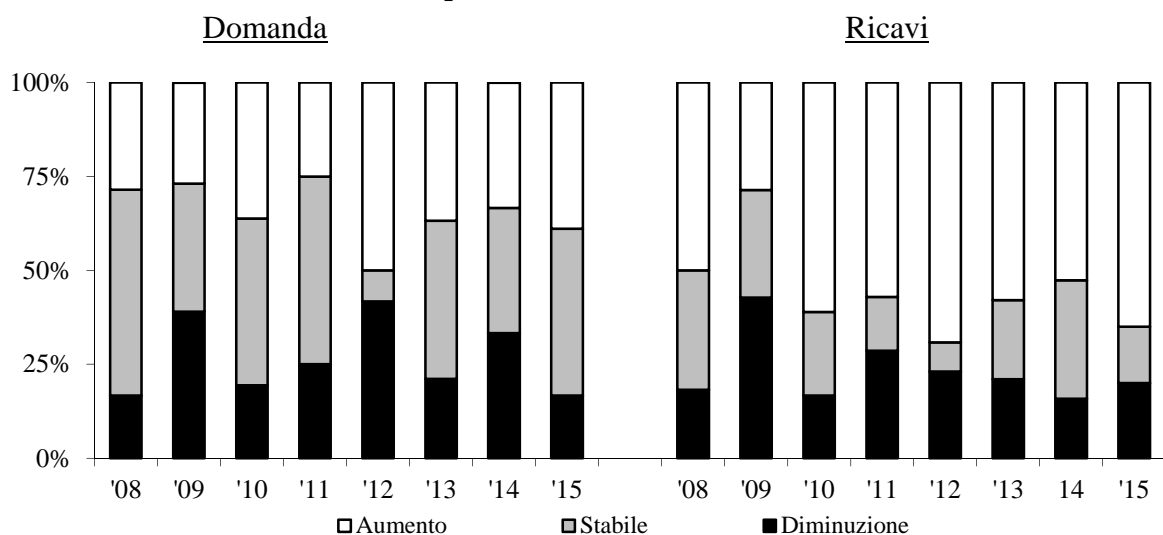
#### 1.3.1. Il trasporto passeggeri

##### Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni delle aziende, la seconda parte del 2015 conferma il clima positivo emerso nella prima parte dell'anno. Dal lato della domanda, dovrebbero essere meno numerose le situazioni di diminuzione e, sebbene a beneficio soprattutto dei casi di stabilità, la differenza fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare. In termini di viaggiatori, tale indicatore dovrebbe raggiungere i 25 punti percentuali, ossia 15 in più rispetto allo stesso periodo del 2014, e in termini di viaggiatori-km dovrebbe oscillare intorno ai 22 punti mentre era risultato nullo nello stesso semestre del 2014.

Anche dal lato dell'offerta, le previsioni sono positive. In termini di posti, a fronte di situazioni di stabilità come sempre molto frequenti, 68% dei casi, il saldo fra andamenti di aumento e di diminuzione dovrebbe essere nullo mentre era risultato negativo nello stesso periodo del 2014. In termini di posti-km, i casi di stabilità dovrebbero essere meno frequenti, 55%, e fra le altre prevalere i casi di aumento. Di conseguenza, dopo una lunga serie di valori negativi, il saldo fra le dinamiche opposte, seppur in valore assoluto contenuto, dovrebbe essere finalmente positivo.

**Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**



In relazione alla distribuzione delle risposte sull'andamento dei ricavi da traffico, a fronte di previsioni di stabilità del livello medio delle tariffe da parte di poco meno dei due terzi

delle aziende ed in aumento in quasi tutti gli altri casi, andamenti di crescita e di diminuzione sono stati previsti rispettivamente dal 65% e 20%, generando così un saldo fra andamenti opposti di 45 punti percentuali, un risultato migliore di quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Anche le previsioni formulate sul livello dell'occupazione e degli investimenti offrono qualche elemento di speranza per il futuro. Nel primo caso, dovrebbero aumentare i casi di crescita e, viceversa, essere meno frequenti quelli di diminuzione. E, per la prima volta dopo una lunghissima serie di valori negativi, la differenza fra tali situazioni dovrebbe risultare nulla. Per quanto riguarda il livello degli investimenti, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe raggiungere i trenta punti percentuali, risultando così il doppio rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2014.

**Tab. 12. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**

	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13	II s.'14	II s.'15
<u>Investimenti</u>								
Aumento	34,1	31,7	51,4	33,3	15,4	30,0	31,6	45,0
Stabile	52,3	48,8	34,3	52,4	38,5	50,0	52,6	40,0
Diminuzione	13,6	19,5	14,3	14,3	46,2	20,0	15,8	15,0
<u>Occupazione</u>								
Aumento	24,4	29,4	22,2	5,3	7,7	11,8	17,6	31,3
Stabile	36,6	38,2	29,6	15,8	0,0	29,4	35,3	37,5
Diminuzione	39,0	32,4	48,2	78,9	92,3	58,8	47,1	31,3

Infine, le indicazioni sulla produttività. In termini previsionali per il secondo semestre 2015, per il personale dovrebbero essere prevalenti i casi di aumento e la differenza fra gli andamenti opposti, seppur in misura inferiore rispetto al passato, dovrebbe risultare positiva ed elevata. Per la produttività dei mezzi, ad essere più diffuse sono le previsioni di stabilità ma, anche in questo caso, fra le altre dovrebbero prevalere, seppur meno rispetto al passato, le situazioni di crescita.

#### Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi undici mesi del 2015, il traffico aereo conferma il trend positivo emerso nel primo semestre e registra una variazione di periodo pari al 5%. Tale risultato è la combinazione di una crescita modesta del trasporto nazionale, 1%, e di una decisamente più sostenuta della componente internazionale, 7%, corrispondenti a +653 mila passeggeri nel primo caso ed a +6 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 37% e 63% del totale). Considerando il traffico che si è svolto in ambito dell'Unione Europea (79% di

quello internazionale), la variazione positiva raggiunge l'8% ossia +5,6 milioni di persone.

**Tab. 13. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-novembre 2015 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %
Bergamo (3)	2.948.528	15,6	6.668.103	21,4	6.004.986	25,2	9.622.849	19,6
Bologna	1.567.990	-2,2	4.767.634	6,7	5.574.418	6,1	6.358.200	4,1
Catania	4.599.264	-4,9	2.039.599	2,8	1.892.146	14,5	6.648.208	-2,8
Milano LI	4.648.269	-2,2	4.289.945	21,0	4.289.230	21,0	8.940.362	7,7
MI MXP (3)	2.362.074	-12,3	14.801.569	0,6	8.734.957	-0,4	17.281.010	-1,6
Napoli	2.232.205	-3,4	3.534.524	9,8	3.231.760	9,3	5.784.769	4,1
Palermo	3.572.712	6,8	964.548	6,1	911.563	7,5	4.550.555	6,6
Pisa	1.345.254	6,7	3.180.711	1,3	2.881.988	2,2	4.530.366	2,9
Roma CIA (4)	794.880	-12,3	4.579.756	24,7	4.462.620	25,8	5.374.636	17,4
Roma FMO (4)	11.049.599	4,8	26.450.682	5,6	17.217.040	6,7	37.675.350	5,3
Venezia	1.154.597	-9,0	7.060.940	5,4	5.569.267	4,5	8.221.768	3,1
<b>TOTALI</b>	<b>54.306.731</b>	<b>1,2</b>	<b>91.670.742</b>	<b>7,0</b>	<b>72.524.001</b>	<b>8,4</b>	<b>146.417.730</b>	<b>4,7</b>

(1) Sono riportati i dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.

(2) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

(3) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

(4) Le variazioni di Roma Fiumicino e Roma Ciampino devono essere interpretate tenendo conto che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.

Fonte: Assaeroporti

Negli scali della Capitale<sup>1</sup> (29% del totale di periodo), il traffico cresce in misura del 7%, ossia +2,7 milioni di viaggiatori. La dinamica è determinata soprattutto dalla componente internazionale (incidenza del 72%) che, rispetto allo stesso periodo del 2014, aumenta dell'8% corrispondente in valore assoluto a +2,3 milioni di viaggiatori (trainato da quello in ambito UE: 10%, in valore assoluto +2,0 milioni) e, seppur in misura più modesta, anche da quello nazionale, in aumento del 3% ossia +391 mila unità.

A seguire, oltre alla crescita sostenuta di Bergamo influenzata però dal confronto con un periodo in cui l'aeroporto è stato chiuso per circa tre settimane, il traffico è aumentato in particolare a Milano Linate dove si registra una crescita dell'8%, corrispondente a +641 mila passeggeri. A determinare tale andamento è esclusivamente la componente internazionale, in aumento del 21%, dato che quella nazionale chiude il periodo con un

<sup>1</sup> Per effettuare le variazioni tendenziali, i dati di Fiumicino e Ciampino sono considerati insieme dato che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.



calo del 2%, variazioni corrispondenti in valore assoluto rispettivamente a +744 mila e -103 mila viaggiatori (sono nell'ordine il 48% e 52% del traffico aeroportuale).

I risultati peggiori - fatta eccezione per Malpensa che risente del confronto con un periodo in cui in questo scalo era stato trasferito per tre settimane il traffico di Bergamo e infatti al netto di questo trasferimento i passeggeri sono in aumento nel periodo di quasi un punto percentuale e mezzo - si registrano al nord, a Verona, ed al sud, a Catania. Nello scalo veneto (2% del totale), la domanda soddisfatta è risultata in calo del 7%, ossia -192 mila persone rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale andamento è ascrivibile soprattutto alla componente internazionale (70% del totale aeroportuale) che in questo periodo diminuisce del 10% (-180 mila) ma anche a quella nazionale che registra una contrazione di quasi il 2% (-12 mila). A Catania (quota sul totale di periodo del 5%), il traffico diminuisce invece del 3% (-190 mila viaggiatori), andamento determinato esclusivamente da una variazione negativa della componente nazionale, -5% ossia -239 mila, mentre registra un incremento positivo del 3% (+56 mila) quella internazionale<sup>2</sup> (rappresentano rispettivamente il 69% e 31% del totale aeroportuale).

### 1.3.2. Il trasporto merci

#### Il trasporto merci su strada

Le previsioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte del 2015 confermano il clima positivo emerso nel primo semestre considerando alcuni parametri ma risultano invece ancora incerte per altri, come se la ripresa vera e propria stentasse ancora a manifestarsi.

Per quanto riguarda l'offerta, dovrebbero essere meno frequenti rispetto al passato i casi in cui la capacità veicolare disponibile diminuisce e, anche se ciò si traduce in un aumento delle previsioni di stabilità, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare. Tale indicatore, negativo e pari a 5 punti percentuali nel secondo semestre dell'anno precedente, dovrebbe risultare nello stesso periodo del 2015 simile in valore assoluto ma di segno positivo.

In relazione ai fattori produttivi, sono particolarmente positive le previsioni per il livello degli investimenti. A fronte di aspettative di stabilità in poco più della metà delle aziende (all'incirca come in passato), dovrebbero aumentare i casi di crescita e, viceversa, essere meno numerosi quelli di diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza

---

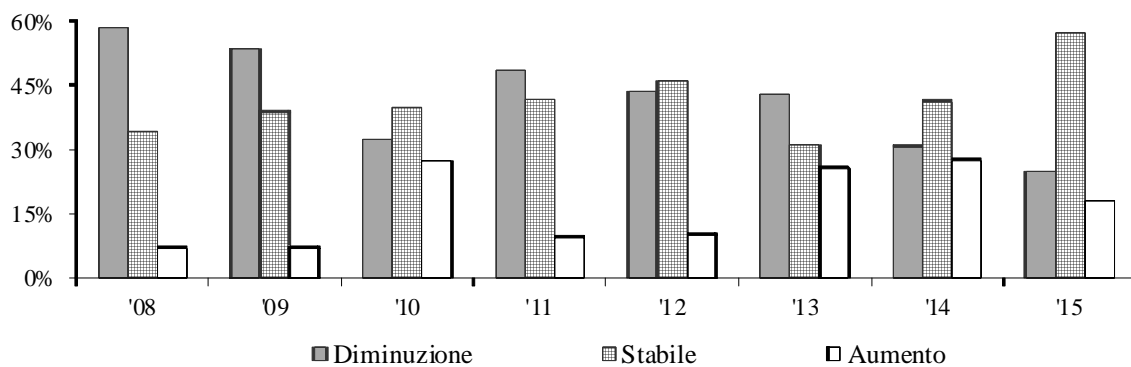
<sup>2</sup> Andamento decisamente influenzato dal mercato UE (93% di quello internazionale): in questo periodo in crescita del 15% ossia +239 mila viaggiatori.

dovrebbe subire un netto miglioramento, passando da un valore negativo e sostenuto (stesso semestre del 2014: -24 punti percentuali) ad uno positivo (9 punti percentuali).

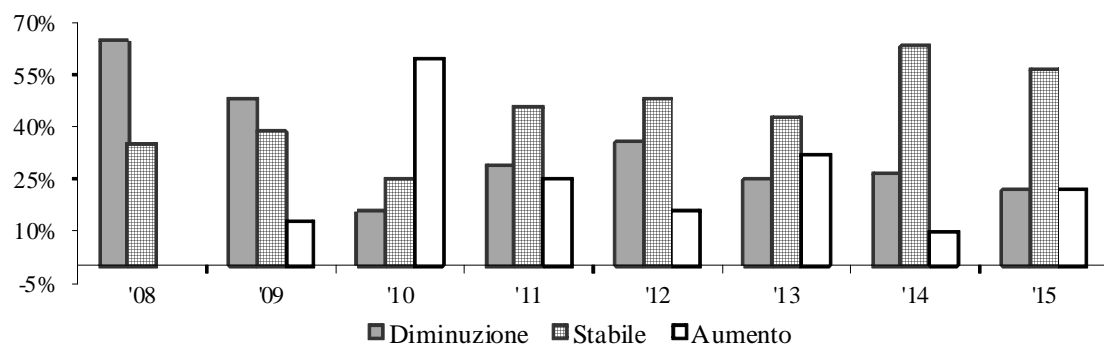
In termini occupazionali, la situazione è invece ancora difficile. Dovrebbero diminuire i casi di stabilità ma a beneficio dei casi sia di aumento sia di diminuzione. Di conseguenza, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe rimanere negativo ed in valore assoluto simile a quello rilevato nello stesso semestre dell'anno precedente (circa 9 punti percentuali; aveva comunque raggiunto i -33 punti nello stesso periodo sia del 2013 sia del 2012).

**Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**

Domanda nazionale



Domanda internazionale



Anche considerando le previsioni sulla domanda nazionale, la situazione appare ancora incerta, seppur non peggiore rispetto al passato. Rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, dovrebbero essere i casi di stabilità ad aumentare a fronte di una leggera riduzione delle situazioni sia di crescita sia di diminuzione. Di conseguenza il saldo fra tali andamenti dovrebbe risultare, come allora, di segno negativo e modesto (in valore assoluto pari rispettivamente a 3 e 7 punti percentuali in termini di tonnellate e tkm).

E' invece migliore il quadro delineato dalle previsioni sull'andamento della domanda internazionale. In questo caso, dovrebbero essere in aumento i casi di crescita, cosicché il

saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe migliorare rispetto allo stesso periodo del 2014: in termini di tonnellate passando da -13 a -4 punti percentuali e da -17 a 0 considerando le tkm.

In termini economici, le previsioni raccolte sull'andamento del fatturato confermano la progressiva diminuzione del saldo negativo rilevata negli ultimi anni che in questo semestre dovrebbe addirittura cambiare di segno. Ciò grazie ad una riduzione dei casi di diminuzione a beneficio dei casi sia di stabilità sia di aumento. Sul fronte delle tariffe, le aziende sono come sempre orientate in netta prevalenza a non modificarle: dovrebbero essere circa l'85% per il mercato sia nazionale sia internazionale. Fra le altre aziende, in entrambi i casi, prevalgono come in passato i casi in cui dovrebbero essere ribassate, soprattutto a livello nazionale.

