



FEDERTRASPORTO

Indagine congiunturale sul settore dei trasporti

I semestre 2011

Numero 32
Luglio 2011

FEDERTRASPORTO
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma
Tel. 06.5903972
Telefax 06.5903987
www.federtrasporto.it

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE	pag. 1
1.1. Sintesi dei risultati	1
1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2010	10
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2011	25
2. LA POLITICA DEI TRASPORTI	33
2.1. Il quadro nazionale	33
2.2. Il quadro europeo	51
3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA	65
APPENDICI	
1. Nota metodologica	79
2. I risultati dell'Indagine dal 2004 al 2011	81
3. I dati del trasporto aereo, autostradale, ferroviario e marittimo Anni 2004-2011	85

NOTA

L'indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata dalla FEDERTRASPORTO, con periodicità semestrale, ha l'obiettivo di essere uno strumento di consultazione agile e sintetico per tutti coloro che quotidianamente affrontano le problematiche del settore trasporti. L'Indagine 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 alla fine di ogni semestre forniscono le previsioni sui principali indicatori del trasporto passeggeri e merci nel semestre in corso ed analizzano quelli relativi al semestre precedente), i dati elaborati da Confitarma e Assoportì per il settore marittimo e, per quello aereo, i dati di Assaeoportì,*
- la seconda descrive la situazione attuale del settore dei trasporti, a livello nazionale ed europeo,*
- la terza fornisce un panorama generale dell'economia nazionale.*

Sul sito Internet www.federtrasporto.it è disponibile l'aggiornamento, con cadenza almeno mensile, del quadro normativo e statistico del settore.

1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE¹

1.1. Sintesi dei risultati

1.1.1. Trasporto merci: le incertezze del 2011

Il 2010 può definirsi come un anno in cui la forte battuta di arresto rilevata in precedenza lascia il posto progressivamente a segnali di recupero, o comunque di assestamento, per tutte le modalità. In base ai dati disponibili per il 2011, però, si delinea un settore dagli andamenti disomogenei: la tendenza si conferma per alcuni comparti del trasporto, talvolta rallenta ma appare decisamente più incerta in altri.

Considerando il trasporto terrestre, l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti indica un comparto in progressiva ripresa. Dopo la flessione dell'8% nel 2009, infatti, il numero di veicoli-km pesanti sulla rete autostradale è aumentato del 2% nel 2010, con spinte decisive in particolare nella 2° parte dell'anno. Tale tendenza prosegue nei primi mesi del 2011. Nel 1° trimestre il traffico autostradale pesante registra, infatti, una variazione del 4% rispetto allo stesso periodo del 2010.

Anche per l'autotrasporto, in base alle indicazioni delle aziende sulle dinamiche nella 2° parte del 2010, si percepiscono diversi elementi di miglioramento. Si rileva, infatti che:

- a livello nazionale, il saldo fra le dinamiche opposte, pur di segno ancora negativo, passa da -56 (stesso periodo del 2009) a -9 punti percentuali in termini di tonnellate e da -46 a -5 punti per le tonnellate-km,
- a livello internazionale, i risultati sono ancora migliori: il saldo fra le dinamiche opposte è di nuovo positivo ed oscilla intorno a 44 punti percentuali per le tkm e 41 punti per le sole tonnellate (pari rispettivamente a -36 e -37 nello stesso periodo del 2009).

In termini di previsioni per la 1° parte dell'anno in corso, però, le informazioni raccolte confermano segnali positivi per il mercato internazionale e di assestamento, più che di crescita, per quello nazionale. Nel primo caso, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere positivo, particolarmente sostenuto – intorno ai 46 punti percentuali in termini sia di

¹ 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, e Ezio Civitareale la Nota economica, sotto la supervisione di Valeria Battaglia. Si ringrazia inoltre Mario Tartaglia di Fs, Oliviero Giannotti di Assoport, Noli Mazza di Confitarma e Gabriele Montecorboli dell'Anav per la collaborazione nella fase di acquisizione dei dati sull'andamento del settore nei comparti di loro competenza. Chiuso in redazione il 30 giugno.

tonnellate sia di tkm - ed in crescita rispetto a quanto accaduto nello stesso periodo dell'anno precedente. A livello nazionale le previsioni sono più caute. In termini di tkm, infatti, si rileva una maggiore diffusione, anche se in misura molto contenuta, dei casi di aumento ma la situazione s'inverte considerando le tonnellate. Di conseguenza, il saldo per il primo indicatore dovrebbe oscillare intorno ai +3 punti percentuali ma per il secondo dovrebbe essere negativo, anche se in valore assoluto molto modesto (due punti). A pesare su queste previsioni così come forse a frenare lo sviluppo di quelle a livello internazionale, è probabile abbiano contribuito i rincari del gasolio verificatisi in questa prima parte del 2011, periodo in cui le imprese sono state interpellate.

A conferma del ruolo trainante del trasporto internazionale, i dati sulle importazioni ed esportazioni effettuati dai vettori residenti in Italia attraverso i valichi di frontiera stradale (fonte Banca d'Italia) mettono in evidenza una crescita annua delle tonnellate movimentate nel 2010 intorno al 12%.

Le risposte sull'andamento dell'offerta confermano il diffondersi di un clima di maggior fiducia nel futuro, in una situazione se non proprio di crescita almeno di assestamento. Si rileva, infatti, che:

- in termini di consuntivo per il 2° semestre 2010, sono in netto calo i casi in cui diminuisce la capacità veicolare disponibile e, parallelamente, aumenta la quota dei casi di aumento; il saldo è positivo, nove punti percentuali, in deciso miglioramento rispetto al passato (-57 e -61 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti),
- in termini di previsioni per il 1° semestre 2011, dopo la ripresa rilevata nello stesso periodo del 2010, la situazione tende ad assestarsi dato che il saldo fra le dinamiche opposte, seppur positivo, dovrebbe oscillare intorno a solo due punti percentuali (rispetto a +13 del primo semestre 2010 ma rispetto a -77 dello stesso periodo 2009).

Passando al trasporto aereo, il 2010 chiude in forte ripresa. I volumi movimentati, 918 mila tonnellate, sono aumentati del 18%, grazie alla robusta crescita del traffico delle merci, 21%, frenata però da una contrazione del traffico postale, -8% (rispettivamente il 92% e 8% del totale movimentato). Gli incrementi di traffico più elevati si sono verificati a Malpensa, 26% ossia +89 mila tonnellate, ed a Fiumicino, 18% ossia +26 mila (quote del 47% e 18%). La flessione più elevata è stata invece rilevata a Brescia (4% del totale), -5% ossia -1,8 mila.

In base ai dati disponibili per il 2011 (gennaio-maggio), il traffico aereo continua a crescere, anche se in misura più contenuta: +7%, combinazione di uno sviluppo sostenuto del traffico delle merci, 9%, e di una contrazione di quello postale, -14%. Come nel 2010, l'incremento di traffico più rilevante si è verificato a Milano Malpensa, 11% ossia +19

mila tonnellate, e, a seguire, anche se in valore assoluto più modesto, l'aumento di Bergamo, 10% ossia +4 mila tonnellate (quote del 48% e 12%). Contrariamente a quanto accaduto nel 2010, invece, la dinamica a Roma Fiumicino (incidenza del 16%) è negativa, -5%, ossia -3,6 mila tonnellate su base tendenziale.

Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2010 e nel 2011

	2010	Gen.-giu.'11
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	-3,5	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)	18,3	7,2
Merci	21,2	9,0
Posta	-7,9	-13,7
<u>Trasporto marittimo</u>		
Merci (tonnellate; var.% tend.) (3)	10,8	---
Container (teu; var.% tend.) (4)	2,4	---
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (5)	2,2	3,8
<u>Trasporto su gomma</u> (6)		
Domanda nazionale	-9,2	-2,3
Domanda internazionale	40,6	46,0

(1) Dati Gruppo F.S. S.p.A.
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-maggio '11.
(3) I porti di cui sono disponibili i dati provvisori del 2010 rappresentano il 71% del traffico totale 2009.
(4) Dati provvisori.
(5) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-marzo '11.
(6) 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.'10, a seguire nel 1° sem.'11 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie.

Per il trasporto marittimo, così come nel triennio 2007-'09, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 31 dicembre 2010 ha una dinamica notevolmente positiva: conta, infatti, su 1.182 unità e 13,3 milioni di tsl, ossia 68 unità in più rispetto alla fine del 2009, in percentuale +6%, e +13% in termini di tsl. Ad aumentare sono in particolare:

- le navi da carico secco², 233 unità a fine 2010 ossia 29 unità in più rispetto alla fine del 2009 (14%) e, in termini di tsl, in crescita del 22%,
- le navi per i servizi ausiliari (incidenza del 53% in termini di unità e del 5% considerando le tsl): sono 631, 46 in più rispetto a fine 2009, in termini di tsl +11%.

² 20% delle unità totali e 54% delle tsl complessive, percentuali in leggero aumento.

Diminuiscono le navi da carico liquido³: da 324 a 317, -2%, variazione che però in termini di tsl si traduce in un incremento del 3%. Infine, le portarinfuse polivalenti non subiscono variazioni (1 per 33 mila tsl).

Tab. 2. Indicatori dell'offerta di trasporto merci nel 2010 e nel 2011

	2010	Gen.-giu. '11
<u>Trasporto marittimo</u> (tsl; var.%) (1)	13,0	5,2
- Navi da carico liquido	3,3	3,4
- Navi da carico secco	21,9	7,6
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0
- Navi per servizi ausiliari	11,4	-4,3
<u>Trasporto su gomma</u> (2)	9,4	2,0

(1) Navi sopra le 100 tsl; nella prima colonna sono riportate le variazioni al 31-12-'10 rispetto al 31-12-'09, a seguire le variazioni al 30-06-'11 rispetto al 31-12-'10 (stime).
(2) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 2° sem.'10, a seguire nel 1° sem.'11 (previsioni).

Fonte: Confitarma e Federtrasporto.

In base alle stime disponibili, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone al 30-06-'11 di 1.177 navi (-5 rispetto alla fine del 2010) per un totale di 14 milioni di tsl, ossia il 5% in più rispetto al 31-12-'10. Fatta eccezione per le portarinfuse polivalenti che, ancora una volta, non presentano variazioni, le dinamiche delle altre tipologie di navi sono:

- ancora crescente quella delle navi da carico secco (21% delle unità totali e 55% delle tsl complessive, valori in entrambi i casi in aumento): 244, per un totale di 7,7 milioni di tsl, + 11 unità e +550 mila tsl (in percentuale 5% e 8%),
- costante in termini di unità le navi da carico liquido (27% delle unità totali e 40% delle tsl complessive, quote in leggera flessione) ma, in termini di tsl, in crescita del 3%,
- in diminuzione (tra la fine del 2009 e del 2010 invece in aumento) le navi per i servizi ausiliari (52% delle navi e 5% delle tsl totali), da 631 a 615 (-4% considerando le tsl).

Dal lato della domanda, dopo la flessione nel 2009 di quasi il 10%, il traffico di container è riuscito nel 2010 ad invertire questa tendenza. Il numero di teu, pari a 9,7 milioni, registra una crescita del 2%, corrispondente in valore assoluto a +227 mila teu. Gli aumenti più significativi sono stati rilevati sul Tirreno⁴: La Spezia (23%, +239 mila teu), Genova (+15% ossia +225 mila teu) e Livorno (6%, +36 mila teu). Le flessioni più importanti sono state invece rilevate in due porti del sud (quota del 6% in entrambi i casi):, -22% ossia -160

³ 27% delle unità totali e 41% delle tsl complessive, percentuali in leggera flessione.

⁴ I tre porti indicati di seguito hanno un'incidenza sul totale 2010 rispettivamente del 13%, 18% e 7%.

mila teu sia a Cagliari sia a Taranto. A Gioia Tauro, 29% del totale, il traffico è rimasto all'incirca stazionario nonostante la ripresa degli scambi internazionali, soffrendo, così come gli altri due porti di transhipment, la competizione dei porti nordafricani.

Anche per la domanda in termini di tonnellate (nel 2009 in calo del 14%), il 2010 è un anno di ripresa. In base ai dati disponibili⁵, il traffico aumenta complessivamente dell'11%. Quattro i porti dove invece la dinamica è decrescente⁶: Brindisi (-8%, -900 mila tonnellate), Savona (-2%, -263 mila), Ancona (-3%, -252 mila) e Monfalcone (-4%, -116 mila). Il risultato positivo più elevato spetta a Taranto (6% del totale 2009) dove, dopo tre anni di flessioni, le tonnellate aumentano del 28%. A seguire, al nord, tre porti tirrenici:

- La Spezia (3% del traffico 2009), +25%, ossia quasi 4 milioni di tonnellate,
- Livorno (6% del totale), + 13% ossia +3,5 milioni tonnellate,
- Genova (incidenza dell'11%), +7% ossia +3,2 milioni.

Al sud, gli incrementi più elevati si sono verificati a: Augusta, +11%, ossia +3 milioni di tonnellate, e Napoli, +13% corrispondente a +2,5 milioni di tonnellate (dove si è svolto rispettivamente il 6% e 4% del traffico 2009).

Infine, per quanto riguarda il trasporto ferroviario di merci, nel 2010 si assiste ad una ripresa. La domanda soddisfatta dal Gruppo FS, infatti, è stata nel 2010 pari a 20,5 miliardi di tkm. Pur registrando una flessione su base annua del 3,5% la contrazione è nettamente inferiore a quanto accaduto nel 2009 (-24%) e, come per il traffico stradale, sono le attività nazionali a generare ancora un segno negativo mentre quelle internazionali sono risultate in forte crescita. Da notizie di stampa⁷, d'altra parte, nel 2010 il traffico realizzato dalle imprese ferroviarie aderenti a FerCargo⁸ è indicato prossimo a 10 miliardi di tkm, registrando un forte incremento rispetto ai 4 miliardi di tkm del 2009.

1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Nel corso del 2010, questo settore continua a mettere in evidenza qualche elemento di ripresa per alcune modalità mentre si conferma in difficoltà il trasporto ferroviario sulle medie e lunghe percorrenze e fatica a recuperare anche il trasporto autostradale. In base alle informazioni disponibili sulle dinamiche nella prima parte dell'anno in corso, inoltre,

⁵ I porti di cui sono disponibili i dati del 2010 rappresentano il 71% del traffico totale 2009.

⁶ Brindisi, Savona, Ancona e Monfalcone hanno un'incidenza sul totale 2009 del 3%, 3%, 2% e 0,7% .

⁷ Corriere dei trasporti n.11 – 14 marzo 2011.

⁸ FerCargo è un'Associazione di imprese ferroviarie che operano in Italia nel settore del trasporto merci. Fondata nel febbraio 2009, FerCargo associa 11 imprese: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, GTS Rail, Inrail, Interporto Servizi Cargo, Linea, Nordcargo, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia e VC Italia.

emergono segnali di difficoltà per il trasporto terrestre, sia sulle lunghe distanze sia per il Tpl mentre si conferma positiva la dinamica del comparto aereo.

Nel 2010, il traffico aereo di passeggeri è cresciuto del 7%, combinazione di una espansione del trasporto sia internazionale, 8% ossia +6,1 milioni di passeggeri, sia nazionale, 6% ossia +3,4 milioni (57% e 42% del traffico annuo). Gli incrementi di traffico più elevati sono stati registrati a Fiumicino e Malpensa (quote sul totale del 26% e 14%), in entrambi i casi +8%, corrispondente nello scalo romano a circa 2,5 milioni di passeggeri in più rispetto al 2009 ed in quello milanese a 1,4 milioni in più. Ancora una volta sono particolarmente interessanti le dinamiche rilevate a Trapani (+58%, +614 mila persone) e Bologna⁹ (15%, +728 mila viaggiatori). Le contrazioni più significative¹⁰ si sono avute, invece, a Ciampino (-5%, -226 mila viaggiatori) e, in Sardegna, ad Alghero (-8%, ossia -119 mila passeggeri).

In base ai dati disponibili per l'anno in corso (gennaio-maggio), il traffico passeggeri continua ad aumentare e la variazione raggiunge il 9% su base tendenziale, combinazione di una crescita del 10% per la componente internazionale e dell'8% per quella nazionale (rappresentano rispettivamente il 43% e 56% del totale). Il traffico è aumentato in tutti gli aeroporti italiani¹¹. L'incremento più rilevante è stato registrato, ancora una volta, a Roma Fiumicino, +624 mila viaggiatori ossia +5%, e a seguire, con una crescita del 6% ossia +452 mila passeggeri, lo scalo di Milano Malpensa (quote rispettivamente del 26% e 14% del traffico di questo periodo). Dopo l'andamento incerto nel 2010, il traffico ha ricominciato a crescere in misura significativa anche a Milano Linate (incidenza del 6%), 12% (quasi 400 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2010).

Passando al trasporto ferroviario di Trenitalia sulla media e lunga percorrenza, il 2010 conferma il trend negativo degli ultimi tre anni e la contrazione del traffico è stata di circa il 7% in termini di viaggiatori-km. Dal lato dell'offerta, i treni-km sono stati 78 milioni, registrando un variazione negativa annua del 2%. All'interno di questo settore, si distingue l'andamento dei servizi a mercato che dopo il notevole sviluppo registrato nel 2009 (18%, in particolare grazie al forte successo del servizio Frecciarossa-Alta Velocità) presentano ancora una dinamica positiva, seppur più contenuta. Il 2010 chiude con un ulteriore aumento, +1,3% (risultato però di andamenti opposti nel 1° e nel 2° semestre, 6% e -2%). Dal lato dell'offerta, considerando il forte incremento della frequenza dei servizi ferroviari

⁹ Rispettivamente rappresentano l'1% ed il 4% del traffico annuo.

¹⁰ Ciampino ed Alghero rappresentano il 3% e l'1% del traffico.

¹¹ Fatta eccezione per Brescia ed i due scali emiliani di Parma e Forlì, realtà che hanno comunque un peso marginale sul totale del traffico (pochi decimali).

resa disponibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura nel 2009, i treni-km nel 2010 sono aumentati ancora, seppur ad un tasso più contenuto (5%; anche in questo caso, risultato finale di una crescita nel 1° semestre del 15% e di una flessione nel 2° del 4%).

Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2010 e nel 2011

	2010	Gen.-giu.'11
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	2,5	---
Media e lunga percorrenza	-7,2	---
- di cui Servizi a mercato	1,3	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (2)	7,3	9,3
Nazionale	6,2	8,3
Internazionale	8,3	10,4
<u>Trasporto marittimo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (3)	-2,2	---
Trasporto crocieristico	5,3	16,9
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (4)	-0,1	-1,8
<u>Tpl grandi aziende</u> (5)	19,4	-13,8

(1) Dati Trenitalia.
(2) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-maggio '11.
(3) I dati disponibili si riferiscono ai principali porti italiani dove si è svolto il 98% del traffico 2009. Per il trasporto crocieristico, nella 2° colonna, è riportata la variazione percentuale annua (previsione).
(4) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-marzo '11.
(5) 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.'10, a seguire nel 1° sem.'11 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie.

