

INDAGINE CONGIUNTURALE SUL SETTORE DEI TRASPORTI n. 39

SINTESI

Dicembre 2014

Trasporto merci

Dopo aver chiuso il 2013 con un'attenuazione della tendenza negativa per alcuni comparti di questo settore (per esempio il traffico marittimo o quello autostradale di veicoli pesanti) e per altri addirittura con una inversione del trend decrescente (per esempio il trasporto aereo), il 2014 conferma una moderata ripresa del trasporto merci, fatta eccezione per l'autotrasporto che mette ancora in evidenza una situazione difficile seppur con qualche elemento di speranza nel lungo periodo.

Per il traffico aereo, caratterizzato da una dinamica positiva a partire dal 2013, la ripresa si conferma e si amplia nel 2014: nel periodo gennaio-ottobre, infatti, il traffico cargo chiude con una variazione positiva del 5% (più del doppio rispetto alla variazione annua 2013). Tale andamento è ascrivibile esclusivamente al trasporto delle merci, in crescita di quasi il 6%, dato che ancora una volta quello della posta risulta in calo (-2%), seppur ad un ritmo più contenuto rispetto al passato¹.

Come di consueto, nei primi dieci mesi del 2014 l'incremento più consistente si è verificato a Milano Malpensa (49% del traffico totale) - crescita del 10%, ossia 35 mila tonnellate movimentate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - e a seguire, seppur in valore assoluto decisamente più modesto, a Bergamo (incidenza sul totale del 13%) dove la domanda soddisfatta è aumentata del 6%, ossia +5 mila tonnellate.

Fra gli aeroporti con un'incidenza sul totale più contenuta, si distingue lo sviluppo della domanda registrata a Pisa dove, fra i due periodi a confronto, le tonnellate movimentate passano da 2,0 a 6,5 mila e, di converso, le diminuzioni in valore assoluto più sostenute, a Torino e Milano Linate². Nello scalo piemontese il traffico è sceso da 8,5 a 5,8 mila tonnellate fra i due periodi a confronto ed in quello lombardo la flessione ha raggiunto il 13%, corrispondente alla movimentazione di circa 2,1 mila tonnellate in meno rispetto ai primi dieci mesi del 2013.

Relativamente al trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto in lenta ma graduale ripresa. Il numero di veicoli-km pesanti, costante nel 2011, in calo dell'8% nel 2012 e del 2% nel 2013, è tornato ad avere un andamento di segno positivo ed in base ai dati disponibili ad oggi - che si riferiscono al periodo gennaio-settembre '14 - la variazione del traffico autostradale di veicoli pesanti è quasi l'1%.

In questo comparto, un certo segnale positivo si rileva anche dai dati sulle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci dopo le flessioni del 32% e del 14% rilevate nel biennio precedente. Tale tendenza infatti cambia di direzione nel 2014: nel primo semestre le prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci aumentano tendenzialmente del 14% e, in base ai dati disponibili, nel periodo gennaio-novembre sono state quasi

¹ Rappresentano rispettivamente il 94% e 6% del traffico totale.

² Incidenza sul totale di questi aeroporti rispettivamente dell'1% i primi due e del 2% il terzo.

121 mila, ossia il 17% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le radiazioni di tali autoveicoli³ sono in diminuzione nei primi undici mesi del 2014 e la differenza fra prime iscrizioni e radiazioni, negativa fino ad aprile, cambia di segno a partire dal mese successivo risultando positiva considerando complessivamente gli undici mesi disponibili del 2014.

Questi segnali moderatamente positivi sono meno evidenti in base alle indicazioni raccolte fra le aziende di autotrasporto. Il quadro che emerge, sia a livello di consuntivo per il primo semestre '14 sia di previsione per il secondo semestre '14, delinea infatti una situazione ancora critica. Per la domanda internazionale, sono purtroppo meno frequenti le aziende in cui è aumentata mentre risultano più diffuse quelle in cui è rimasta stabile o è diminuita. Di conseguenza la differenza fra casi di crescita e di diminuzione subisce un discreto peggioramento, passando da 0 a -16 punti percentuali in termini di tonnellate fra il primo semestre del 2013 e quello del 2014 e da -5 a -19 punti percentuali per le tkm. Considerando la domanda nazionale, tale indicatore descrive complessivamente una situazione difficile, risultando negativo ed elevato (-19 e -20 punti percentuali per le tonnellate e le tkm) ma in misura meno marcata rispetto allo stesso semestre del 2013 (quando aveva raggiunto rispettivamente -36 e -48).