**Tab. 14. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**

	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13	II s.'14	II s.'15
<u>Fatturato</u>								
Aumento	5,6	8,8	48,0	32,6	28,6	34,1	34,1	38,9
Stabile	33,3	15,8	20,4	34,8	28,6	25,0	29,3	36,1
Diminuzione	61,1	75,4	29,6	32,6	42,8	40,9	36,3	25,0
<u>T. nazionali</u>								
Aumento	10,2	3,8	2,1	22,0	9,0	9,8	12,8	0,0
Stabile	59,2	48,1	68,1	61,0	70,5	80,5	71,8	85,3
Diminuzione	30,6	48,1	29,8	17,0	20,5	9,8	15,4	14,7
<u>T. internaz.</u>								
Aumento	7,7	5,3	17,1	20,0	12,5	6,3	8,8	3,6
Stabile	43,6	44,7	68,3	70,0	56,2	87,5	73,5	85,7
Diminuzione	48,7	50,0	14,6	10,0	31,3	6,3	17,6	10,7

Infine, anche le indicazioni sulla produttività offrono qualche spunto positivo. Per quanto riguarda sia i mezzi sia il personale, a fronte di situazioni di stabilità previste da circa i due terzi dei casi, le altre si ripartiscono in modo equo fra aspettative di crescita e di diminuzione. Il saldo dovrebbe di conseguenza risultare nullo mentre aveva raggiunto -10 punti percentuali nello stesso periodo del 2014 (addirittura -26 punti nello stesso periodo del 2013) per i mezzi e -5 punti per il personale (-24 nel 2013).

#### Il trasporto aereo di merci e posta

Nei primi undici mesi del 2015, il traffico cargo registra una variazione positiva di quasi il 4%, determinata dal trasporto delle merci, con un'analogha crescita, ma frenato ancora una volta da quello della posta che continua a diminuire, -5% (rappresentano rispettivamente il 95% e 5% del traffico totale).

A Milano Malpensa (52% del totale) l'incremento più consistente: le tonnellate movimentate sono risultate in aumento del 9%, equivalenti a 40 mila in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si rileva l'espansione di traffico a Venezia (incidenza sul totale del 5%) dove, si registra un incremento di periodo del 15%, ossia +6 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nei primi undici mesi del 2014.

La riduzione più elevata in valore assoluto è stata invece rilevata, sempre al nord, a Brescia (3% del totale). Il traffico è diminuito del 27%, passando fra i due periodi a confronto da 37 a 28 mila tonnellate. Sempre al nord, si rilevano a seguire gli andamenti negativi di Milano Linate e Bergamo (incidenza sul totale rispettivamente del 2% e 12%). Nel primo caso, si registra una contrazione della domanda del 10%, variazione che in valore assoluto corrisponde a -1,6 mila tonnellate su base tendenziale e, nel secondo, il calo della domanda è stato dell'1%, corrispondente alla movimentazione di circa 1,4 mila tonnellate in meno rispetto ai primi undici mesi del 2014 (periodo fra l'altro in cui lo scalo era rimasto chiuso per tre settimane).

**Tab. 15. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel periodo gennaio-novembre 2015 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo (2)	110.450	-1,3	0	n/a	110.450,00	-1,3
Bologna	37.194	-3,3	20	191,3	37.213,39	-3,3
Brescia	6.938	-54,2	20.578	-7,7	27.516,00	-26,5
Milano MXP (2)	459.447	9,2	9.942	12,3	469.389,00	9,3
Roma FCO (3)	126.915	2,2	6.142	-18,7	133.057,27	1,0
Venezia	46.776	14,8	108	280,7	46.883,99	15,0
<b>Totale</b>	<b>853.942</b>	<b>4,2</b>	<b>49.104</b>	<b>-5,1</b>	<b>903.046,09</b>	<b>3,7</b>

(1) Sono riportati i dati disponibili relativi agli aeroporti con un'incidenza sul Totale del periodo superiore al 2%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.

(2) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

(3) La variazione di Roma Fiumicino deve essere interpretata tenendo conto che nel periodo maggio-luglio 2015, per ragioni operative, parte del traffico di Fiumicino è stato trasferito a Ciampino.

Fonte: Assaeroporti



## 2. LA POLITICA DEI TRASPORTI<sup>1</sup>

### 2.1. Il quadro nazionale

Il presente capitolo si apre con una breve disamina delle attività dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti per proseguire con una sintesi dei principali provvedimenti normativi e di programmazione adottati in materia di trasporti nel periodo luglio-novembre 2015.

#### 2.1.1. Autorità di Regolazione dei Trasporti

##### Rapporto annuale

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ha pubblicato a luglio il suo Secondo Rapporto Annuale al Parlamento<sup>2</sup>.

Anche quest’anno, oltre al resoconto sull’attività svolta, il documento fornisce un quadro generale del sistema dei trasporti italiano e della sua evoluzione negli ultimi anni, corredato di dati economici su traffici, ricavi, costi operativi, investimenti, dotazioni infrastrutturali e contributi pubblici dove presenti.

L’immagine che l’analisi dell’Autorità restituisce è quella di un sistema dei trasporti italiano “centrale nella crescita economica del Paese” ma “non ancora completamente uscito dal periodo di sofferenza indotto dalla recente crisi”. Un sistema in difficoltà anche a causa “della limitata interconnessione tra le infrastrutture di trasporto, la loro scarsa capacità di fare rete in modo integrato e sistemico e la presenza di barriere all’entrata per l’offerta di servizi di trasporto”.

I dati presentati nel Rapporto provengono in parte da fonti terze pubblicamente disponibili e in parte da dati raccolti dall’Autorità stessa nell’ambito delle sue attività.

##### Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne

Il D.lgs 129/2015<sup>3</sup> ha attribuito all’ART il ruolo di organismo di vigilanza competente all’accertamento delle violazioni delle norme a tutela dei passeggeri che viaggiano via

<sup>1</sup> Aggiornamento al 30 novembre 2015.

<sup>2</sup> [ART - Secondo Rapporto Annuale al Parlamento - Luglio 2015](#). Sul sito Internet dell’Autorità.

<sup>3</sup> D. lgs 29 luglio 2015, n. 129 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. GU 191 del 19.8.2015. L’Autorità di Regolazione dei Trasporti è stata istituita dall’articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011. Le sue competenze sono state



mare e per vie navigabili, nonché all'irrogazione delle relative sanzioni, così integrando le analoghe competenze già riconosciute dell'Autorità nei settori del trasporto ferroviario e con autobus.

A seguito di una consultazione pubblica indetta a settembre, l'Autorità ha quindi adottato ad ottobre la disciplina del procedimento sanzionatorio relativo alle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, nonché l'annesso "Modulo di reclamo" (Del. 69/2015 e Del. 86/2015).

#### Avvio di una consultazione pubblica nel settore dei diritti dei passeggeri dell'Alta velocità

Una procedura di consultazione pubblica finalizzata alla definizione di misure di regolazione nel settore dei diritti dei passeggeri dell'Alta velocità è stata avviata dall'Autorità a novembre (Del. 103/2015). In particolare, l'Autorità ha chiesto osservazioni in merito ad uno Schema di atto di regolazione avente ad oggetto misure concernenti il contenuto minimo di specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati, per spostamenti ripetuti tra determinate città e con validità temporalmente definita, compresi gli abbonamenti, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari di Alta Velocità (scadenza: 10 gennaio 2016).

#### Tariffe aeroportuali

I Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali<sup>4</sup>, i corrispettivi pagati dai vettori aerei ai gestori degli scali per l'uso delle infrastrutture e per i servizi aeroportuali, sono stati approvati dall'Autorità a settembre del 2014.

---

successivamente integrate da ulteriori interventi normativi. In particolare, l'art. 37 del DL 1/2012 ha esteso la competenza dell'Autorità a taluni aspetti della liberalizzazione del settore ferroviario mentre il D.lgs 70/2014, il Dlgs 169/2014 rispettivamente hanno attribuito all'ART anche il ruolo di organismo di vigilanza competente all'accertamento delle violazioni delle norme a tutela dei passeggeri che viaggiano per ferrovia e con autobus, nonché all'irrogazioni delle relative sanzioni. Dallo scorso luglio, con il citato D.lgs 129/2015, il campo di azione dell'ART copre anche la tutela dei passeggeri via mare e per vie navigabili. Nello svolgimento delle sue funzioni l'Autorità può, tra altro, adottare misure di portata generale, indire consultazioni pubbliche, assumere decisioni su casi determinati, formulare segnalazioni.

<sup>4</sup> ART - Modelli tariffari aeroportuali (<http://www.autorita-trasporti.it/>). La regolazione dei corrispettivi è stata modulata in ragione dei volumi di traffico degli aeroporti. L'ART ha predisposto, in particolare, tre modelli tariffari rispettivamente applicabili agli scali con volumi di traffico superiori a cinque milioni di passeggeri per anno, agli scali con volumi compresi tra i tre e i cinque milioni di passeggeri per anno e, infine, per gli scali che registrano meno di tre milioni di passeggeri per anno.

In base alle modifiche apportate dagli articoli 71-82 del decreto-legge n. 1/2012 che, nel recepire la direttiva 2009/12/CE, ha previsto che l'importo dei diritti aeroportuali sia determinato, in regime di libera concorrenza, tramite il confronto fra gestori e utenti aeroportuali (compagnie aeree operanti nello scalo), sulla base di modelli tariffari adottati dall'Autorità dei trasporti. Il sistema previgente stabiliva che i



Nel periodo qui preso in considerazione, l'ART ha accertato la conformità a tali Modelli (basati sul negoziato tra i gestori degli scali ed i vettori aerei) di una serie di Proposte di revisione dei diritti aeroportuali<sup>5</sup>.

#### Contributo al funzionamento dell'Autorità

Al termine di una consultazione pubblica condotta nel corso del mese settembre<sup>6</sup>, l'Autorità ha individuato la platea dei soggetti tenuti alla contribuzione nonché la misura e le modalità di versamento del contributo per l'anno 2016. In particolare, la Delibera 95/2015:

- elenca le attività che determinano per gli esercenti l'obbligo di contribuzione all'ART;
- definisce il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo;
- introduce norme specifiche, sempre ai fini della determinazione del fatturato rilevante, per i soggetti operanti nel trasporto aereo e marittimo/per vie navigabili (merci e passeggeri), volte a garantire che il contributo sia corrisposto unicamente in base al fatturato prodotto da tali soggetti in Italia;
- stabilisce l'aliquota della contribuzione nella misura dello 0,4 per mille del fatturato, con l'eccezione del settore dell'autotrasporto e della logistica per il quale è stabilita un'aliquota dello 0,2 per mille, in considerazione "del grado inferiore di esigenza regolatoria e di vigilanza rispetto agli altri settori sottoposti alle funzioni dell'Autorità, nonché della circostanza che i ricavi registrati dalle imprese operanti in questi settori sono costituiti, anche in maniera rilevante, da attività non concernenti direttamente il trasporto, ma preparatorie dello stesso".

Si segnala, in proposito, che da novembre pende dinanzi alla Corte Costituzionale una questione di legittimità relativa alle norme che disciplinano il contributo al funzionamento dell'Autorità<sup>7</sup> che dovrebbe portare ad un chiarimento definitivo in merito alla individuazione dei soggetti tenuti al pagamento.

---

diritti fossero determinati nell'ambito dei contratti di programma sottoscritti tra ENAC e gestori degli scali aeroportuali.

<sup>5</sup> Si tratta, in particolare delle proposte presentate dagli aeroporti: Guglielmo Marconi di Bologna per il periodo tariffario 2016-2019 (Del. 65/3 Del. 87/2015); Aeroporto Internazionale di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019 ((Del. 88/2015) "Costa Smeralda" di Olbia per il periodo tariffario 2015-2018 (Del. Del. 68 e Del. 98/2015). È invece stato avviato a luglio un procedimento per la verifica della conformità delle proposte di modifica presentate dall'Aeroporto "Ugo Niutta – Capodichino" di Napoli per il periodo tariffario 2016-2019 (Del. 53/2015)

<sup>6</sup> Delibera 73/2015 del 10 settembre 2015 – Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il finanziamento dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

<sup>7</sup> Con Ordinanza del 12/11/2015, il TAR del Piemonte, accogliendo una serie di istanze cautelari proposte da operatori e rappresentanze del settore dell'autotrasporto e della logistica per la sospensione della



### Infrastruttura ferroviaria

Conclusa la procedura di consultazione pubblica avviata a luglio (Del. 61/2015), l'Autorità ha adottato, a novembre, le Misure di regolazione sui criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (Del. 96/2015)<sup>8</sup>.

Con l'entrata in vigore della nuova regolamentazione:

- i pedaggi saranno determinati da RFI sulla base di precisi criteri dettati da ART;
- il periodo regolatorio coprirà un arco di 5 anni, con tariffe stabili e predeterminate;
- i pedaggi dovranno essere correlati ai costi pertinenti ed efficienti;
- sono previsti obblighi rafforzati di contabilità regolatoria e separazione contabile;
- le tariffe saranno basate sulla tipologia di servizio anziché sulla tipologia di rete;
- le tariffe saranno composte da sole componenti variabili (euro per treno·km);
- saranno posti obiettivi di efficientamento annuale;
- l'ART verificherà la conformità delle tariffe ai criteri e la sostenibilità delle tariffe per il mercato.

Nel periodo luglio-novembre 2015, sono state inoltre adottate una serie di delibere nel quadro di procedimenti sanzionatori già in corso per presunte violazioni della Delibera 76/2014 (Informazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015) e della Delibera 70/2014 (Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie)<sup>9</sup>.

### Diritti dei passeggeri che viaggiano per ferrovia e su gomma

Nel periodo considerato, in qualità di organismo responsabile dell'applicazione della normativa comunitaria sui diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario e del trasporto con autobus<sup>10</sup>, l'Autorità ha avviato, e in alcuni casi concluso, una serie di

---

delibera 10/2014 con la quale l'ART ha stabilito l'aliquota del contributo dovuto per l'anno 2014, ha chiesto alla Corte Costituzionale di valutare la legittimità dell'art. 37, c. 6, del DL 201/2011, che disciplina il contributo al funzionamento dell'Autorità.

<sup>8</sup> La Delibera 96/2015, del 13 novembre 2015, e la relativa relazione istruttoria sono pubblicate sul sito web dell'Autorità.

<sup>9</sup> Del. 67/2015; Del. 80/2015; Del. 84/2015; Del. 89/2015 e Del. 90/2015; Del. 91/2015.

<sup>10</sup> D.Lgs 17 aprile 2014, n. 70, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario e D.Lgs 4 novembre 2014, n. 169 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (GU n. 271 del 21.11.2014).



procedimenti sanzionatori a carico di imprese operanti nei due comparti per presunte violazioni del Regolamento (CE) 1371/2007 e del Regolamento (CE) 181/2011.

La maggior parte dei casi, portati all'attenzione dell'ART da utenti e/o da loro associazioni, concerne violazioni o presunte violazioni delle disposizioni che regolano gli obblighi di informazione nei confronti dell'utenza nonché i tempi e le procedure per la trattazione dei reclami e per i rimborsi<sup>11</sup>.

### 2.1.2. Trasporto ferroviario

Il Consiglio dei Ministri ha licenziato, a luglio, il decreto legislativo 112/2015<sup>12</sup> di attuazione della direttiva 2012/34/UE che ha istituito uno Spazio ferroviario europeo unico<sup>13</sup>. Il provvedimento sancisce i principi di autonomia e di indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie, di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura in merito alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, nonché di libertà di accesso al mercato dei trasporti per ferrovia a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

### 2.1.3. Autotrasporto merci e trasporto passeggeri su strada

Scambio di dati in materia di sicurezza. Ai fini dello scambio di informazioni con altri Stati membri, con decreto del Ministro dell'Interno è stata emanata la disciplina dell'accesso con modalità telematiche, da parte del Ministero dei trasporti, ai dati in possesso del Ministero dell'Interno relativi ai veicoli e ai numeri di targa rubati<sup>14</sup>.

Competenze regionali sui reclami nel trasporto con autobus. Sono state individuate le strutture regionali competenti a ricevere i reclami dei passeggeri sui servizi di trasporto regolari di competenza regionale e locale per presunte infrazioni della normativa

---

<sup>11</sup> Del. 108/2015; Del. 109/2015; Del. 110/2015; Del. 111/2015; Del. 112/2015; Del. 114/2015; Del. 119/2015. Sul sito Internet dell'Autorità.

