

# INDAGINE CONGIUNTURALE SUL SETTORE DEI TRASPORTI n. 40

## SINTESI

Luglio 2015

### Trasporto merci

*Se il 2014 chiude evidenziando una moderata ripresa del trasporto merci, più evidente per alcuni comparti e più debole per altri, le indicazioni raccolte per il 2015 delineano una ripresa generalizzata di questo settore.*

*Per il trasporto aereo, il 2014 chiude con una variazione positiva del 5%, determinata dal trasporto delle merci, in crescita di cinque punti percentuali e mezzo, ma frenato ancora una volta da quello della posta che continua a diminuire (-1%) seppur ad un tasso sempre più modesto<sup>1</sup>. Complessivamente, le tonnellate movimentate sono state 952 mila, ossia circa 45 mila in più rispetto al 2013. E, i dati disponibili per il 2015 confermano questa tendenza positiva. Nei primi cinque mesi del 2015, le tonnellate movimentate sono state 399 mila, registrando un incremento del 4% rispetto allo stesso periodo del 2014. La quantità di merci è risultata in crescita di quasi il 4% e quella della posta, dopo una lunga serie di variazioni negative, è di nuovo in aumento, 5%.*

*Come di consueto, l'incremento di gran lunga più significativo in questi mesi si è verificato a Milano Malpensa (quota sul totale di periodo del 52%): 6%, pari a 12,3 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, l'incremento rilevato a Bergamo (incidenza sul totale del 13%): 19% corrispondente a +8 mila tonnellate. Pari invece a circa duemila tonnellate le variazioni positive rilevate a Napoli, Venezia e Pisa (quote nell'ordine del 2%, 5% e 1%) che però*

*in termini percentuali si traducono in aumenti significativi, rispettivamente del 52%, 11% e 103%.*

*Le flessioni più sostenute si sono invece verificate a Brescia e Bologna (incidenza del 3% e 4%): a Brescia, le tonnellate movimentate sono diminuite di un terzo, ossia di 6,3 mila tonnellate ed a Bologna, il traffico è stato il 9% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ossia -1,7 mila tonnellate.*

*Relativamente al trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto in graduale ripresa. Il numero di veicoli-km pesanti, in calo dell'8% nel 2012 e del 2% nel 2013, è tornato ad avere un andamento di segno positivo nel 2014. I veicoli-km pesanti sono stati 17,1 miliardi registrando così un incremento su base annua di quasi l'1%. E, in base ai dati disponibili ad oggi - che si riferiscono al periodo gennaio-marzo '15 - prosegue, e si amplia, il trend positivo rilevato per il 2014. In questi tre mesi, infatti, il traffico in termini di veicoli-km pesanti aumenta del 2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.*

*In questo comparto, un segnale positivo si rileva anche dai dati sulle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci. Dopo le flessioni del 32% e 14% rilevate nel biennio 2012-'13, il 2014 chiude con un incremento del 17%. E tale inversione di tendenza trova conferma nei dati disponibili nel 2015; nel periodo gennaio-maggio, le prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci aumentano su base tendenziale del 4%. Di converso, le radiazioni di tali autoveicoli sono risultate in diminuzione sia nel 2014 sia nei primi cinque*

<sup>1</sup> Rappresentano rispettivamente il 94% e 6% del traffico totale.

mesi del 2015; inoltre, la differenza fra prime iscrizioni e radiazioni, negativa nel 2013 e nei primi mesi del 2014, cambia di segno risultando positiva considerando sia l'intero anno 2014 sia i primi cinque mesi del 2015.