Anche il traffico di veicoli leggeri sulla rete autostradale presenta risultati negativi. Dopo la crescita nel 2009 di quasi un punto percentuale e mezzo, il 2010 chiude con livelli del traffico simili a quelli ottenuti l'anno precedente. Tale situazione di stabilità è però la combinazione di una crescita nei primi sei mesi a cui si è contrapposto un andamento negativo nei mesi successivi. Tale dinamica ha caratterizzato anche i primi mesi dell'anno in corso e, in base ai dati disponibili, il numero di veicoli-km leggeri sulle autostrade italiane ha registrato un calo di quasi il 2% nel primo trimestre del 2011.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, dal lato dell'offerta, le navi passeggeri della flotta di bandiera italiana al 31 dicembre 2010 sono 482, ossia 24 in più rispetto al 31 dicembre 2009, in percentuale +5% (in termini di tsl, si passa da 3,981 a 3,991 milioni). Ad aumentare sono soprattutto le "altre navi di trasporto passeggeri"¹² (151 in totale, ossia 14

¹² Queste sono il 31% e 2% delle navi e delle tsl totale; i traghetti misti rispettivamente il 47% e 61%.



unità in più rispetto alla fine del 2009, in termini di tsl +35%) ed i traghetti misti (226, +7 unità, andamento che in termini di tsl si traduce in una lieve flessione dell'1,5%). Anche se di 1 sola unità continuano a crescere le navi da crociera (22 in tutto, ossia il 5% delle navi ed il 36% delle tsl), così come gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci (peso del 17% e 1% sul totale delle navi e delle tsl). In base ai dati disponibili per il 2011 (30 giugno, stime), la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri si compone di 474 navi, ossia 8 in meno rispetto al 31-12-'10, variazione che in termini di tsl si traduce però in una crescita del 5%.

Tab. 4. Indicatori dell'offerta di trasporto passeggeri nel 2010 e nel 2011

	2010	Gen.-giu.'11
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	1,2	---
Media e lunga percorrenza	-2,4	---
- di cui Servizi a mercato	4,5	---
<u>Trasporto marittimo</u> (tsl; var.%) (2)	0,3	5,2
Crociera	1,2	---
Aliscafi, catamarani e unità veloci	0,0	---
Traghetti da trasporto combinato	-1,5	---
Altre navi per trasporto passeggeri	34,8	---
<u>Tpl grandi aziende</u> (3)	-5,5	-33,2
(1) Dati Trenitalia.		
(2) Navi sopra le 100 tsl; nella 1° colonna sono riportate le variazioni al 31-12-'10 rispetto al 31-12-'09, a seguire le variazioni al 30-06-'11 rispetto al 31-12-'10 (stime).		
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nella prima colonna nel 2° sem.'10, a seguire nel 1° sem.'11 (previsioni).		

Fonte: Federtrasporto, F.S. S.p.A. e Confitarma

Dal lato della domanda, il trend negativo rilevato nel 2009 rallenta. Dopo il calo del 4% registrato allora, in base ai dati disponibili¹³ il 2010 chiude con una contrazione della domanda del 2%, ossia circa un milione di passeggeri in meno rispetto all'anno precedente.

Al sud i risultati peggiori. A Napoli, il traffico subisce un'ulteriore contrazione, -15% (-1,3 milioni di persone), così come a Messina, anche se molto più contenuta, -2% (-184 mila) e a Olbia (in crescita nel 2009), -3% (-183 mila)¹⁴. Al centro, l'unico risultato negativo di rilievo è stato rilevato a Piombino (quota 2009 del 7%) dove la domanda continua a diminuire (-5%). Di converso, gli incrementi più significativi sono stati rilevati al centro a Civitavecchia, + 4% (+179 mila) ed al nord a Venezia, +9% (+170 mila) e Genova, +4%

¹³ I dati disponibili si riferiscono ai principali italiani dove si è svolto il 98% del traffico totale 2009.

¹⁴ A Napoli, Messina e Olbia si è svolto rispettivamente il 18%, 18% e 13% del traffico totale 2009.



(+153 mila). A Civitavecchia, Venezia e Genova si è svolto il 9%, 4% e 7% del traffico 2009.

Considerando il mercato delle crociere, il 2010 è di nuovo un anno di crescita. Dopo tassi di sviluppo molto sostenuti negli anni 2005-'08 e una lieve flessione nel 2009, i crocieristici nel 2010 sono stati 9 milioni registrando una crescita del 5%. In termini previsionali per il 2011, la domanda dovrebbe essere ancora fortemente in crescita, con una stima (Cemar) di quasi 11 milioni, ossia il 17% in più rispetto al 2010.

Passando ora al trasporto pubblico locale, in base alle indicazioni fornite dalle grandi aziende, la 2° parte del 2010 conferma la ripresa della domanda soddisfatta già messa in evidenza nel 1° semestre (il 2009 aveva segnato una battuta di arresto all'espansione della domanda, andamento che invece aveva caratterizzato gli ultimi anni). Rispetto allo stesso periodo del 2009, il saldo fra le dinamiche opposte è di nuovo positivo ed oscilla intorno a 19 punti percentuali per i viaggiatori e a 17 per i viaggiatori-km (pari allora a -7 e -12 punti). In base alle previsioni per il 1° semestre 2011, però, si delinea di nuovo una situazione incerta. A fronte di previsioni di stabilità in un quarto dei casi, fra le altre si rileva una leggera prevalenza di casi di diminuzione. Di conseguenza, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere di nuovo negativo ed oscillare intorno ai 14 punti percentuali. Analoghe le considerazioni per la dinamica della domanda in termini di viaggiatori-km (nello stesso periodo del 2010, tale indicatore era pari +13 punti).

Anche dal lato dell'offerta, si delinea una situazione particolare. Infatti, in termini di consuntivi per la 2° parte del 2010, il saldo fra le dinamiche opposte dell'offerta di posti è negativo, circa 6 punti, mentre era risultato positivo e elevato (24) nello stesso periodo del 2009. Anche in termini di posti-km, il saldo fra gli andamenti opposti è negativo, circostanza che non si è mai verificata in passato. Le previsioni per il 1° semestre 2011 confermano queste tendenze. Rispetto allo stesso periodo del 2010 dovrebbero risultare molto più numerosi i casi in cui i posti offerti diminuiscono e la differenza con quelli in cui aumentano dovrebbe essere negativa ed elevata (-33, pari invece a +19 punti nello stesso periodo del 2010); in termini di posti-km, si dovrebbe inoltre passare da +6 a -39 punti.

Considerando, infine, il trasporto regionale di Trenitalia, il 2010 chiude con un incremento complessivo della domanda soddisfatta in termini di vkm di circa il 2,5%, dopo essere rimasta sostanzialmente stabile nel 2009. Dal lato dell'offerta, i treni-km segnano a fine anno un incremento rispetto al 2009 dell'1%.

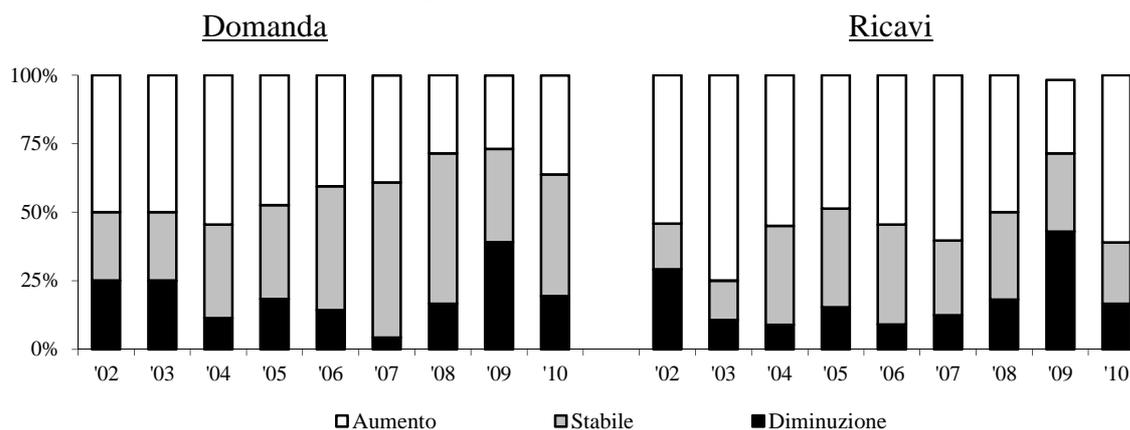
1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2010

1.2.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni fornite dalle aziende di questo settore, nella 2° parte del 2010 si conferma la ripresa della domanda soddisfatta emersa a partire dall'inizio dell'anno. Rispetto allo stesso periodo del 2009, infatti, sono più numerosi i casi di aumento e, viceversa, meno frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra tali risposte é di conseguenza di nuovo positivo ed oscilla intorno a 19 punti percentuali per la domanda soddisfatta in termini di viaggiatori ed a 17 punti per i viaggiatori-km (pari allora a -7 e -12 punti).

Graf. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Di conseguenza, la distribuzione sull'andamento dei ricavi da traffico, fra l'altro a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe applicati da quasi il 40% delle aziende (una percentuale superiore a quella rilevata in precedenza), é inevitabilmente migliorata. Il saldo fra dinamiche di crescita e diminuzione, negativo nello stesso periodo del 2009, è positivo ed elevato (44 punti percentuali). A seguire, le informazioni raccolte sulla dinamica del rapporto ricavi/costi mettono in evidenza un leggerissimo calo dei casi di diminuzione a beneficio degli altri andamenti, generando una differenza fra gli andamenti opposti nulla.

Dal lato dell'offerta, le indicazioni fornite dalle aziende delineano una situazione particolare. Infatti, considerando i posti, diminuiscono i casi di crescita e, viceversa, aumentano quelli di diminuzione. Il saldo è dunque negativo, circa sei punti, mentre era risultato positivo e elevato, ventiquattro punti, nello stesso periodo del 2009. Anche in

termini di posti-km, prevalgono i casi di diminuzione, generando così un saldo fra gli andamenti opposti negativo, circostanza che non si è mai verificata in passato.

Tab. 5. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'02	II s.'03	II s.'04	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10
<u>Investimenti</u>									
Aumento	34,8	42,9	38,6	43,6	38,6	28,3	34,1	31,7	51,4
Stabile	39,1	25,0	52,3	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	34,3
Diminuzione	26,1	32,1	9,1	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	14,3
<u>Occupazione</u>									
Aumento	26,1	17,9	19,4	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	24,7
Stabile	26,1	42,9	50,0	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	29,6
Diminuzione	47,8	39,2	30,6	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	48,2

Considerando ora i fattori produttivi, le risposte sull'andamento degli investimenti mettono in evidenza una realtà complessivamente positiva. Diminuisco i casi sia di stabilità (da 49% a 34%) sia di diminuzione (da 20% a 14%) a beneficio di quelli di aumento; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti, pari a +12 punti percentuali nello stesso semestre del 2009, oscilla in questo periodo intorno ai trentasette punti. Rispetto ad allora, invece, il saldo relativo alla dinamica dell'occupazione si deteriora. A fronte di situazioni di stabilità indicate dal 30% delle aziende, risposte di aumento e diminuzione sono state formulate rispettivamente dal 22% e 48%, cosicché il saldo fra tali risposte peggiora rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, passando da -3 a -26 punti percentuali.

Infine, i risultati sulla produttività. Sia per il personale sia per i mezzi, il saldo fra situazioni di aumento e diminuzione oscilla intorno a 37 punti percentuali e dunque un valore nettamente migliore rispetto a quanto accaduto nel 2° semestre del 2009.

Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel 2010 (1)

	Viaggiatori-km	Treni-km
<u>II semestre'10</u>		
Var. %	3,9	0,3
<u>Anno 2010</u>		
Var. %	2,5	1,2

(1) Dati Trenitalia; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Fonte: F.S. S.p.A.

Passando ora al trasporto regionale di Trenitalia nel secondo semestre del 2010, la domanda in termini di viaggiatori-km è cresciuta su base tendenziale di quasi il 4% e dunque in misura più sostenuta rispetto alla prima parte dell'anno. Dopo essere rimasta sostanzialmente stabile nel 2009, il 2010 chiude di conseguenza con un incremento



complessivo della domanda soddisfatta in termini di vkm di circa il 2,5%. Dal lato dell'offerta, i treni-km, in aumento del 2% nel primo semestre, segnano a fine anno un incremento complessivo di poco più dell'1% dato che nella seconda parte dell'anno sono aumentati di pochi decimali.

Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

Passando ora al trasporto ferroviario di Trenitalia sulla media e lunga percorrenza, nel secondo semestre del 2010 si conferma la dinamica già evidenziata nella prima parte dell'anno. Come allora, infatti, la domanda diminuisce e, rispetto allo stesso periodo del 2009, la variazione negativa si attesta al 6% a fronte di un'offerta in termini di treni-km anch'essa in diminuzione, pari a circa tre punti percentuali e mezzo. Considerando l'intero anno 2010, come nel triennio precedente, si registra una contrazione dei volumi di traffico di circa il 7% in termini di viaggiatori-km. Dal lato dell'offerta, i treni-km realizzati nell'anno sono stati 78 milioni, registrando una variazione negativa su base tendenziale del 2,4%. All'interno di questo settore, si distingue l'andamento dei servizi a mercato che, dopo il notevole sviluppo registrato nel 2009, presentano ancora una dinamica di crescita, anche se più contenuta (rappresentano il 56% dei viaggiatori-km totali, quota in aumento di cinque punti percentuali rispetto al 2009). Infatti, dopo la robusta crescita registrata nel 2009 (18%, in particolare grazie al forte successo del servizio Frecciarossa-Alta Velocità), il 2010 chiude con un ulteriore aumento, 1,3%. Ma tale risultato è frutto di andamenti opposti nel 1° e nel 2° semestre: dopo l'incremento rilevato nei primi sei mesi dell'anno pari al 6%, nella seconda parte dell'anno la domanda di mobilità in termini di viaggiatori-km subisce una battuta di arresto, registrando una flessione su base tendenziale del 2%.

Tab. 7. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel 2010 (1)

	Viagg.-km		Treni-km	
	Totale	Di cui Servizi a mercato	Totale	Di cui Servizi a mercato
<u>II sem. '10</u>				
Var. %	-6,2	-2,2	-3,4	-4,1
<u>Anno 2010</u>				
Var. %	-7,2	1,3	-2,4	4,5

(1) Dati Trenitalia; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Fonte: F.S. S.p.A.

Considerazioni analoghe dal lato dell'offerta. Considerando il forte incremento della frequenza dei servizi ferroviari resa disponibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura, l'offerta in termini di treni-km ha registrato nel 2009 un forte incremento, 26%, variazione che nel 2010 ha raggiunto quasi il 5% (quota sul totale dell'offerta del

52%, in aumento di tre punti percentuali rispetto al 2009). Anche in questo caso, il risultato finale è la combinazione di una crescita nel primo semestre del 15% e di una flessione nel secondo semestre del 4%.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nel 2010, il traffico aereo di passeggeri è complessivamente aumentato del 7%, combinazione di una espansione del trasporto sia internazionale, 8% ossia in valore assoluto +6,1 milioni di passeggeri, sia nazionale, 6% ossia +3,4 milioni (rappresentano rispettivamente il 57% e 42% del traffico annuo).

Tab. 8. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel 2010 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%
Bergamo	2.112	20,8	5.549	2,8	7.674	7,2
Bologna	1.551	8,5	3.881	18,0	5.503	15,2
Catania	5.040	7,0	1.259	5,5	6.318	6,5
Milano LIN	5.503	-5,7	2.792	13,5	8.296	0,0
Milano MXP	3.662	20,5	15.052	5,2	18.948	8,0
Napoli	3.068	4,6	2.468	5,2	5.572	4,9
Palermo	3.749	2,7	594	-15,0	4.364	-0,2
Roma CIA	785	-19,2	3.747	-1,1	4.532	-4,7
Roma FCO	12.673	0,9	23.281	11,6	36.337	7,5
Venezia	1.903	10,9	4.936	-0,7	6.855	2,3
Totale	59.228	6,2	79.297	8,3	139.558	7,3

(1) Sono riportati i dati disponibili relativi agli aeroporti con un'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.

Fonte: Assaeroporti

Le tendenze osservate nel primo semestre trovano conferma nei dati annuali. Gli incrementi di traffico più elevati sono stati registrati a Fiumicino e Malpensa (quote sul totale di periodo del 26% e 14%). In entrambi i casi, ancor più che nel primo semestre, la crescita percentuale annua raggiunge l'8%, corrispondente nello scalo romano a circa 2,5 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2009 ed in quello milanese a 1,4 milioni in più. A Roma Fiumicino, tale andamento è determinato sostanzialmente dalla componente internazionale che registra una variazione positiva del 12% (+2,4 milioni); il traffico nazionale¹, che alla fine del

¹ Nello scalo romano, il traffico internazionale e nazionale rappresentano il 64% e 35% del totale aeroportuale; in quello milanese il 79% e 19%.



primo semestre registrava ancora una variazione negativa, chiude invece l'anno con un tasso positivo (1%). A Milano Malpensa, invece, il trasporto interno segna una crescita di ben 21 punti percentuali, ossia +624 mila viaggiatori; a livello internazionale, la variazione tendenziale è del +5%, corrispondente a +740 mila viaggiatori.

Incrementi significativi, a seguire, sono stati rilevati sempre a Trapani e Bologna². Nello scalo emiliano la variazione percentuale ha raggiunto il 15%, corrispondente ad una crescita di 728 mila viaggiatori, andamento sostenuto in particolare dal traffico internazionale. In quello siciliano, i passeggeri sono aumentati del 58%, con un incremento in valore assoluto di circa 614 mila persone (espansione sostenuta dalla domanda soddisfatta a livello sia nazionale sia, e soprattutto, internazionale).

Le contrazioni più significative si sono verificate a Ciampino e, in Sardegna, ad Alghero (incidenza sul totale annuo del 3% e 1%). Nello scalo romano, la flessione annua è di circa il 5%, combinazione di un calo robusto del traffico nazionale (-19%), in valore assoluto -186 mila viaggiatori) e di uno decisamente più contenuto del traffico internazionale (-1%, -40 mila). Nell'aeroporto sardo, la contrazione annua ha raggiunto l'8% (-119 mila passeggeri) determinata in particolare dalla componente internazionale, -17% (-95 mila).

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2010, le navi passeggeri della flotta di bandiera italiana sono 482, ovvero 24 in più rispetto al 31 dicembre 2009, in percentuale +5% (in termini di tsl, si passa da 3.981 a 3.991).

Tab. 9. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 31 dicembre 2010

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	22	4,8	1.451	1,2
Aliscafi, catamarani e unità veloci	82	1,2	24	0,0
Traghetti (2)	226	3,2	2.440	-1,5
Altre navi per trasp. passeggeri	151	10,2	62	34,8
Totale	482	5,2	3.991	0,3

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2009.
(2) Navi miste.

Fonte: Confitarma

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, i traghetti misti (ossia 47% e 61% della flotta rispettivamente in termini di navi e di tsl) sono 226, sette in più rispetto alla fine del 2009, andamento che in termini di tsl si traduce in una lieve flessione di circa un punto

² Rispettivamente rappresentano l'1% ed il 4% del traffico annuo.

percentuale e mezzo. Risulta invece decisamente più elevato l'incremento delle "altre navi di trasporto passeggeri" (incidenza sul totale delle navi e delle tsl rispettivamente del 31% e 2%) che in questo periodo aumentano di quattordici unità, raggiungendo quota 151; in termini di tsl, l'incremento si attesta al 35%. Continuano ad aumentare anche le navi da crociera (22 in tutto, ossia il 5% delle navi totali ed il 36% delle tsl complessive), un'unità in più rispetto al 31 dicembre 2009. Infine gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci (peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl) sono in totale 82, ossia uno in più rispetto a fine 2009 (non subiscono invece variazioni in termini di tsl).