<sup>12</sup> Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 - Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione). GU n. 170 del 24.7.2015.

<sup>13</sup> La Direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno Spazio ferroviario europeo unico, è conosciuta anche come "direttiva Recast" ed è così chiamata perché ha rifuso e riunito in un unico testo, integrandoli e modificandoli, tre storici provvedimenti comunitari in materia di trasporto ferroviario: la Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; la Direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; la Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

<sup>14</sup> Decreto 4 agosto 2015 - Ministero dell'Interno - Attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. GU n.222 del 24.9.2015.



comunitaria a tutela dei passeggeri con autobus (Reg. CE 181/2011). Così come previsto dal decreto legislativo 169/2014<sup>15</sup>, tali uffici dovranno provvedere, a cadenza mensile, a trasmettere i reclami pervenuti all'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, unitamente ad ogni altro elemento utile, ai fini della definizione del procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle eventuali sanzioni<sup>16</sup>.

Modalità di ripartizione ed erogazione delle risorse in favore dell'autotrasporto. Sulla base dei decreti di ripartizione delle risorse<sup>17</sup> stanziati in favore dell'autotrasporto per l'anno 2015, sono stati adottati, tra luglio e ottobre, i decreti recanti le modalità operative di erogazione delle risorse destinate alla formazione<sup>18</sup> e agli investimenti per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative volte all'aggregazione tra imprese<sup>19</sup>.

Registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada<sup>20</sup>. Sono stati resi accessibili alcuni dati relativi alle imprese iscritte al Registro elettronico nazionale (REN) delle imprese di trasporto su strada. In particolare, attraverso il REN sarà possibile conoscere i seguenti dati relativi alle imprese iscritte: a. denominazione e forma giuridica, sede legale, partita IVA e/o codice fiscale e numero di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori; b. nome e cognome dei gestori dei trasporti; c. numero di iscrizione al REN e status dell'autorizzazione; d. tipo di autorizzazione (idoneità al trasporto nazionale o internazionale); e. numero dei veicoli oggetto dell'autorizzazione; f. numero di serie

---

<sup>15</sup> D.lgs 4 novembre 2014, n. 169 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. GU n. 271 del 21.11.2014.

<sup>16</sup> Decreto 9 ottobre 2015 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Individuazione delle strutture regionali deputate a ricevere i reclami a seguito di presunte infrazioni accertate in relazione ai servizi svolti mediante autobus di competenza regionale e locale, in attuazione dell'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169. GU n. 261 del 9.11.2015.

<sup>17</sup> Decreto interministeriale (MIT-MEF) del 29 aprile 2015, n. 130 recante ripartizione delle risorse destinate dall'art. 1, co. 150 della Legge 23.12.2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) in favore dell'autotrasporto come modificato dal successivo Decreto interministeriale (MIT-MEF) del 6 agosto 2015, n. 283. Rispettivamente sul sito del MIT agli indirizzi [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=22979](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22979) e [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=24727](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=24727)

<sup>18</sup> Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 luglio 2015 n. 261 recante modalità di erogazione dei contributi a favore delle iniziative di formazione professionale nel settore dell'autotrasporto. GU n. 211 dell'11.9.2015.

<sup>19</sup> Decreto 29 settembre 2015 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie destinate agli investimenti nel settore dell'autotrasporto. GU n. 257 del 4.11.2015 e relativo Decreto 21 ottobre 2015 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Disposizioni di attuazione del decreto 29 settembre 2015, recante modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie destinate agli investimenti nel settore dell'autotrasporto. GU n. 257 del 4.11.2015.

<sup>20</sup> Decreto 10 novembre 2015 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Disposizioni in materia di Registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada. GU n. 270 del 19.11.2015.

della licenza comunitaria e data di scadenza. La consultazione dei dati avviene tramite il Portale dell'Automobilista ([www.ilportaledellautomobilista.it](http://www.ilportaledellautomobilista.it)). Il decreto istituisce, inoltre, quattro sottosezioni della Sezione “Sanzioni” del Registro (che resta ad accesso riservato).

#### 2.1.4. Settore marittimo e portuale

##### Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

In ottobre è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica<sup>21</sup>.

Si tratta di un documento che evidenzia un forte aumento di interesse per il carattere strategico che i settori logistico e portuale possono avere per la ripresa economica nazionale, per lo sviluppo di una efficace politica euromediterranea, per il rilancio del Mezzogiorno nonché per la sostenibilità. Il Piano parte dalle potenzialità del “Sistema Mare” per approdare, attraverso l’analisi della domanda e dell’offerta portuale in Italia, alla individuazione di dieci obiettivi strategici per il settore: 1. Semplificazione e snellimento delle procedure, riduzione dei tempi di transito delle merci e della realizzazione degli interventi nei porti; 2. Concorrenza, trasparenza ed upgrading dei servizi; 3. Miglioramento dell’accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri; 4. Integrazione del sistema logistico; 5. Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali; 6. Innovazione; 7. Sostenibilità; 8. Certezze e programmabilità delle risorse finanziarie; 9. Coordinamento nazionale, condivisione, confronto partenariale; 10. Attualizzazione della governance del Sistema Mare. Per ciascun obiettivo sono poi individuate le azioni strategiche da porre in essere per la realizzazione dell’obiettivo stesso e le attività attraverso le quali tali azioni dovrebbero concretizzarsi.

In ragione della natura di programmazione e di indirizzo del Piano, l’effettiva messa in atto delle attività identificate è demandata agli strumenti che, caso per caso, saranno ritenuti correttamente applicabili: interventi normativi, attività amministrativa ad opera delle Amministrazioni competenti *ratione materiae*; futuri Piani Attuativi di Settore; Documento di Programmazione Pluriennale, per garantire uniformità nell’approccio alla pianificazione strategica degli investimenti infrastrutturali; Contratti di Programma con i

---

<sup>21</sup> Presidenza del Consiglio dei Ministri - Comunicato - Approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. GU n. 250 del 27.10.2015. Il Piano è pubblicato sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.





Concessionari; Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Protocolli di Intesa e *Memorandum of Understanding* per attori cross-nazionali.

L'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica incrocia il dibattito in corso sulla riforma della storica legge di riordino della legislazione in materia portuale (L 84/1994).

#### *Diritti dei passeggeri via mare e per vie navigabili interne – Disciplina sanzionatoria*

Il legislatore ha predisposto l'apparato sanzionatorio delle disposizioni che tutelano i diritti e gli obblighi dei passeggeri via mare e per vie navigabili interne previste dal Regolamento (UE) n. 1177/2010<sup>22</sup>. Analogamente a quanto già realizzato per il trasporto aereo, ferroviario e con autobus, una serie di sanzioni amministrative presidiano il rispetto degli obblighi posti dalla normativa comunitaria in capo a vettori e altri operatori che offrono a vario titolo servizi di trasporti marittimi o fluviali. Tali obblighi si riferiscono in particolare ai diritti delle persone disabili (diritto al pari trattamento nell'accesso e nella fruizione dei servizi di trasporto, diritto a ricevere informazioni e assistenza nei porti e a bordo delle navi, ecc.), ai diritti dei passeggeri nei casi di cancellazione o ritardo (secondo i casi, diritto di ricevere un rimborso o un trasporto alternativo, diritto ad essere informati, assistenza, ecc.), al diritto di ricevere informazione sul viaggio e sui propri diritti. Vettori e operatori di terminali sono inoltre tenuti a istituire sistemi per il trattamento dei reclami ai quali dovranno dare risposta nei tempi e secondo le procedure previste dal Regolamento (UE) n. 1177/2010 e anche la violazione di questi obblighi è sanzionabile ai sensi della nuova normativa. L'organismo competente a vigilare sulla corretta applicazione del citato Regolamento, a istruire e valutare i reclami nonché ad accertare le violazioni e ad irrogare le relative sanzioni è l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

#### *Norme anti pirateria*

Con decreto del Ministro della Difesa<sup>23</sup> sono stati individuati i limiti geografici delle acque internazionali soggette al rischio di pirateria, nelle quali è consentito, a protezione delle navi mercantili battenti bandiera italiana, l'imbarco di guardie giurate.

---

<sup>22</sup> D.Lgs 9 luglio 2015, n. 129 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. GU n. 191 del 19.8.2015.

<sup>23</sup> Decreto 24 settembre 2015 - Ministero della Difesa - Individuazione delle acque internazionali soggette al rischio di pirateria nell'ambito delle quali è consentito l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana. GU n. 232 del 6.10.2015.



### 2.1.5. Settori aereo e aeroportuale

#### Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

Approvato definitivamente dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015<sup>24</sup>, è prossimo alla pubblicazione il Decreto del Presidente della Repubblica che, secondo la procedura prevista dall'art. 698 del codice della Navigazione, ha ufficialmente individuato gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale.

Il regolamento classifica come "aeroporti di interesse nazionale" 38 aeroporti, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico. Tra questi, 12 aeroporti sono qualificati di particolare rilevanza strategica. Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- *Area Nord Ovest:* Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- *Area Nord Est:* Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- *Area Centro Nord:* Bologna, Pisa/Firenze (a condizione che realizzino una gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- *Area Centro Italia:* Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- *Area Campania:* Napoli, Salerno;
- *Area Mediterraneo/Adriatico:* Bari, Brindisi, Taranto;
- *Area Calabria:* Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;
- *Area Sicilia orientale:* Catania, Comiso;
- *Area Sicilia occidentale:* Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- *Area Sardegna:* Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica sono: Milano Malpensa e Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari. Gli "aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali" sono: Roma Fiumicino, quale "primario hub internazionale", Milano Malpensa e Venezia. Tra gli aeroporti di interesse nazionale, viene riconosciuta una particolare rilevanza strategica a 12 di essi, e tra questi sono stati individuati tre *gate* internazionali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia.

---

<sup>24</sup> [Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri, n. 78 del 27 agosto 2015.](#)



I 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica sono stati così classificati dando priorità:

- agli aeroporti inseriti nella Rete Centrale Transeuropea e tra questi, innanzitutto ai *gate* intercontinentali;
- agli aeroporti inseriti nella Rete Globale Transeuropea con maggiori dati di traffico.

#### 2.1.6. Trasporto pubblico locale

La legge di riforma della pubblica amministrazione, la cosiddetta “Legge Madia”, contiene tra le altre, una delega legislativa sul riordino dei servizi pubblici locali di interesse economico, che potrebbe interessare anche il TPL. Il Governo, tuttavia, ha prospettato in diverse occasioni pubbliche la prossima presentazione di una specifica proposta di legge di riforma del trasporto pubblico locale.

## 2.2. Il quadro europeo

Stimolare gli investimenti per la crescita e l'occupazione, approfondire la dimensione sociale dell'Unione, gestire i fenomeni migratori, rilanciare il Mercato unico approfondendone la dimensione digitale, porre la competitività europea in un quadro globale, promuovere lo sviluppo sostenibile e rafforzare la presenza dell'UE sulla scena mondiale. Sono queste le sette azioni prioritarie che hanno informato il semestre di Presidenza lussemburghese del Consiglio dell'Unione<sup>1</sup>.

Con particolare riferimento al rilancio della crescita e dell'occupazione, diverse azioni sono state intraprese a livello comunitario per dare concreta attuazione al "Piano di investimenti per l'Europa" secondo la tabella di marcia delineata dalla Commissione Juncker, rendendo operativo già in autunno il suo principale strumento - il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS)<sup>2</sup>. Quest'ultimo contribuirà alla mobilitazione di almeno 315 miliardi di euro entro il 2017 di investimenti pubblici e privati in determinati settori, incluse le infrastrutture di trasporto<sup>3</sup>. Dopo la rapida conclusione dell'iter legislativo del regolamento europeo sul FEIS, sono state adottate una serie di misure necessarie per il suo funzionamento, tra cui<sup>4</sup>:

- la decisione sui progetti che beneficeranno della garanzia UE a sostegno del Fondo<sup>5</sup>;
- la Comunicazione sul ruolo delle banche di promozione nazionali nella partecipazione al finanziamento del Fondo che, pur trattandosi di un'iniziativa dell'Unione, la Commissione auspica possa trovare il necessario sostegno degli Stati membri e di altri soggetti terzi<sup>6</sup>;

<sup>1</sup> Il semestre di Presidenza lussemburghese va dal 1° luglio 2015 al 31 dicembre 2015.

<sup>2</sup> Si vedano la COM (2014) 903 del 26 novembre 2014, "Un piano di investimenti per l'Europa" ed il Regolamento (UE) 2015/1017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2015, relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici, al polo europeo di consulenza sugli investimenti e al portale dei progetti di investimento europei e che modifica i regolamenti (UE) n. 1291/2013 e (UE) n. 1316/2013 - il Fondo europeo per gli investimenti strategici. Il regolamento è stato pubblicato sulla GUUE L 169 del 1° luglio 2015.

<sup>3</sup> Oltre a reti energetiche, R&I, PMI e imprese a media capitalizzazione, ecc.

<sup>4</sup> COM (2015) 361 del 22 luglio 2015 "Lavorare insieme per la crescita e l'occupazione: il ruolo delle banche nazionali di promozione a sostegno del piano di investimenti per l'Europa". Decisione di esecuzione (UE) 2015/1214 della Commissione, del 22 luglio 2015, relativa alla creazione del portale dei progetti di investimento europei e alla definizione delle relative specifiche tecniche, pubblicata sulla GUUE L 196 del 24 luglio 2015.

<sup>5</sup> Si veda il Comunicato stampa della Commissione [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-5420\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5420_it.htm)

<sup>6</sup> La dotazione iniziale del Fondo è di 21 miliardi, di cui 16 saranno resi disponibili dall'UE e 5 dalla BEI. Nove Stati membri hanno deciso di contribuire, tra cui l'Italia che ha annunciato un finanziamento di 8 miliardi di euro tramite la Cassa Depositi e Prestiti.



- la nomina dei componenti del Comitato direttivo, che definirà le linee strategiche e l'organizzazione delle attività del Fondo;
- le disposizioni finali per il lancio del “polo europeo di consulenza sugli investimenti”, che sosterrà l'elaborazione ed il finanziamento dei progetti di investimento nell'UE<sup>7</sup>;
- la Decisione di esecuzione della Commissione europea sulla creazione del “portale dei progetti di investimento europei”, che metterà a disposizione degli investitori informazioni trasparenti sui progetti esistenti e futuri da finanziare in ambito FEIS. Il portale sarà operativo nel 2016.

### 2.2.1. Autotrasporto

#### Dumping sociale e cabotaggio

Su richiesta della Presidenza lussemburghese del Consiglio, il Comitato economico e sociale europeo (CESE) ha formulato un parere esplorativo sul tema “Il mercato interno del trasporto internazionale di merci su strada: dumping sociale e cabotaggio”<sup>8</sup>, sostenendo la necessità di un intervento tempestivo a livello dell'UE per evitare la frammentazione del Mercato interno nel trasporto su gomma causata dall'adozione di misure nazionali unilaterali contro il dumping sociale.

Il Comitato condivide l'intenzione della Commissione di presentare nel 2016 delle proposte tese a contrastare le pratiche messe in atto a livello nazionale per aggirare o violare le normative sociali o di accesso al mercato allo scopo di ottenere un vantaggio competitivo. Nel dettaglio, sostiene la semplificazione della normativa UE relativa ai requisiti per esercitare l'attività di trasportatore su strada ed alle condizioni di accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada (incluso il cabotaggio). Ma anche il rafforzamento dei criteri di stabilimento delle imprese e la futura formulazione di un pacchetto di proposte sulla mobilità dei lavoratori che includa, in particolare, misure contro le pratiche sleali messe in atto nell'ambito del distacco di personale (dumping sociale, frodi e abusi).

Il CESE invita la Commissione e gli Stati membri, nell'esercizio delle rispettive competenze, ad affrontare in via prioritaria le questioni riguardanti:

- la piena cooperazione tra le autorità di vigilanza sul lavoro e sul trasporto stradale in ambito domestico;

---

<sup>7</sup> Si veda <http://www.eib.org/eiah/>

<sup>8</sup> Il parere è stato adottato in occasione della riunione plenaria del CESE de 17 settembre 2015. Il parere è disponibile al seguente link: <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.36372>

- il consolidamento dei dati dei registri elettronici nazionali per le imprese di trasporto su strada, previsti dal regolamento (CE) n. 1071/2009, con quelli relativi agli aspetti sociali e del lavoro dei conducenti professionisti;
- l'interconnessione dei registri nazionali attraverso il registro europeo delle imprese di trasporto su strada;
- la piena applicazione della normativa vigente nel settore del trasporto stradale con riferimento ai requisiti obbligatori previsti dal regolamento (CE) n. 593/2008 ed alle previsioni delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE sul distacco dei lavoratori.