#### Indicatori di trasporto merci nel 2014 e 2015

Modalità	2014	Gen.- giu.'15
<b>Trasporto ferroviario</b> (tonnellate-km; var.% tend.) (1)	1,5	---
<b>Trasp. aereo</b> (tonnellate; var.% tend.) (2)	5,0	3,8
Merci	5,4	3,7
Posta	-0,9	5,3
<b>Trasporto marittimo</b>		
Flotta bandiera italiana (tsl; var.%) (3)	-11,4	---
Tonnellate (var.% tend.)	0,7	---
Container (teu; var.% tend.) (4)	1,4	---
<b>Trasporto autostradale</b> (veicoli pesanti-km; var.% tend.) (5)	0,7	2,0
<b>Prime iscrizioni (var.% tend.) (6)</b>	17,4	4,2
<b>Radiazioni (var.% tend.) (6)</b>	-18,7	-19,6
<b>Trasporto su gomma (7)</b>		
Domanda nazionale	-3,1	9,3
Domanda internazionale	-12,5	0,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

- (1) Traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
- (2) 2° colonna: variazioni relative a gennaio-maggio '15.
- (3) Navi sopra le 100 tsl; var.% al 31-12-'14 rispetto al 31-12-'13.
- (4) I porti considerati rappresentano il 93% del traffico di container realizzato nel 2013.
- (5) 2° colonna: variazione relativa a gennaio-marzo '15.
- (6) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); 2° colonna: variazione relativa a gennaio-maggio '15.
- (7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 2° sem.'14, a seguire nel 1° sem.'15 (previsioni).

Per quanto riguarda le aziende di autotrasporto, se nella seconda parte del 2014 i segnali positivi erano ancora piuttosto deboli, la situazione che si delinea per la prima parte dell'anno in corso, in termini previsionali, presenta finalmente un settore in ripresa, seppur contenuta. In relazione alla domanda nazionale, a fronte di un aumento sostanziale dei casi di stabilità - 53% e 66% considerando rispettivamente le tonnellate e le tonnellate-km - la differenza fra casi di aumento e di diminuzioni migliora nettamente rispetto al passato. Tale indicatore, sempre negativo negli ultimi anni, dovrebbe finalmente essere di nuovo positivo e risultare pari a 9 e 7 punti percentuali per la domanda rispettivamente in termini di tonnellate e tkm. Per la domanda internazionale, le dinamiche sono analoghe, seppur più attenuate. A fronte di situazioni di stabilità nella metà delle azien-

de, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione subisce un discreto miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2014. Si dovrebbe passare da -16 a 0 punti percentuali in termini di tonnellate fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015 e da -19 a -3 punti percentuali per le tkm.

Anche le informazioni sull'andamento dell'offerta confermano un'inversione di tendenza rispetto al passato. In termini previsionali per il primo semestre 2015, dovrebbero essere meno numerose le imprese caratterizzate da una diminuzione della capacità veicolare disponibile e parallelamente più numerose quelle in cui dovrebbe aumentare; di conseguenza il saldo fra tali andamenti dovrebbe cambiare di segno diventando positivo ed elevato, 22 punti percentuali rispetto a -15 (stesso semestre del 2014).

Passando alla modalità marittima, il trasporto di container nei principali porti italiani chiude, per il terzo anno consecutivo, in positivo<sup>2</sup>. Nel 2014, il traffico di container, pari a 10,2 milioni di teu, mostra un incremento di circa un punto percentuale e mezzo, corrispondente in valore assoluto a +139 mila teu rispetto al 2013. I porti che hanno contribuito a determinare tale dinamica sono:

- al nord a Genova (21% del traffico totale) dove, dopo la contrazione del 4% nel 2013 (preceduto comunque da un triennio di aumenti significativi), il traffico aumenta del 9%, ossia +185 mila teu rispetto all'anno precedente,
- al sud a Salerno (quota del 3%) dove, dopo l'andamento complessivamente negativo registrato negli ultimi anni interrotto dalla forte crescita nel 2013, i teu movimentati nel 2014 sono stati 320 mila, il 22% in più rispetto all'anno precedente, ossia +57 mila teu,
- al nord est a Trieste (incidenza del 5%) dove il traffico continua a crescere: +10% nel 2014 rispetto al 2013, in valore assoluto +47 mila teu.