Tab. 10. Il trasporto marittimo: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2010 (1)³

Porti	Passeggeri		
	Numero	Var. % tend.	Comp. % (2)
Savona-Vado	1.091.902	6,2	2,1
Genova	3.639.975	4,4	7,3
La Spezia	44.874	44,7	0,1
Livorno	3.374.768	3,4	6,8
Piombino	3.288.272	-4,8	7,2
Civitavecchia	4.282.299	4,4	8,6
Napoli	7.365.397	-14,5	18,0
Salerno	625.761	11,2	1,2
Brindisi	520.853	-0,6	1,1
Bari, Barletta e Monopoli	1.905.000	-2,9	4,1
Ancona	1.654.821	5,2	3,3
Ravenna	17.120	-3,4	0,0
Venezia	2.058.377	9,0	3,9
Monfalcone	186	3,3	0,0
Messina-Mil.	8.578.681	-2,1	16,9
Palermo	1.805.262	-1,9	4,7
Olbia-G. A.	5.927.655	-3,0	12,7
Totale	46.181.203	-2,2	98,0

(1) Dati provvisori
(2) Composizione percentuale su dati 2009.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoporti e C.Stampa (per Savona, Civitavecchia e Bari, Barletta e Monopoli)

Dal lato della domanda, rallenta il trend negativo rilevato nel 2009. Dopo la flessione rilevata allora del 4%, in base ai dati disponibili³, il 2010 chiude con una contrazione della domanda del 2%, ossia circa un milione di passeggeri in meno rispetto all'anno precedente.

³ I dati provvisori di Assoporti disponibili per il 2010 sono stati raccolti attraverso una nuova metodologia di rilevazione e quelli del 2009 sono stati in alcuni casi rivisti per poter effettuare confronti fra dati omogenei. Considerato che per alcuni porti questi dati non sono ancora disponibili, la composizione percentuale è stata fatta utilizzando quelli del 2009 raccolti secondo la precedente metodologia di rilevazione (Appendice 3).



La flessione più robusta è stata rilevata in Campania, a Napoli, dove il traffico – rimasto sostanzialmente stabile (+0,4%) nel 2008 e diminuito nel 2009 (-5%) – subisce un'ulteriore contrazione. I passeggeri sono, infatti, diminuiti del 15%, ossia di circa 1,3 milioni di persone. Sempre al sud, i risultati sono stati particolarmente negativi a Messina dove la domanda è in calo per il 3° anno consecutivo, anche se in misura decisamente più contenuta rispetto al 2009. La contrazione nel 2010 è di circa il 2% (-184 mila persone) mentre aveva raggiunto il 18% l'anno precedente. Il traffico è poi diminuito a Olbia (che invece aveva chiuso il 2009 in crescita): la flessione è stata del 3%, corrispondente a 183 mila passeggeri in meno rispetto all'anno precedente. A Napoli, Messina e Olbia si è svolto rispettivamente il 18%, 18% e 13% del traffico totale 2009. Al centro, l'unico risultato negativo di rilievo è stato rilevato a Piombino (quota 2009 del 7%) dove per il quarto anno consecutivo, la domanda diminuisce e, come nel 2009, in misura del 5% (-166 mila).

Di converso, gli incrementi più significativi sono stati rilevati al centro ed al nord. Il più elevato è stato registrato a Civitavecchia (incidenza nel 2009 del 9%) dove i passeggeri sono aumentati del 4% (+179 mila), recuperando così la flessione registrata nel 2009. Continua invece a crescere, nel nord est, il traffico a Venezia, +9%, circa +170 mila passeggeri rispetto al 2009, confermando la dinamica positiva che caratterizza ormai da diversi anni questo porto così come, nel nord ovest, a Genova, +4%, ossia +153 mila passeggeri. A seguire, l'incremento più significativo è stato rilevato, al centro, a Livorno, dove la domanda è risultata in aumento del 3% (+111 mila), confermando anche in questo caso la tendenza positiva rilevata negli ultimi anni (a Venezia, Genova e Livorno si è svolto il 4%, 7% e 7% del traffico 2009).

Considerando il mercato delle crociere, il 2010 è di nuovo un anno di crescita. Si ricorda, infatti che, dopo tassi di sviluppo decisamente sostenuti negli ultimi, nel 2009 vi era stata una lieve flessione (raggiungendo comunque livelli di traffico superiori a quelli relativi al 2007). Nel 2010, i crocieristi sono stati circa 9 milioni, con una crescita su base annua del 5%.

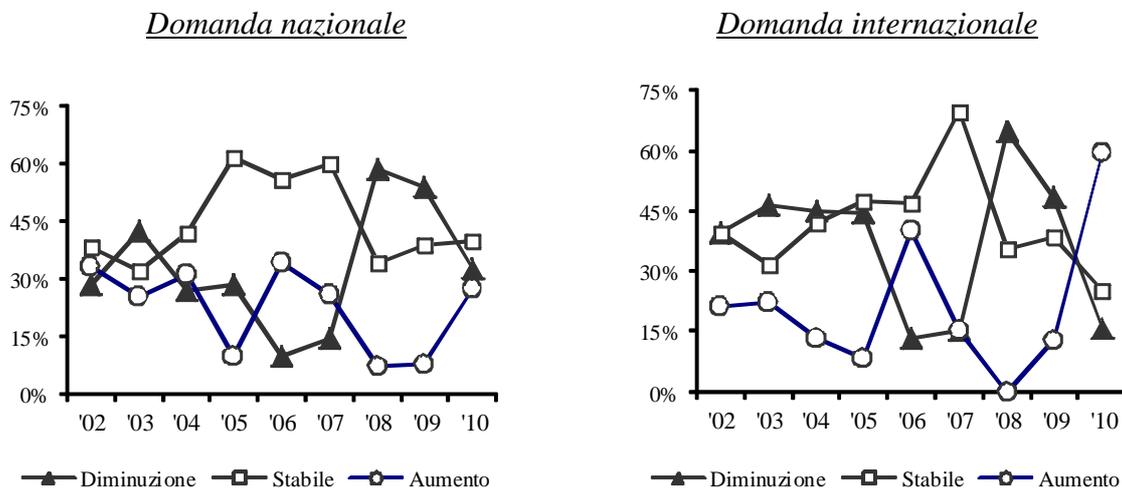
1.2.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su strada

I segnali positivi rilevati nel primo semestre del 2010 caratterizzano in parte anche la seconda parte dell'anno. Infatti, in base alle indicazioni sulla domanda formulate dalle aziende si rileva che, a livello nazionale, sono decisamente meno frequenti i casi di diminuzione e, viceversa, più numerosi quelli di aumento. Il saldo fra le risposte opposte,

anche se ancora di segno negativo, passa però da -56 (stesso periodo del 2009) a -9 punti percentuali considerando le tonnellate e da -46 a -5 punti in termini di tonnellate-km.

Graf. 2. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Come nel primo semestre, le informazioni relative al mercato internazionale sono ancora più incoraggianti: il saldo fra le dinamiche opposte, di nuovo positivo, oscilla intorno a 44 punti percentuali considerando le tkm e 41 punti in termini di sole tonnellate (valori pari rispettivamente a -36 e -37 nello stesso periodo del 2009).

Migliorano di conseguenza anche le informazioni raccolte sull'andamento del fatturato. A fronte di un quinto di casi di stabilità, le altre indicazioni generano un saldo di nuovo positivo, pari a 18 punti percentuali, un risultato di gran lunga migliore rispetto a quello rilevato nello stesso semestre del 2009.

Sul fronte delle tariffe, le aziende sono ancora in difficoltà, seppur in misura notevolmente inferiore al passato, soprattutto considerando il mercato internazionale. In questo caso, infatti, sono drasticamente diminuiti i ritocchi verso il basso, dal 50% (stesso periodo del 2009) al 15%, a beneficio dei casi di stabilità (da 45% a 68%) ma anche di quelli di aumento (dal 5% al 17%). In relazione al mercato nazionale, invece, a fronte di una discreta riduzione degli aggiustamenti verso il basso (dal 48% al 30%) sono esclusivamente le situazioni in cui le tariffe non hanno subito modifiche ad aumentare (da 48% a 68%). Il saldo fra gli andamenti opposti è, di conseguenza, di nuovo positivo per le tariffe internazionali mentre rimane negativo, anche se notevolmente più contenuto, a livello nazionale (da -44 punti percentuali nello stesso periodo del 2009 a -28).



Tab. 11. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	II s. '02	II s. '03	II s. '04	II s. '05	II s. '06	II s. '07	II s. '08	II s. '09	II s. '10
Fatturato									
Aumento	48,2	36,2	36,8	35,2	49,1	48,9	5,6	8,8	48,0
Stabile	18,5	25,9	22,8	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	20,4
Diminuzione	33,3	37,9	40,4	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6
T. nazionali									
Aumento	3,8	9,3	10,0	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1
Stabile	78,8	74,0	64,0	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	68,1
Diminuzione	17,4	16,7	26,0	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	29,8
T. internaz.									
Aumento	10,3	6,5	7,3	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	17,1
Stabile	61,5	69,6	58,5	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	68,3
Diminuzione	28,2	23,9	34,2	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	14,6

Anche le risposte sull'andamento dell'offerta confermano il diffondersi di un clima di maggior fiducia. Infatti, sono diminuite notevolmente le situazioni in cui viene messa in atto una riduzione della capacità veicolare disponibile (26% rispetto al 63% rilevato nello stesso periodo del 2009) e parallelamente cresce la quota dei casi di aumento (dal 5% al 36%). Come per altri indicatori, il saldo cambia di segno risultando positivo, pari a 9 punti percentuali, un risultato decisamente migliore rispetto al passato dato che era stato pari a -57 e -61 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti.

Sono, invece, caratterizzate ancora da incertezza le indicazioni sulla dinamica dei fattori produttivi, anche se migliori rispetto al passato. Per il livello degli investimenti, poco più della metà delle aziende, infatti, lo ha indicato costante mentre le altre risposte mostrano una decisa prevalenza dei casi di diminuzione. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti è ancora negativo e, anche se più contenuto rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2009 (-55 punti), comunque elevato, circa 30 punti percentuali. In termini occupazionali, i casi di aggiustamenti verso il basso sono stati decisamente meno numerosi rispetto allo stesso periodo del 2009 a beneficio dei casi sia di stabilità sia di aumento. Il saldo fra le dinamiche opposte di conseguenza migliora (da -57 a -25 punti percentuali) rimanendo però negativo ed elevato.

Infine, come per altri indicatori, anche le risposte sulla produttività delineano una situazione migliore rispetto al passato ma di certo non ancora rosea. In particolare per la produttività dei mezzi, a fronte di indicazioni di stabilità formulate dal 56% delle imprese, il saldo fra le risposte è ancora negativo (pari a 29 punti percentuali) ma inferiore a quello rilevato in passato (-39 e -46 nello stesso semestre del 2009 e del 2008). Analoga la situazione che si delinea per quanto riguarda la produttività del personale: il saldo fra



andamenti di crescita e diminuzione, anche in questo caso, migliora pur rimanendo negativo e a due cifre (-19 punti percentuali rispetto a -33 e -48 punti registrati nello stesso periodo dei due anni precedenti).

Il trasporto aereo di merci e posta

Dopo la flessione a due cifre registrata nel 2009, il traffico ricomincia a crescere nel 2010., anno in cui sono state movimentate complessivamente 918 mila tonnellate, ossia il 18% in più rispetto al 2009. Tale andamento è la combinazione di una forte crescita del trasporto delle merci, 21%, e di una contrazione di quello postale, -8% (il 92% e 8% del totale movimentato).

Il traffico è cresciuto in misura particolarmente sostenuta a Malpensa (quota sul totale di periodo del 47%): le tonnellate movimentate sono aumentate del 26%, ossia di 89 mila tonnellate. A seguire, l'incremento più elevato è stato rilevato a Fiumicino (incidenza del 18%) dove sono state movimentate complessivamente 165 mila tonnellate, ossia 26 mila in più rispetto al 2009 (in percentuale +18%). Seppur in valore assoluto più modesta, si segnala la dinamica rilevata a Bologna dove in termini percentuali il traffico è aumentato del 38%, corrispondente ad un incremento di diecimila tonnellate.

Tab. 12. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel 2010 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo	106.921	6,5	---	---	106.921	6,5
Bologna	35.832	45,5	1.967	-27,1	37.799	38,3
Brescia	4.266	-12,8	30.054	-3,6	34.320	-4,9
Milano LIN	15.519	13,7	3.543	5,1	19.062	12,0
Milano MXP	422.429	26,6	10.245	-0,8	432.674	25,8
Roma Cp	18.002	6,0	---	---	18.002	6,0
Roma FCO	153.679	21,0	10.866	-9,5	164.545	18,4
Venezia	37.478	19,9	131	-89,6	37.609	15,6
Totale	847.840	21,2	70.510	-7,9	918.350	18,3

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

Fonte: Assaeroporti

Passando alle performance negative, la flessione più elevata è stata rilevata a Brescia (rappresenta il 4% del totale), dove la riduzione è stata complessivamente di 1,8 mila tonnellate, in percentuale corrispondenti ad un calo del 5%. A seguire, le contrazioni di traffico più elevate sono state registrate a Verona e Genova (aeroporti con un'incidenza particolarmente modesta, circa mezzo punto percentuale) dove la flessione è stata nel

primo caso di circa 1,7 mila tonnellate corrispondenti in percentuale ad una riduzione del 27% e, nel secondo, di quasi 850 tonnellate ossia -16% su base annua.

Il trasporto marittimo di merci

Dopo la crescita già rilevata nel triennio 2007-'09, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 31 dicembre 2010 registra un ulteriore incremento, fra l'altro particolarmente sostenuto. Composta da 1.182 unità, in termini di tsl pari a 13,3 milioni, si registra infatti un aumento delle navi del 6%, +68 unità, corrispondente in termini di tsl ad una variazione positiva del 13% rispetto alla fine del 2009.

Tab. 13. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 31 dicembre 2010

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	317	-2,2	5.422	3,3
- Petroliere	117	-7,9	3.102	-2,7
- Gassiere	27	-20,6	358	11,5
- Chimichiere	134	1,5	1.924	12,4
- Altre cisterne	39	25,8	38	22,6
<i>Navi da carico secco</i>	233	14,2	7.162	21,9
- Carico generale	45	9,8	280	40,7
- Portacontenitori e frigorifere	21	-16,0	856	-5,6
- Portarinfuse	92	37,3	3.722	37,9
- Traghetti	76	7,0	2.318	12,0
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	631	7,9	721	11,4
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	4,9	170	3,7
- Altri tipi di navi	264	12,3	550	13,9
Totale	1.182	6,1	13.338	13,0

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2009.

Fonte: Confitarma

Considerando le navi da carico liquido⁴ (27% delle unità totali e 41% delle tsl complessive, percentuale in leggera flessione), queste sono passate, fra la fine del 2009 e la fine del 2010, da 324 a 317, in percentuale -2%, variazione che però in termini di tsl si traduce in un incremento del 3%. In termini di unità, ad aumentare sono le chimichiere che, dopo la flessione annua di un'unità rilevata a fine 2009, ammontano alla fine di dicembre 2010 a 134 unità, ossia 2 in più rispetto al 31 dicembre 2009, registrando in termini di tsl un

⁴ Appartengono a questa categoria le chimichiere, le petroliere, le altre cisterne e le gassiere che rappresentano l'11%, 10%, 3% e 2% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 14%, 23%, 0,3% e 3% del totale.



aumento del 12%. Sono più numerose soprattutto le altre cisterne che, fra i due periodi a confronto, passano da 31 a 39 (più che recuperando così la flessione di un'unità verificatasi nel 2009), producendo una variazione positiva in termini di tsl del 23%. Contrariamente a quanto avvenuto nell'ultimo biennio, invece, diminuiscono le petroliere: sono in tutto 117 ossia 10 in meno, -8% la variazione percentuale che in termini di tsl si attesta a -3%. Anche le gassiere hanno un andamento negativo in termini di unità, da 34 a 27 unità, generando però un incremento in termini di tsl del 12%.

Passando ora alle navi da carico secco⁵ (20% delle unità totali e 54% delle tsl complessive, percentuali in aumento), al 31 dicembre 2010 risultano pari a 233 unità, ben 29 unità in più rispetto alla fine del 2009, determinando un incremento percentuale del 14% e, in termini di tsl, del 22%. Come a fine 2009, a determinare la crescita delle navi da carico secco sono in particolare le portarinfuse, +37% in termini di navi (+25 unità) e +38% considerando le tsl. Contrariamente a quanto avvenuto allora, invece, aumentano sia le navi da carico generale sia i traghetti. Nel primo caso, dopo la contrazione di 4 unità nel 2009, si verifica un incremento di pari misura, in percentuale +10% andamento che, in termini di tsl, si traduce in una variazione positiva particolarmente sostenuta, 41%. I traghetti, 76 in tutto, sono cinque in più rispetto alla fine del 2009, con un aumento delle tsl del 12%. Continuano invece ad avere una dinamica negativa le navi portacontenitori e frigorifere: passano da 25 a 21 unità, -16%, determinando una flessione delle tsl del 6%.

Fra le altre tipologie di navi, aumentano ancora le navi per i servizi ausiliari (quota del 53% in termini di unità e del 5% per le tsl): sono 631, 46 in più rispetto a fine 2009, in termini di tsl +11%. Infine, le portarinfuse polivalenti non subiscono variazioni (1 per 33 mila tsl).

Dal lato della domanda, dopo la flessione nel 2009 di quasi 10 punti percentuali, il traffico di container é riuscito nel 2010 ad invertire questa tendenza. Infatti, in base ai dati disponibili, il numero di teu, pari a 9,7 milioni, subisce nel 2010 una crescita rispetto all'anno precedente del 2%, corrispondente in valore assoluto a circa 227 mila teu.

Gli incrementi più significativi sono stati rilevati tutti sul Tirreno, a La Spezia, Genova e Livorno (quota sul totale 2010 del 13%, 18% e 7%). A La Spezia, dopo il calo del 16% nel 2009, il traffico segna un incremento di ben 23 punti percentuali, ossia 239 mila teu in più rispetto all'anno precedente. A seguire, l'espansione della domanda è stata particolarmente sostenuta a Genova dove, dopo un biennio di variazioni negative⁶, il traffico è risultato in

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 17%).

⁶ Dopo diversi anni di tassi di pochi punti percentuali, aveva però chiuso il 2007 con una crescita del 12%.

aumento del 15%, ossia +225 mila teu. A Livorno, seppur in misura più modesta, il traffico ha chiuso l'anno in crescita, in percentuale del 6%, corrispondente in valore assoluto a +36 mila teu (anche in questo caso in calo nel 2009).