In termini previsionali per la seconda parte dell'anno, le aziende sono decisamente poco fiduciose sull'andamento della domanda. A livello nazionale, sia in termini di tonnellate sia di tonnellate-km, il saldo fra casi in cui aumenta e quelli in cui diminuisce dovrebbe notevolmente peggiorare rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2013: tale indicatore dovrebbe passare da -11 a -40 punti percentuali in termini di tonnellate e da -17 a -41 considerando le tkm. Anche a livello internazionale, le previsioni sono altrettanto allarmanti: il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe notevolmente deteriorarsi, essendo di nuovo di segno negativo ed elevato: da 7 a -28 punti percentuali in termini di tonnellate fra il secondo semestre del 2013 e quello del 2014 e da 7 a -32 considerando le tkm.

³ Nel 2013 in crescita di mese in mese seppur in misura via via più contenuta.

Indicatori di trasporto merci nel 2014

Modalità	Gen.- giu.'14	Lug.- dic.'14
Trasporto ferroviario		
(tonnellate-km; var.% tend.) (1)	5,0	---
Trasp. aereo (tonnellate; var.% tend.) (2)	5,1	5,1
Merchi	5,7	5,6
Posta	-3,7	-1,6
Trasporto marittimo		
Flotta bandiera italiana (tsl; var.%) (3)	-5,5	---
Container (teu; var.% tend.) (4)	1,1	---
Trasporto autostradale		
(veicoli pesanti-km; var.% tend.) (5)	0,6	0,7
Prime iscrizioni (var.% tend.) (6)	13,6	17,4
Radiazioni (var.% tend.) (6)	-15,2	-19,4
Trasporto su gomma (7)		
Domanda nazionale	-18,9	-40,0
Domanda internazionale	-15,6	-28,1

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

- (1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
- (2) 2° colonna: variazioni relative a gennaio-ottobre '14.
- (3) Navi sopra le 100 tsl; var.% al 30-06-'14 rispetto al 31-12-'13 (dati stimati).
- (4) Dati provvisori; i porti considerati rappresentano il 97% del traffico di container realizzato nel 2013.
- (5) 2° colonna: variazione relativa a gennaio-settembre '14.
- (6) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); 2° colonna: variazione relativa a gennaio-novembre '14.
- (7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda in termini di tonnellate (per il 2° sem.'14: previsioni).

Per quanto riguarda il settore marittimo, al 30 giugno 2014 la flotta mercantile italiana per il trasporto merci (dati stimati) si compone di 1.101 navi e, rispetto al 31-12-'13⁴, registra una variazione negativa inferiore al due per cento, in valore assoluto pari a 19 navi. Anche le tsl, in totale 14 milioni, hanno un andamento decrescente e la flessione si attesta al 6%. In merito alla tipologia delle navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'13 (1 unità per 33 mila tsl) mentre risultano in calo tutte le altre tipologie.

In particolare, le navi da carico secco⁵ sono 217 per un totale di 7,5 milioni di tsl (20% delle unità

⁴ La flotta mercantile italiana per il trasporto merci, in termini sia di navi sia di tsl, era diminuita rispettivamente dell'1,5% (ossia di 17 navi) e del 3% tra il la fine del 2013 e quella del 2012.