A rallentare la crescita di questo comparto sono invece tre porti del sud:

- Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto nel 2014 il 29% del traffico containerizzato; dopo un biennio di crescite robuste (18% e 14%), nel 2014 la movimentazione di container è risultata in calo del 4%, corrispondente alla movimentazione di 124 mila teu in meno rispetto al 2013,

<sup>2</sup> Pari al 5% nel 2013 ed all'1% nel 2012.

- Taranto dove il traffico, dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012 ed in calo di circa un quarto l'anno successivo, segna nel 2014 un altro risultato particolarmente negativo registrando una flessione, ancora una volta, del 25%, ossia -49 mila container rispetto al 2013 (quota nel 2014 di quasi il 2% in forte calo rispetto al passato, era il quadruplo del 2009),
- Napoli (incidenza del 4%, in diminuzione negli anni) dove i container movimentati, dopo la crescita del 4% nel 2012 ed il calo del 13% l'anno successivo, sono stati complessivamente circa 432 mila, ossia il 10% in meno rispetto all'anno precedente, corrispondente alla movimentazione di -45 mila teu.

Considerando il traffico marittimo in termini di tonnellate, in base ai dati disponibili<sup>3</sup>, dopo un biennio di variazioni negative, il 2014 chiude in positivo, registrando una lieve crescita, quasi un punto percentuale. A trainare questa dinamica sono stati in particolare sul Tirreno i porti di:

- Genova (quota sul totale del 12%) dove, dopo tre anni di flessioni più o meno contenute, il traffico ricomincia a crescere: in percentuale del 5%, corrispondente alla movimentazione di quasi 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto al 2013,
- Salerno (incidenza sul totale del 3%) dove il traffico continua a crescere: in percentuale dell'11%, in valore assoluto di 1,2 milioni di tonnellate,

e sull'Adriatico i porti di:

- Ravenna (incidenza del 6%) dove il traffico è in aumento per il secondo anno consecutivo: +9% rispetto al 2013 ossia +2 milioni di tonnellate,
- Ancona (quota del 2%) dove, dopo cinque anni di variazioni negative, le tonnellate movimentate sono aumentate del 23% rispetto al 2014, ossia +1,6 milioni di tonnellate.

A rallentare la ripresa di questo settore sono stati invece al nord i porti seguenti (con incidenze sul totale rispettivamente del 5% e 3%):

- Venezia dove, per il quarto anno consecutivo, il traffico diminuisce e in misura più marcata rispetto al passato: le tonnellate movimentate, in totale 22 milioni, subiscono una flessione dell'11% ossia di circa 2,6 milioni,

<sup>3</sup> I dati si riferiscono al traffico nei principali porti italiani, escluso il porto di Gioia Tauro dove, nel 2013, si è svolto il 7% del traffico totale.

- Savona, dove negli ultimi anni si alternano variazioni positive e negative, nel 2014 si registra una contrazione del traffico del 10% corrispondente ad una diminuzione di quasi 1,4 milioni di tonnellate,

al sud i porti Augusta, Cagliari e Messina (quote nell'ordine del 6%, 8% e 5%):

- nel porto sardo, il traffico continua a diminuire e nel 2014, le tonnellate movimentate (33,4 milioni) sono state il 4% in meno rispetto al 2013 corrispondente ad un calo in valore assoluto di 1,4 milioni di tonnellate,
- in Sicilia, nel porto di Augusta per il secondo anno consecutivo il traffico, in totale 25,2 milioni di tonnellate, diminuisce: in valore assoluto di 1,7 milioni ossia -7% e nel porto di Messina, dopo l'incremento rilevato nel 2013, il traffico subisce una battuta di arresto, risultando in diminuzione del 5% ossia di 1,1 milioni di tonnellate.