Tab. 14. Il trasporto marittimo di container: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel 2010 (1)

Porti	Container (teu)		
	Numero	Var.% tend.	Comp.%
Savona-Vado	220.000	12,1	2,3
Genova	1.758.858	14,7	18,1
La Spezia	1.285.155	22,9	13,2
M. di Carrara	5.049	17,1	0,1
Livorno	628.489	6,2	6,5
Civitavecchia	41.500	45,2	0,4
Napoli	532.432	3,2	5,5
Salerno	234.809	-12,8	2,4
Gioia Tauro	2.851.261	-0,2	29,3
Taranto	581.936	-21,5	6,0
Brindisi	1.107	53,3	0,0
Bari	560	918,2	0,0
Ancona	110.395	4,6	1,1
Ravenna	183.041	-1,1	1,9
Venezia	393.913	6,6	4,0
Portonogaro	40	---	0,0
Monfalcone	1.166	-17,7	0,0
Trieste	281.629	1,7	2,9
Catania	19.204	-11,9	0,2
Palermo	33.495	11,2	0,3
Cagliari-Sar.	576.092	-21,8	5,9
Totale	9.740.131	2,4	100,0

(1) Dati provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoporti

Il traffico è invece notevolmente diminuito in due porti del sud, Cagliari e Taranto (incidenza sul totale del 6% in entrambi i casi). Nel porto sardo, infatti, dopo la contrazione del 2008 ed il boom dell'anno successivo, il 2010 segna di nuovo una battuta di arresto. Il traffico ha subito una flessione di 22 punti percentuali, ossia circa 160 mila teu movimentati in meno rispetto al 2009. Simile a questa, sia in termini percentuali sia in valore assoluto, la dinamica rilevata a Taranto dove il traffico, dopo la flessione rilevata nel 2007 e la successiva ripresa nel 2008, diminuisce per il secondo anno consecutivo.

A seguire, anche se con un valore decisamente più contenuto, la domanda è diminuita a Salerno (quota del 2%) di circa il 13%, flessione corrispondente in valore assoluto a -34 mila teu, dinamica che caratterizza questo porto dal 2008. Infine, a Gioia Tauro (quota del 29% che, seppur in diminuzione negli ultimi anni, è la più elevata), dopo aver chiuso il

2008 con un debole +0,7%⁷ ed il 2009 in forte calo (-18%), il traffico si è mantenuto all'incirca costante nel 2010 (dopo i tre porti citati presenta in valore assoluto la flessione più elevata, 6 mila teu, che però in percentuale è di pochi decimali).

Tab. 15. Il trasporto marittimo: andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nei principali porti italiani nel 2010 (1)⁸

Porti	Tonnellate		
	Migliaia	Var. % tend.	Comp. % (2)
Savona-Vado	14.250	-1,8	3,3
Genova	50.702	6,8	10,9
La Spezia	17.950	25,3	3,3
Livorno	30.299	13,2	6,1
Piombino	6.555	25,5	1,2
Civitavecchia	9.172	18,4	1,8
Napoli	21.923	12,9	4,4
Salerno	9.842	13,8	2,0
Taranto	34.849	28,2	6,2
Brindisi	10.117	-8,2	2,5
Bari, Barletta e Monopoli	6.348	6,0	1,4
Ancona	8.521	-2,9	2,0
Ravenna	21.915	17,2	4,3
Venezia	26.368	4,5	5,8
Portonogaro	1.205	34,3	0,2
Monfalcone	3.088	-3,6	0,7
Messina-Mil.	23.068	8,0	4,9
Augusta	29.415	11,1	6,1
Palermo	7.876	6,2	1,7
Olbia-G. A.	10.444	4,8	2,3
Totale	343.904	10,8	71,1

(1) Dati provvisori
(2) Composizione percentuale su dati 2009.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoporti e C.Stampa (per Savona, Civitavecchia e Bari, Barletta e Monopoli)

Anche per la domanda in termini di tonnellate, che nel 2009 gli effetti della crisi avevano indotto una flessione del 14%, il 2010 è un anno di ripresa. In base ai dati disponibili⁸, infatti, il traffico aumenta su base annua di circa l'11%.

⁷ Tale variazione seguiva l'aumento del 17% nel 2007 a sua volta rilevato dopo un biennio di valori negativi.

⁸ I dati provvisori di Assoporti disponibili per il 2010 sono stati raccolti attraverso una nuova metodologia di rilevazione e quelli del 2009 sono stati in alcuni casi rivisti per poter effettuare confronti fra dati omogenei. Considerato che per alcuni porti questi dati non sono ancora disponibili, la composizione percentuale è stata fatta utilizzando i dati 2009 raccolti secondo la precedente metodologia di rilevazione (Appendice 3).



La ripresa caratterizza quasi tutti i porti italiani fatta eccezione per quattro realtà dove comunque la dinamica decrescente rallenta rispetto al 2009. Questi sono:

- Brindisi (3% del traffico 2009) dove la flessione del traffico è dell'8% (ossia -900 mila tonnellate rispetto al 2009) mentre aveva raggiunto il 15% l'anno precedente (dopo un triennio di crescita),
- Savona (3% del totale 2009) che, dopo il calo del 7% rilevato nel 2009 (preceduto comunque da un biennio sempre negativo), chiude il 2010 con una flessione di quasi due punti percentuali (-263 mila tonnellate),
- Ancona (quota nel 2009 del 2%) dove la contrazione delle tonnellate movimentate, pari al 7% nel 2009, si ferma al 3% nel 2010 (-252 mila),
- Monfalcone (quota dello 0,7%) dove, dopo la crescita nel 2006, il traffico è sempre diminuito, nel 2010 del 4% ovvero di 116 mila tonnellate (-20% invece nel 2009).

Il risultato positivo più elevato spetta a Taranto (6% del totale 2009) dove, dopo tre anni di variazioni negative, le tonnellate aumentano da 27 a 35 milioni (in percentuale +28%). A seguire, gli incrementi più significativi sono stati rilevati sul Tirreno a:

- La Spezia (3% del traffico 2009) dove l'espansione della domanda raggiunge il 25%, ossia quasi 4 milioni di tonnellate, recuperando così buona parte della flessione accumulata nell'ultimo biennio (-23% nel 2009 e -4% nel 2008),
- Livorno (6% del totale 2009) dove la crescita delle tonnellate movimentate è stata del 13%, ossia di 3,5 milioni tonnellate (riprendendo il trend di crescita interrotto nel 2009),
- Genova (quota dell'11%) con uno sviluppo del 7% (+3,2 mila), dopo un biennio di variazioni negative.

Al sud, gli incrementi più importanti sono stati rilevati a: Augusta (6% del traffico 2009), dopo le contrazioni rilevate nell'ultimo biennio (-13% e -7%), il traffico è aumentato dell'11%, ossia di quasi 3 milioni di tonnellate, e a Napoli (quota 2009 del 4%) dove, se nel 2009 i livelli di traffico si erano mantenuti più o meno costanti, nel 2010 la domanda è aumentata di ben 13 punti percentuali (+2,5 milioni di tonnellate).

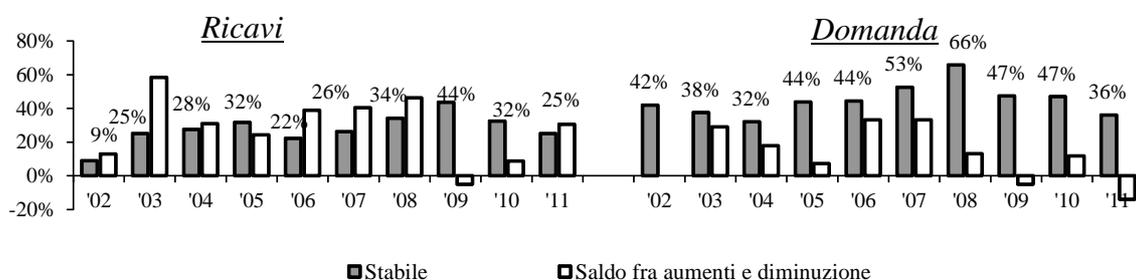
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2011

1.3.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni fornite dalle aziende di questo settore, dopo la ripresa messa in evidenza nel 2010 (il 2009 aveva segnato una battuta di arresto all'espansione della domanda che aveva caratterizzato questo mercato negli ultimi anni), il primo semestre dell'anno in corso presenta di nuovo una situazione incerta. Infatti, a fronte di previsioni di stabilità sull'andamento della domanda in termini di viaggiatori espresse da un quarto delle aziende, fra le altre si rileva una prevalenza di casi negativi. Di conseguenza, il saldo fra le risposte di crescita e diminuzione dovrebbe essere di nuovo negativo ed oscillare intorno ai quattordici punti percentuali. Lo stesso valore si desume inoltre dalle previsioni sulla dinamica della domanda in termini di viaggiatori-km (nello stesso periodo del 2010, tale indicatore era risultato invece pari +13 punti percentuali).

Graf. 3. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2002-2011 (distribuzione % delle risposte)



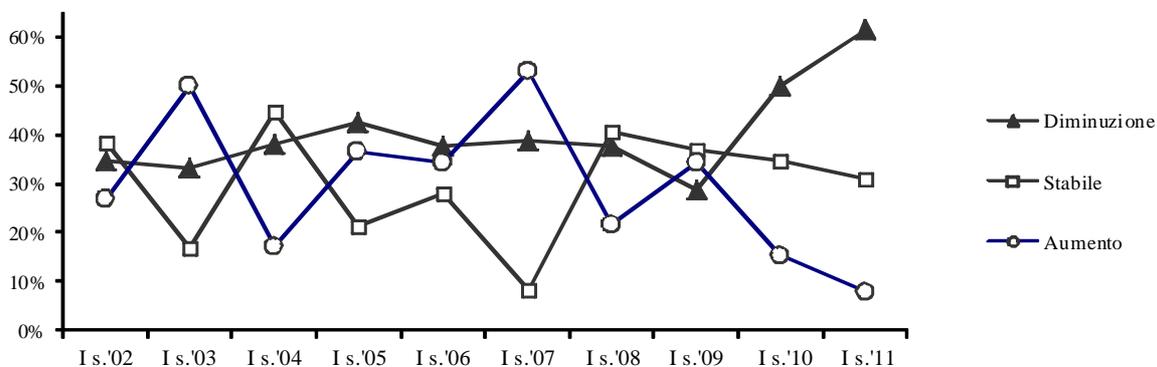
In termini economici, i ricavi da traffico - grazie anche alle previsioni sul livello delle tariffe, che sono state indicate in aumento da più delle metà delle aziende (una percentuale particolarmente elevata rispetto al passato) - sono previsti in aumento dal 53% delle aziende e in diminuzione dal 22%; il saldo fra tali dinamiche dovrebbe essere di conseguenza positivo ed oscillare intorno ai trenta punti percentuali. Anche le indicazioni formulate sulla dinamica del rapporto ricavi/costi sono discrete. Rispetto allo stesso semestre del 2010, infatti, dovrebbero diminuire i casi negativi a beneficio di quelli di stabilità mentre le situazioni di aumento, come allora, dovrebbero verificarsi nella metà delle aziende.

Dal lato dell'offerta - che in effetti nel 2009-'10 non aveva ancora messo in evidenza forti segnali di preoccupazione nonostante l'andamento della domanda - il primo semestre dell'anno in corso mostra una situazione di particolare difficoltà. Infatti, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente dovrebbero risultare notevolmente più numerosi in casi in cui diminuisce. Tali indicazioni di conseguenza generano un saldo fra casi di aumento e diminuzione negativo e particolarmente elevato (-33 mentre nello stesso periodo dell'anno precedente era pari a +19 punti per l'offerta di posti e in termini di posti-km si dovrebbe passare da +6 a -39 punti percentuali).

In merito alla dinamica dell'occupazione, ancora più che in passato, dovrebbero essere particolarmente frequenti gli aggiustamenti verso il basso; di conseguenza il saldo fra le risposte opposte dovrebbe risultare negativo e particolarmente sostenuto (oltre che in aumento rispetto allo stesso periodo del 2010, da -35 a -54 punti percentuali). Considerando le previsioni sulla dinamica del costo del lavoro (pro capite), dopo i frequentissimi incrementi rilevati nello stesso periodo del 2009-'10 (78% e 43%), in questa prima parte dell'anno in corso dovrebbero essere le situazioni di stabilità ad essere prevalenti (in aumento comunque in un terzo dei casi).

In relazione al livello degli investimenti, però, le previsioni mostrano qualche debole segnale di speranza. Anche se a fronte di casi di stabilità nel 60% delle imprese, ossia una percentuale decisamente elevata (la più elevata dal 2000 ad oggi), fra le altre aziende dovrebbero prevalere i casi di aumento. Il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza dovrebbe cambiare di segno, e, rispetto al valore di -7 punti percentuali nello stesso periodo del 2010, dovrebbe oscillare intorno a 11 punti.

Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2002-2011 (distribuzione % delle risposte)



Infine, per quanto riguarda la produttività sia del personale sia dei mezzi, questa dovrebbe risultare costante in circa la metà dei casi e, fra le altre, soprattutto in aumento. Il saldo fra le risposte opposte dovrebbe di conseguenza oscillare intorno ai ventinove punti percentuali per i mezzi ed a trentasette punti per il personale.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi cinque mesi dell'anno in corso, il traffico passeggeri continua ad aumentare. Su base tendenziale la variazione raggiunge il 9%, combinazione di un'espansione pari al 10% per il traffico internazionale e all'8% per quello nazionale (rappresentano il 43% e 56% del traffico totale). Il traffico è aumentato in tutti gli aeroporti italiani fatta eccezione per Brescia ed i due scali emiliani di Parma e Forlì, realtà che hanno comunque un peso marginale sul totale del traffico (pochi decimali).

Tab. 16. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2011 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	<i>Passeggeri</i>	<i>Var. %</i>	<i>Passeggeri</i>	<i>Var. %</i>	<i>Passeggeri</i>	<i>Var. %</i>
Bergamo	941.567	21,5	2.195.251	7,7	3.138.366	11,4
Bologna	627.984	13,9	1.598.091	16,1	2.247.422	15,3
Catania	2.014.762	8,3	388.230	6,2	2.407.347	7,9
Milano LIN	2.111.103	3,1	1.342.348	31,1	3.454.195	12,4
Milano MXP	1.503.274	15,2	5.903.346	4,9	7.480.675	6,4
Napoli	1.247.150	2,8	830.347	12,2	2.084.631	6,2
Palermo	1.581.786	14,7	241.065	41,7	1.827.446	17,4
Roma CIA	358.668	11,2	1.522.288	7,2	1.880.956	7,9
Roma FCO	5.021.909	3,5	8.916.343	5,8	14.056.161	4,6
Venezia	664.097	-5,6	1.966.510	13,4	2.633.298	7,8
Totale	23.658.485	8,3	30.780.014	10,4	54.742.573	9,3

(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.

Fonte: Assaeroporti

L'incremento di traffico più rilevante è stato registrato, ancora una volta, a Roma Fiumicino (26% del traffico di questo periodo), con un incremento tendenziale in valore assoluto di 624 mila viaggiatori, corrispondente in percentuale ad una variazione del 5%. Tale dinamica è influenzata da una crescita sostenuta della domanda internazionale, 6% (+ 489 mila persone), e da una più contenuta di quella nazionale (ma che conferma la ripresa di questa componente del traffico emersa dalla seconda parte dell'anno precedente), 4% (+170 mila viaggiatori)¹.

¹ In questo scalo, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 36% ed il 63% del totale commerciale.



A seguire, con un tasso di variazione del 6% corrispondente a +452 mila passeggeri, troviamo lo scalo di Milano Malpensa (quota sul totale del 14%) dove invece lo sviluppo del traffico nazionale è del 15% ossia +198 mila viaggiatori, e quello della componente internazionale del 5%, ossia +275 mila (in questo periodo rappresentano il 20% e 79% del traffico in questo scalo).

Dopo l'andamento stazionario nel 2010, il traffico ha ricominciato a crescere in misura significativa anche a Milano Linate (incidenza di periodo del 6%), dove è stato registrato un incremento del 12% (381 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2010); decisamente sostenuta è la crescita della componente internazionale, 31% ossia +318 mila persone, mentre si attesta al 3% la variazione di quella nazionale, ossia +63 mila persone (rappresentano rispettivamente il 39% e 61% del traffico in questo scalo).

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 30 giugno 2011 (stime), la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri è composta da 474 navi, 8 in meno rispetto al 31 dicembre 2010, periodo in cui aveva messo in evidenza una crescita di ben 24 unità rispetto all'anno precedente, variazione che in termini di tsl si traduce però in una crescita di cinque punti percentuali.

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, in termini previsionali, il 2011 dovrebbe essere un anno di forte espansione della domanda soddisfatta. Infatti, i passeggeri dovrebbero essere quasi 11 milioni, ossia ben 17 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente.

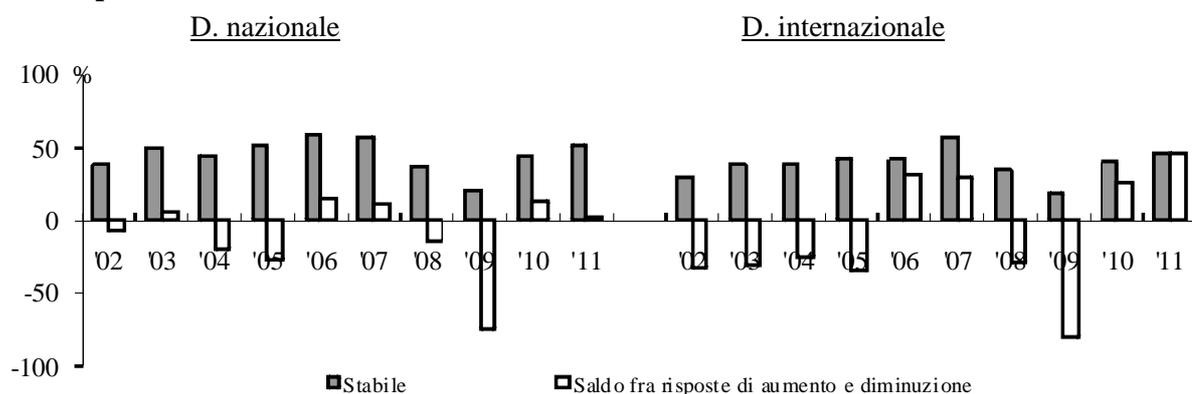
1.3.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su gomma

Come nella seconda parte del 2010, le previsioni formulate dalle aziende di questo settore offrono alcuni elementi positivi ma, più che di crescita, di assestamento, tranne che per la dinamica della domanda soddisfatta a livello internazionale in forte ripresa. Infatti, in termini di previsioni per il primo semestre dell'anno in corso, la domanda è attesa in crescita da poco più della metà delle aziende mentre stime di diminuzione sono state formulate da un numero esiguo di imprese. Di conseguenza, il saldo fra le risposte opposte dovrebbe risultare, oltre che di segno positivo, particolarmente sostenuto – in termini sia di tonnellate sia di tonnellate-km intorno ai 46 punti percentuali - ed in crescita rispetto a quanto accaduto nello stesso periodo dell'anno precedente.

Per il mercato nazionale, le indicazioni raccolte sono più incerte. A fronte di situazioni di stabilità nella metà dei casi, fra le altre dovrebbero prevalere, ma in misura molto contenuta, quelle di aumento per la domanda in termini di tkm. Considerando le sole tonnellate, però, la situazione si capovolge. Di conseguenza, il saldo per il primo indicatore dovrebbe oscillare intorno ai +3 punti percentuali ma per il secondo dovrebbe essere negativo, anche se in valore assoluto molto modesto (due punti).

Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2002-2011



Dal lato dell'offerta, dopo la ripresa rilevata nello stesso periodo del 2010, la situazione tende ad assestarsi. A fronte di situazioni di stabilità previste da un terzo delle imprese, dovrebbero essere poco più numerosi i casi di crescita rispetto a quelli di diminuzione. Di conseguenza, il saldo seppur positivo dovrebbe oscillare intorno a solo due punti percentuali (rispetto a +13 del 1° semestre 2010 ma -77 nello stesso periodo 2009).

Analogamente a questa la dinamica del fatturato. Il saldo fra andamenti di crescita e diminuzione dovrebbe essere positivo, pari a circa nove punti percentuali, un valore però inferiore a quello rilevato nel 2010 (20 punti) ma nettamente migliore rispetto a quello rilevato nel 2009 (-88 punti).