⁵ 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 (4%, 2%, 8% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 28% e 21%).

totali e 56% delle tsl complessive) e, rispetto alla fine dell'anno precedente (caratterizzato anch'esso da dinamiche negative), sono in calo del 7% sia in termini di navi (-15 in valore assoluto) sia di tsl. Tale flessione è ascrivibile esclusivamente alle portarinfuse che, fra i due periodi a confronto, passano da 103 a 87 unità e da 4,5 a 3,7 milioni di tsl. Invece i traghetti (70 per un totale di 2,8 milioni di tsl) aumentano di un'unità ed in termini di tsl del 6% mentre sia le navi portacontenitori e frigorifere (19 per un totale di 763 mila tsl) sia le navi da carico generale (41 per 287 mila tsl) non subiscono modifiche.

Anche le navi da carico liquido⁶ (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive) diminuiscono fra i due periodi a confronto, sebbene in misura più contenuta rispetto a quanto rilevato negli ultimi anni. Sono 283 per un totale di 5,1 milioni tsl al 30-06-2014, ossia 3 unità in meno rispetto alla fine dell'anno precedente e 4% in meno in termini di tsl. Continuano a diminuire sia le petroliere - in totale 109 per 3,0 milioni di tsl, rispettivamente il 3% e 6% in meno rispetto alla fine del 2013 - sia le altre cisterne, 29 navi per 31 mila tsl, in calo di due unità e del 6% in termini di tsl. Dopo la flessione annua del 2013, invece, sono aumentate di nuovo la gasiere: 2 unità in più, variazione che in termini di tsl si traduce in un aumento del 4% (sono 28 navi per 433 mila tsl). Infine, al 30 giugno 2014 le chimichiere ammontano, così come alla fine del 2013, a 117 unità mentre in termini di tsl, in totale 1,7 milioni, si registra una leggera flessione (1%).

Infine, seppur di una sola unità diminuiscono anche le navi per i servizi ausiliari (55% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl). Sono 600 unità al 30 giugno 2014, registrando però in termini di tsl una variazione positiva del 2%.

Dal lato della domanda, l'andamento del trasporto di container nei principali porti italiani, in crescita del 5% nel 2013, chiude il primo semestre 2014 ancora con una dinamica positiva seppur meno sostenuta: in base ai dati provvisori dispo-

nibili per questo periodo⁷, i teu movimentati risultano infatti in aumento di circa l'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Gli incrementi più significativi sono stati rilevati sul Tirreno, in Liguria. A Genova dove, dopo il risultato negativo osservato nel 2013 (-4%), nei primi sei mesi del 2014 la movimentazione dei container è aumentata del 7%, ed a La Spezia dove la domanda soddisfatta continua ad avere una dinamica positiva registrando un incremento in questo periodo del 3%, (quote rispettivamente del 20% e 13% del traffico totale del 2013). Sull'Adriatico, si distingue lo sviluppo del traffico rilevato a Trieste - fra l'altro caratterizzato nel 2013 da una forte espansione (12%) - con un incremento del 2% e quello di pari misura rilevato a Venezia⁸.

Infine, in base ai dati disponibili, è particolarmente significativo l'andamento positivo osservato al Sud nel porto di Cagliari (incidenza nel 2013 del 7%) dove il traffico continua ad aumentare, in questo periodo del 4%.

In base ai dati provvisori disponibili, ad incidere negativamente sul trasporto di container è soprattutto il porto di Napoli (quota 5%). Continua infatti la dinamica negativa già rilevata nel 2013: in questo primo semestre i teu movimentati sono stati circa il 15% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, le flessioni più importanti sono state rilevate sul Tirreno a Livorno, -3% e sull'Adriatico a Ravenna⁹, -8%.

Considerando le informazioni disponibili sul proseguo del 2014, i segnali sono però contrastanti. Pur rimanendo positivo il dato rilevato a Genova dove i primi dieci mesi chiudono con una crescita del 9%, sull'andamento complessivo di questo settore sarà determinante Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto il 31% del traffico totale del 2013, anno in cui la movimentazione di container in questo porto è risultata in crescita del 14%. Se nei primi sei mesi del 2014, il traffico a Gioia Tauro era stato di solo pochi decimali inferiore a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente, nei primi

⁶ Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 10%, 3%, 11% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 23%, 3%, 12% e 0,2% del totale.