### 2.2.2. Il trasporto aereo

#### Cielo unico europeo

Si registra un ritardo dei lavori sul pacchetto proposto dalla Commissione per accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo (il cosiddetto "SES+2")<sup>9</sup>. Si ricorda che il Parlamento europeo ha espresso la sua posizione in prima lettura nel marzo 2014 e il Consiglio ha adottato un orientamento generale nel dicembre 2014. La prossima fase sarà la discussione della proposta nell'ambito delle riunioni informali tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione (il cosiddetto "trilogo").

### 2.2.3. Il trasporto marittimo

#### Politica portuale

È prossimo il voto in prima lettura del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento che istituisce "un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti"<sup>10</sup>. Dopo il voto, la Presidenza del Consiglio dell'UE provvederà a pianificare i lavori su questo dossier legislativo. La Commissione europea ha inserito il provvedimento nell'elenco delle proposte prioritarie che andrebbero approvate in tempi rapidi dai co-legislatori nel 2016<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Si tratta della COM (2013) 410 dell'11 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo" (rifusione). La proposta di rifusione fa parte del "nuovo pacchetto" (SES+2), cui appartengono anche i seguenti documenti:

COM (2013) 408 dell'11 giugno 2013 "Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo";

COM (2013) 409 dell'11 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea".

<sup>10</sup> COM (2013) 296 del 23 maggio 2013.

<sup>11</sup> Si veda l'allegato 3 della COM (2015) 610 del 27 ottobre 2015 "Programma di lavoro della Commissione per il 2016. È il momento di andare oltre l'ordinaria amministrazione".

#### 2.2.4. Il trasporto ferroviario

##### Corridoi ferroviari merci

È giunta a conclusione la fase di messa in esercizio dei nove Corridoi ferroviari merci previsti dal regolamento (UE) n. 913/2010<sup>12</sup>, che costituiscono l'ossatura della rete multimodale TEN-T. Il 10 novembre scorso, il Commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, ha annunciato l'operatività dei Corridoi "Scandinavo-Mediterraneo", "Baltico-Adriatico" e "Mare del Nord-Baltico". Gli altri sei Corridoi sono in esercizio dal 2013<sup>13</sup>.

##### "IV pacchetto ferroviario"

Nel semestre oggetto di analisi, si è registrato un avanzamento dei lavori relativi alle proposte legislative che costituiscono il cosiddetto "IV pacchetto ferroviario"<sup>14</sup>, formulate dall'Esecutivo comunitario con l'obiettivo di eliminare gli ostacoli residui al completamento dello spazio ferroviario europeo unico.

Il 10 novembre scorso, la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha ufficialmente approvato l'accordo informale raggiunto sulle proposte formulate dalla Commissione in materia di Agenzia ferroviaria europea, interoperabilità e sicurezza ("il pilastro tecnico")<sup>15</sup>. La posizione in prima lettura del Consiglio sui provvedimenti è attesa nella sessione di dicembre.

Il "pilastro mercato" del IV pacchetto, invece, costituito dai provvedimenti sugli obblighi di servizio pubblico e sulla governance dell'infrastruttura ferroviaria, è stato oggetto di dibattito tra gli Stati membri nella sessione di ottobre del Consiglio Trasporti<sup>16</sup>. In questa occasione, i Ministri hanno definito un orientamento generale su entrambe le iniziative legislative, che fornirà la base per avviare i negoziati con il Parlamento europeo.

Con riferimento agli obblighi di servizio pubblico, il Consiglio ha convenuto che la procedura di gara dovrebbe essere la principale regola per l'aggiudicazione di contratti di

---

<sup>12</sup> Si veda [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2015-11-10-rail-freight-corridors\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2015-11-10-rail-freight-corridors_en.htm)

<sup>13</sup> Si veda <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html>

<sup>14</sup> Di seguito, le proposte legislative contenute nel IV pacchetto ferroviario, adottate il 30 gennaio 2013:  
COM (2013) 26 sulle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie;  
COM (2013) 27 sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;  
COM (2013) 28 sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;  
COM (2013) 29 sullo spazio ferroviario unico europeo;  
COM (2013) 30 sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;  
COM (2013) 31 sulla sicurezza delle ferrovie.

<sup>15</sup> L'accordo informale è stato raggiunto il 18 giugno 2015.

<sup>16</sup> Per le conclusioni del Consiglio Trasporti dell'8 ottobre 2015, si veda il seguente link <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12936-2015-INIT/en/pdf>



servizio pubblico nel settore ferroviario, salvo alcune eccezioni. Le autorità nazionali potrebbero ricorrere all'affidamento diretto nel caso di contratti di piccola entità o qualora esso fosse giustificato dalla struttura e dalle caratteristiche geografiche del mercato (per i piccoli mercati) e della rete e migliorasse la qualità dei servizi e/o l'efficienza in termini di costi.

I Ministri si sono espressi a favore di periodi di transizione più lunghi rispetto a quelli proposti dalla Commissione. Ad esempio, le autorità nazionali potrebbero continuare ad aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico per 10 anni dopo l'entrata in vigore del regolamento. I contratti esistenti e aggiudicati con procedura diretta potrebbero rimanere in vigore fino alle rispettive date di scadenza;

Sul fronte della governance, il Consiglio ritiene che le strutture organizzative degli Stati membri siano già ampiamente compatibili con gli obiettivi della proposta di direttiva. Misure mirate affronteranno una serie di situazioni individuate come potenzialmente problematiche quali rischi di conflitti di interesse o trasferimenti di fondi tra gestori dell'infrastruttura e società ferroviarie.

Le misure volte a garantire l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dovrebbero concentrarsi sulle loro funzioni essenziali, per quanto concerne l'assegnazione delle tracce ferroviarie e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura.

È stata introdotta una certa flessibilità riguardo al modo in cui possono essere svolte le funzioni dei gestori dell'infrastruttura. Gli Stati membri potrebbero decidere che l'assegnazione delle tracce e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura siano effettuate da un organismo indipendente. Il gestore dell'infrastruttura potrebbe inoltre esternalizzare funzioni per migliorare l'efficienza.

Secondo il Consiglio, gli Stati membri dovrebbero avere tre anni di tempo per adeguare le disposizioni nazionali e per alcune norme chiave, come quelle relative all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura o alla trasparenza finanziaria, è necessario che siano poste in essere entro la fine del periodo di transizione.

#### 2.2.5. Rete Transeuropea di Trasporto - TEN-T

##### Connecting Europe Facility : Bandi 2014 e 2015

Il 31 luglio 2015, la Commissione europea ha adottato le decisioni finali sui progetti che beneficeranno dei finanziamenti comunitari per le reti TEN-T a valere sui bandi 2014 del



*Connecting Europe Facility* (CEF)<sup>17</sup>. Si tratta di 276 progetti per un importo complessivo di 13,1 miliardi di euro.

Con riferimento ai bandi 2015, gli inviti a presentare proposte progettuali sono stati lanciati dalla Commissione il 5 novembre scorso<sup>18</sup>. La dotazione complessiva per le reti TEN-T è di circa 7,6 miliardi di euro, di cui 6,5 miliardi sono destinati ai Paesi che rientrano nel campo di applicazione del Fondo di Coesione. Il termine per la presentazione delle domande di finanziamento è stato fissato al 16 febbraio.

I bandi 2015 riservano un'attenzione particolare ai trasporti innovativi. Nell'ambito della dotazione generale (1,1 miliardi di euro disponibili per tutti i 28 Stati membri), i progetti ammissibili ai finanziamenti comprendono anche i sistemi di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), aereo (SESAR) e per vie navigabili (RIS).

Una tabella di marcia indicativa è stata formulata per: la valutazione delle proposte presentate dai candidati (marzo-aprile 2016), la selezione dei progetti ammissibili ai finanziamenti (luglio 2016), la preparazione e la firma dei Contratti di finanziamento (settembre-dicembre 2016).

#### 2.2.6. Sistemi intelligenti di trasporto - ITS

Con sentenza dell'8 ottobre, la Corte di giustizia UE ha respinto il ricorso presentato dalla Repubblica Ceca in merito all'annullamento di due regolamenti delegati adottati dalla Commissione europea, che integrano la direttiva 2010/40/UE riguardante il "quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto".

Nel dettaglio, si tratta dei regolamenti delegati (UE) n. 885/2013 e n. 886/2013<sup>19</sup>. Il primo riguarda la predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali. Il secondo, invece, è relativo ai dati ed alle procedure per la comunicazione gratuita agli utenti di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale.

---

<sup>17</sup> Decisione di esecuzione C (2015) 5274 adottata nell'ambito del Programma di lavoro annuale e Decisione di esecuzione C (2015) 5294 nell'ambito del Programma di lavoro pluriennale.

<sup>18</sup> Il testo completo dei bandi è disponibile al seguente link <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/2015-cef-transport-calls-proposals>

I bandi sono stati presentati in occasione del "2015 CEF Transport Info Day", che si è svolto il 30 novembre scorso. Si veda <https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/events/2015-cef-transport-info-day>

<sup>19</sup> Sentenza pubblicata sulla GUUE C 398 del 30 novembre 2015. Il comunicato stampa della Commissione è disponibile al link: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2015-10-12-court-rule\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2015-10-12-court-rule_en.htm)



### 2.2.7. Mobilità sostenibile

La Commissione europea ha lanciato, l'11 novembre scorso, una consultazione pubblica sulla valutazione *ex post* del sostegno finanziario concesso dall'UE alla mobilità sostenibile di merci e passeggeri nelle aree urbane nell'ambito del bilancio comunitario 2000-2006 e 2007-2013 (*deadline*: 19 febbraio).

La Commissione intende raccogliere i contributi degli stakeholder interessati allo scopo di valutare la pertinenza, l'adeguatezza e l'efficacia delle misure per la promozione della mobilità urbana sostenibile messe in capo a livello locale e cofinanziate a vario titolo dall'Unione (attraverso, ad esempio, i Fondi strutturali, gli strumenti ad hoc della BEI, le risorse per le reti TEN-T, i Programmi comunitari di Ricerca e Innovazione, di *Intelligent Energy Europe*, di LIFE, ...).

A fronte degli ambiziosi obiettivi di natura ambientale perseguiti dall'Unione<sup>20</sup>, la Commissione mira a identificare la corretta allocazione di risorse tra i diversi ambiti che concorrono a rendere sostenibile la mobilità urbana (le soluzioni di trasporto collettivo dei passeggeri, l'utilizzo di combustibili e veicoli puliti, l'adozione di opportuni schemi di *city logistics*, la sicurezza del trasporto, le tecnologie applicate ai trasporti, la disponibilità delle infrastrutture, ...).

La consultazione rappresenta lo strumento attraverso cui individuare le principali criticità (di carattere politico-istituzionale, regolatorio, sociale, finanziario e tecnico) riscontrate dagli *stakeholder* nell'attuazione delle misure per la mobilità sostenibile.

### 2.2.8. Libro Bianco sui Trasporti

In occasione del Consiglio Trasporti dell'8 ottobre scorso, si è svolto un dibattito sulle priorità politiche e sugli obiettivi indicati dal Libro Bianco sui Trasporti del 2011. I Ministri hanno sostanzialmente confermato la strategia di politica europea dei trasporti, riconoscendone la validità degli obiettivi e sostenendo la necessità di un impegno maggiore in alcuni ambiti tra cui la de-carbonizzazione dei trasporti, l'intermodalità e lo sviluppo delle infrastrutture nell'UE<sup>21</sup>. Un nutrito gruppo di delegazioni ha sottolineato la necessità di una migliore applicazione della normativa vigente in materia di trasporti.

---

<sup>20</sup> Basti pensare alla riduzione delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti del 60% entro il 2050.

<sup>21</sup> Per le conclusioni del Consiglio Trasporti dell'8 ottobre 2015, si veda il seguente link <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12936-2015-INIT/en/pdf>



Un dibattito sul Libro Bianco ha avuto luogo, sempre nel mese di ottobre, nell'ambito di una Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione a Bruxelles. La Conferenza è stata l'occasione per avviare un dibattito sulle questioni principali finora emerse sulla base dei risultati della consultazione pubblica lanciata nel 2015 e sulla necessità di una revisione di metà periodo del Libro Bianco e sulle posizioni assunte dalle istituzioni comunitarie<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Per i risultati della consultazione, si veda: <http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/doc/2015-white-paper-2011-midterm-review/analysis.pdf>

### 3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA<sup>1</sup>

#### Il contesto internazionale

La ripresa dell'attività mondiale si conferma essere graduale ma disomogenea. Si è osservato un sostanziale consolidamento dello slancio in gran parte delle principali economie avanzate al di fuori dell'area dell'euro ed in particolare negli Stati Uniti e nel Regno Unito. Una certa debolezza sta caratterizzando l'insieme delle economie emergenti (EME) che presentano comunque persistenti divergenze tra regioni che vanno in parte ricondotte al diverso impatto della correzione dei prezzi delle materie prime. Cresce l'attività economica in quelle asiatiche (comprese Cina e India) e dell'Europa centrale e orientale (PECO) mentre è in recessione la Comunità di Stati Indipendenti. Epicentro del calo è la Russia, che risente pesantemente dei bassi prezzi del petrolio, dei vincoli al finanziamento esterno e del debole clima di fiducia delle imprese. Si contrae anche l'attività economica in America latina in ragione del deterioramento delle ragioni di scambio che sta maturando a seguito della diminuzione dei corsi delle materie prime, dei pesanti squilibri interni nonché delle incertezze politiche, specie in Brasile.<sup>2</sup>

Complessivamente l'indice mondiale composito dei responsabili degli acquisti (*Purchasing Managers' Index*, PMI) relativo al prodotto (esclusa l'area dell'euro) è continuato a salire in novembre anche se nel quarto trimestre dell'anno sembra rimanere sostanzialmente in linea con il livello del periodo precedente da un lato indicando la sostanziale invarianza delle condizioni di crescita mondiale e dall'altro confermando una certa distanza tra economie avanzate ed emergenti.

Allo stesso tempo, gli indicatori anticipatori compositi dell'OCSE (*Composite Leading Indicators*), concepiti appositamente per anticipare i punti di svolta dell'attività economica rispetto al trend, continuano a segnalare un ritmo di espansione stabile nell'insieme dei paesi dell'OCSE e in Cina, mentre indicano una perdita di slancio per la Russia.

Divergenze tra economie avanzate ed emergenti si riscontrano anche sul versante delle politiche monetarie; queste, infatti, rimangono accomodanti per le prime mentre si osserva un progressivo inasprimento in gran parte delle seconde. Tra l'altro nel mese di novembre a fronte delle aspettative dei mercati circa un innalzamento dei tassi di interesse ufficiali negli Stati Uniti, le condizioni di finanziamento esterne si sono ulteriormente irrigidite nella maggioranza delle EME, come si evince dall'incremento dei rendimenti obbligazionari, al quale si sono accompagnate correzioni dei prezzi delle azioni, riduzioni degli afflussi per investimenti di portafoglio e nuove pressioni al ribasso sui cambi in

---

<sup>1</sup> Dati aggiornati al 30 novembre 2015, salvo diversa indicazione.

<sup>2</sup> Cfr. BCE, *Bollettino mensile*, Francoforte sul Meno, novembre 2015.

diversi paesi. La conseguenza è un innalzamento del valore del debito in valuta estera, che determina un generale innalzamento delle tensioni finanziarie e nei bilanci in questi paesi.