Sul fronte delle tariffe, le previsioni delle aziende - che fino ad oggi sono state prevalentemente orientate ad abbassarne il livello medio per far fronte alla situazione di difficoltà - mostrano un discreto aumento dei casi in cui dovrebbero subire dei ritocchi verso l'alto. Ciò è particolarmente vero per il mercato internazionale: si passa dal 10% rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente al 45% ed il saldo con i casi di diminuzione dovrebbe oscillare intorno ai 30 punti percentuali rispetto ai 5 rilevati allora (-65 nello stesso semestre del 2009). Per il mercato nazionale, i casi di crescita dovrebbero passare dal 2% al 22% e la differenza con quelli di diminuzione, negativa ed elevata nell'ultimo biennio (-19 e -51 punti) dovrebbe risultare nulla.



Tab. 17. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	<i>I s. '02</i>	<i>I s. '03</i>	<i>I s. '04</i>	<i>I s. '05</i>	<i>I s. '06</i>	<i>I s. '07</i>	<i>I s. '08</i>	<i>I s. '09</i>	<i>I s. '10</i>	<i>I s. '11</i>
Fatturato										
Aumento	31,6	38,3	33,9	25,5	42,0	51,9	34,5	1,8	50,0	39,6
Stabile	26,3	26,7	23,7	29,0	44,0	34,6	31,0	8,8	20,4	30,2
Diminuzione	42,1	35,0	42,4	45,5	14,0	13,5	34,5	89,5	29,6	30,2
T. nazionali										
Aumento	5,7	7,0	14,8	11,3	16,7	28,3	40,4	1,9	2,1	21,7
Stabile	83,0	70,2	61,1	66,0	78,6	69,6	51,9	45,3	76,6	56,6
Diminuzione	11,3	22,8	24,1	22,7	4,8	2,2	7,7	52,8	21,3	21,7
T. internaz.										
Aumento	7,0	9,3	11,9	4,9	22,6	23,1	23,7	0,0	10,0	45,0
Stabile	74,4	65,1	54,8	73,1	74,2	76,9	60,5	35,0	85,0	40,0
Diminuzione	18,6	25,6	33,3	22,0	3,2	0,0	15,8	65,0	5,0	15,0

Anche le indicazioni sull'andamento dei fattori produttivi sono in linea con quanto emerso finora e la situazione dovrebbe sicuramente migliorare rispetto al passato senza però evidenziare, per ora, particolari elementi di crescita. In merito all'andamento del livello degli investimenti, infatti, dovrebbero diminuire i casi negativi ma a beneficio soprattutto della dinamica di stabilità cosicché il saldo fra le dinamiche opposte, pur rimanendo negativo, dovrebbe diminuire (-13 rispetto a -22 e -64 punti percentuali nello stesso periodo del biennio precedente). Analoghe le considerazioni per l'occupazione. In termini previsionali, si riducono i casi di diminuzione a beneficio di quelli di stabilità. Di conseguenza, il saldo dovrebbe migliorare rispetto allo stesso semestre del 2010 ma rimanere comunque negativo (-17 punti percentuali rispetto a -33 e -47).

Infine, le previsioni sull'andamento della produttività sia dei mezzi sia del personale. Per i mezzi, dovrebbero essere più frequenti i casi di stabilità a sfavore di quelli di aumento. Il saldo fra le indicazioni opposte dovrebbe di conseguenza deteriorarsi, passando da un valore nullo (stesso semestre 2010) ad uno negativo (-16 punti). Per il personale, ad aumentare dovrebbero essere invece i casi sia di stabilità sia di diminuzione, generando così un saldo negativo di circa sei punti percentuali mentre aveva raggiunto +16 punti percentuali nello stesso semestre del 2010 (ma -58 punti in quello ancora precedente).

Il trasporto aereo di merci e posta

In base ai dati disponibili per il 2011 (gennaio-maggio), il traffico aereo continua a crescere, anche se in misura più contenuta rispetto al recente passato. Dopo aver chiuso il 2010 con una crescita complessiva del 18%, in questi primi cinque mesi è aumentato su base tendenziale del 7%. Tale risultato è la combinazione di uno sviluppo sostenuto del

traffico delle merci (93% del traffico aereo in questi mesi) che si attesta al 9% e di una contrazione di quello postale, -14%.

L'incremento di traffico più rilevante, come sempre, è stato registrato a Milano Malpensa (48% del traffico totale) dove ha raggiunto l'11%, ossia +19 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale sviluppo è stato trainato dal traffico delle merci, la componente di gran lunga più importante, ma anche quello postale, in diminuzione nel 2010, presenta una variazione positiva, seppur di un solo punto percentuale.

A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, l'aumento rilevato nell'aeroporto di Bergamo (quota sul totale di periodo del 12%). In questi primi mesi del 2011, le tonnellate movimentate sono state 46 mila, ossia 4 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2010, +10%. Di rilievo anche l'incremento rilevato a Bologna (incidenza del 5%) che raggiunge in termini percentuali il 16%, corrispondente in valore assoluto a 2,4 mila tonnellate movimentate in più rispetto allo stesso periodo del 2010 (3,3 è l'aumento delle merci a cui si contrappone però la flessione del traffico postale di circa 900 tonnellate). Infine, a Verona e Brescia (incidenza simile, intorno al 4%), il traffico è aumentato, in entrambi i casi, del 12%, ossia circa +1,7 mila tonnellate.

Tab. 18. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2011 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo	46.302	9,5	---	---	46.302	9,5
Bologna	17.775	22,9	262	-77,4	18.037	16,0
Brescia	4.614	213,9	11.378	-11	15.992	12,0
Milano LIN	6.638	11,1	1.502	-1,3	8.140	8,6
Milano MXP	185.563	11,1	4.155	1,2	189.718	11,0
Roma CIA	7.902	13,1	---	---	7.902	13,0
Roma FCO	58.653	-5,1	4.179	-9,4	62.832	-5,4
Venezia	16.770	11,9	39	-42,6	16.809	12,0
Totale	365.471	9,0	26.289	-13,7	391.760	7,2

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

Fonte: Assaeroporti

E' invece negativa la dinamica a Roma Fiumicino (incidenza sul totale di periodo del 16%). Dopo la crescita del 18% rilevata a fine 2010, infatti, in questi primi cinque mesi ha registrato una contrazione del traffico pari al 5%, ossia -3,6 mila tonnellate su base tendenziale. La flessione delle tonnellate movimentate è determinata soprattutto da una



diminuzione del trasporto delle merci (-5%, -3,2 mila tonnellate) a cui si aggiunge il calo della posta (-9%, quasi 450 tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo del 2010).

Il trasporto marittimo di merci

In base alle stime disponibili, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone al 30 giugno 2011 di 1.177, cinque in meno rispetto alla fine del 2010 periodo in cui su base tendenziale era stato riscontrato un incremento di ben 68 unità. Le tsl, pari a circa 14,0 milioni, presentano invece una crescita percentuale del 5%, variazione che segue quella del 13% già rilevata fra la fine del 2010 e la fine del 2009.

Ad aumentare sono ancora una volta le navi da carico secco (21% delle unità totali e 55% delle tsl complessive, valori in entrambi i casi in aumento). Sono alla fine di giugno 244, per un totale di 7,7 milioni di tsl, ossia 11 unità e quasi 550 mila tsl in più rispetto alla fine del 2010, corrispondenti in percentuali ad incrementi del 5% e 8%.

Tab. 19. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 30 giugno 2011 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Navi da carico liquido	317	0,0	5.607	3,4
Navi da carico secco	244	4,7	7.708	7,6
Portarinfuse polivalenti	1	0,0	33	0,0
Navi per i servizi ausiliari	615	-2,5	690	-4,3
- Rimorchiatori e navi appoggio	369	0,5	173	1,8
- Altri tipi di navi	246	-6,8	517	-6,0
Totale	1.177	-0,4	14.038	5,2

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2010.

Fonte: Confitarma

Considerando le navi da carico liquido (27% delle unità totali e 40% delle tsl complessive, quote in leggera flessione), queste sono numericamente uguali a quante rilevate alla fine del 2010 ma, in termini di tsl, presentano una dinamica positiva di tre punti percentuali.

Fatta eccezione per le portarinfuse polivalenti che non presentano variazioni rispetto alla fine del 2010, sono invece in diminuzione (tra la fine del 2010 e del 2009 invece in aumento) le navi per i servizi ausiliari (52% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl) che passano da 631 a 615 (in percentuale -3% e -4% considerando le tsl). Se i rimorchiatori e le navi di appoggio hanno subito fra i due periodi a confronto un leggero incremento (da 367 a 369 unità, generando un incremento pari al 2% in termini di tsl), gli altri tipi di navi invece diminuiscono, da 264 a 246 unità, determinando un calo delle tsl di sei punti percentuali (rappresentano rispettivamente il 31% e 21% della flotta totale in termini di navi e l'1% e 4% in termini di tsl).



2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

2.1. Il quadro nazionale

Nel primo semestre dell'anno sono stati approvati provvedimenti significativi per i trasporti ma indubbiamente il settore, che ancora risente gli effetti della crisi economica, fatica a riprendere slancio.

Apriamo la rassegna con i principali provvedimenti multisettoriali che hanno riguardato anche i trasporti. Seguono gli interventi normativi di settore suddivisi per modalità.

2.1.1. Provvedimenti multisettoriali

Milleproroghe 2011

Con la conversione in legge, il decreto Milleproroghe 2011¹ è passato da 25 a 221 commi. A conferma della sua natura di provvedimento omnibus, oltre ad una serie di proroghe di termini legali in scadenza ospita diverse altre disposizioni multisettoriali. Le norme di immediato interesse per i trasporti sono illustrate nei paragrafi relativi ai singoli comparti, insieme ai successivi provvedimenti di modifica. Tra questi, soprattutto due DPCM, datati 25 marzo 2001, che hanno introdotto proroghe di termini nel settore dei trasporti².

Decreto "Sviluppo"

Nel quadro degli impegni assunti in sede europea in materia di risanamento dei bilanci, sostenibilità dei conti pubblici, riduzione della disoccupazione e sostegno alla crescita economica³, il Governo ha varato a maggio il cosiddetto decreto-legge sullo sviluppo⁴, volto a favorire la ripresa dell'economia e la competitività delle imprese italiane. Il 21 giugno il Governo ha ottenuto la fiducia alla Camera dei Deputati sul disegno di legge di conversione del decreto-legge consistente in un unico maxiemendamento.

¹ L 26 febbraio 2011, n. 10 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie. GU n. 47 del 26.2.2011 - SO n. 53

² DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. e DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero della gioventù. Entrambi in GU n. 74 del 31.3.2011

³ Conclusioni del Consiglio europeo del 24-25 marzo 2011, www.governo.it.

⁴ DL 13 maggio 2011, n. 70 - Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia. GU n. 110 del 13.5.2011. AC 4357 - Conversione in legge del decreto-legge 13.5.2011, n. 70 - Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia: approvato dalla CdD il 21 giugno 2011. Passato al Senato il 22 giugno 2011, AS 2791.



Tra le disposizioni del provvedimento, che dal 22 giugno è passato all'esame del Senato per la definitiva approvazione, quelle di più immediato interesse per le imprese riguardano:

- il riconoscimento di un credito d'imposta in favore delle imprese che investono in ricerca scientifica (art.1);
- il riconoscimento di un credito d'imposta per incentivare l'assunzione a tempo indeterminato di lavoratori svantaggiati e gli investimenti nel Mezzogiorno (articoli 2 e 2bis);
- l'istituzione nei territori costieri dei distretti turistico-alberghieri per rilanciare l'offerta turistica nazionale (art.3);
- la semplificazione procedurale per accelerare la realizzazione delle opere pubbliche anche d'interesse strategico nazionale (grandi opere) (art. 4);
- la riduzione degli oneri burocratici, anche concernenti la normativa sulla privacy nei rapporti tra imprese; per i trasporti eccezionali "l'attuale autorizzazione prevista per ciascun trasporto è sostituita, per i trasporti della medesima tipologia ripetuti nel tempo, da un'autorizzazione periodica da rilasciarsi con modalità semplificata" (art. 6, comma 15, lett.e);
- ulteriori riduzioni e semplificazioni degli adempimenti burocratici, da attuare "in una logica che troverà ulteriore sviluppo" per quanto riguarda, tra altro la "garanzia della tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi" art. 6, comma 1, lett. f-bis);
- interventi di semplificazione fiscale (art. 7);
- la semplificazione e il rilancio delle attività imprenditoriali, con particolare riguardo al settore del credito e al microcredito (art. 8).

Operazioni doganali

È entrato in vigore il 29 gennaio il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri⁵ relativo ai tempi delle operazioni doganali e allo Sportello Unico Doganale.

Il provvedimento, sulla scorta del Piano nazionale della logistica 2011-2020 che ha attribuito allo sblocco dello Sportello Unico il primo posto tra le azioni utili al rilancio dell'efficienza logistica, punta ad accelerare e semplificare i procedimenti amministrativi connessi all'import-export. In particolare, le nuove norme:

- stabiliscono i termini massimi per la conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono allo svolgimento delle operazioni doganali di import ed export;

⁵ DPCM 4 novembre 2010, n. 242 - Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione. GU n. 10 del 14.1.2011



- prevedono che entro un triennio sia realizzato il coordinamento informatico tra lo Sportello Unico e le altre amministrazioni. Una volta attuato, tale coordinamento - che dovrà riguardare tutti i procedimenti istruttori prodromici alle operazioni di importazione ed esportazione e quelli contestuali alla presentazione delle merci ai fini dell'espletamento delle formalità doganali - consentirà di concentrare la presentazione di tutta la documentazione e delle istanze che oggi sono indirizzate ad una pluralità di uffici, in un unico invio telematico allo Sportello Unico Doganale il quale, così come previsto dalla legge 350/2003⁶ che lo ha istituito, dovrà poi provvedere a smistare le pratiche alle sedi competenti e ad acquisire i relativi esiti.

2.1.1. Trasporto pubblico locale

Referendum e affidamenti dei servizi di trasporto pubblico

L'abrogazione dell'art. 23bis del decreto-legge 112/2008 sulle modalità di affidamento e di gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico⁷, determinata dalla vittoria dei sì sul quesito referendario proposto dai promotori della campagna contro la liberalizzazione - regolata - della gestione dell'acqua, cancella la disciplina di riferimento per l'affidamento dei servizi anche nei settori dei rifiuti e dei trasporti pubblici.

Questi ultimi, in particolare, grazie ad un girotondo di norme italiane ed europee, tornano nell'alveo del regolamento comunitario 1370/2007 che regola l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nei settori del trasporto passeggeri per ferrovia e su strada.

Infatti, sebbene il citato regolamento faccia salve eventuali discipline nazionali difformi (e in Italia esiste per il TPL il dlgs 422/1997 che impone le gare e vieta gli affidamenti diretti), in virtù dell'art. 61 della legge 99/2009 le amministrazioni competenti "possono avvalersi" delle previsioni del regolamento comunitario in materia di affidamento dei servizi "anche in deroga alle discipline di settore".

Così, a quattordici anni dal dlgs 422/1997 che ha avviato una riforma del TPL basata su principi di concorrenza per il mercato e di trasparenza nei rapporti tra amministrazioni e

⁶ L. 24 dicembre 2003, n. 350 – Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004). GU n. 229 del 27.12.2003, SO 196. Art. 4, commi 58 e 59.

⁷ L'art. 23 bis del DL 112/2008 convertito dalla legge 133/2008, così come successivamente modificato in particolare dall'art. 15 del DL 135/2009 convertito dalla L. 166/2009, copriva, oltre al settore idrico, anche quelli dei rifiuti e dei trasporti pubblici locali ad esclusione dei servizi di trasporto regionale su ferro. Insieme all'art. 23 bis decade, con il referendum, anche il regolamento attuativo dello stesso art. 23bis emanato con DPR 7.9.2010, n. 168 - Regolamento in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica, a norma dell'articolo 23bis, comma 10, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133 (GU n. 239 del 12.10.2010).



gestori dei servizi pubblici, l'affidamento diretto dei servizi di trasporto locale torna ad essere la regola e la gara l'eccezione. Almeno fino al 3 dicembre 2019, data a partire dalla quale, secondo il regolamento 1370/2007, l'aggiudicazione dovrà avvenire con gare.

Ai sensi del regolamento Ue, fa eccezione a questa regola il trasporto per ferrovia (escluse metropolitane e tram) che del resto era fuori anche dall'ambito di applicazione dell'art. 23bis: in questo settore le amministrazioni aggiudicatrici restano libere di aggiudicare direttamente i contratti di servizio anche dopo il 2019.

In ogni caso, oltre tale data, le amministrazioni conservano la facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri (tramite operatore interno) nonché quella di procedere all'aggiudicazione diretta dei servizi a soggetti terzi, società miste incluse, quando su tali soggetti lo stesso aggiudicatore eserciti una "influenza dominante" (o "controllo analogo" a quello esercitato su un operatore interno). L'unico limite è il divieto, per gli operatori interni e gli affidatari diretti sotto controllo analogo, di partecipare a gare fuori territorio, a meno che non sia stata decisa la messa a gara entro due anni dei servizi che gli stessi già gestiscono.

Nei casi di affidamento diretto a soggetto terzo sotto controllo analogo, dovrebbe comunque continuare a valere l'obbligo, per le amministrazioni che intendano avvalersi delle previsioni del regolamento 1370/2007, di aggiudicare almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi imposto dall'art. 4bis del decreto-legge 78/2009 (convertito dalla legge 102/2009).

Anche per quanto riguarda le scadenze dei contratti di servizio in vigore, con l'abrogazione dell'art. 23 bis queste vanno stabilite sulla base del regolamento comunitario 1370/2007 il quale, in pratica, consente la vigenza fino al termine previsto da ciascun contratto⁸. Solo per i contratti affidati secondo il diritto comunitario e nazionale tra il 26 luglio 2000 e il 3

⁸ Le norme abrogate con il referendum del 12 e 13 giugno (art. 23bis del DL 112/2008), invece, regolavano il periodo transitorio come segue:

- a. gestioni in house in essere al 22.8.2009: scadenza 31.12.2011 o a scadenza contratto se le amministrazioni cedono almeno il 40% del capitale con gara a doppio oggetto,
- b. affidamenti diretti a società miste con socio privato scelto con gara NON conforme (senza gara unica per socio e servizio e part priv 40%): scadenza 31.12.2011,
- c. affidamenti diretti a società mista con selezione del socio privato con gara conforme (a doppio oggetto e part priv 40%): scadenza contratto di servizio,
- d. affidamenti diretti assentiti al 1.10.2003 a società a partecipazione pubblica quotate in borsa (e controllate): scadenza del contratto di servizio a condizione che la partecip. pubblica scenda ad una quota non sup al 40% entro il 30.6.2013 e non sup al 30% entro il 31.12.2015. Altrimenti: rispettivamente scadenza 30.6.2013 o 31.12.2015,
- e. gestioni diverse: scadenza 31 dicembre 2010 (prorogata al 31.12.2011 dal DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero della gioventù. GU n. 74 del 31.3.2011).



dicembre 2009 in base ad una procedura diversa da una “gara equa” sono previsti limiti di durata comparabili a quelli previsti dallo stesso regolamento: 10 anni per i contratti relativi a servizi su gomma e 15 per i servizi su ferro o per contratti relativi a diverse modalità (prolungabili in presenza di comprovate esigenze connesse all’ammortamento dei beni necessari allo svolgimento dei servizi).

