

INDAGINE CONGIUNTURALE SUL SETTORE DEI TRASPORTI n. 41

SINTESI

Gennaio 2016

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 Bre-

scia (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 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%.

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.

Indicatori di trasporto merci nel 2015

Modalità	Gen.- giu.'15	Lug.- dic.'15
Trasporto ferroviario (tonnellate-km; var.% tend.) (1)	2,4	---
Trasp. aereo (tonn.; var.% tend.) (2)	3,4	3,7
Merci	3,6	4,2
Posta	-0,5	-5,1
Trasporto marittimo		
Flotta bandiera italiana (tsl; var.%) (3)	-0,9	---
Tonnellate (var.% tend.)	3,4	---
Container (teu; var.% tend.) (4)	0,2	---
Trasporto autostradale (veicoli pesanti-km; var.% tend.) (5)	2,9	3,3
Prime iscrizioni (var.% tend.) (6)	5,9	9,0
Radiazioni (var.% tend.) (6)	-16,6	-10,7
Trasporto su gomma (7)		
Domanda nazionale	13,4	-3,3
Domanda internazionale	--8,0	-4,0

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

- (1) Traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
- (2) 2° colonna: variazioni relative a gennaio-novembre '15.
- (3) Navi sopra le 100 tsl; var.% al 30-06-'15 rispetto al 31-12-'14.
- (4) I porti considerati rappresentano il 95% del traffico di container realizzato nel 2014.
- (5) 2° colonna: variazione relativa a gennaio-settembre '15.
- (6) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); 2° colonna: variazione relativa a gennaio-novembre '15.
- (7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di di-

minuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).

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 polyvalenti (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 generale¹, sebbene in

¹ Le singole tipologie di navi - carico generale, portacontainer e frigorifere, portarinfuse, traghetti - hanno un'incidenza sul totale della flotta modesta e più

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 positiva²: 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 liquido³ (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 gassiere: 29 navi per 441 mila tsl, ossia 1 unità in più e, in termini di tsl una variazione positiva del 2%.

o meno simile in termini di navi (3%, 2%, 7% e 7%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 24%).

² 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%.

³ Appartengono a questa categoria le petroliere, le gassiere, 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.

Da lato della domanda, il trasporto di container nei principali porti italiani⁴ nel primo semestre 2015, in base ai dati disponibili⁵ 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 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.

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 rea-

⁴ Negli ultimi anni caratterizzato da variazioni positive, pari a poco più dell'1% nel 2014, al 5% nel 2013 ed all'1% nel 2012.

⁵ I porti considerati rappresentano il 95% del traffico di container nel 2014 (dati provvisori).

lizzato 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%.

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 nazionale⁶, 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

⁶ Traffico nazionale ed internazionale rappresentano rispettivamente il 37% e 63% del totale.

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, 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.

Di converso, le performance peggiori in questo periodo⁷ sono state rilevate: al nord, a Verona, ed al sud, a Catania⁸. 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 nazionale⁹ (-5% ossia -239 mila) in parte bilanciata da incremento positivo di quella internazionale¹⁰ (3%, +56 mila).

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), 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 perio-

⁷ 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.

⁸ Rappresentano rispettivamente il 2% e 5% del traffico totale di periodo.

⁹ Traffico nazionale ed internazionale appresentano rispettivamente il 69% e 31% del totale aeroportuale.

¹⁰ Si distingue in modo significativo il mercato UE (93% di quello internazionale), in crescita nel periodo considerato del 15% ossia +239 mila viaggiatori.

do 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.

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 passeggeri¹¹ al 30 giugno 2015 è composta da 436 navi, 4 unità in meno rispetto al 31 dicembre 2014¹², 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 misti¹³ 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% ri-

spetto 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"¹⁴ (continuano ad aumentare in termini di navi e, contrariamente a quanto avvenuto l'anno precedente, anche in termini di tsl¹⁵. 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 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

¹¹ Navi sopra le 100 tsl.

¹² Analoga la variazione rilevata fra la fine del 2014 e del 2013.

¹³ 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.

¹⁴ Incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 33% e 1%.

¹⁵ 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).

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).

lori negativi, tale indicatore, seppur in valore assoluto contenuto, dovrebbe essere di nuovo positivo.

Indicatori di trasporto passeggeri nel 2015

Modalità	Gen.- giu.'15	Lug.- dic.'15
Tr. ferroviario (viag.-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	0,8	---
Media e lunga percorrenza - di cui Servizi a mercato (2)	1,5 3,6	---
Trasp. aereo (viaggiatori; var.% tend.) (3)	4,9	4,7
Nazionale	1,6	1,2
Internazionale	7,2	7,0
Trasporto marittimo		
Flotta di bandiera italiana (tsl; var.%) (4)	-2,6	---
Crocieristi (var.% tend.) (5)	---	2,8
Trasporto autostradale (veicoli leggeri-km; var.% tend.) (6)	2,3	3,2
Tpl grandi aziende (7)	40,0	25,0

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-novembre '15.
- (4) Navi sopra le 100 tsl; var. al 30-06-'15 rispetto al 31-12-'14.
- (5) 2° colonna: variazione annua (stima).
- (6) 2° colonna: variazione del periodo gennaio-settembre '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 1° sem.'15, a seguire nel 2° sem.'15 (previsioni).

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 va-