⁷ I porti considerati rappresentano il 97% del traffico totale del 2013.

⁸ In entrambi questi due porti si è svolto circa il 4,5% del traffico 2013.

⁹ In questi due porti si è svolto nell'ordine il 6% e 2% del traffico 2013.

nove mesi è stato quasi il 3% in meno su base tendenziale.

Per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dalle società del Gruppo FS Italiane, prosegue la dinamica positiva già rilevata nell'ultimo triennio. Il traffico realizzato nel primo semestre del 2014 è stato di circa 12 miliardi di tonnellate-km, generando un incremento del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'offerta di treni-km in questo periodo è stata di 24 milioni, registrando un aumento del 4% su base tendenziale. Continua a crescere anche il carico medio (tonnellate per treno) che, fra i due periodi a confronto, passa da 489 a 493.

Positivo anche il bilancio dell'attività dichiarata da FerCargo per le altre imprese ferroviarie cargo italiane che nel primo semestre del 2014 hanno complessivamente registrato un incremento del traffico pari al 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Le informazioni raccolte per il 2014 mostrano per quasi tutte le tipologie del trasporto di essere usciti dal periodo di crisi che invece ha caratterizzato il settore negli ultimi anni - come per esempio per il trasporto aereo o quello autostradale - e per altri confermano i dati positivi già rilevati alla fine del 2013, come ad esempio per il trasporto ferroviario. Per altri però il 2014 è ancora, come per il Tpl, o di nuovo, come per le crociere, un anno difficile.

Dopo un biennio di variazioni negative, ricomincia a crescere il trasporto aereo e, nel primo semestre del 2014, si registra su base tendenziale una variazione positiva di quasi il 4%. Risultano di nuovo in aumento gli spostamenti nazionali, poco meno del 2%, mentre continuano a crescere quelli internazionali, 5%, ed in particolare quelli in ambito dell'Unione Europea, 7%.

Tali valori trovano conferma, ed aumentano leggermente, nel proseguo dell'anno e nei primi dieci mesi del 2014, l'incremento del traffico aereo supera il 4%, grazie alla crescita del trasporto sia nazionale, 2%, sia internazionale, 6%, corrispondenti a +1,0 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +4,4 milioni nel secondo. Considerando

il traffico che si è svolto in ambito dell'Unione Europea, la variazione positiva raggiunge il 7% ossia +3,6 milioni di persone¹⁰.

A Roma Fiumicino e Milano Malpensa (26% e 13% del traffico totale) gli incrementi più significativi. Nel primo caso, i viaggiatori sono aumentati del 6% (+1,8 milioni) grazie in particolare al traffico internazionale¹¹ che, rispetto allo stesso periodo del 2013, segna un incremento del 7% (+1,5 milioni) a sua volta trainato da quello in ambito Ue (13% ossia +1,7 milioni); anche la domanda nazionale chiude il periodo con una variazione positiva, pari al 4% ossia +334 mila unità. Il traffico nello scalo di Milano Malpensa cresce su base tendenziale del 6%, +980 mila viaggiatori, andamento ascrivibile solo alla componente internazionale¹², 8% (+1 milione), mentre quella nazionale in questo periodo registra un calo del 3% (-82 mila unità).

A Bergamo e Trapani i risultati peggiori¹³. Nel primo caso, la flessione della domanda soddisfatta in questi primi dieci mesi del 2014 è del 5% (-347 mila viaggiatori) determinata dall'analoga dinamica sia del traffico internazionale (68% del totale aeroportuale), -6% (ossia -300 mila passeggeri), sia di quella nazionale, -2% (-42 mila) rispetto allo stesso periodo del 2013.

Nello scalo siciliano, la domanda soddisfatta diminuisce del 16% (-260 mila viaggiatori), determinata da una variazione negativa particolarmente elevata della componente internazionale, -27% ossia -152 mila, e da una più contenuta di quella nazionale, -10% ossia -108 mila (rispettivamente il 29% e 71% del totale aeroportuale). Rispetto agli andamenti rilevati nel primo semestre, la dinamica negativa si attenua nello scalo lombardo mentre in quello isolano si amplia considerando i primi dieci mesi dell'anno in corso.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffi-

¹⁰ Il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano rispettivamente il 38% e 62% del totale aeroportuale e quello in ambito UE i due terzi di quello internazionale.