Passando ora alla flotta mercantile italiana per il trasporto merci (navi sopra le 100 tsl), al 31 dicembre 2014 si compone di 1.063 navi e, rispetto al 31-12-'13, registra una variazione negativa del 5%, in valore assoluto corrispondente a 57 navi. Le tsl, pari a 12,6 milioni, rispetto alla fine 2013<sup>4</sup>, hanno una dinamica negativa e la flessione si attesta all'11%.

In merito alla tipologia delle navi, fatta eccezione per le portarinfuse polyvalenti - che, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'13 (1 unità per 33 mila tsl) - tutte le altre tipologie di navi hanno una dinamica negativa.

In particolare, si rileva che al 31 dicembre 2014:

- le navi da carico secco<sup>5</sup> sono 202 per un totale di 7,1 milioni di tsl (19% delle unità totali e 56% delle tsl complessive) e rispetto alla fine dell'anno precedente<sup>6</sup> si registra un calo del 13% sia in termini di navi (-30 in valore assoluto) sia di tsl; ad influenzare tale dinamica sono in particolare le portarinfuse - passano da 103

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Le singole tipologie di navi - carico generale, portacontainer e frigorifere, portarinfuse, traghetti - hanno un'incidenza sul totale della flotta modesta e più o meno simile in termini di navi (4%, 2%, 7% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 22%).

<sup>6</sup> Caratterizzato anch'esso da dinamiche negative.

a 79 unità e da 4,5 a 3,4 milioni di tsl, flessioni che risultano ancora più marcate rispetto a quelle registrate fra la fine del 2012 e quella del 2013 – ma anche le navi da carico generale - sono 37, quattro in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, generando una flessione del 23% in termini di tsl – ed i traghetti (67 per un totale di 2,7 milioni di tsl) che diminuiscono di due unità, variazione che in termini di tsl si traduce però in una crescita del 4% (le navi portacontenitori ancora una volta non subiscono modifiche e, come alla fine del 2012 e del 2013, sono 19 per un totale di 763 mila tsl);

- anche le navi da carico liquido<sup>7</sup> (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive) continuano a diminuire: sono 273 per un totale di 4,8 milioni di tsl, risultando in calo rispetto alla fine del 2013 di 13 unità e dell'11% in termini di tsl. Fatta eccezione per le gasiere (dopo la flessione annua del 2013, sono 28 navi ossia 2 unità in più e in termini di tsl 433 mila ossia +4%), tutte le altre tipologie diminuiscono. Le petroliere, a fine 2014 sono complessivamente 101, per un totale di 2,7 milioni di tsl, rispettivamente il 10% (11 unità) e 16% in meno rispetto alla fine del 2013. Per le altre cisterne, 29 navi per 31 mila tsl, si registra un calo di due unità generando complessivamente una riduzione del 6% in termini di tsl. Le chimichiere, al 31 dicembre 2014 ammontano a 115 unità, ossia due in meno rispetto alla fine del 2013, per un totale di tsl, di 1,6 milioni, in calo del 3%;
- le navi per i servizi ausiliari (55% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl) al 31 dicembre 2014 sono 587 unità, con un calo di 14 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; le tsl, in totale 696 mila, non subiscono invece variazioni.

Anche se a fine 2014 si è registrata una flessione della flotta di bandiera italiana ed alcune aziende non sono riuscite a far fronte alla crisi in atto ormai da diversi anni, alla fine del primo trimestre

2015 sono state consegnate nuove unità per circa 300 mila tsl, facendo registrare di nuovo un aumento della flotta di bandiera complessiva. L'industria armatoriale italiana stabilizza così la sua posizione nel mondo e in Europa: la flotta italiana è seconda nell'Unione europea e quarta al mondo tra le flotte di bandiera e controllo nazionale.

Infine, 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 2014 è stato di circa 23,2 miliardi di tonnellate-km, generando un incremento dell'1,5% rispetto all'anno precedente. L'offerta di treni-km è stata di 47,5 milioni, registrando un aumento di quasi il 3% rispetto al 2013. Il carico medio, pari a 497 tonnellate per treno, è simile al dato relativo al 2013 (anno in cui è risultato pari a 500, 9 tonnellate per treno in più rispetto al 2012).