Nei mesi estivi, a tenere banco è stata la Cina; l'incertezza sulle politiche economiche del gigante asiatico ha innescato un rialzo della volatilità nei mercati finanziari mondiali con effetti di grande rilievo. Ciò nonostante le attese a breve termine rimangono comunque all'insegna di una graduale ripresa (seppur disomogenea) dell'attività economica che fa perno sulla tenuta della crescita nella maggior parte delle economie avanzate che possono a loro volta trarre vantaggio dai bassi prezzi del petrolio, da condizioni di finanziamento favorevoli, da miglioramenti del clima di fiducia nonché dal venir meno degli effetti avversi riconducibili al processo di riduzione della leva finanziaria nel settore privato e dal risanamento dei conti pubblici. Il terzo trimestre si è caratterizzato comunque per una certa tenuta in ragione dei positivi effetti connessi ai bassi prezzi del greggio, alla favorevole dinamica dei consumi, come anche ai recenti interventi sui tassi di interesse di riferimento nonché agli interventi di politica fiscale. Permangono tuttavia dubbi sulla possibilità di mantenere nel medio termine gli attuali ritmi di espansione.

Nel terzo trimestre, anche l'attività economica negli Stati Uniti ha segnato un rallentamento sebbene la spesa delle famiglie abbia continuato a trainare la ripresa in ragione degli incrementi dei posti di lavoro, dei salari nominali e del reddito disponibile reale che, in presenza di un calo dei corsi petroliferi, dell'inflazione e di favorevoli condizioni del credito, ha favorito un miglioramento dei loro bilanci.

In maniera analoga, l'attività economica nel Regno Unito è risultata in leggero rallentamento nel terzo trimestre dopo l'espansione registrata nel secondo. Anche in questo caso a trainare sono i consumi in virtù del fatto che il reddito disponibile reale continua a beneficiare dei bassi prezzi dell'energia e della crescita salariale, mentre le politiche di risanamento dei conti pubblici, al contrario, stanno rallentando la crescita.

Fatica, invece, a decollare l'attività economica in Giappone che è comunque tornata positiva nel terzo trimestre evitando formalmente la "recessione tecnica". L'espansione è attesa proseguire in maniera moderata anche in finale di anno, sorretta dall'aumento dei consumi privati, favoriti - per le stesse ragioni in precedenza accennate - da redditi reali più elevati ma anche dal miglioramento delle esportazioni che stanno risentendo positivamente del deprezzamento dello Yen e dell'incremento della domanda estera.

Eterogenee e modeste rispetto all'esperienza storica sono invece le dinamiche economiche delle economie emergenti che sebbene siano attese beneficiare del rafforzamento della domanda nei paesi avanzati, dall'altro scontano la storica presenza di ostacoli strutturali e squilibri macroeconomici che in molti paesi hanno origine proprio nella flessione dei prezzi delle materie prime e in condizioni di finanziamento esterne più tese.

Il commercio internazionale è risultato straordinariamente fiacco nel primo semestre 2015 indicando una contrazione dell'interscambio mondiale che non si osservava dalla prima metà del 2009. Nel semestre d'osservazione le importazioni sono crollate in Russia del 25%, in Brasile del 9% nel solo secondo trimestre; per entrambe la contrazione va in parte ricondotta alla riduzione della domanda interna ed al forte deprezzamento dei cambi, ma la sua entità è di molto superiore rispetto a quanto suggerirebbero le relazioni tra tali variabili osservate in precedenza. Sorprendente è stata anche la contrazione rilevata per Cina e India. Tuttavia gli indicatori delle indagini congiunturali segnalano che il commercio mondiale sembra avere raggiunto un punto di svolta ed è atteso tornare ad espandersi.<sup>3</sup>

I dati riferiti al terzo trimestre 2015 segnalano una ripresa delle importazioni per Cina, Giappone e Regno Unito, mentre continuano a diminuire gli scambi in Brasile, ma a un ritmo più moderato, e forniscono quindi un contributo all'aumento complessivo del commercio mondiale nel terzo trimestre.

Torna a crescere il commercio di beni su scala internazionale e resta in territorio espansivo l'indice PMI mondiale sui nuovi ordinativi dall'estero pertanto, le attese rimangono all'insegna del graduale rafforzamento dell'interscambio mondiale, in linea con la ripresa dell'attività economica.

Rispetto al PIL mondiale, le importazioni e la domanda esterna dell'area dell'euro seguirebbero un profilo piuttosto stagnante; per il 2016 le importazioni mondiali sono attese aumentare in linea con il PIL, ma con un'elasticità al commercio comunque inferiore rispetto al periodo pre-crisi.<sup>4</sup>

L'inflazione mondiale anche in ragione del calo delle quotazioni petrolifere, è rimasta contenuta. Nell'area dell'OCSE in ottobre è stata pari al +0,6%, dal +0,4% del mese precedente mentre il tasso calcolato al netto della componente alimentare ed energetica si è mantenuto stabile, all'1,8%. Occorre tuttavia osservare che, nonostante l'apparente stabilizzazione delle quotazioni nei mesi di settembre ed ottobre, i prezzi del petrolio sembrano avere con decisione imboccato una traiettoria discendente che ha avuto inizio a novembre e che sembra poter caratterizzare le dinamiche economiche dei prossimi mesi. La produzione mondiale di petrolio resta elevata e il mercato internazionale continua a registrare un eccesso di offerta, sebbene la domanda abbia toccato il suo massimo degli ultimi cinque anni proprio nel terzo trimestre del 2015. Le scorte di greggio sono aumentate ancora nell'area dell'OCSE, sfiorando livelli record alla fine del terzo trimestre, e hanno quindi contribuito a sostenere le pressioni al ribasso sul prezzo del petrolio.

---

<sup>3</sup> Cfr. BCE, *Op. cit.*, Francoforte sul Meno, novembre 2015.

<sup>4</sup> Cfr. BCE, *Op. cit.*, Francoforte sul Meno, novembre 2015. Nonché i precedenti numeri dell'*Indagine congiunturale*.

Anche i corsi delle materie prime non petrolifere sono in lieve diminuzione da fine ottobre soprattutto per il calo delle quotazioni dei metalli.

In futuro il contributo negativo della componente energetica dovrebbe affievolirsi, via via che inizieranno a venir meno gli effetti dei precedenti ribassi dei corsi petroliferi. Tuttavia, il lento riassorbimento degli output gap nelle economie avanzate e il loro ampliamento in diverse EME segnalano ancora un ampio margine di capacità inutilizzata a livello globale, che seguirebbe a gravare sull'inflazione di fondo nel medio termine.

Le prospettive economiche globali rimangono all'insegna di una crescita graduale e comunque disomogenea; gli esperti dell'Eurosistema stimano incremento della crescita in termini reali del PIL mondiale (esclusa l'area dell'euro) del 3,1% nel 2015, del 3,6% nel 2016 e del 3,9 nel 2017. Pertanto, la domanda esterna dell'area dell'euro dovrebbe accelerare, dal -0,1% nel 2015 al 2,7% nel 2016 e al 3,8% nel 2017. I principali rischi al ribasso sono connessi a un rallentamento più marcato nei paesi emergenti, Cina compresa, mentre un inasprimento delle condizioni di finanziamento, maggiori incertezze politiche e prezzi più contenuti delle materie prime potrebbero implicare un generale aggravamento degli attuali squilibri macroeconomici, indebolendo il clima di fiducia e la crescita in misura superiore alle attese.<sup>5</sup>

### Il contesto nazionale

In Italia la ripresa procede con gradualità allineata sulla dinamica (bassa) dell'area dell'euro. Dopo avere sopportato l'attività negli ultimi quattro anni si è indebolita la spinta delle esportazioni - come nel resto dell'area - in ragione del calo della domanda dei paesi extraeuropei. Invece, si è venuto progressivamente consolidando il contributo della domanda interna, grazie alla crescita dei consumi delle famiglie ed alla ricostituzione delle scorte; appare, invece, piuttosto discontinuo il recupero sul versante degli investimenti in ragione soprattutto dell'incertezza che sembra gravare sulla dinamica della domanda estera. In questo scenario è proseguito l'incremento dell'occupazione e la ricomposizione delle assunzioni verso forme contrattuali più stabili, favorita dagli sgravi contributivi e dalla nuova disciplina dei rapporti di lavoro.

Il terzo trimestre<sup>6</sup> ha visto incrementare il PIL dello 0,2% in termini congiunturali, appena al di sotto delle attese. Il valore ha risentito del contributo negativo proveniente dall'interscambio con l'estero, che ha sottratto quattro decimi di punto percentuale alla crescita del PIL, prevalentemente per il calo delle esportazioni (-0,8%), che hanno mostrato di risentire del rallentamento delle principali economie emergenti. Tuttavia, la

---

<sup>5</sup> Cfr. BCE, *Op. cit.*, Francoforte sul Meno, novembre 2015.

<sup>6</sup> Cfr. ISTAT, *Conti economici trimestrali*, Roma, 1 dicembre 2015.



crescita dei consumi delle famiglie (0,4%) e l'aumento delle scorte (0,3%) hanno più che compensato la diminuzione degli investimenti (-0,4%), concentrata soprattutto nella spesa per impianti e macchinari e per beni immateriali. Gli investimenti in beni strumentali sono comunque cresciuti del 4,1% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Dal lato dell'offerta il valore aggiunto è aumentato in quasi tutti i principali settori di attività mentre, dopo la prolungata fase di recessione, si è stabilizzato nelle costruzioni.

La dinamica congiunturale del PIL troverebbe conferma anche in finale d'anno ed è attesa rafforzarsi in avvio di 2016, sulla scia delle favorevoli attese di famiglie e imprese relativamente all'andamento generale dell'economia. Per queste ultime, in particolare, cresce la quota di imprese che pianificano un aumento della spesa per investimenti nei primi sei mesi del 2016 sebbene lamentano una certa insicurezza sull'andamento della domanda estera.

Nel mese di settembre l'indice destagionalizzato della produzione industriale è aumentato dello 0,2% rispetto ad agosto, portando il dato medio del trimestre luglio-settembre ad un +0,4% nei confronti del secondo trimestre. Corretto per gli effetti di calendario, a settembre l'indice è aumentato in termini tendenziali dell'1,7% (i giorni lavorativi sono stati 22 come a settembre 2014). Nella media dei primi nove mesi dell'anno la produzione è aumentata dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.<sup>7</sup>

Dalla crescita della spesa delle famiglie è provenuto un rilevante impulso all'aumento del PIL che è previsto continuare anche in finale di anno. Nei mesi estivi l'aumento è stato dello 0,4% e pur rimanendo vivace soprattutto nella componente dei beni durevoli (0,6%), ha interessato anche quella dei beni non durevoli (0,3%) e dei servizi (0,2%). Come altrove un ruolo importante per l'affermazione di tale dinamica l'ha svolto il reddito disponibile. Infatti, nei primi nove mesi del 2015 il reddito disponibile, valutato in termini reali, non solo è cresciuto dello 0,9% rispetto al medesimo periodo del 2014, ma il dato va anche valutato insieme ai livelli storicamente elevati toccati dall'indice del clima di fiducia dei consumatori che sommati incidono sulla propensione alla spesa. In particolare, il clima delle famiglie appare improntato ad un certo ottimismo per quanto concerne l'andamento generale dell'economia; mentre, sul piano personale migliorano le attese sull'occupazione, in linea con il recupero del mercato del lavoro. Rimangono invece piuttosto caute le valutazioni sul bilancio familiare dai quali potrebbero scaturire comportamenti di spesa prudenti. Sempre in estate il debito delle famiglie misurato in rapporto al reddito disponibile è leggermente diminuito (al 62,5%), rimanendo comunque al di sotto di quello medio dell'area dell'euro (96%).

Come accennato sopra, le esportazioni nazionali mostrano di risentire della debolezza della

---

<sup>7</sup> Cfr. ISTAT, *Produzione industriale*, Roma, novembre 2015.

domanda nelle economie emergenti e nei paesi produttori di materie prime; il risultato è una contrazione che nel terzo trimestre è stata pari a -0,8% (in volume rispetto al periodo precedente). A ridursi sono state soprattutto le esportazioni verso la Cina, i paesi dell'OPEC e la Turchia; più modesta è stata la contrazione per i flussi verso l'UE.

Crescono, invece, le importazioni (+0,5% in volume) a sintesi di un'attenuazione del rallentamento per quanto concerne i beni e di un incremento delle importazioni dei servizi. Pertanto, nei primi dieci mesi del 2015 il conto corrente ha registrato un avanzo di 24,6 miliardi (erano 21,6 nello stesso periodo dell'anno precedente); ovviamente tale dinamica trova ragione nel surplus originato dalla riduzione della spesa energetica e dal miglioramento nel conto dei servizi, grazie al contributo della bilancia turistica. Nel terzo trimestre il saldo di conto corrente è risultato pari al 2,1% del PIL.

Come anticipato dalle indagini di clima, è in crescita il numero degli occupati; questi, nei mesi estivi ed al netto dei fattori stagionali, sono aumentati dello 0,5% rispetto al periodo precedente (+0,8% nei servizi privati e +0,2% nell'industria in senso stretto). Oltre al numero degli occupati, sono risultate in aumento anche le ore lavorate ed è diminuito il ricorso alla Cassa integrazione guadagni (-19,9% delle ore autorizzate rispetto a quanto osservato nel secondo trimestre). Tuttavia la dinamica descritta non è stata confermata nel bimestre settembre-ottobre che, sulla base dei dati della Rilevazione sulle forze di lavoro, risulta essere leggermente diminuita pur rimanendo al di sopra dei livelli registrati nello stesso periodo dell'anno precedente. In ottobre il tasso di occupazione si assesta al 56,3% sebbene su base annua l'occupazione cresca dello 0,3% (+75 mila persone occupate) e il tasso di occupazione di quasi mezzo punto.

La stima dei disoccupati a ottobre diminuisce dello 0,5% (la contrazione riguarda le donne e la popolazione di età superiore a 34 anni) collocando il tasso di disoccupazione all'11,5%, sostanzialmente invariato dopo il calo dei tre mesi precedenti. Nei dodici mesi la disoccupazione diminuisce del 12,3% (-410 mila persone in cerca di lavoro) e il tasso di disoccupazione di 1,4 punti. Dopo la crescita di settembre (+0,5%), la stima degli inattivi tra i 15 e i 64 anni aumenta ancora nell'ultimo mese dello 0,2% (+32 mila persone inattive), portando il relativo tasso al 36,2%, in aumento di un decimale. Su base annua l'inattività aumenta dell'1,4% (+196 mila persone inattive) e il tasso di inattività di 0,6 punti.

Sul versante dei prezzi, lo scenario nazionale rimane improntato alla bassa inflazione. Sebbene in ottobre l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, sia aumentato dello 0,2% rispetto al mese precedente e dello 0,3% nei confronti di ottobre 2014, l'inflazione resta su valori comunque molto contenuti. Continua infatti a gravare sull'indice complessivo la debolezza della componente energetica; ma anche l'inflazione di fondo, che esclude i beni alimentari ed energetici, si mantiene su





livelli assai moderati (+0,8%) sebbene le attese delle famiglie e delle imprese segnalino un modesto recupero dei prezzi già a partire dal prossimo anno.<sup>8</sup>

Sempre sulla base dei dati preliminari, in novembre l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) segnerebbe una diminuzione dello 0,5% su base mensile, e dello 0,1% su base annuale. Considerando i principali aggregati speciali dell'IPCA, a novembre i prezzi dei Beni alimentari (incluse bevande alcoliche) e tabacchi aumenterebbero dello 0,1% in termini congiunturali, con un rallentamento della crescita su base annua (+1,6%, da +2,1% di ottobre); quelli dell'Energia diminuirebbero dello 0,3% segnando un ridimensionamento della flessione su base annua (-6,8%, da -7,7% di ottobre); i prezzi dei Beni industriali non energetici scenderebbero dello 0,2% in termini congiunturali e registrerebbero una crescita tendenziale stabile e pari a +0,8%; i prezzi dei Servizi, infine, diminuirebbero dell'1,0% su base mensile e rallenterebbero la loro crescita tendenziale (+0,5%, da +1,0 di ottobre).