Risorse

Con il decreto⁹ che ha ripartito tra le Regioni ordinarie i tagli operati dall’art. 14, comma 2 del decreto-legge 78/2010 - convertito dalla L 122/2010 - il TPL ha parzialmente recuperato le risorse tagliate dalla manovra finanziaria 2010. Tale decreto ha infatti escluso dalle riduzioni “una quota delle risorse di cui all’art. 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, finalizzate all’esercizio del trasporto pubblico locale (372,1 milioni di euro).”

Il decreto legislativo 68/2011 sul federalismo fiscale regionale¹⁰ sulla finanza regionale (art. 40, comma 2) attua una parziale attenuazione (425 milioni di euro) dei tagli operati dalla manovra finanziaria della scorsa estate (L 122/2010).

Proroghe di termini – TPL e servizi pubblici non di linea

L’esito del referendum toglie significato al recente rinvio delle gare per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale relative alle cosiddette “gestioni diverse”. Come si è detto, valgono ora in materia le norme in materia di affidamento previste dal regolamento 1370/2007 che prevede l’obbligo di messa a gara solo a partire dal 2019.

Il DPCM 25 marzo 2011¹¹ aveva disposto lo slittamento al 30 settembre 2011 del termine per la messa a gara dei servizi di TPL previsto dall’art. 23bis co 8, lettera e) del decreto legge 112/2008 convertito dalla L 133/2008 (c.d. gestioni diverse: gestioni in affidamento diretto in regime difforme da quello previsto dallo stesso art. 23bis - scadenza 31.12.2010).

L’adozione della nuova normativa sui servizi taxi e di noleggio con conducente che doveva essere messa a punto in base al DL 40/2011, art. 2, comma 3, dopo la proroga al 31 marzo 2011 disposta dal Milleproroghe 2011, è stata posticipata al 31 dicembre 2011¹².

⁹ DPCM 28 gennaio 2011 - Ripartizione delle riduzioni statali tra le regioni a statuto ordinario di cui all’articolo 14, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. GU n. 78 del 5.4.2011. (Art. 1, comma 2).

¹⁰ Dlgs 6 maggio 2011, n. 68 - Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario. GU n. 109 del 12.5.2011

¹¹ DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero della gioventù. cit.

¹² DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. cit.



2.1.2. Trasporto ferroviario

Merci - Ferrobonus esteso alle imprese SEE e svizzere

L'ambito dei possibili beneficiari del cosiddetto "ferrobonus" è stato esteso a tutte le imprese dello Spazio economico europeo e, a condizione di reciprocità, alle imprese svizzere¹³. Si tratta di una modifica alla normativa vigente¹⁴ richiesta dalla Ue.

Per quanto riguarda le tipologie di operatori, resta fermo che possono accedere ai contributi di cui al DL 194/2009, art. 5 comma 7 octies: 1) gli utenti di servizi di trasporto ferroviario (imprese industriali che spediscono merci via ferrovia a treno completo sulla rete nazionale); 2) le imprese di autotrasporto merci conto terzi che spediscono unità di carico via ferrovia a treno completo sulla rete nazionale.

Passeggeri - Licenza nazionale

È stato approvato il decreto attuativo¹⁵ della disciplina sui requisiti e sul rilascio della licenza nazionale per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale (cabotaggio) prevista dall'art. 58 della L 99/2009¹⁶.

Il provvedimento individua i requisiti in termini di capacità finanziaria e professionale e disciplina una serie di altri oneri funzionali all'ottenimento del titolo. Per quanto riguarda i soggetti abilitati a richiedere la licenza nazionale passeggeri, le nuove norme prevedono l'obbligo di sede legale in Italia dell'impresa richiedente.

Per le imprese che, pur avendo sede in Italia, siano controllate da imprese aventi sede all'estero, il rilascio della licenza nazionale è subordinato al ricorrere di condizioni di reciprocità in merito all'accesso delle imprese italiane ai servizi ferroviari passeggeri nel paese della controllante.

¹³ Decreto 8 febbraio 2011 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Modifiche al decreto del 15 novembre 2010 recante modalità operative per l'attuazione dell'articolo 5, comma 7-octies del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194 (contributi ferrobonus). GU n. 69 del 25.3.2011.

¹⁴ L'art. 1 (articolo unico) del citato Decreto 8 febbraio 2011 recita: "L' art. 7, comma 2, del decreto dirigenziale n. 3284 del 15 novembre 2010 è sostituito dal seguente: «L'accesso ai contributi di cui al presente decreto è consentito alle Imprese aventi sede in tutti gli Stati che fanno parte dello Spazio Economico Europeo, in quanto partecipanti al mercato interno e, a condizioni di reciprocità, anche alle Imprese aventi sede in Svizzera.»"

¹⁵ Decreto 2 febbraio 2011 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale. GU n. 80 del 7.4.2011

¹⁶ L 23 luglio 2009, n. 99 - Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia. GU 31 luglio 2009, n. 176, S.O..



I nuovi servizi ferroviari a vocazione turistica

L'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari¹⁷ presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ursf - ha autorizzato senza limitazioni lo svolgimento di nuovi servizi ferroviari di trasporto passeggeri da parte dell'impresa ferroviaria Arenaways Spa¹⁸. Si tratta di due distinti collegamenti, entrambi a carattere stagionale e a vocazione turistica. Il primo copre la tratta Torino – Cinque Terre – Livorno, prevede una corsa giornaliera nei due sensi per un periodo di tempo limitato (giugno – settembre 2011) ed è oggetto di accordi con operatori turistici e agenzie di viaggio. Il secondo interessa la tratta Livorno – Cinque Terre, è concepito esclusivamente al servizio di un operatore crocieristico per i propri clienti ed è venduto “vuoto per pieno”.

Per questi servizi l'Ursf ha accordato il via libera sulla base di una serie di valutazioni che hanno portato ad escludere il possibile pregiudizio economico per l'impresa incaricata del servizio pubblico (Trenitalia) nell'ambito dei contratti di servizio con le Regioni interessate (Piemonte, Liguria e Toscana). Determinanti, in questo senso, le caratteristiche dei servizi proposti da Arenaways: la stagionalità limitata al periodo estivo, le tariffe non competitive con quelle relative ai servizi di TPL e abbinate ad agevolazioni per servizi accessori di tipo turistico quali i traghetti per le Cinque Terre e l'affitto di servizi in spiaggia, la non sovrapposibilità dei nuovi servizi con quelli già operati da Trenitalia, l'esistenza di accordi tra l'operatore ferroviario e alcuni operatori turistici/agenzie di viaggio, l'esiguità del numero di corse.

2.1.3. Autotrasporto persone e merci

Trasporto su strada: misure per la promozione dei veicoli più ecologici e a basso consumo

Con l'entrata in vigore del dlgs 24/2011¹⁹, i comuni, le province, le regioni, i ministeri e in generale tutte le amministrazioni pubbliche, gli enti aggiudicatori e gli operatori che assolvono obblighi di servizio nel quadro di un contratto di servizio pubblico, al momento dell'acquisto di nuovi veicoli per il trasporto su strada dovranno tenere conto delle caratteristiche energetiche e ambientali dei mezzi di cui intendono dotarsi. Rilevano a questo scopo i consumi energetici e le emissioni di CO₂ e di alcuni altri inquinanti quali gli ossidi di azoto (NO_x), gli idrocarburi non metanici (NMHC) e il particolato. Per la

¹⁷ L'Ursf svolge funzioni di regolazione e di vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari in base all'art. 37 del dlgs 188/2003 che ha recepito le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE (Primo pacchetto di direttive ferroviarie).

¹⁸ Ursf – Decisione n. 427 dell'8 giugno 2011. www.mit.gov.it.

¹⁹ Dlgs 3 marzo 2011, n. 24 - Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. GU n. 68 del 24.3.2011



quantificazione dei costi di esercizio connessi ai consumi energetici, da riferirsi all'intero arco di vita dei veicoli (autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti, autobus), i soggetti appaltatori dovranno seguire le metodologie di calcolo specificate dal provvedimento.

Fondo cultura - aumento accise - rimborsi all'autotrasporto persone e merci

Lo stesso provvedimento che ha disposto un aumento dell'aliquota di accisa su benzina e gasolio per finanziare iniziative nel settore della cultura e dei beni culturali²⁰, ha anche previsto che tale aumento sia rimborsato agli autotrasportatori merci con veicoli di massa pari o superiore a 7,5 t., alle imprese di TPL e agli esercenti autoservizi nazionali, regionali e locali.

Autotrasporto merci: tempi di attesa carico e scarico

Due provvedimenti adottati tra marzo ed aprile hanno introdotto le disposizioni attuative necessarie alla piena operatività della disciplina dei tempi di carico e scarico prevista dapprima nel Protocollo sottoscritto a giugno 2010 dal Governo, dalle associazioni dei trasportatori e da una parte della committenza e integrata nella legge 127 del 4 agosto 2010. Si tratta del decreto dirigenziale (Ministero Trasporti) n. 69 del 24 marzo²¹ e di una determinazione dell'Osservatorio sull'autotrasporto datata 12 aprile²².

Il decreto, che si applica ai tempi di attesa ai fini del carico o dello scarico previsti nei contratti di trasporto scritti o verbali nei casi in cui tali operazioni avvengono sul territorio nazionale, fissa in due ore il periodo di franchigia oltre il quale, a date condizioni, scatta l'obbligo del committente di indennizzare il vettore. Lo stesso provvedimento fornisce, inoltre, le definizioni di luogo di carico o scarico e definisce il momento a partire dal quale decorrono le 2 ore, i termini e le modalità per l'inoltro della richiesta di indennizzo da parte del vettore, le cause di esclusione della responsabilità del committente, gli oneri di certificazione a carico del vettore.

²⁰ Decreto-legge 31 marzo 2011, n. 34 - Disposizioni urgenti in favore della cultura, in materia di incroci tra settori della stampa e della televisione, di razionalizzazione dello spettro radioelettrico, di moratoria nucleare, di partecipazioni della Cassa depositi e prestiti, nonché per gli enti del Servizio sanitario nazionale della regione Abruzzo. GU n. 74 del 31.3.2011. Convertito dalla legge 26 maggio 2011, n. 75.

²¹ Decreto dirigenziale n. 69 del 24 marzo 2011 – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Modalità applicative delle disposizioni, inerenti la disciplina dei tempi di attesa del carico e dello scarico, ai sensi del comma 5 dell'articolo 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286. GU n. 80 del 7.4.2011

²² Comunicato - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Modalità applicative delle disposizioni inerenti la disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico. GU n. 92 del 21.4.2011



La determinazione dell'Osservatorio ha invece fissato in 40 euro l'importo orario dovuto dal committente in caso di superamento del periodo di franchigia. La cifra riflette i costi relativi al lavoro, ai contributi e al fermo del veicolo.

Combinato marittimo – Ecobonus 2010: proroga e nuove rotte

In aprile è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il decreto di proroga per gli incentivi al combinato marittimo²³, il cosiddetto ecobonus, diretti alle imprese di autotrasporto in conto terzi per i trasporti effettuati via mare nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2010. Le risorse a disposizione ammontano a 30 milioni e sono disponibili a richiesta degli interessati i quali, come in passato, devono presentare domanda nei termini (quest'anno il termine è scaduto il 16 maggio) allegando la documentazione necessaria a comprovare il numero di viaggi effettuati, le tonnellate di merce trasportata nonché le tratte marittime utilizzate e i costi sostenuti. Secondo la regola, le imprese aspiranti all'ecobonus dovranno anche impegnarsi a mantenere per un triennio (2011-2013) almeno lo stesso numero di viaggi o lo stesso quantitativo di merci trasportate nelle annualità in cui hanno ricevuto il contributo e restano escluse dai benefici le imprese che non abbiano raggiunto il numero minimo di 80 viaggi per tratta (DPR 205/2006). La misura dei contributi per singolo viaggio è normalmente stabilita annualmente da un apposito provvedimento ministeriale sulla base del numero di richieste pervenute.

Con lo stesso decreto sono stati istituiti tre collegamenti marittimi incentivabili che vanno ad aggiungersi agli altri già individuati per un totale di 35 tratte. Le nuove rotte interessano la Sicilia e sono: Chioggia–Augusta, Salerno–Termini Imerese, Civitavecchia–Trapani.

Vertenza autotrasporto

È di maggio il decreto interministeriale²⁴ che sblocca le risorse, 368 milioni, stanziare dalla legge di stabilità 2011 (legge 220/2010, art.1, c.40) in favore dell'autotrasporto merci. I fondi saranno destinati alle spese non documentate per le trasferte degli imprenditori o del socio della società di persone (113 milioni), al credito d'imposta sul contributo al Servizio Sanitario Nazionale corrisposto sui premi Rca del 2010 (22 milioni), alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali (120 milioni), alla riduzione dei premi Inail (105

²³ Decreto 31 gennaio 2011 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Proroga degli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205 («Ecobonus») a valere sui viaggi effettuati nell'anno 2010. Individuazione di nuove rotte incentivate. GU n. 87 del 15.4.2011

²⁴ In corso di pubblicazione in GU.

milioni) ed alla formazione (8 milioni). Con altri 30 milioni, stanziati per investimenti, la cifra complessiva arriva a 398 milioni.

Costi minimi

La determinazione di “costi minimi di esercizio che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti” è prevista dalla legge 127/2010 in attuazione del già citato Protocollo del 17 giugno 2010. La stessa legittimità, opportunità e definizione dei costi minimi è una questione fortemente controversa.

Il termine per l'individuazione dei costi minimi della sicurezza nel comparto dell'autotrasporto merci attraverso accordi volontari di settore è scaduto il 12 maggio. In seconda battuta la legge demandava all'Osservatorio sull'autotrasporto la pubblicazione delle tabelle relative a tali costi entro il 12 giugno. Trascorso senza esito anche questo secondo termine, la legge prevede l'applicazione a tutti i contratti di trasporto delle disposizioni che in base all'art. 83bis della legge 112/2008 regolano la determinazione dei corrispettivi in caso di pattuizioni verbali e dunque le tabelle sui costi carburante/costi di esercizio pubblicate dal Ministero dei Trasporti. L'obbligo di rispettare i costi minimi non si applica ai trasporti fino a 100 km al giorno effettuati in virtù di un contratto scritto.

Nonostante i termini siano scaduti, i difficili negoziati tra il Governo e le associazioni dell'autotrasporto e della committenza sono proseguiti per arrivare ad una determinazione comune. Restano ampi margini di contrasto sia tra la committenza e i vettori, sia all'interno del mondo dell'autotrasporto. I principali punti critici restano i seguenti:

- la metodologia di quantificazione dei costi minimi di sicurezza e il mantenimento della distinzione di tali costi e i costi di esercizio;
- l'opportunità di mantenere distinte le regole per i contratti scritti e quelli verbali;
- la compatibilità di costi minimi concordati nel quadro di eventuali Accordi di settore con le norme antitrust.

Sanzioni, Fondo interventi per l'autotrasporto, pallets

Come si è detto, il Milleproroghe ha introdotto anche disposizioni diverse dalle proroghe di termini. Per il comparto dell'autotrasporto si segnalano in particolare le seguenti norme:

- sanzioni ex art. 83 bis: il decreto prevede la possibilità di pubblicare le informazioni relative all'identificazione dei soggetti destinatari delle sanzioni previste dall'83 bis del decreto-legge 112/2008 per consentire alle amministrazioni e agli enti preposti alla verifica del rispetto delle sanzioni di poterne venire a conoscenza e adottare i conseguenti provvedimenti. Tali sanzioni - esclusione fino a sei mesi dalla procedura



per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi nonché esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge - afferiscono alla violazione delle norme di cui ai commi 7, 8, 9, 13 e 13-bis dello stesso art. 83bis riguardanti l'adeguamento dei corrispettivi dovuti dal mittente in funzione dei costi del carburante sostenuti dal vettore nel trasporto merci conto terzi, gli obblighi di evidenziazione in fattura di tali costi, i termini di pagamento dei corrispettivi da parte dei committenti (art. 2, 4-undecies);

- Fondo per il proseguimento degli interventi a favore dell'autotrasporto di merci: per l'anno finanziario 2011 una quota pari a 246 milioni di euro del Fondo citato, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è destinata agli interventi a sostegno del settore dell'autotrasporto (art. 2, 4-duodecies);
- pallets: abolizione obbligo di licenza del Questore per l'esercizio dell'attività di commercio dei pallets (art. 2, 4-terdecies).

Il decreto Milleproroghe²⁵ ha prorogato per il 2011 il Fondo di garanzia per le PMI dell'autotrasporto merci conto terzi e ha posticipato al 16 giugno 2011 il termine per il versamento dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto conto terzi (art. 2, 4-duodecies).

2.1.4. Trasporto marittimo e settore portuale

Privatizzazione Gruppo Tirrenia

È ferma per il momento la seconda gara per la privatizzazione della ex capogruppo Tirrenia di Navigazione bandita ad ottobre scorso dal Commissario straordinario Giancarlo D'Andrea. L'unico soggetto rimasto in corsa, la Compagnia Italiana di Navigazione, ha deciso a giugno di sospendere le trattative di acquisto con Fintecna, la spa del Ministero dell'economia che detiene l'intero capitale della Tirrenia di Navigazione. Il motivo è legato ad un imprevisto cambio di rotta della Regione Sardegna sulla privatizzazione della società di trasporto marittimo regionale Saremar, ceduta gratuitamente dallo Stato alla Regione e sovvenzionata con fondi pubblici. Mantenendo la gestione in house della compagnia regionale, la Sardegna vorrebbe infatti fornire servizi di trasporto marittimo su rotte analoghe, e dunque in concorrenza, con quelle servite dalla ex società-madre Tirrenia per contrastare i recenti rialzi dei prezzi dei biglietti per i collegamenti marittimi da e per

²⁵ L 26 febbraio 2011, n. 10 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie. GU n. 47 del 26.2.2011 - SO n. 53



l'isola. La procedura di acquisto avrebbe potuto concludersi entro la fine di luglio con il via libera dell'autorità antitrust competente, che in questo caso, dato l'elevato valore dell'operazione, è la Commissione europea e non l'Autorità garante della concorrenza e del mercato italiana. La CIN, la cordata che riunisce i principali operatori del settore – Grimaldi (Grimaldi Lines), Onorato (Moby) e Aponte (Grandi Navi Veloci e Snav) - ha offerto per Tirrenia 380 milioni di euro secondo la valutazione dall'advisor Banca Profilo, effettuata però prima che la Regione Sardegna rendesse noti i suoi progetti sulla Saremar.

A fine 2009, nel quadro della privatizzazione del Gruppo Tirrenia avviata l'anno precedente, le società di cabotaggio regionali Caremar, Toremar, Saremar, sono state cedute a titolo gratuito alle Regioni di pertinenza (Campania, Toscana, Sardegna; il Lazio ha acquisito il ramo d'azienda di Caremar relativa ai collegamenti con le isole Pontine) insieme alle rispettive convenzioni pluriennali, allo scopo prorogate, che regolano la remunerazione degli oneri di servizio pubblico a carico di tali compagnie. Dopo questo passaggio la procedura, concordata in sede Ue, prevede le gare regionali per la privatizzazione delle società di cabotaggio e la definizione degli aspetti relativi alle sovvenzioni pubbliche previste dalle attuali convenzioni. Le gare sono state bandite da tutte le regioni, tranne la Sardegna e il Lazio, ma nessuna è ancora giunta a termine.