Positivo anche il bilancio dell'attività dichiarato da FerCargo per le altre imprese ferroviarie cargo italiane che nel 2014 hanno garantito oltre 14 milioni di treni-km rispetto ai 13,5 milioni di treni-km realizzati nel 2013.

### **Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza**

I dati del 2014 e quelli disponibili per il 2015 mostrano per alcune tipologie del trasporto di essere usciti dal periodo di crisi che invece li aveva caratterizzati negli ultimi anni - come per il trasporto aereo o quello autostradale - e per altri confermano i dati positivi già rilevati alla fine del 2013, come per il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza. Rimane invece più incerto l'andamento del trasporto marittimo e quello del Tpl per i quali comunque le previsioni disponibili per il 2015 lasciano intravedere segnali di ripresa.

Dopo un biennio di variazioni negative, il traffico aereo nel 2014 chiude in positivo, con una crescita del 5%, sintesi di un incremento della componente sia nazionale, quasi 3%, sia internazionale, 6%, corrispondenti a +1,4 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +5,1 milioni nel secondo (rispettivamente il 38% e 61% del traffico). In relazione agli spostamenti in ambito Unione

<sup>7</sup> 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 21%, 3%, 13% e 0,2% del totale.



Europea (71% di quello internazionale), la variazione positiva raggiunge addirittura il 7% ossia +4,4 milioni di persone.

E, i dati disponibili per il 2015 (periodo gennaio-maggio) confermano questa crescita. In questi mesi si registra su base tendenziale una variazione positiva del 5%, in valore assoluto +2,8 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Il trend del traffico internazionale è sempre molto positivo: +7%, corrispondente ad un incremento di 2,3 milioni di passeggeri (61% del traffico totale). Continua a distinguersi la dinamica del traffico in ambito Ue (80% dei movimenti internazionali, quota in aumento) che cresce dell'11%, ossia di circa 2,9 milione persone. Anche la componente nazionale ha una dinamica positiva, seppur molto più modesta: 2% ossia +492 mila passeggeri.

Il traffico è aumentato in quasi tutti gli aeroporti più importanti, in particolare a Fiumicino (quota sul totale del 26%), con un aumento del 7%, ossia +973 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale dinamica è ascrivibile alla componente sia internazionale – con una crescita tendenziale del 7%, ossia di 633 mila passeggeri (trainata dagli spostamenti con i paesi dell'Unione Europea in aumento del 10%, ossia +601 mila passeggeri) sia nazionale<sup>8</sup>, con una variazione positiva dell'8%, corrispondente ad un incremento di 332 mila viaggiatori. A seguire, si distingue lo sviluppo della domanda soddisfatta a Ciampino (incidenza del 4%). I passeggeri sono aumentati in questo periodo del 14%, ossia +278 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, andamento determinato dalla componente internazionale (84% del traffico), in crescita del 22% (+335 mila passeggeri) ma frenata da quella nazionale, -14% (-57 mila viaggiatori).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza effettuato dalle aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del

Gruppo), i segnali di ripresa messi in evidenza nel 2013<sup>9</sup> trovano conferma nei volumi di traffico del 2014. I viaggiatori-km sono stati 20,3 miliardi, registrando così un incremento del 5% rispetto al 2013. Per l'offerta in termini di treni-km, dopo la dinamica positiva rilevata nel 2013, si rileva invece una lieve flessione: sono stati in totale 78,8 milioni, ossia circa mezzo punto percentuale in meno rispetto all'anno precedente.

All'interno di questo settore, dopo il leggero calo registrato nel 2012 e la ripresa l'anno successivo, anche la domanda dei servizi a mercato continua a crescere. Nel 2014, i viaggiatori-km sono stati 16 miliardi, il 7% in più rispetto al 2013. Dal lato dell'offerta, dopo la modesta contrazione nel 2012 e la notevole ripresa l'anno successivo (14%), i treni-km nel 2014 sono stati 55 milioni registrando su base tendenziale una flessione di circa mezzo punto percentuale. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 78% al 79% fra i due anni a confronto mentre rimane praticamente costante quella relativa ai treni-km (70%).