La componente di fondo, misurata al netto dell'energia e degli alimentari freschi, scenderebbe a +0,7%. Al netto dei soli beni energetici, la crescita su base annua dell'IPCA si attesterebbe allo 0,8% (era +1,3% il mese precedente).<sup>9</sup>

In tale contesto, anche le pressioni sui prezzi all'origine rimangono molto deboli. In ottobre i prezzi alla produzione dei prodotti industriali hanno registrato una nuova riduzione (-0,1% rispetto al mese precedente) che li porta a segnare un -2,9% rispetto ad ottobre 2014. L'analisi per raggruppamenti principali evidenzia un aumento dello 0,2% dell'indice congiunturale dei prezzi alla produzione dei beni di consumo (un aumento dello 0,2% per il mercato estero sia per l'area non euro sia per quella euro, mentre rimane invariato per il mercato interno) che, rispetto a ottobre 2014, cresce dello 0,5% per il mercato interno, dello 0,8% per il mercato estero area euro e dell'1,7% per quello area non euro. Per i beni strumentali la variazione congiunturale dell'indice rimane positiva dello 0,1% per il mercato interno e dello 0,2% per il mercato estero area non euro, ma evidenzia una diminuzione dello 0,1% per il mercato estero area euro; in termini tendenziali l'indice aumenta dello 0,6% sia per il mercato interno sia per il mercato estero area non euro, e dello 0,2% per il mercato estero area euro. Per i beni intermedi l'indice dei prezzi, in termini congiunturali, diminuisce dello 0,4% per il mercato interno, dello 0,3% per il mercato estero area euro e dello 0,5% per il mercato estero area non euro; rispetto a ottobre 2014 si registrano variazioni negative dello 0,8% sia per il mercato interno sia per il mercato estero area non euro, e del 2,0% per il mercato estero area euro. L'indice dei prezzi alla produzione relativo all'energia diminuisce, rispetto al mese precedente, dello 0,1% per il mercato interno, del 2,7% per il mercato estero area euro e dell'1,9% per quello area non euro; in termini tendenziali si registrano variazioni negative del 10,1% per il

---

<sup>8</sup> Cfr. ISTAT, *Prezzi al consumo – dati definitivi*, Roma, novembre 2015.

<sup>9</sup> Cfr. ISTAT, *Prezzi al consumo – dati provvisori*, Roma, novembre 2015.



mercato interno, del 31,3% per il mercato estero area euro e del 23,8% per quello relativo all'area non euro.<sup>10</sup>

Gli operatori professionali censiti in dicembre da Consensus Economics prevedono per il 2016 un recupero graduale dell'inflazione mentre il saldo tra la quota di imprese manifatturiere che prevede un rialzo dei prezzi di vendita dei propri prodotti e quella che ne prefigura una riduzione è diminuito nel quarto trimestre rispetto al periodo precedente.

---

<sup>10</sup> Cfr ISTAT, *Prezzi alla produzione dei prodotti industriali*, Roma, novembre 2015.

## APPENDICE 1 - NOTA METODOLOGICA

I risultati esposti sono stati ottenuti in base all'elaborazione dei dati forniti da un campione di aziende che operano nel settore dei trasporti per quanto riguarda le modalità terrestri. Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 41 aziende fra le più significative aderenti all'Anita-Associazione Nazionale Imprese di Trasporti Automobilistici. Si tratta di aziende di media dimensione, localizzate in prevalenza nel Nord dell'Italia (tab.1.), che nella maggior parte dei casi operano sia in ambito nazionale che internazionale.

**Tab. 1. Distribuzione delle aziende di trasporto merci su strada per classe di dipendenti e ripartizione geografica**

<i>Classi</i>	<i>Fino a 19</i>	<i>20-49</i>	<i>50-99</i>	<i>Più di 100</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	20	37	11	32	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		75	11	14	100

Per quanto riguarda il trasporto terrestre di persone, sono stati elaborati i dati relativi a:

- Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- 23 aziende fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto locale.

**Tab. 2. Distribuzione delle aziende di trasporto locale per classe di dipendenti e ripartizione geografica**

<i>Classi</i>	<i>101-250</i>	<i>251-500</i>	<i>Più di 500</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	5	16	79	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	55	10	35	100

Per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico merci e passeggeri elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati sulla flotta di bandiera italiana rilevati da Confitarma e quelli relativi al trasporto di container nei principali porti italiani diffusi dalle Autorità portuali. Per ogni modalità l'Indagine fa comunque riferimento anche ad informazioni di altre fonti quali, per esempio, l'Aiscat per il trasporto autostradale (vedi Appendice 3).

I risultati relativi al trasporto merci sono descritti distintamente per le diverse modalità considerate così come quelli relativi al trasporto passeggeri. Per quanto riguarda



L'andamento del trasporto terrestre di passeggeri, in primo luogo sono illustrati i dati relativi ai servizi di trasporto locale prodotti dalle grandi aziende, con indicazioni specifiche in merito al traffico regionale realizzato da Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo relativi al semestre gennaio-giugno 2015 (esaminati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni luglio-dicembre 2015 (sempre esaminate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e/o i dati di consuntivo disponibili relativi a periodi compresi in questo semestre.



**APPENDICE 2 - I RISULTATI DAL 2008 AL 2015 (1)**

**Tab.1. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali (distribuzione percentuale delle risposte)**

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	13,9	15,2	14,3	15,0	7,7	4,5	0,0	9,1	10,5	10,5	15,8
Stabile	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	66,7	60,6	38,1	55,0	46,2	68,2	80,0	63,6	73,7	78,9	68,4
Diminuzione	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	19,4	24,2	47,6	30,0	46,2	27,3	20,0	27,3	15,8	10,5	15,8
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	11,1	15,2	9,5	25,0	8,3	4,5	20,0	13,6	15,8	15,0	25,0
Stabile	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	63,9	48,5	33,3	45,0	33,3	54,5	40,0	45,5	42,1	65,0	55,0
Diminuzione	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	25,0	36,3	57,1	30,0	58,3	40,9	40,0	40,9	42,1	20,0	20,0
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	44,4	34,4	33,3	40,0	46,2	27,3	40,0	13,6	42,1	50,0	40,0
Stabile	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	30,6	34,4	38,1	45,0	15,4	40,9	35,0	45,5	26,3	40,0	45,0
Diminuzione	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	25,0	31,2	28,6	15,0	38,5	31,8	25,0	40,9	31,6	10,0	15,0
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	36,2	28,1	25,0	31,6	50,0	18,2	36,8	14,3	33,3	44,4	38,9
Stabile	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	44,4	37,5	50,0	47,4	8,3	45,5	42,1	57,1	33,3	44,4	44,4
Diminuzione	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	19,4	34,4	25,0	21,0	41,7	36,4	21,1	28,6	33,3	11,1	16,7
<u>Ricavi</u>																
Aumento	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	61,1	59,4	57,1	60,0	69,2	50,0	57,9	54,5	52,6	60,0	65,0
Stabile	34,1	31,8	43,6	28,6	32,4	22,2	25,0	14,3	15,0	7,7	27,3	21,1	18,2	31,6	15,0	15,0
Diminuzione	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	16,7	15,6	28,6	25,0	23,1	22,7	21,1	27,3	15,8	25,0	20,0
<u>Tariffe</u>																
Aumento	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	38,9	40,9	40,0	35,0	38,5	33,3	31,6	22,7	26,3	30,0	35,0
Stabile	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	61,1	54,5	60,0	65,0	61,5	66,7	68,4	77,3	68,4	70,0	60,0
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	5,0

(segue)

(segue Tab.1.)

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	31,6	36,4	53,8	60,0	72,7	57,1	53,3	41,2	37,5	60,0	65,0
Stabile	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	36,8	40,9	23,1	15,0	0,0	35,7	26,7	29,4	50,0	15,0	15,0
Diminuzione	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	31,6	22,7	23,1	25,0	27,3	7,1	20,0	29,4	12,5	25,0	20,0
<u>Investimenti</u>																
Aumento	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	51,4	22,6	33,3	25,0	15,4	45,5	30,0	22,7	31,6	35,0	45,0
Stabile	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	34,3	41,9	52,4	30,0	38,5	36,4	50,0	40,9	52,6	50,0	40,0
Diminuzione	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	14,3	35,5	14,3	45,0	46,2	18,2	20,0	36,4	15,8	15,0	15,0
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	45,7	43,3	47,6	55,0	76,9	38,1	50,0	27,3	52,6	35,0	35,0
Stabile	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	45,7	53,3	52,4	35,0	23,1	47,6	40,0	45,5	42,1	55,0	55,5
Diminuzione	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	8,6	3,4	0,0	10,0	0,0	14,3	10,0	27,3	5,3	10,0	10,0
<u>Occupazione</u>																
Aumento	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	22,2	3,3	5,3	16,7	7,7	5,3	11,8	15,0	17,6	11,8	31,3
Stabile	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	29,6	36,7	15,8	27,8	0,0	15,8	29,4	35,0	35,3	47,1	37,5
Diminuzione	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	48,2	60,0	78,9	55,6	92,3	78,9	58,8	50,0	47,1	41,2	31,3
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	42,9	30,0	22,2	11,1	23,1	15,8	29,4	20,0	11,1	23,5	35,3
Stabile	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	50,0	43,3	33,3	44,4	38,5	47,4	52,9	50,0	55,6	41,2	41,2
Diminuzione	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	7,1	26,7	44,4	44,4	38,5	36,8	17,6	30,0	33,3	35,3	23,5
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	42,9	64,5	47,6	55,0	69,2	47,6	55,0	45,5	52,6	50,0	50,0
Stabile	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	51,4	29,0	42,9	45,0	23,1	38,1	40,0	27,3	36,8	33,3	33,3
Diminuzione	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	5,7	6,5	9,5	0,0	7,7	14,3	5,0	27,3	10,5	16,7	16,7

Tab.2. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto merci su strada

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	35,8	28,3	14,0	20,0	31,3	9,1	29,5	20,5	26,8	16,7	25,7
Stabile	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	37,8	45,7	41,8	33,3	37,5	48,5	40,9	43,6	41,5	58,3	54,3
Diminuzione	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	26,4	26,0	44,2	46,7	31,3	42,4	29,5	35,9	31,7	25,0	20,0
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	28,3	8,3	1,9	8,9	40,9	27,2	25,0	17,2	17,5	14,3	14,3	28,6	22,2	34,4	36,7	26,7
Stabile	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	36,4	44,4	31,4	25,0	40,5	35,7	31,4	33,3	28,1	40,0	43,3
Diminuzione	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	36,4	30,6	51,4	57,5	45,2	50,0	40,0	44,4	37,5	23,3	30,0
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	27,5	21,6	9,7	18,8	10,3	13,0	25,7	20,6	27,6	25,0	17,9
Stabile	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	40,0	45,8	41,9	31,3	46,2	26,1	31,4	35,3	41,4	50,0	57,1
Diminuzione	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	32,5	32,4	48,4	50,0	43,6	60,9	42,9	44,1	31,0	25,0	25,0
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	59,5	38,7	28,6	20,7	18,8	35,0	35,7	22,6	15,6	24,0	24,0
Stabile	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	21,6	38,7	39,3	31,0	46,9	30,0	35,7	38,7	56,3	44,0	48,0
Diminuzione	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	18,9	22,6	32,1	48,3	34,4	35,0	28,6	38,7	28,1	32,0	28,0
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	59,4	27,6	25,0	19,2	16,1	31,6	32,1	16,7	10,0	17,4	21,7
Stabile	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	25,0	51,7	45,8	30,8	48,4	31,6	42,9	46,7	63,3	52,2	56,5
Diminuzione	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	15,6	20,7	29,2	50,0	35,5	36,8	25,0	36,7	26,7	30,4	21,7
<u>Fatturato</u>																
Aumento	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	48,0	51,1	32,6	28,9	28,6	25,0	34,1	26,8	34,1	38,9	38,9
Stabile	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	20,4	26,7	34,8	20,0	28,6	25,0	25,0	17,1	29,3	27,8	36,1
Diminuzione	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6	22,2	32,6	51,1	42,9	50,0	40,9	56,1	36,6	33,3	25,0

(segue)

(segue Tab.2.)

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,1	28,6	22,0	23,8	9,1	9,4	9,8	5,3	12,8	0,0	0,0
Stabile	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	68,1	61,9	61,0	64,3	70,5	65,6	80,5	78,9	71,8	78,8	85,3
Diminuzione	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	29,8	9,5	17,0	11,9	20,5	25,0	9,8	15,8	15,4	21,2	14,7
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	17,1	35,3	20,0	12,9	12,5	4,3	6,3	3,2	8,8	14,8	3,6
Stabile	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	68,3	58,8	70,0	74,2	56,3	73,9	87,5	74,2	73,5	63,0	85,7
Diminuzione	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	14,6	5,9	10,0	12,9	31,3	21,7	6,3	22,6	17,6	22,2	10,7
<u>Investimenti</u>																
Aumento	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	7,5	16,3	12,2	12,2	15,9	25,0	24,4	13,2	13,2	25,7	25,7
Stabile	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	54,7	44,2	36,6	41,5	38,6	31,3	48,8	52,6	50,0	51,4	57,1
Diminuzione	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	37,7	39,5	51,2	46,3	45,5	43,8	26,8	34,2	36,8	22,9	17,1
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	7,7	23,3	14,3	11,9	22,7	12,5	9,5	16,2	12,8	11,8	17,6
Stabile	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	55,8	51,2	31,0	54,8	40,9	53,1	54,8	48,6	64,1	64,7	64,7
Diminuzione	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	36,5	25,5	54,7	33,3	36,4	34,4	35,7	35,1	23,1	23,5	17,6
<u>Occupazione</u>																
Aumento	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	13,2	15,9	14,3	14,3	8,9	12,5	7,1	7,9	15,0	20,0	22,9
Stabile	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	49,1	47,7	45,2	47,6	48,9	43,8	52,4	63,2	62,5	48,6	45,7
Diminuzione	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	37,7	36,4	40,5	38,1	42,2	43,8	40,5	28,9	22,5	31,4	31,4
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	47,2	54,5	52,4	50,0	41,3	45,2	31,7	38,5	35,0	32,4	44,1
Stabile	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	50,9	43,2	42,8	45,2	47,8	35,5	48,8	53,8	60,0	55,9	44,1
Diminuzione	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	1,9	2,3	4,8	4,8	10,9	19,4	19,5	7,7	5,0	11,8	11,8
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	15,4	18,6	19,0	16,7	15,2	25,0	9,5	18,9	20,5	20,6	26,5
Stabile	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0	58,1	50,0	54,8	47,8	37,5	57,1	48,6	53,8	64,7	64,7
Diminuzione	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	34,6	23,3	31,0	28,6	37,0	37,5	33,3	32,4	25,6	14,7	8,8

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2007 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.





**APPENDICE 3 - I DATI DEL TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI - ANNI 2008-2015**

**Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2008-2015 (Dati in tonnellate)**

Aeroporto	2008		2009		2010		2011		2012	
	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta
Alghero	625	682	1.336	366	1.445	1	1.579	1	1.636	---
Ancona	5.516	925	4.651	965	5.349	925	6.293	703	6.072	792
Bari	1.357	2.544	268	1.786	247	2.155	201	1.930	230	1.769
Bergamo(1)	122.398	---	100.354	---	106.921	---	112.556	---	117.005	---
Bologna	24.680	1.816	24.629	2.698	35.832	1.967	42.749	1.038	38.957	1.686
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	9.626	30.341	4.895	31.175	4.266	30.054	12.852	27.290	13.701	27.045
Brindisi	125	6	128	231	154	---	75	---	62	5
Cagliari	2.536	2.355	1.957	2.016	1.810	1.802	1.630	1.485	1.640	1.412
Catania	5.664	3.144	6.361	2.168	8.236	974	8.202	764	7.454	450
Comiso	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	---	---	---	---	2.030	---	---	---	---	---
Firenze	1.927	---	936	---	575	---	484	---	358	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	4	---	1	---	1.204	---	544	---	2	---
Genova	4.248	1.064	3.496	1.171	3.591	325	3.256	---	3.429	---
Grosseto	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
L.Terme	132	1.846	121	1.867	117	1.823	103	1.671	108	1.590
MI Linate	16.043	3.965	13.655	3.372	15.519	3.543	15.852	3.739	15.514	4.293
MI MXP(1)	403.585	12.367	333.721	10.328	422.429	10.245	440.258	10.188	405.858	8.459
Napoli	3.567	2.231	3.259	2.394	2.873	2.454	2.956	1.993	3.202	2.079
Olbia	802	---	220	---	221	---	203	---	136	---
Palermo	2.118	2.202	1.245	2.063	1.002	1.850	745	1.232	1.054	1.313
Parma	---	---	---	---	---	---	3	---	---	---
Perugia	---	---	1	---	5	---	---	---	---	---
Pescara	2.170	1.169	---	---	846	1.270	2	1.198	23	1.198
Pisa	10.002	1.457	5.900	105	6.836	121	7.346	133	7.260	117
Reg.Cal.	180	---	124	---	191	---	131	---	114	---
Rimini	1.884	---	629	---	400	---	668	119	643	100
RM Cia.	19.637	7	16.983	---	18.002	---	18.845	---	16.943	---
RM Fco	137.425	15.781	126.983	12.005	153.679	10.866	142.836	9.031	135.846	7.398
Torino	10.125	1.674	6.553	388	8.351	---	8.137	---	10.542	1
Trapani	13	14	13	3	10	---	13	---	38	---
Treviso (2)	8.644	2	2.763	---	2.932	---	868	---	53	---
TS-R.Leg.	1.114	1	885	---	659	---	676	---	639	---
Venezia (2)	28.839	1.843	31.268	1.264	37.478	131	41.801	85	40.857	31
Verona	7.509	5	6.183	152	4.630	4	5.379	2	4.992	---
<b>Totale</b>	<b>832.495</b>	<b>87.441</b>	<b>699.518</b>	<b>76.517</b>	<b>847.840</b>	<b>70.510</b>	<b>877.243</b>	<b>62.602</b>	<b>834.368</b>	<b>59.738</b>

(segue)

(segue Tab.1.)