¹¹ 70% del traffico aeroportuale.

¹² 84% del totale aeroportuale.

¹³ Rappresentano rispettivamente il 6% e l'1% del traffico totale in questo periodo.

co effettuati dalle aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel primo semestre 2014 (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) confermano la ripresa già in atto dal 2013 anno in cui, dopo un triennio di variazioni negative, era stata registrata una crescita del 3% rispetto all'anno precedente.

Nei primi sei mesi del 2014, la domanda soddisfatta in termini di viaggiatori-km – complessivamente 9,7 miliardi – è aumentata su base tendenziale del 6%. Anche per l'offerta in termini di treni-km, si conferma la dinamica positiva rilevata nel 2013: tra il primo semestre 2013 e quello del 2014 sono passati da 38,0 a 39,2 miliardi registrando così una crescita del 3%. All'interno di questo settore, come nel 2013 (dopo il leggero calo registrato nel 2012), la domanda dei servizi a mercato continua ad avere uno sviluppo positivo che, pari a 7,8 miliardi di viaggiatori-km, genera un incremento del 9%. Analoghe le dinamiche dal lato dell'offerta: i treni-km, dopo la modesta flessione nel 2012 e la notevole ripresa nel 2013 (14%), sono stati in questo periodo 27,6 milioni, ossia il 3% in più rispetto al primo semestre 2013.

Indicatori di trasporto passeggeri nel 2014

Modalità	Gen. - giu.'14	Lug. - dic.'14
Tr. ferroviario (viag.-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	0,0	---
Media e lunga percorrenza	6,2	---
- di cui Servizi a mercato (2)	8,6	---
Trasp. aereo (viaggiatori; var.% tend.) (3)		
Nazionale	1,5	2,1
Internazionale	5,0	5,8
Trasporto marittimo		
Flotta di bandiera italiana (tsl; var.%) (4)	4,2	---
Crocieristi (var.% tend.) (5)	---	-9,9
Trasporto autostradale		
(veicoli leggeri-km; var.% tend.) (6)	1,4	0,7
Tpl grandi aziende (7)	-27,3	0,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

- (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) 2° colonna: variazione del periodo gennaio-ottobre '14.
- (4) Navi sopra le 100 tsl; var. al 30-06-'14 rispetto al 31-12-'13 (dati stimati).
- (5) 2° colonna: variazione annua (proiezioni Cemar).
- (6) 2° colonna: variazione del periodo gennaio-settembre '14.
- (7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda in termini di viaggiatori (per il 2° sem.'14: previsioni).

Considerando il trasporto autostradale, dopo tre anni di variazioni negative, i dati disponibili per il 2014 sono di nuovo positivi. Nel periodo gennaio-settembre, il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana è stato di 45,3 miliardi, registrando una variazione positiva rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di quasi un punto percentuale. Qualche elemento di incertezza si rileva ancora dalla presenza di alcune variazioni mensili di segno negativo (per esempio luglio o settembre) ma complessivamente nel periodo considerato il trend è positivo.

Passando ora al trasporto marittimo, in base alle informazioni disponibili per il 2014 (dati stimati) la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri ha una dinamica positiva. Al 30 giugno 2014 questa è composta da 446 navi, ossia 2 unità in più rispetto a quanto rilevato a fine 2013¹⁴ e, in termini di tsl, si rileva un incremento del 4%. In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri¹⁵, dopo la crescita nel 2013, gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci (72 per un totale di 22 mila tsl) sono un'unità in meno rispetto alla fine dell'anno precedente per un calo delle tsl del 4%. In relazione alle altre tipologie si rileva invece che:

- le "altre navi di trasporto passeggeri" sono a metà anno 140 per 61 mila tsl, ossia due in più rispetto alla fine del 2013, variazione che non muta le tsl totali,
- le navi da crociera sono 27 per un totale di 2,1 milioni di tsl ossia un'unità in più rispetto al 31-12-2013, generando in termini di tsl un aumento dell'8%,
- i traghetti misti sono 207 per un totale di 2,5 milioni di tsl, non registrando variazioni in termini di navi ed un leggero incremento per le tsl (1%).