Considerando il trasporto autostradale, dopo tre anni di variazioni negative, il 2014 ha di nuovo un andamento positivo. Il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana nel 2014 è stato di 59 miliardi, registrando una variazione positiva rispetto al 2013 di un punto percentuale. Questa inversione di tendenza viene inoltre confermata dai dati disponibili per il 2015. Nel I trimestre dell'anno in corso, i veicoli-km leggeri sulla rete autostradale sono stati circa 12 miliardi, l'1,3% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

Passando ora al trasporto marittimo dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2014 la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri (navi sopra le 100 tsl) si compone di 440 navi, risultando così inferiore di 4 unità rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2013<sup>10</sup>; in termini di tsl, dopo la lieve flessione rilevata nel 2013 (-1%), si osserva un incremento del 2%.

In merito alla tipologia delle navi per il trasporto di

<sup>8</sup> Nell'aeroporto di Roma Fiumicino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 31% ed il 69% (di cui il 66% riguarda spostamenti nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.

<sup>9</sup> Dopo un triennio di dinamiche negative.

<sup>10</sup> Anno in cui si era mantenuta stabile rispetto al 31-12-'12.

passaggeri<sup>11</sup>, si rileva che:

- i traghetti misti, in calo in termini di unità senza generare flessioni delle tsl nel 2013, al 31 dicembre 2014 sono 203 per un totale di 2,5 milioni di tsl, registrando rispetto alla fine dell'anno precedente una diminuzione di 4 unità che in termini di tsl si traduce in una flessione dell'1%;
- anche gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci hanno una dinamica negativa; dopo la crescita di due unità e del 5% delle tsl nel 2013 (anno preceduto però da un biennio di contrazioni sia in termini di navi sia di tsl), a fine 2014 sono 72 per un totale di 22 mila tsl, ossia una in meno rispetto alla fine dell'anno precedente per un calo delle tsl del 4%;
- invece, le "altre navi da trasporto passeggeri" aumentano<sup>12</sup>; rispetto alla fine del 2013 sono un'unità in più, in tutto 139 navi, per un totale di 57 mila tsl, che significa però una riduzione delle tsl del 7%;
- infine, le navi da crociera, dopo la crescita di 3 unità nel 2013 accompagnata da una flessione delle tsl dell'8%, non subiscono variazioni in termini di navi fra la fine del 2013 e quella del 2014 ma aumentano in termini di tsl del 7%.

Dal lato della domanda, il traffico passeggeri nei principali porti italiani - nel 2013 in crescita del 7% (andamento preceduto da un quadriennio di variazioni negative) - è stato nel 2014 di quasi 44 milioni viaggiatori risultando leggermente inferiore a quanto realizzato l'anno precedente: - 0,7% ossia -303 mila passeggeri. Le dinamiche negative più rilevanti sono state registrate a:

- al centro, a Civitavecchia (quota dell'8%) dove il traffico è diminuito del 10%, corrispondente a -420 mila passeggeri,
- al sud, a Catania e Messina; nel primo caso (che ha un'incidenza sul totale modesta, meno dell'1%), con una flessione del 40% (i passeggeri sono scesi da 390 a 233 mila) ed a Messina (quota del 18%) con una contrazione della domanda soddisfatta del 2%, (circa 150 mila passeggeri in meno rispetto al 2013, anno in cui sembrava essersi interrotto il trend decre-

<sup>11</sup> I traghetti misti sono il 46% e 54% della flotta in termini di navi e di tsl, gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci il 16% e 0,5%, le "altre navi da trasporto passeggeri" il 32% e 1% e le navi da crociera il 6% e 45%.