Aeroporto	2013		2014		Gen.-nov. '15	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	34	---	38	0	10	0
Ancona	5.813	843	5.873	1.117	5.514	793
Bari	256	1.777	298	1.763	285	1.568
Bergamo (1)	116.112	---	123.206	0	110.450	0
Bologna	44.150	---	41.782	7	37.194	20
Bolzano	---	---	0	0	0	0
Brescia	13.257	26.658	16.094	24.479	6.938	20.578
Brindisi	15	---	12	0	28	0
Cagliari	1.895	1.466	1.606	1.388	1.726	1.274
Catania	5.562	561	5.639	567	3.873	1.775
Comiso	---	---	---	---	0	0
Cuneo	---	---	150	0	0	0
Firenze	331	---	269	0	228	0
Foggia	---	---	0	0	0	0
Forlì	---	---	---	---	---	---
Genova	4.685	---	3.483	0	2.338	0
Grosseto	---	---	---	---	0	0
Lam.Terne	95	1.547	68	1.392	107	1.197
MI Linate	14.847	4.767	12.719	4.739	11.384	2.971
MI MXP (1)	421.277	9.066	459.696	9.961	459.447	9.942
Napoli	5.395	2.120	7.758	2.192	8.029	1.837
Olbia	284	---	309	1	239	0
Palermo	462	1.071	513	994	406	713
Parma	---	---	0	0	0	0
Perugia	---	---	0	0	0	0
Pescara	12	709	44	0	40	0
Pisa	2.317	105	8.108	102	7.674	80
Reggio C.	101	---	46	0	49	0
Rimini	597	247	280	120	---	---
RM CIA.	16.432	4	15.610	58	14.143	107
RM FCO	135.086	6.825	134.685	8.403	126.915	6.142
Torino	9.689	---	7.037	0	5.378	0
Trapani	36	---	18	0	25	0
Treviso (2)	---	---	0	0	0	0
TS-R.Leg.	573	---	453	0	436	0
Venezia (2)	45.615	47	44.398	28	46.776	108
Verona	4.745	---	4.578	0	4.308	0
<b>Totale</b>	<b>849.672</b>	<b>57.813</b>	<b>894.770</b>	<b>57.312</b>	<b>853.942</b>	<b>49.104</b>

(1) Il traffico di Bergamo è stato trasferito sullo scalo di Milano Malpensa nel periodo 13 maggio-1° giugno 2014

(2) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.

Fonte: Assaeroporti



Federtrasporto

**Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2008-2015 (Dati in migliaia)**

Aeroporto	2008			2009			2010			2011		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	819	560	1.380	944	560	1.506	920	465	1.387	1.023	488	1.513
Ancona	137	265	410	119	300	425	149	355	511	174	423	602
Bari	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722
Bergamo(2)	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417
Bologna	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876
Bolzano	56	8	65	50	2	52	53	1	54	59	0,4	59
Brescia	85	168	255	77	122	200	57	102	161	1	27	30
Brindisi	842	122	983	947	134	1.090	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056
Cagliari	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694
Catania	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790
Crotone	89	---	89	52	---	52	104	---	104	121	0,4	122
Cuneo	10	69	79	32	91	124	47	129	178	67	154	223
Firenze	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893
Foggia	29	---	29	66	1	66	70	0,1	70	61	0,1	61
Forlì	255	516	778	286	235	523	268	371	640	48	296	345
Genova	725	445	1.191	667	452	1.127	809	464	1.278	859	535	1.397
Grosseto										0	0	0
L. Terme	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300
MI Linate	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064
MI MXP(2)	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291
Napoli	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757
Olbia	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851
Palermo	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989
Parma	198	87	285	186	69	256	169	69	239	200	68	269
Perugia	33	74	107	19	99	118	15	93	108	49	122	171
Pescara	111	285	396	145	259	405	197	259	457	229	317	547
Pisa	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519
R. Calabria	459	32	535	441	10	508	453	18	545	512	8	558
Rimini	37	380	430	33	336	379	28	511	549	229	684	916
RM CIA (3)	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741
RM FCO(3)	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651
Siena	0,4	0,4	1	1	0,4	1	1	1	1	1	1	2
Torino	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704
Trapani	342	187	532	758	301	1.068	1.025	657	1.682	918	551	1.470
Treviso (4)	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771	371	1.773	2.146	212	862	1.075
TS-Ronchi	440	334	777	379	313	696	430	291	723	498	356	856
Venezia (4)	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563
Verona	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379
<b>Totale</b>	<b>53.996</b>	<b>78.441</b>	<b>133.544</b>	<b>55.795</b>	<b>73.243</b>	<b>130.055</b>	<b>59.228</b>	<b>79.297</b>	<b>139.558</b>	<b>63.415</b>	<b>84.290</b>	<b>148.473</b>

(segue)

(segue Tab.2.)

Aeroporto	2012			2013			2014			Gen.-nov. '15		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	994	519	1.518	980	569	1.563	1.038	597	1.638	1.058	528	1.587
Ancona	176	377	559	175	320	498	166	307	474	192	301	493
Bari	2.733	1.028	3.777	2.516	1.073	3.596	2.542	1.123	3.674	2.400	1.269	3.682
Bergamo(2)	2.737	6.140	8.888	2.806	6.147	8.962	2.772	5.995	8.773	2.949	6.668	9.623
Bologna	1.704	4.176	5.951	1.611	4.516	6.187	1.732	4.801	6.572	1.568	4.768	6.358
Bolzano	37	0,1	37	26	0	26	58	0	58	27	0	27
Brescia	0,4	18	19	0	7	7	3	7	10	0	3	3
Brindisi	1.758	334	2.098	1.638	348	1.989	1.776	381	2.161	1.671	426	2.104
Cagliari	2.880	691	3.586	2.775	799	3.582	2.881	748	3.634	2.768	717	3.486
Catania	4.833	1.374	6.243	4.815	1.552	6.396	5.209	2.074	7.300	4.599	2.040	6.648
Comiso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	195	136	331
Crotone	150	4	154	25	0	25	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cuneo	74	159	234	125	162	289	111	123	235	47	67	117
Firenze	354	1.486	1.841	352	1.620	1.972	402	1.838	2.240	364	1.922	2.286
Foggia	6	0	6	5	0	5	5	0	5	1	1	1
Forlì	1	259	261	0,1	40	40	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Genova	806	563	1.373	764	530	1.296	686	573	1.262	719	546	1.268
Grosseto	0,4	3,3	3,7	0,4	4	5	0	4	4	0	2	2
L. Terme	1.823	378	2.207	1.759	417	2.183	2.015	390	2.411	1.763	411	2.183
MI Linate	5.331	3.845	9.177	5.159	3.825	8.986	5.130	3.855	8.987	4.648	4.290	8.940
MI MXP(2)	3.550	14.780	18.523	3.004	14.777	17.941	2.868	15.802	18.839	2.362	14.802	17.281
Napoli	2.944	2.814	5.791	2.528	2.872	5.433	2.516	3.401	5.949	2.232	3.535	5.785
Olbia	1.159	701	1.866	1.155	796	1.951	1.193	903	2.107	1.197	965	2.168
Palermo	3.707	875	4.605	3.390	943	4.347	3.620	934	4.567	3.573	965	4.551
Parma	120	56	176	131	64	195	140	64	204	129	49	178
Perugia	53	143	197	64	148	212	46	158	204	84	177	262
Pescara	244	315	560	231	311	543	234	320	554	257	307	565
Pisa	1.326	3.155	4.488	1.274	3.189	4.472	1.368	3.303	4.676	1.345	3.181	4.530
R. Calabria	569	0	569	558	0	559	517	0	518	454	0	454
Rimini	162	623	792	9	547	559	0	468	470	n.d.	n.d.	n.d.
RM CIA (3)	1.004	3.457	4.461	1.033	3.684	4.717	990	3.999	4.989	795	4.580	5.375
RM FCO (3)	11.815	24.926	36.980	10.868	25.070	36.166	11.448	26.841	38.506	11.050	26.451	37.675
Siena	1	1	2	0,1	0	0,1	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Torino	2.096	1.411	3.515	1.777	1.372	3.153	1.831	1.588	3.424	1.720	1.656	3.380
Trapani	1.111	466	1.577	1.280	597	1.877	1.160	437	1.597	1.121	380	1.502
Treviso (4)	486	1.839	2.328	478	1.691	2.170	695	1.549	2.244	713	1.498	2.211
TS-Ronchi	524	353	879	523	325	851	459	277	738	428	258	687
Venezia (4)	1.814	6.345	8.175	1.684	6.692	8.388	1.353	7.100	8.462	1.155	7.061	8.222
Verona	1.044	2.108	3.192	848	1.838	2.713	786	1.969	2.769	725	1.713	2.452
<b>Totale</b>	<b>60.128</b>	<b>85.719</b>	<b>146.610</b>	<b>56.367</b>	<b>86.845</b>	<b>143.853</b>	<b>57.748</b>	<b>91.927</b>	<b>150.254</b>	<b>54.307</b>	<b>91.671</b>	<b>146.418</b>

(1) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

(2) Il traffico di Bergamo è stato trasferito sullo scalo di Milano Malpensa nel periodo 13 maggio-1° giugno 2014

(3) Nel periodo Mag-Lug 2015, per ragioni operative, parte del traffico di FCO e' stato trasferito a CIA.

(4) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.

Fonte: Assaeroporti



**Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2008-2014**

<b>Imprese</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011(a)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014(b)</b>
<b>Grandi Imprese</b>							
Passeggeri (milioni)	589	586	622	810	816	815	822
Passeggeri-km (milioni)	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	47.707	48.881
Percorso medio (km)	77,7	75,8	69,7	56,7	56,1	58,6	59,5
<b>Piccole e medie imprese</b>							
Passeggeri (milioni)	213	214	217	37	39	40	42
Passeggeri-km (milioni)	3.757	3.720	3.823	901	1.006	1.031	1.076
Percorso medio (km)	17,6	17,4	17,7	24,2	25,6	25,6	25,4
<b>Totale</b>							
Passeggeri (milioni)	802	800	839	847	855	855	864
Passeggeri-km (milioni)	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	48.739	49.957
Percorso medio (km)	61,7	60,2	56,2	55,3	54,7	57,0	57,8

(a) Dal 2011 il confronto tra i dati annuali riferiti ai due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico passeggeri, realizzato dalle singole imprese, secondo le soglie individuate dal regolamento Ue 91/2003.

(b) Negli anni 2013 e 2014 gli universi dei due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) coincidono.

Fonte: Istat

**Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2008-2014**

<b>Tipo di trasporto (1)</b>	<b>2008</b>		<b>2009(2)</b>		<b>2010</b>		<b>2011</b>	
	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>
<b>Grandi Imprese</b>								
Nazionale	31.101	11.927	22.496	8.299	20.536	7.188	22.622	7.169
Internaz.in Entrata	23.379	5.405	24.523	5.079	28.181	5.237	33.976	6.201
Internaz.in Uscita	11.402	2.582	15.249	2.854	15.727	2.714	22.334	3.909
Transito	6	4	1	0,7	0,1	(3)	0,9	0,6
<b>Totale</b>	65.888	19.918	62.270	16.232	64.444	15.139	78.932	17.279
Percorrenza media	302,3	---	260,7	---	234,9	---	218,9	---
<b>Piccole e medie imprese</b>								
Nazionale	4.140	518	4.081	456	7.648	1.603	10.020	1.977
Internaz.in Entrata	12.240	2.039	6.264	666	7.511	1.207	1.999	332
Internaz.in Uscita	13.526	1.354	3.715	436	4.831	668	859	198
Transito	16	3	7	2	-	-	-	-
<b>Totale</b>	29.922	3.914	14.067	1.559	19.990	3.477	12.878	2.508
Percorrenza media	130,8	---	110,9	---	173,9	---	194,8	---
<b>Totale</b>								
Nazionale	35.241	12.445	26.577	8.755	28.184	8.791	32.642	9.146
Internaz.in Entrata	35.619	7.444	30.786	5.744	35.692	6.444	35.975	6.533
Internaz.in Uscita	24.928	3.936	18.964	3.290	20.558	3.382	23.193	4.108
Transito	21	6	8	2	0,1	(3)	0,9	0,6
<b>Totale</b>	95.810	23.831	76.336	17.791	84.435	18.616	91.811	19.787
Percorrenza media	248,7	---	233,1	---	220,5	---	215,5	---

(segue)

(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2012		2013(4)		2014(5)	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	Tonn. (migliaia)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)
<b>Grandi Imprese</b>						
Nazionale	22.956	7.343	24.611	8.439	24.677	8.632
Internaz.in Entrata	31.673	5.758	32.094	5.612	33.877	6.029
Internaz.in Uscita	20.762	3.747	21.479	3.533	21.187	3.457
Transito	0,8	0,4	11	10	6	4
<b>Totale</b>	<b>75.392</b>	<b>16.849</b>	<b>78.194</b>	<b>17.594</b>	<b>79.748</b>	<b>18.123</b>
Percorrenza media	223,5	---	225,0	---	227,3	---
<b>Piccole e medie imprese</b>						
Nazionale	10.092	2.713	6.222	683	6.607	1.004
Internaz.in Entrata	2.014	414	1.755	378	2.313	467
Internaz.in Uscita	1.008	269	1.788	382	2.194	478
Transito	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>13.114</b>	<b>3.396</b>	<b>9.765</b>	<b>1.443</b>	<b>11.114</b>	<b>1.949</b>
Percorrenza media	258,9	---	147,8	---	175,4	---
<b>Totale</b>						
Nazionale	33.048	10.056	30.832	9.122	31.284	9.636
Internaz.in Entrata	33.687	6.172	33.849	5.990	36.190	6.497
Internaz.in Uscita	21.769	4.016	23.267	3.915	23.381	3.935
Transito	0,9	0,4	11	10	6	4
<b>Totale</b>	<b>88.505</b>	<b>20.244</b>	<b>87.960</b>	<b>19.037</b>	<b>90.862</b>	<b>20.072</b>
Percorrenza media	228,7	---	216,4	---	220,9	---

(1) La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.  
(2) Dal 2009 il confronto tra i dati annuali riferiti ai due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico merci realizzato dalle singole imprese secondo le soglie individuate dal regolamento Ue 91/2003.  
(3) Valore pari a 44.00 tkm.  
(4) I dati relativi al trasporto nazionale, internazionale in entrata e in uscita (tonnellate e tonnellate-km) per le Piccole e Medie imprese sono stati rettificati.  
(5) Negli anni 2013 e 2014 gli universi dei due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) coincidono.