Dal lato della domanda, dopo aver chiuso il 2013 in ripresa con una crescita di circa il 4%, sono di nuovo negative le aspettative sul trasporto crocieristico per il 2014. In base alle previsioni della Cemar, infatti, i crocieristi nei porti italiani dovrebbero diminuire di quasi dieci punti percentua-

¹⁴ Anno caratterizzato da una dinamica costante in termini di navi e da una lieve flessione per le tsl (-1%).

¹⁵ Rispetto alla flotta totale in termini di navi e di tsl, i traghetti misti sono il 46% e 54% del totale, le altre navi di trasporto passeggeri rispettivamente il 31% e 1%, gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci il 16% ed il 1% e le navi da crociera il 6% e 44%.

li.

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), dopo la crescita del 3% rilevata nel 2013, la domanda soddisfatta ha un andamento stabile. Nei primi sei mesi del 2014, il numero di viaggiatori-km è stato di 11,5 miliardi, un risultato analogo a quello rilevato nello stesso periodo del 2013.

Dal lato dell'offerta, dopo la crescita del 2% nel 2013, i treni-km hanno di nuovo un andamento negativo nella prima parte dell'anno in corso: sono stati complessivamente 94,6 miliardi, ossia l'1% in meno rispetto allo stesso periodo del 2013.

Considerando le grandi aziende erogatrici di trasporto pubblico locale, il quadro che deriva dalle informazioni raccolte a livello sia di consuntivo sia di previsione è ancora piuttosto critico. Analizzando le risposte sull'andamento della domanda in termini di viaggiatori nel primo semestre del 2014, la differenza fra la percentuale delle imprese in cui è aumentata e quella in cui invece è diminuita risulta pari a -27 punti percentuali, un valore elevato in assoluto e soprattutto se confrontato con quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente (-5 punti). In termini di viaggiatori-km, il quadro rimane negativo seppur in misura meno marcata: il saldo fra gli andamenti di crescita e di diminuzione è negativo, pari a -14 punti percentuali (come nel 2013).

In relazione al secondo semestre del 2014, le previsioni delle aziende sono molto prudenti. La domanda dovrebbe infatti avere un andamento stabile nella maggior parte dei casi: il 55% considerando la domanda in termini di viaggiatori, percentuale che sale al 67% in termini di viaggiatori-km. Fra le altre aziende, però, la differenza fra gli andamenti opposti dovrebbe oscillare intorno a solo 5 punti percentuali considerando i vkm ed annullarsi con riferimento ai soli viaggiatori; tale indicatore dovrebbe così deteriorarsi rispetto al secondo semestre del 2013, periodo in cui oscillava, per entrambe le unità di misura, intorno ai sedici punti percentuali.

Dal lato dell'offerta di posti, sono le situazioni di stabilità ad essere molto diffuse. Nel primo se-

mestre dell'anno in corso, sono state il 64% in termini di posti ed il 46% di posti-km e la differenza fra gli andamenti di crescita e di diminuzione, come in passato, è stata negativa, pari a -18 punti percentuali nel primo caso ed a -27 punti per i posti-km.

In termini previsionali per il secondo semestre, sono sempre le situazioni di stabilità ad essere predominanti ma, fra le altre, si evidenzia un certo ottimismo. Risulta infatti che le stime di rilevare un andamento dell'offerta costante raggiungono il 73% in termini di posti ed il 64% in termini di posti-km e il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2013. In termini di posti-km la differenza fra casi di crescita e di diminuzione dovrebbe risultare nulla rispetto ad un valore negativo ed elevato raggiunto nel 2013 (-20 punti) e, in relazione ai posti, dovrebbe addirittura cambiare di segno: +9 punti percentuali rispetto a -20 punti percentuali.