<sup>12</sup> A fine 2013 erano risultate stabili in termini di navi ma in forte crescita in termini di tsl rispetto al 31-12-'12.

scente che invece aveva caratterizzato gli ultimi anni),

- al nord, sul Tirreno a Genova e sull'Adriatico a Venezia (quote rispettivamente del 6% e 4%); nel porto ligure, dopo la crescita del 2013 preceduta però da un biennio di flessioni, il traffico perde il 5% (ossia circa -154 mila passeggeri) ed a Venezia, dove fatta eccezione per il 2012 il traffico è in crescita da diversi anni, il 2014 segna una battuta di arresto risultando in calo del 6%, ossia -127 mila passeggeri rispetto al 2013.

## Indicatori di trasporto passeggeri nel 2014 e 2015

Modalità	2014	Gen. - giu.'15
<b>Tr. ferroviario</b> (viag.-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	-0,9	---
Media e lunga percorrenza	5,0	---
- di cui Servizi a mercato (2)	6,8	---
<b>Trasp. aereo</b> (viaggiatori; var.% tend.) (3)	4,5	5,1
Nazionale	2,5	2,3
Internazionale	5,9	7,0
<b>Trasporto marittimo</b>		
Flotta di bandiera italiana (tsl; var.%) (4)	2,4	---
Passeggeri	-0,7	---
Crociéristi (var.% tend.) (5)	-9,0	2,8
<b>Trasporto autostradale</b> (veicoli leggeri-km; var.% tend.) (6)	1,0	1,3
<b>Tpl grandi aziende (7)</b>	10,5	36,8

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

- (1) Traffico effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
- (2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.
- (3) 2° colonna: variazione del periodo gennaio-maggio '15.
- (4) Navi sopra le 100 tsl; var. al 31-12-'14 rispetto al 31-12-'13.
- (5) 2° colonna: variazione annua.
- (6) 2° colonna: variazione del periodo gennaio-marzo '15.
- (7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 2° sem.'14, a seguire nel 1° sem.'15 (previsioni).

Di converso, i porti in cui il 2014 è stato un anno di crescita sono stati in particolare:

- al nord, La Spezia e Savona (incidenza dell'1% e 3%): nel primo caso, i passeggeri sono passati da 214 mila nel 2013 (erano 50 mila l'anno precedente) a 484 mila nel 2014, a Savona, il traffico è aumentato dell'8% corrispondente a +104 mila viaggiatori,
- al sud, Napoli, Palermo e Olbia (incidenza del 16% 4% e 8%); a Napoli, dopo un biennio di flessioni, il traffico ricomincia a crescere. I passeggeri, in totale 7,2 milioni nel 2014, sono stati il 4% in più rispetto al 2013, ossia + 260

mila in valore assoluto. A Palermo, caratterizzato da un trend negativo negli ultimi due anni, i passeggeri sono aumentati dell'11%, incremento corrispondente in termini assoluti a +184 mila persone. Infine, il 2014 interrompe la serie di variazioni negative che si erano verificate negli ultimi anni a Olbia: il trasporto di passeggeri è infatti risultato in aumento del 3%, ossia 108 mila passeggeri in più rispetto al 2013.

Considerando il mercato crocieristico, dopo la crescita del 5% nel 2013 (preceduta però da un calo del 6% l'anno precedente, anno che aveva interrotto la lunga serie di variazioni positive), il numero dei crocieristi nei porti italiani è stato nel 2014 pari a 10 milioni risultando in calo del 9% rispetto all'anno precedente. In particolare, hanno contribuito a determinare tale dinamica:

- Civitavecchia, primo porto italiano di questo settore con una quota sul totale del 21% dove, dopo la crescita nel 2013 del 6%, il 2014 chiude con una variazione negativa del 16%, ossia -398 mila persone,
- Genova (quota dell'8%), dove i crocieristi sono stati 824 mila, ossia quasi il 22% in meno rispetto al 2013, anno in cui però questo settore aveva messo in evidenza una forte crescita, pari a quasi il 32%.