Fonte: Istat

**Tab. 5. Composizione della flotta italiana per trasporto passeggeri (navi sopra le 100 tsl)  
Anni 2008-2015**

Tipo di nave	Crociera		Aliscafi (1)		Traghetti misti		Altre navi		Totale	
	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)
31/12/'08	20	1.229	83	24	220	2.293	136	61	459	3.607
31/12/'09	21	1.434	81	24	219	2.477	137	46	458	3.981
31/12/'10	22	1.451	82	24	226	2.440	151	62	482	3.977
31/12/'11	24	1.731	77	23	218	2.435	144	62	463	4.251
31/12/'12	23	1.983	71	22	212	2.484	138	47	444	4.536
31/12/'13	26	1.908	73	23	207	2.484	138	61	444	4.476
31/12/'14	26	2.039	72	22	203	2.465	139	57	440	4.583
30/06/'15(3)	25	1.992	72	22	197	2.391	142	58	436	4.463

(1) Aliscafi, catamarani e unità veloci. (2) Dati in migliaia (3) Dati provvisori

Fonte: Confitarma



Federtrasporto

**Tab. 6. Composizione della flotta italiana per trasporto merci (navi sopra le 100 tsl)  
Anni 2008-2015**

Tipo di nave (1)	31/12/'08		31/12/'09		31/12/'10		31/12/'11		31/12/'12	
	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	324	5.250	317	5.422	307	5.606	299	5.611
- Petroliere	117	3.102	127	3.187	117	3.102	118	3.348	117	3.399
- Gasiere	27	358	34	321	27	358	26	334	27	425
- Chimichiere	134	1.924	132	1.712	134	1.924	130	1.888	122	1.751
- Altre cisterne	39	38	31	31	39	38	33	36	33	36
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	204	5.875	234	7.176	245	8.143	240	8.262
- Carico generale	45	280	41	199	45	280	42	286	42	290
- Portacontenitori e frigorifere	21	856	25	907	21	856	21	856	19	763
- Portarinfuse	92	3.722	67	2.699	92	3.722	107	4.475	109	4.648
- Traghetti	76	2.318	71	2.069	76	2.318	75	2.526	70	2.561
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33	1	33	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	631	720	585	647	631	720	603	746	597	683
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	350	164	367	170	361	229	357	240
- Altri tipi di navi	264	550	235	483	264	550	242	517	240	443
<b>Totale</b>	<b>1.183</b>	<b>13.351</b>	<b>1.114</b>	<b>11.322</b>	<b>1.183</b>	<b>13.351</b>	<b>1.156</b>	<b>14.528</b>	<b>1.137</b>	<b>14.589</b>

Tipo di nave (1)	31/12/'13		31/12/'14		30/06/'15(3)	
	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)
<i>Da carico liquido</i>	286	5.319	273	4.751	266	4.468
- Petroliere	112	3.197	101	2.673	97	2.493
- Gasiere	26	417	28	433	29	441
- Chimichiere	117	1.671	115	1.615	109	1.503
- Altre cisterne	31	33	29	31	31	31
<i>Da carico secco</i>	232	8.135	202	7.092	201	7.271
- Carico generale	41	287	37	221	35	209
- Portacontenitori e frigorifere	19	763	19	763	17	690
- Portarinfuse	103	4.466	79	3.375	79	3.387
- Traghetti	69	2.619	67	2.732	70	2.985
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	601	696	587	696	596	693
- Rimorchiatori e navi appoggio	361	251	352	245	358	246
- Altri tipi di navi	240	445	235	450	238	447
<b>Totale</b>	<b>1.120</b>	<b>14.183</b>	<b>1.063</b>	<b>12.572</b>	<b>1.064</b>	<b>12.465</b>

(1) A partire dal 2005, sono state considerate anche le navi per i servizi ausiliari.

(2) Dati in migliaia.

(3) Dati provvisori.

Fonte: Confitarma



**Tab. 7. Il trasporto marittimo di merci nei principali porti italiani – Anni 2008-2014 (Migliaia di tonnellate)**

<b>Porti</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Savona-Vado	15.653	14.513	14.098	14.654	13.311	13.442	12.087
Genova	54.218	47.454	50.702	50.393	50.207	48.524	50.968
La Spezia	18.619	14.328	17.950	17.061	15.438	15.546	15.747
Marina di Carrara	2.572	2.027	3.342	3.232	3.273	1.799	1.668
Livorno	34.029	26.766	30.299	29.673	27.418	27.953	28.335
Piombino	7.869	5.221	6.555	6.004	6.007	5.844	6.213
Civitavecchia	8.240	8.807	10.322	11.690	11.480	10.774	10.870
Fiumicino	5.472	5.545	5.174	5.887	4.442	2.791	2.825
Gaeta	2.733	2.427	2.107	2.595	2.350	2.225	1.893
Napoli (1)	19.352	19.419	21.923	21.547	20.038	19.531	20.125
Salerno	9.777	8.649	9.842	10.533	10.173	10.968	12.212
Gioia Tauro	34.313	30.132	30.400	24.696	28.209	33.753	n.d.
Taranto	43.271	27.175	34.849	40.799	34.942	28.485	27.855
Brindisi	12.968	11.020	9.950	9.892	10.108	10.408	10.873
Bari	5.093	4.987	5.303	5.437	4.501	4.221	4.677
Barletta	1.154	834	889	943	890	1.037	892
Monopoli	224	263	298	327	241	342	428
Ancona	9.427	8.773	8.521	8.413	7.952	6.975	8.569
Ravenna	25.896	18.703	21.922	23.344	21.460	22.486	24.460
Chioggia	3.145	2.494	1.833	2.142	1.928	1.617	1.530
Venezia	30.239	25.233	26.390	26.301	25.376	24.350	21.779
Portonogaro (2)	1.441	897	1.205	1.207	1.545	942	1.011
Monfalcone	4.023	3.204	3.088	3.468	3.717	3.971	4.286
Trieste	48.279	44.393	47.634	48.238	49.207	56.586	57.154
Messina-Mil.	22.503	21.353	23.068	23.277	22.394	23.239	22.092
Catania	4.596	4.680	4.877	5.198	4.840	5.848	6.791
Augusta	30.394	26.468	29.415	29.591	29.937	26.946	25.208
Palermo-T.Imerese (3)	7.448	7.414	7.876	8.554	7.691	6.507	6.530
Cagliari-Sarroch	34.101	34.726	35.873	35.827	35.379	34.801	33.432
Olbia-G.A.-P.Torres (4)	12.022	9.968	10.444	10.232	8.708	7.532	8.094
<b>Totale</b>	<b>509.073</b>	<b>437.872</b>	<b>476.148</b>	<b>481.154</b>	<b>463.162</b>	<b>459.442</b>	<b>428.605</b>

(1) Per il 2009 stime Assoportì.

(2) Per il 2013 dati anno 2012

(3) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

(4) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Porto Torres.

Fonte: Assoportì





Federtrasporto

**Tab. 8. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani – Anni 2008-2014 - (Numero di teu)**

Porti	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Savona-Vado	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282	77.859	81.755
Genova	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944
La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432	1.303.017
M. di Carrara	4.710	6.168	7.793	5.455	99	356	384
Livorno	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180	577.470
Civitavecchia	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965	54.019	64.387
Napoli (1)	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682
Salerno	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044
Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.108	3.094.254	2.969.802
Taranto	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519
Brindisi	673	722	1.107	485	94	566	407
Bari	113	55	680	11.121	29.398	31.436	35.932
Ancona	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213	152.394	164.882
Ravenna	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152	226.692	222.548
Venezia	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893	446.428	456.068
Portonogaro (2)	---	---	40	---	40	0	---
Monfalcone	1.645	1.417	1.166	591	812	814	753
Trieste	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023	458.597	506.011
Catania	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087	30.255	33.162
Augusta	---	19	78	---	200	203	---
Palermo-T.Imerese (3)	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784	20.647	14.344
Cagliari-Sar.	307.527	736.984	629.340	603.236	627.609	702.143	717.016
<b>Totale</b>	<b>10.549.886</b>	<b>9.514.654</b>	<b>9.777.962</b>	<b>9.526.808</b>	<b>9.618.700</b>	<b>10.082.030</b>	<b>10.221.127</b>

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Per il 2013 dati anno 2012.

(3) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

**Tab. 9. Il sistema interportuale italiano – Anni 2011-2014**

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani (mq)	2011	2012	2013(3)	2014(3)
Aree destinate all'attività interportuale	37.463.838	37.905.092	35.555.092	35.555.092
Aree disponibili per l'attività interportuale	32.133.065	32.186.151	30.041.151	30.041.151
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	22.618.447	21.810.499	20.844.499	20.844.499
Aree verdi	---	3.558.656	3.321.656	3.321.656
Aree terminalistiche (1)	2.796.000	3.209.249	2.945.249	2.962.749
Aree logistiche (2)	5.975.313	5.915.457	5.478.479	5.515.829
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)	---	75.435	---	---
<b>Traffico ferroviario</b>	<b>2011(4)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
TEU movimentati (5)	1.739.625	1.834.397	1.478.694	1.542.189
Carri ferroviari (traffico convenzionale) (6)	105.847	136.648	22.281	21.782
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032	134.347	152.603

(1) In questo valore sono incluse le aree dei terminal al di fuori del perimetro degli interporti, ma adiacenti a questi e funzionali alla loro operatività.

(2) In questo valore sono inclusi i magazzini, i piazzali e i parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.

(3) Non comprende i valori di Interporto di Rivalta Scrivia; valori per Interporto Sud Europa approssimativi al valore 2014.

(4) Non comprendono i valori relativi al Polo Logistico Integrato di Mortara e all'Interporto Centro Italia Orte.

(5) Per il 2013 non comprensivi di Interporto di Rivalta, Sud Europa, CePIM, Interporto delle Marche e Interporto Regionale della Puglia, per il 2014 non comprensivi di Interporto di Rivalta, CePIM, Interporto delle Marche e Interporto regionale della Puglia.

(6) Non comprendono i valori di Interporto di Rivalta, Interporto Regionale della Puglia e Interporto Sud Europa.

Fonte: Unione Interporti Riuniti - UIR

**Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri nei principali porti italiani – Anni 2008-2014**

<b>Porti</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Savona-Vado	1.113.375	1.028.486	1.092.315	1.307.003	1.208.512	1.286.371	1.389.915
Genova	3.262.912	3.486.683	3.639.975	3.113.679	2.771.962	2.899.193	2.744.968
La Spezia	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239	213.858	483.564
Marina di Carrara	27.100	23.137	9.474	11.493	---	1.237	1.550
Livorno	3.178.971	3.263.289	3.374.768	3.068.047	2.806.271	2.557.826	2.504.413
Piombino	3.653.648	3.453.847	3.288.272	3.240.030	3.028.505	6.025.629	5.968.816
Civitavecchia	4.263.118	4.103.141	4.235.809	4.525.619	4.039.608	4.033.783	3.613.308
Fiumicino	60.523	---	---	---	---	---	---
Gaeta	528	902	1.568	4.499	911	1.300	1.156
Napoli (1)	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191	7.439.763	6.931.856	7.191.385
Salerno	559.588	562.782	625.761	639.978	618.077	601.175	675.178
Taranto	189	---	---	604	427	446	582
Brindisi	504.373	524.104	520.853	527.001	481.786	474.600	492.447
Bari	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217	1.700.591	1.686.403
Barletta	50	1.563	---	---	---	---	---
Monopoli	141	641	523	193	275	165	330
Ancona	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787	1.172.489	1.174.054	1.080.116
Ravenna	16.709	17.726	17.121	163.829	106.498	101.819	62.028
Venezia	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751	1.998.960	2.072.642	1.945.322
Monfalcone	217	180	186	213	40	159	139
Trieste	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647	147.414	129.691
Messina-Mil.	9.888.176	8.762.229	8.578.681	8.564.396	7.198.440	8.175.725	8.025.529
Catania	292.036	385.584	440.780	412.969	437.521	390.457	232.954
Augusta	---	---	---	---	1.136	20.232	---
Palermo-T. Imerese (2)	2.427.650	1.840.161	1.805.262	1.901.107	1.723.854	1.632.320	1.816.806
Cagliari-Sarroch	466.463	456.565	507.612	656.651	239.317	343.418	328.823
Olbia-G.A-P.Torres (3)	5.739.467	6.110.178	5.927.655	4.549.725	3.956.206	3.453.996	3.562.230
<b>Totale</b>	<b>49.756.350</b>	<b>48.164.047</b>	<b>47.161.092</b>	<b>46.095.811</b>	<b>41.233.661</b>	<b>44.240.266</b>	<b>43.937.653</b>

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

(3) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Porto Torres.

Fonte: Assoporti



**Tab. 11. Passeggeri crociere nei principali porti italiani – Anni 2008-2014**

Porti	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bari	465.739	567.885	507.712	586.848	618.882	604.781	561.273
Brindisi	2.004	1.745	28.489	5.226	13.507	4.628	25.450
Cagliari	89.871	112.419	159.753	232.118	80.555	146.000	81.844
Catania	96.920	181.578	189.613	188.815	243.746	232.632	90.987
Civitavecchia	1.819.855	1.802.938	1.898.233	2.577.438	2.398.063	2.538.259	2.140.039
Genova	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239	1.050.085	824.109
La Spezia	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239	213.858	483.564
Livorno	849.050	795.313	822.554	982.928	1.037.849	736.516	626.356
Marina di Carrara	---	23.137	9.474	11.493	---	1.237	1.550
Messina-Milazzo	337.117	253.199	374.441	500.636	438.379	501.316	319.750
Napoli	1.237.078	1.300.000	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762
Palermo	1.006.193	891.351	394.885	567.049	354.399	410.999	531.712
Piombino (Portoferraio)	21.502	14.509	24.473	19.273	23.099	16.828	27.365
Ancona	61.423	75.445	135.858	144.721	110.106	109.492	37.220
Ravenna	8.867	10.328	9.153	156.359	100.379	97.025	43.887
Savona	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097	940.078	1.018.794
Trieste	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652	70.244	44.236
Venezia	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073	1.739.501	1.841.477	1.750.698
Salerno	32.548	35.453	98.815	99.274	113.268	121.919	143.346
Olbia-Golfo Aranci	209.536	224.115	184.623	141.632	276.941	206.140	164.995
<b>Totale</b>	<b>8.909.403</b>	<b>9.128.688</b>	<b>9.277.617</b>	<b>11.153.721</b>	<b>10.504.552</b>	<b>11.018.548</b>	<b>10.030.937</b>

Fonte: Assoporti

**Tab. 12. Il traffico autostradale di veicoli leggeri e pesanti – Anni 2008-2015**  
(Milioni di veicoli-km)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Gen-set. '15
Veicoli leggeri	63.266	64.554	64.498	63.605	59.078	58.177	58.735	47.164
Veicoli pesanti	19.806	18.364	18.773	18.752	17.347	16.945	17.067	13.384
<b>Totale</b>	<b>83.072</b>	<b>82.918</b>	<b>83.271</b>	<b>82.357</b>	<b>76.425</b>	<b>75.122</b>	<b>75.802</b>	<b>60.548</b>

Fonte: Aiscat



**Tab. 13. Prime iscrizioni e radiazioni di autoveicoli per il trasporto merci – Anno 2000-2015**

	Dati mensili (1)				Dati annuali		
	Prime iscrizioni		Radiazioni		Prime iscrizioni	Radiazioni	
	2014	2015	2014	2015			
Gennaio	10.865	10.253	14.796	10.805	2000	250.236	101.722
Febbraio	9.799	10.474	14.068	11.133	2001	256.063	106.229
Marzo	11.621	12.497	12.450	11.396	2002	307.680	116.870
Aprile	10.846	12.021	11.178	9.462	2003	288.204	132.284
Maggio	11.531	12.125	11.461	9.649	2004	293.573	134.620
Giugno	10.937	12.077	10.702	9.820	2005	259.694	131.278
Luglio	12.437	14.179	10.638	10.542	2006	275.879	141.851
Agosto	6.859	7.841	5.152	5.381	2007	281.210	182.217
Settembre	12.107	12.873	8.852	9.138	2008	271.568	172.612
Ottobre	12.649	12.870	10.725	10.026	2009	207.011	157.965
Novembre	11.012	14.304	9.627	9.554	2010	204.492	155.200
Dicembre	13.600		11.462		2011	195.354	139.635
					2012	132.869	157.278
					2013	114.321	161.363
					2014	134.263	131.111

(1) Dati provvisori

Fonte: Aci