Due porti siciliani hanno subito a seguire le flessioni più elevate: a Messina<sup>13</sup> i crocieristi sono scesi, tra il 2013 ed il 2014, da 501 a 320 mila ed a Catania da 233 a 91 mila (porti dove sono transitati rispettivamente il 3% ed il 1% dei crocieristi del 2014).

Importanti anche le flessioni rilevate a Livorno e Venezia dove è risultato che:

- la domanda soddisfatta a Livorno (quota del 6%) è diminuita in misura rilevante per il secondo anno consecutivo (dopo un triennio di variazioni positive), con una flessione del 15% corrispondente in valore assoluto a -110 mila crocieristi;
- a Venezia, il secondo porto più incisivo con il 18% del traffico totale, il 2014 segna una battuta di arresto alla crescita rilevata invece negli ultimi anni<sup>14</sup>, con una flessione del 5%, ossia di 91 mila persone.

<sup>13</sup> In questo porto, il traffico è stato in forte crescita dal 2010 (fatta eccezione per il 2012).

<sup>14</sup> Fatta eccezione per il 2012, caratterizzato da una variazione negativa del 2%.

Di converso, a rallentare l'andamento negativo di questo mercato, sono stati in particolare, al nord, i porti liguri di La Spezia e Savona, ed al sud a Palermo dove è stato rilevato che:

- a La Spezia prosegue il boom dei crocieristi - erano 50 mila nel 2012, diventano 214 mila l'anno successivo e raggiungono quota 484 mila nel 2014 - ed a Savona il traffico continua a crescere, fra il 2013 ed il 2014 dell'8% (in questi due porti liguri si è svolto il 5% e 10% del traffico totale);
- a Palermo (quota del 5%) il 2014 chiude con una variazione positiva importante, pari al 29%, ossia +121 mila crocieristi.

Ciò detto, le proiezioni Cemar per l'anno in corso indicano comunque 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 crescita del 3% rilevata nel 2013, ha un andamento negativo, seppur di modesta entità<sup>15</sup>. Il numero di viaggiatori-km (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) è stato di 22.172 milioni di viaggiatori, ossia lo 0,9% in meno rispetto al 2013. Anche dal lato dell'offerta, dopo la crescita del 2% nel 2013, i treni-km hanno di nuovo un andamento negativo: sono stati complessivamente 189,6 milioni, riportando una variazione negativa di circa un punto percentuale e mezzo rispetto all'anno precedente.

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 2014 si presenta complessivamente ancora come un periodo incerto. Ma, in base alle previsioni per il primo semestre del 2015, la situazione sembra sensibilmente in ripresa. Considerando la domanda in termini di viaggiatori-km, dovrebbero aumentare rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente le aziende con un aumento della domanda soddisfatta e viceversa essere meno frequenti quelle con una domanda in calo. Di conseguenza, il sal-

<sup>15</sup> Nel primo semestre 2014 era risultata su base tendenziale costante ma nella seconda parte dell'anno si è contrapposto un calo dell'1,9%.

*do fra gli andamenti opposti dovrebbe subire un netto miglioramento, passando da -14 (stesso periodo del 2014) a +28 punti percentuali. In termini di viaggiatori, la differenza fra situazioni di aumento e di diminuzione dovrebbe raggiungere addirittura i 37 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente era stata negativa, pari a -27 punti percentuali.*

*Anche dal lato dell'offerta le previsioni sono positive. Come per la domanda, dovrebbero aumentare, rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, i casi di crescita e viceversa essere meno numerosi quelli di diminuzione cosicché il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe sensibilmente migliorare. In termini di posti, tale indicatore dovrebbe passare da -18 a 11 punti percentuali e, considerando i posti-km, la differenza fra i casi opposti dovrebbe risultare nulla mentre nel primo semestre del 2014 era stata pari a -27 punti percentuali.*

\*\*\*