L'intera vicenda del Gruppo Tirrenia, soprattutto per quanto riguarda la proroga delle convenzioni, i tempi di espletamento delle gare nonché le sovvenzioni pubbliche in gioco, è da tempo all'attenzione dell'Ue per i profili relativi alla normativa comunitaria sulla libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo.

Autorità portuali – revoca e riallocazione di finanziamenti

Con la legge di conversione del Milleproroghe 2011 (L 10/2011) è stata disposta la revoca, entro il 15 marzo di quest'anno, dei finanziamenti concessi alle Autorità portuali (AP) per la realizzazione di opere infrastrutturali e da queste non utilizzati, qualora non sia stato pubblicato il relativo bando di gara entro cinque anni dal trasferimento o dall'assegnazione; nel limite complessivo di 250 milioni di euro per il 2011, con decreto ministeriale i fondi revocati saranno destinati come segue: alle AP che abbiano effettivamente attivato investimenti al 30 settembre 2010 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili (max 150 milioni di euro); alle AP di porti a prevalente attività di transhipment per consentire gli interventi sugli importi delle tasse di ancoraggio e portuale previsti dal DL 194/2009 (art. 5, comma 7 duodecies) (max 20 milioni); il rimanente andrà alle AP che presentino progetti cantierabili.



Ulteriori decreti ministeriali provvederanno ad individuare i finanziamenti da revocare e riassegnare per gli anni 2012 e 2013.

La revoca dei finanziamenti non riguarderà i fondi per il finanziamento di opere in scali marittimi compresi in siti di bonifica di interesse nazionale (L 10/2011, art. 2, 2-novies/duodecies).

Proroghe di termini – Settore portuale

Ad opera del Milleproroghe, è slittato al 31 dicembre 2011 il termine per il riordino delle Capitanerie di Porto. Alla stessa data è rinviata l'adozione del DM che dovrà individuare l'organismo competente allo svolgimento delle verifiche per i comandanti imbarcati su navi italiane.

2.1.5. Trasporto aereo e settore aeroportuale

EU - Emission Trade Scheme

Le compagnie aeree italiane entreranno presto a far parte dell'European Emission Trade Scheme. In attuazione della direttiva 2008/101/CE che prevede, dal 2012, l'inclusione del settore aereo nel Sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni di gas ad effetto serra, il decreto legislativo 257/2010²⁶ ha stabilito che a partire dal prossimo anno gli operatori aerei italiani, al pari di quelli appartenenti agli altri paesi aderenti al Sistema, dovranno ottenere apposita autorizzazione e mantenere le proprie emissioni di "gas serra" nei limiti delle quote annuali loro assegnate dall'Autorità nazionale competente, ovvero dal "Comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/CE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto" presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio²⁷. L'EU-ETS sanziona lo sfioramento, da coprire tramite l'acquisto di un numero di quote corrispondenti, mentre consente la cessione a titolo oneroso o l'accantonamento delle quote di emissioni non utilizzate.

Il Sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni di gas serra - sinora esteso alle sole attività connesse alla produzione di energia, alla produzione e alla trasformazione di metalli ferrosi, all'industria dei prodotti minerali e ad altre attività relative alla produzione

²⁶ Dlgs 30 dicembre 2010, n. 257 - Attuazione della direttiva 2008/101/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra. GU n. 28 del 4.2.2011

²⁷ In materia di emissioni del trasporto aereo, si veda anche la recente decisione della Commissione C(2011) 1328 dell'8 marzo 2011 che ha definito le emissioni storiche prodotte dal settore aereo ai fini del calcolo delle quote di emissioni da assegnare agli operatori aerei nei prossimi anni. Il provvedimento è commentato in questa Indagine, nel capitolo "Il quadro europeo", par. 2.2.3.



della carta – è stato istituito dalla direttiva 2003/87/CE e fa parte delle misure attuative degli impegni per la lotta al riscaldamento globale previsti dal Protocollo di Kyoto del 1997 nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 1992. Esso prevede una riduzione progressiva delle autorizzazioni con lo scopo di conseguire entro il 2020 una riduzione delle emissioni pari al 21% rispetto al 2005. Ne fanno parte i 27 paesi Ue più l'Islanda, il Liechtenstein e la Norvegia. I gas ad effetto serra rilevanti ai fini dell'UE-ETS sono attualmente sei: anidride carbonica (CO₂); metano (CH₄); protossido di azoto (N₂O); idrofluorocarburi (HFC); perfluorocarburi (PFC); esafluoro di zolfo (SF₆).

Proroghe di termini – Settore aeroportuale

Sono stati prorogati al 31 dicembre 2011 sia il termine per l'adozione del provvedimento (di cui al DL 248 /2007, art 21bis, comma 1, 1° e 2° periodo) di aggiornamento dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione, sia quello per adottare i decreti di approvazione delle convenzioni che i gestori aeroportuali sottoscrivono con l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile), finalizzati al rilascio delle concessioni stesse. Entrambe le scadenze erano già slittate al 31 marzo 2011 ad opera del Milleproroghe.

Il decreto²⁸ con il quale sono state disposte le due proroghe specifica che, nel caso dei diritti aeroportuali, la necessità di procrastinare il termine sopra indicato è stata ravvisata anche in vista del prossimo recepimento della direttiva 2009/12/CE che riformula la normativa in materia.

2.1.6. Settore funiviario

Gli impianti funicolari aerei (quali funivie bifune, funivie monofune con veicoli a collegamento temporaneo o permanente, ascensori ed impianti assimilabili) o terrestri (quali funicolari su rotaia, sciovie, slittovie, scale mobili ed impianti assimilabili) di cui si prevede l'ammodernamento con benefici pubblici avranno tempo fino al 31 dicembre per adeguarsi alla normativa regolamentare riguardante "la durata della vita tecnica, le revisioni speciali e le revisioni generali" degli impianti stessi.

Il termine previsto inizialmente dall'art. 145, comma 46 della L 388/2000 era stato già prorogato al 31 marzo. L'ulteriore slittamento del termine è legato alla complessità delle

²⁸ DPCM 25 marzo 2011 - Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tabella). GU n. 74 del 31.3.2011



prescritte e preliminari verifiche tecniche e di sicurezza da effettuare sugli impianti da parte degli organi di controllo.

2.1.7. Turismo

Con l'obiettivo di dare impulso al settore turistico e garantire allo stesso tempo la tutela dei consumatori e degli operatori il Consiglio dei Ministri ha definitivamente approvato il 23 maggio il Codice del turismo²⁹, un testo normativo che riordina e rivisita la normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo in attuazione della legge n. 246 del 2005.

Tra i punti qualificanti del Codice:

- definizione di impresa turistica: nella nuova e più ampia accezione prevista dal Codice vengono incluse, oltre alle agenzie di viaggio e i tour operator, tutte le imprese che esercitano attività economiche di produzione e commercializzazione di prodotti e servizi volti a soddisfare le esigenze del turista, tra cui anche le imprese di ristorazione e i pubblici esercizi, gli stabilimenti balneari, i parchi divertimento, le imprese di intrattenimento di ballo e di spettacolo, le imprese di organizzazione di eventi, convegni e congressi e le imprese turistiche nautiche; il Codice opera una completa equiparazione tra imprese turistiche ai fini dell'accesso a contributi, agevolazioni, sovvenzioni, incentivi e benefici di qualsiasi genere previsti dalle norme vigenti;
- semplificazione delle procedure per l'apertura delle strutture ricettive: in particolare, per l'apertura o la modifica dell'attività alberghiera basterà una semplice comunicazione (Segnalazione certificata di inizio attività, o S.C.I.A.) ad un unico interlocutore (Sportello Unico); la licenza di esercizio di attività ricettiva, inoltre, comprenderà anche "la licenza per la somministrazione di alimenti e bevande per le persone non alloggiate nella struttura nonché, nel rispetto dei relativi requisiti previsti dalla normativa vigente, per le attività legate al benessere della persona o all'organizzazione congressuale";
- circuiti di eccellenza per diversi prodotti turistici: con il coinvolgimento di tutte le realtà istituzionali e territoriali competenti, al fine di promuoverne lo sviluppo in sede nazionale e internazionale e favorire un'offerta strutturata, si prevede la realizzazione di "circuiti nazionali di eccellenza a sostegno dell'offerta e dell'immagine turistica

²⁹ Dlgs 23 maggio 2011, n. 79 - Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio. GU n. 129 del 6.6.2011 - SO n. 139



- dell'Italia, corrispondenti ai contesti turistici omogenei o rappresentanti realtà analoghe e costituenti eccellenze italiane, nonché veri e propri itinerari tematici lungo tutto il territorio nazionale”; il Codice individua i seguenti circuiti nazionali d’eccellenza: a) turismo della montagna; b) turismo del mare; c) turismo dei laghi e dei fiumi; d) turismo della cultura; e) turismo religioso; f) turismo della natura e faunistico; g) turismo dell'enogastronomia; h) turismo termale e del benessere; i) turismo dello sport e del golf; l) turismo congressuale; m) turismo giovanile; n) turismo del made in Italy e della relativa attività industriale ed artigianale; o) turismo delle arti e dello spettacolo.
- professioni turistiche: la nuova disciplina presta particolare attenzione ai percorsi formativi destinati ai giovani, con l’obiettivo favorire, anche tramite la conclusione di accordi o convenzioni con istituti ed enti di formazione e con gli ordini professionali, il collegamento tra il mondo del lavoro e quello dell’istruzione e della formazione;
 - agenzie operanti on line: sono sottoposte alle medesime regole e agli stessi controlli cui sono sottoposte le imprese tradizionali; anche per le agenzie di viaggio è previsto lo strumento della S.C.I.A.;
 - Comitato permanente di promozione del turismo in Italia: se ne prevede l’istituzione “al fine di promuovere un’azione coordinata dei diversi soggetti, che operano nel settore del turismo, con la politica e la programmazione”;
 - consumatori/turisti: tra le novità di maggiore rilievo le disposizioni che riconoscono, in caso di inadempimento o inesatta esecuzione “non di scarsa importanza”, il “danno da vacanza rovinata” e quelle che estendono gli standard minimi nazionali dei servizi, oggi riferita ai soli alberghi, anche ad altre strutture ricettive quali bed and breakfast, villaggi turistici, residenze d’epoca, motel, alberghi diffusi, beauty farm e ogni altra struttura turistico-ricettiva che presenti elementi ricollegabili alle precedenti categorie.

2.1.8. Aiuti di Stato temporanei

È stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale del 18 gennaio scorso la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 dicembre 2010³⁰ che detta le modalità operative per la concessione in Italia degli aiuti di Stato ammissibili in base al “Quadro temporaneo dell’Unione europea per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell’accesso al finanziamento nell’attuale situazione di crisi economica e finanziaria”, regolato a partire dal 2008 da una serie di comunicazioni della Commissione europea. L’ultima di tali

³⁰ DPCM 23.12.2010 - Modalità di applicazione della comunicazione della Commissione europea “Quadro temporaneo dell’Unione per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell’accesso al finanziamento nell’attuale situazione di crisi economica e finanziaria”. GU n. 13 del 18.1.2011



comunicazioni, del 2 dicembre 2010, ha parzialmente prorogato per un anno il “Quadro temporaneo” destinato altrimenti a scadere a fine 2010³¹.

Con l’obiettivo di assicurare la conformità alle norme comunitarie degli interventi di aiuto adottati a livello nazionale, il provvedimento è indirizzato a tutte le pubbliche amministrazioni che intendano concedere aiuti di Stato temporanei alle imprese di qualsiasi settore economico fino al 31 dicembre 2011. Come di regola, restano escluse da qualsiasi beneficio le imprese che abbiano ricevuto e, successivamente, non rimborsato aiuti che lo Stato è tenuto a recuperare in esecuzione di una decisione della Commissione europea. La Direttiva, integrata dalle relative Linee guida emanate dal Dipartimento delle politiche comunitarie con una circolare del 27 gennaio 2011, richiama i requisiti per la concessione delle varie categorie di aiuto ammissibili. Quelli di importo limitato sono gli unici aiuti che possono essere concessi ad imprese in difficoltà.

Aiuti compatibili di importo limitato. Ammissibili nel limite massimo di 500.000 euro per impresa (15.000 per le imprese produttrici di prodotti agricoli). Possono essere accolte solo le domande presentate entro il 31 dicembre 2010 (31 marzo 2011 per le imprese del settore della produzione agricola). Gli aiuti di importo limitato possono essere concessi anche ad imprese in difficoltà purché il beneficiario dichiari che non versava in tale condizione alla data del 30 giugno 2008. Per questo genere di misure le Linee guida del Dipartimento politiche comunitarie chiariscono che:

- gli aiuti automatici (che non prevedono la presentazione di una domanda) sono ammissibili solo ove si riferiscano alla base imponibile del 2010;
- le soglie di cumulo tra aiuti di importo limitato e aiuti “de minimis” coprono il nuovo arco temporale 2008-2011 (previsto dalla Comunicazione della Commissione Ue del 2.12.2010 e dalla direttiva nazionale del 23.12.2010) solo con riferimento alle imprese che ricevono un aiuto di importo limitato nel 2011.

³¹ Si legge nella Comunicazione: “Nell’intero periodo di applicazione del quadro temporaneo, la maggior parte degli Stati membri ha fatto ricorso alla misura (23 regimi in 23 Stati membri). Tuttavia, solo una minima percentuale dei fondi stanziati dagli Stati membri e approvati dalla Commissione nel quadro della misura sono stati effettivamente erogati (circa il 7 %). Inoltre, il grosso degli aiuti erogati nel quadro della misura è concentrato in un solo Stato membro, la Germania (oltre il 78 % dei fondi concessi), mentre Stati membri come l’Italia e il Regno Unito hanno erogato per tale misura rispettivamente l’8 % e l’1,1 % della spesa totale.

Appare quindi evidente che, benché la misura si sia dimostrata utile come strumento a breve termine nel momento in cui la crisi economica e finanziaria era al suo apice, essa ha anche provocato disparità nel mercato interno. La Commissione ritiene pertanto che, nell’ambito di una strategia di riduzione graduale, occorra tornare a misure di aiuti di Stato meno distorsive e più orientate alla crescita, in particolare chiedendo ai beneficiari una contropartita diretta a un particolare obiettivo di interesse comune. Di conseguenza, la Commissione non considera opportuno prorogare oltre il 31 dicembre 2010 l’aiuto compatibile di importo limitato, fatte salve le richieste presentate prima di tale data sulla base di regimi approvati dalla Commissione e che siano ancora in fase di trattamento dopo detta data. ...”.



Aiuti sotto forma di garanzia. Per determinare l'importo del premio minimo annuale si applica il metodo di calcolo approvato dalla Commissione Ue con decisione C(2010)4505 del 6 luglio 2010 con possibilità di riduzioni fino al 15% e per un massimo di due anni per le PMI. L'importo massimo del prestito non può superare la spesa salariale annua complessiva del beneficiario (compresi oneri sociali e personale dell'impresa che formalmente figura nei libri paga di imprese subappaltanti). La garanzia, che non può superare l'80% del prestito per tutta la durata dello stesso, può riguardare i prestiti per gli investimenti e per il capitale di esercizio nel caso di PMI; solo i prestiti per gli investimenti nel caso di imprese di grandi dimensioni. Sono escluse le imprese in difficoltà.

Aiuti sotto forma di prestiti pubblici o privati a tasso di interesse agevolato. Applicabili ai contratti conclusi entro il 31 dicembre 2011 nonché ai pagamenti di interessi non successivi al 31 dicembre 2013. La direttiva stabilisce il metodo di calcolo per la determinazione dei tassi. Sono escluse le imprese in difficoltà.

Aiuti per la produzione di prodotti verdi. Si tratta di aiuti di Stato consistenti nella riduzione del tasso di interesse su prestiti pubblici o privati per investimenti destinati al finanziamento di progetti per la produzione di nuovi prodotti che comportino un adeguamento anticipato o un superamento di standard comunitari di prodotto, non ancora in vigore, che innalzano il livello di tutela ambientale. Gli investimenti devono essere effettuati entro il 31 dicembre 2011 e la produzione immessa sul mercato almeno due anni prima dell'entrata in vigore dello standard.

2.1.9. Infrastrutture

Infrastrutture critiche: attuazione norme CE

Ha ricevuto attuazione³² una direttiva comunitaria che riguarda le infrastrutture critiche europee nei settori dell'energia e dei trasporti (ICE) e la loro protezione. Sono stabilite le procedure per individuare questo tipo di infrastrutture, i criteri per la valutazione della loro sicurezza e le prescrizioni minime per la loro protezione da una serie di minacce riconducibili all'uomo o a cause accidentali, volontarie, tecnologiche o a catastrofi naturali. Le norme riguardano infrastrutture che si trovano in territorio nazionale e quelle che, pur trovandosi nel territorio di altri Stati membri dell'Unione europea, l'Italia ha interesse a far designare ICE.

³² Dlgs 11 aprile 2011, n. 61 - Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione. GU n. 102 del 4.5.2011

2.2. Il quadro europeo

2.2.1. Il Libro Bianco sui trasporti

Gli indirizzi da tempo prevalenti nel dibattito comunitario per le politiche di settore hanno trovato un punto di ancoraggio nell'atteso Libro Bianco sui trasporti, adottato dalla Commissione in marzo e discusso dal Consiglio Trasporti di metà giugno.

Il nuovo Libro Bianco elabora una visione di medio-lungo termine, con obiettivi al 2030 e al 2050, per la creazione di un mercato unico europeo dei trasporti competitivo e sostenibile¹; si differenzia rispetto ai precedenti² in quanto colloca lo sviluppo dei trasporti nell'ambito di una strategia di più ampio respiro, "Europa 2020"³, definita a livello europeo per rilanciare la crescita economica dell'Unione nel prossimo decennio.

Le prospettive di aumento del prezzo del petrolio – associata alla sua minore disponibilità quale fonte di approvvigionamento – e del numero di autovetture circolanti nel mondo da 750 milioni (1/3 è imputabile all'UE) a 2,2 miliardi nel 2050 fanno sì che l'obiettivo primario del nuovo Libro Bianco sia individuato nell'uso efficiente delle risorse attraverso un sistema di trasporti che: a) riduca il consumo energetico; b) impieghi più energia pulita, c) utilizzi in modo ottimale le infrastrutture⁴. Il target di lungo periodo è la riduzione, entro il 2050, del 60% delle emissioni di gas serra prodotte⁵, secondo una tabella di marcia che modula e quantifica gli obiettivi specifici per il trasporto passeggeri e merci sulla base della tipologia di viaggio (media e lunga distanza, trasporto urbano). Più dettagliatamente gli obiettivi sono così declinati:

1) promuovere l'utilizzo di carburanti alternativi e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili:

- dimezzare entro il 2030 l'uso di autovetture alimentate da carburanti tradizionali fino ed azzerarlo entro il 2050. Realizzare nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030;

¹ COM (2011) 144 del 28 marzo 2011 "Una tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

² Il Libro Bianco del 1992 aveva come obiettivo principale l'apertura dei mercati nazionali agli operatori comunitari e la transizione alla concorrenza, mentre quello del 2001 mirava a completare i processi di liberalizzazione in un quadro di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, in favore di quelle più ecocompatibili.

³ COM (2010) 2020 del 3 marzo 2010 "Una strategia per un crescita intelligente, sostenibile e inclusiva".

⁴ COM (2011) 21 del 26 gennaio 2011 "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse-Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020".

⁵ L'Europa si è data l'obiettivo generale di contenere le emissioni di gas serra nella misura dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990. Si veda la COM (2011) 112 dell'8 marzo 2011 "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050".



- utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio nel settore dell'aviazione; ridurre del 40% le emissioni di CO₂ prodotte dal combustibile utilizzato nel trasporto marittimo;
- 2) ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando anche l'utilizzo delle modalità di trasporto più efficienti in termini di consumo energetico:
- trasferire, sulle distanze superiori ai 300 km, il 30% del trasporto di merci su gomma verso altre modalità (ferrovia e vie navigabili) entro il 2030 e raggiungere il 50% entro il 2050;
 - completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità, trasferendo la maggior parte del trasporto passeggeri di media distanza su rotaia;
 - realizzare entro il 2030 una "rete centrale" TEN-T multimodale che, entro il 2050, assicuri i relativi servizi di informazione;
 - collegare entro il 2050 i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, preferibilmente ad alta velocità, così come i principali porti marittimi (e se possibile le vie navigabili interne) al sistema del trasporto merci su rotaia;
- 3) migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi di informazione e incentivi di mercato:
- realizzare entro il 2020 lo spazio aereo comune europeo e la completa modernizzazione della gestione del traffico aereo (SESAR). Adottare soluzioni intelligenti per la gestione dei trasporti terrestri e marittimi (ERTMS, ITS, SafeSeaNet, LRIT, RIS) e portare a compimento il sistema di navigazione satellitare Galileo;
 - definire entro il 2020 un quadro per lo sviluppo di un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
 - dimezzare entro il 2020 il numero delle vittime nel trasporto stradale e tendere ad un suo azzeramento nel 2050, facendo sì che l'Unione europea si imponga come leader mondiale in materia di sicurezza per tutte le modalità;
 - mirare alla piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga". Impegnare il settore privato nella eliminazione delle distorsioni (quali i sussidi dannosi), nella generazione di entrate e nel finanziamento degli investimenti nei trasporti;

Il Libro Bianco sottolinea che il raggiungimento di tali obiettivi è legato all'adozione di un quadro di norme e regole in quattro aree prioritarie: mercato interno, innovazione, infrastrutture e dimensione esterna.

La creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti dipenderà dall'eliminazione delle barriere esistenti tra i diversi mercati nazionali e tra le diverse modalità di trasporto.



L'innovazione del settore dovrà basarsi sulla diffusione delle principali tecnologie, anche grazie al finanziamento di grandi progetti dimostrativi, sulla definizione di un modello di governance capace di coordinare una molteplicità di soggetti (con particolare attenzione agli aspetti dell'interoperabilità e della standardizzazione), sulla messa a punto di adeguati strumenti di finanziamento. Le infrastrutture necessitano dello sviluppo di una "rete centrale", dell'applicazione delle nuove tecnologie, di finanziamenti pubblici e privati, della fissazione di prezzi che riflettano i costi reali del trasporto in maniera non distorta (più ampia diffusione dei principi "chi inquina paga" e "chi usa paga"). La dimensione esterna dovrà proseguire con la promozione di accordi globali nei settori dell'aviazione e del trasporto marittimo, con l'apertura dei mercati dei Paesi Terzi, con lo sviluppo di standard europei soprattutto in materia di sicurezza, di protezione della privacy e di ambiente.

Il Consiglio Trasporti di giugno ha accolto il documento come una buona base per lo sviluppo delle politiche del prossimo futuro, invitando la Commissione a tener conto, nell'attuazione, di una serie di priorità e preoccupazioni sollevate dalle diverse delegazioni nazionali.

Tra le priorità: il sostegno a ricerca, innovazione e nuove tecnologie; l'interconnessione delle reti e la creazione di una rete transeuropea omogenea di trasporto multimodale; il completamento del mercato unico europeo dei trasporti; l'internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto; lo sviluppo di nuovi meccanismi di finanziamento, la sicurezza stradale e la promozione di corridoi multimodali di trasporto merci e della piena integrazione modale.

Tra le preoccupazioni: la praticabilità di obiettivi quantitativi molto ambiziosi che però dipendono da nuove tecnologie (es. la decarbonizzazione di trasporto e logistica in ambito urbano) o dall'autonomia locale nel quadro della sussidiarietà; l'assenza di indicazioni su come risolvere le disparità infrastrutturali regionali o realizzare iniziative specifiche, come il documento unico di trasporto; le compatibilità economiche.

2.2.2. Il trasporto stradale

Direttiva Eurovignette

In seguito all'accordo informale raggiunto con il Consiglio il 23 maggio scorso, il Parlamento europeo in sessione plenaria ha approvato in seconda lettura la riforma della direttiva 1999/62/CE⁶ riguardante la tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto

⁶ COM (2008) 436 dell'8 luglio 2008.



merci su strada per l'uso di talune infrastrutture (direttiva Eurovignette)⁷.

La direttiva introduce il principio “chi inquina paga”, permettendo agli Stati membri di applicare una tassazione supplementare sui pedaggi stradali nell'ordine di 3-4 centesimi per veicolo/km in media (variabile in base alla classe EURO dei veicoli, alla localizzazione delle strade, al livello di congestione) allo scopo di coprire i costi esterni generati dal trasporto su strada come l'inquinamento atmosferico e acustico.

La tassazione supplementare riguarderà le reti TEN-T e le autostrade e verrà applicata ai veicoli superiori alle 3,5 tonnellate. Viene riconosciuta agli Stati membri la facoltà di esentare i veicoli di massa inferiore alle 12 tonnellate qualora lo ritengano necessario (ad esempio in caso di costi amministrativi eccessivi o di notevole effetti negativi sulla fluidità del traffico, sull'ambiente, sulla congestione, ecc.) purché comunichino le motivazioni della loro decisione alla Commissione europea.

I veicoli che rispettano le norme di emissione più rigorose saranno esentati dagli oneri sull'inquinamento atmosferico per quattro anni a decorrere dalla data in cui tali norme saranno divenute applicabili. I veicoli di classe EURO V saranno esonerati fino al 31 dicembre 2013, mentre quelli di classe EURO VI fino al 31 dicembre 2017.

Nelle aree montane è possibile applicare una maggiorazione fino 15% degli oneri medi ponderati per l'infrastruttura, che può arrivare al 25% quando gli introiti generati sono investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari riguardanti tali aree. L'importo della maggiorazione potrà essere dedotto dall'onere per i costi esterni, tranne che per i veicoli più inquinanti (EURO 0, I e II a partire dalla data di entrata in vigore della direttiva e dal 2015 per la classe EURO III). Gli introiti generati dall'applicazione simultanea della maggiorazione e degli oneri per i costi esterni dovranno essere investiti nel finanziamento della costruzione dei progetti prioritari TEN-T.

Gli Stati membri potranno differenziare l'onere per l'infrastruttura per ridurre la congestione arrivando ad applicare un tasso massimo di variazione dei pedaggi pari al 175% per un periodo di punta che non dovrà superare le cinque ore al giorno. D'altro canto, sarà possibile applicare pedaggi ridotti per gli autotrasportatori che viaggiano al di fuori delle ore di punta. La Commissione pubblicherà l'elenco delle tariffe e degli orari di applicazione sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri.

⁷ La posizione del Parlamento europeo definita in seconda lettura il 7 giugno 2011 è disponibile al seguente indirizzo internet <http://www.europarl.europa.eu>



Si sottolinea l'importanza di utilizzare sistemi elettronici per la riscossione dei pedaggi, invitando la Commissione a verificare i progressi compiuti nel quadro della direttiva 2004/52/CE per attuare entro il 2012 un sistema europeo di telepedaggio.

Gli introiti derivanti dai costi esterni dovrebbero essere utilizzati dagli Stati per rendere i trasporti più sostenibili mediante alcune misure tra cui la creazione di infrastrutture alternative, il sostegno alla rete TEN-T, l'ottimizzazione della logistica, il miglioramento della sicurezza stradale e delle prestazioni dei veicoli in materia di CO₂ e di consumo di carburante. Gli Stati che prelevano un onere per i costi esterni e/o per l'infrastruttura dovranno inviare periodicamente una relazione riguardante i pedaggi alla Commissione che indichi, tra le altre cose, le misure adottate per l'utilizzo degli introiti.

Il Consiglio dovrà approvare ufficialmente in seconda lettura il testo di compromesso. Entro due anni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE, gli Stati membri potranno adottare le disposizioni legislative necessarie per l'attuazione alla direttiva.

Liberalizzazione e armonizzazione: Gruppo di esperti

La Commissione ha istituito un Gruppo di alto livello, composto da otto esperti del mondo universitario e presieduto dal Prof. Brian T. Bayliss⁸, che dovrà occuparsi del riesame della situazione del Mercato interno sul fronte del trasporto stradale di merci.

Il Gruppo assisterà la Commissione nel percorso di ulteriore apertura dei mercati domestici, valutando il grado di armonizzazione della legislazione in materia sociale, di sicurezza e tariffazione a carico degli utenti stradali. Riunitosi per la prima volta il 27 giugno scorso, organizzerà incontri con gli stakeholders per riceverne il contributo: dagli autotrasportatori alle relative associazioni di rappresentanza, agli spedizionieri, alla committenza ed alle parti sociali. Entro maggio 2012 il Gruppo formulerà raccomandazioni alla Commissione europea che, ove lo ritenga opportuno, presenterà delle proposte legislative nel 2013.

2.2.3. Il trasporto aereo

Emission Trading

La recente definizione delle emissioni storiche prodotte dal trasporto aereo rappresenta una tappa importante ai fini dell'inclusione dell'aviazione nello schema dell'Emission Trading

⁸ Gli altri membri del Gruppo sono: Monika Bąk, Pia Koskenoja, Marco Ponti, Michel Savy, Wolfgang Stölzle, Dimitrios Tsamboulas, José Manuel Caré Baptista Viegas. Si veda all'indirizzo: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/press-releases/2011/06/doc/cabotage.pdf



(ETS) a partire dal 1° gennaio 2012⁹. Le emissioni storiche ammontano a 219.476.343 tonnellate di CO₂, frutto della media aritmetica delle emissioni prodotte nel periodo 2004-2006. Il calcolo è stato effettuato dalla Commissione sulla base dei dati forniti principalmente da EUROCONTROL e tenendo conto delle informazioni riguardanti l'effettivo consumo di carburante rilasciate da un numero rappresentativo di operatori aerei.

Sarà ora possibile definire la quantità totale di quote di emissioni da assegnare agli operatori aerei che verrà calcolata sulla base della media delle emissioni storiche. Secondo quanto previsto dalla normativa comunitaria¹⁰, nel 2012 la quantità totale sarà pari al 97% delle emissioni storiche (212.892.052), al 95% nel 2013 (208.502.525) e nei periodi successivi (salvo modifiche in sede di riesame intermedio della direttiva da effettuare entro il 1° dicembre 2014).

La prossima scadenza per la Commissione è il 30 settembre 2011, data entro cui è chiamata a stabilire ufficialmente il numero di quote da vendere all'asta, quello da assegnare gratuitamente e quello da includere nella riserva speciale prevista per alcuni operatori aerei.

Cielo Unico europeo

Una conferenza di alto livello sull'attuazione del Cielo unico europeo si è svolta in Ungheria nel mese di marzo¹¹, riunendo i rappresentanti della comunità dell'aviazione dell'UE e di Paesi Terzi. La "Carta di Budapest" rappresenta la sintesi delle richieste individuate dai partecipanti, sulla base della roadmap tracciata a Madrid nel 2010¹², indirizzate ai diversi soggetti coinvolti nella realizzazione dello spazio aereo comune: la Commissione, gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, i vettori, i gestori aeroportuali, gli utenti, gli organismi europei (EUROCONTROL, EASA, SESAR Joint Undertaking, ecc.). In particolare, all'Esecutivo comunitario è stato chiesto di:

- dare priorità alla creazione dei blocchi funzionali di spazio aereo;
- rendere immediatamente operativo il ruolo di EUROCONTROL in qualità di "Network Manager" e proporre misure tempestive al Consiglio allo scopo di affrontare il problema dei ritardi nel trasporto aereo, particolarmente significativo nella stagione estiva;

⁹ Decisione della Commissione C(2011) 1328 pubblicata sulla GUUE L61 dell'8 marzo 2011.

¹⁰ Direttiva 2003/87/CE, modificata dalla Direttiva 2008/101/CE e dalla Direttiva 2009/29/CE.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/air/events/doc/2011_03_03_atm/2011_03_04_budapest_charter.pdf

¹² http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_02_26_madrid_declaration.pdf



- definire gli indicatori essenziali di prestazione per il secondo periodo di riferimento (2015-2020) nell'ambito del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea previsto dal regolamento (UE) n. 691/2010;
- presentare entro il 2011 una proposta sulla fase di realizzazione del programma SESAR (2014-2020), in linea con la risoluzione del Consiglio sul Master Plan per la gestione del traffico aereo (ATM) del 30 marzo 2009¹³;
- formulare una strategia che permetta di far coincidere l'ATM con gli obiettivi di capacità aeroportuale;
- individuare soluzioni per migliorare l'efficienza delle operazioni di terra negli aeroporti e valutare la possibilità di conciliare la gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM) con l'assegnazione delle bande orarie;
- elaborare un Piano della mobilità per i passeggeri, che tenga in debito conto soluzioni di viaggio alternative in caso di crisi.

A margine della Conferenza è stato siglato un memorandum di cooperazione Ue-Usa in materia di ricerca e sviluppo nel campo dell'aviazione civile. Il memorandum promuove l'interoperabilità tra SESAR e NextGen, che rappresenta il programma di modernizzazione del traffico aereo degli Stati Uniti.

2.2.4. Il trasporto marittimo

Il progetto pilota "Blue Belt"

A maggio, è stata avviata la fase operativa del progetto pilota "Blue Belt" con l'obiettivo di sperimentare nuove soluzioni per favorire il trasporto marittimo a corto raggio nell'UE attraverso la riduzione degli oneri amministrativi per il commercio intra-comunitario¹⁴. Il progetto nasce dalla cooperazione tra l'Agenzia per la sicurezza marittima europea (EMSA), le autorità doganali nazionali, i servizi della Commissione delle DG TAXUD e MOVE, l'Associazione degli armatori europei e il World Shipping Council. Le 250 navi che partecipano al progetto saranno monitorate attraverso il sistema SafeSeaNet gestito dall'EMSA. Le autorità doganali riceveranno un rapporto di notifica prima che una nave aderente al progetto arrivi in un porto dell'UE e potranno così disporre di una serie di informazioni sul percorso di viaggio fino a quel momento effettuato e su quello ancora da realizzare (orari di arrivo e di partenza, porti di chiamata, soste non programmate, ecc.). Le

¹³ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/106966.pdf

¹⁴ <http://www.emsa.europa.eu>



autorità doganali potranno utilizzare le informazioni ai fini della valutazione dei rischi e della programmazione dei controlli.

La sperimentazione si concluderà nel mese di novembre; agli inizi del 2012, sulla base dei risultati conseguiti dal progetto pilota, sarà valutata la possibilità di introdurre in modo permanente un rapporto di notifica “Blue Belt”.

Emission Trading

La Commissione europea continua a sostenere la necessità di ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto marittimo al fine di contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico, richiamando l'importanza di arrivare ad un accordo globale entro il 2011 nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). È quanto emerso dagli incontri che hanno avuto luogo nel semestre tra i Commissari responsabili per i trasporti e per il clima, Siim Kallas e Connie Hedegaard, membri del Parlamento europeo, diversi rappresentanti governativi ed esperti di settore¹⁵.

Nel corso degli incontri, si è ragionato attorno alle azioni che l'Unione seguirà per favorire un accordo in sede IMO, e alle misure da intraprendere nell'ambito dei negoziati sulla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC). Qualora non si raggiunga un accordo nei termini previsti, la Commissione intende proporre una strategia ad hoc per includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale, sulla base di modalità uniformi, nell'obiettivo comunitario di riduzione¹⁶, sulla scorta di quanto già realizzato per il trasporto aereo.

Nell'ultima riunione del Gruppo di lavoro IMO sulle emissioni di gas serra, a fine aprile, non si è raggiunto un accordo soprattutto a causa delle resistenze dei Paesi in via di sviluppo riguardo l'introduzione di strumenti di mercato per la riduzione di CO₂. L'IMO auspica di far progredire i lavori verso la finalizzazione dell'accordo, come previsto nel piano di azione adottato nel 2009¹⁷. La stessa Commissione auspica che dalla prossima riunione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marittimo MEPC arrivino segnali positivi ai fini dell'accordo, come ad esempio l'adozione dell'Energy Efficiency Design Index relativo ai requisiti tecnici per migliorare la progettazione di nuove navi in termini di risparmio energetico e minori emissioni.

¹⁵ <http://europa.eu/rapid>, IP/11/126 e IP/11/797

¹⁶ La stessa Direttiva 2009/29/CE sul sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra prevede un intervento dell'UE in assenza di un accordo internazionale nell'ambito dell'IMO o nel quadro dell'UNFCCC.

¹⁷ <http://www.imo.org>



2.2.5. Il trasporto ferroviario

Interoperabilità

La Commissione europea ha adottato il 5 maggio scorso il regolamento (UE) n.454/2011 riguardante le specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “applicazioni telematiche per i passeggeri” del sistema ferroviario europeo¹⁸.

Obiettivo delle specifiche tecniche è quello di definire procedure e interfacce tra diversi soggetti (imprese ferroviarie, gestori dell’infrastruttura e delle stazioni, venditori di biglietti) allo scopo di fornire informazioni ed emettere biglietti ai passeggeri tramite tecnologie ampiamente disponibili. In particolare, l’interoperabilità deve essere realizzata per le seguenti funzioni: sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, sistemi di prenotazione e pagamento, gestione dei bagagli, emissione di biglietti (a bordo dei treni o tramite biglietterie, distributori automatici, telefono, internet, ecc.) e gestione dei collegamenti tra i treni con le altre modalità di trasporto.

L’applicazione del regolamento si articolerà in tre fasi. La prima implica lo sviluppo di specifiche dettagliate che definiscono il sistema di scambio dei dati, della governance e del piano generale per l’attuazione di tale sistema¹⁹. La seconda fase riguarda lo sviluppo del sistema di scambio dei dati la cui attuazione avverrà nella terza fase.

Tunnel del Brennero

Il 18 aprile scorso sono stati avviati i lavori per la realizzazione della galleria principale del tunnel ferroviario del Brennero, che attraverserà l’arco alpino collegando Innsbruck (Austria) a Fortezza (Italia)²⁰. Si tratta di un’opera di fondamentale importanza, che rappresenta il cuore del progetto prioritario n.1 della rete TEN-T dedicato alla realizzazione dell’Asse ferroviario Berlino-Palermo.

La galleria sarà, insieme allo svincolo sotterraneo già esistente di Innsbruck, il tunnel ferroviario più lungo del mondo con i suoi 62,7 Km complessivi. La chiusura dei lavori è prevista per il 2025 in modo da rendere operativa la galleria nel 2026. L’Ue ha stanziato 786 milioni per la galleria principale del Brennero (circa l’82% delle risorse previste per l’intero corridoio) nell’ambito delle prospettive finanziarie 2007-2013 del bilancio

¹⁸ Pubblicato sulla GUUE L 123 del 12 maggio 2011.

¹⁹ Lo sviluppo delle specifiche di dettaglio sarà partecipato dalle rappresentanze europee del settore ferroviario, dei venditori dei biglietti e dei passeggeri.

²⁰ http://tentea.ec.europa.eu/en/news__events/newsroom/green_light_for_brenner_base_tunnel.htm



comunitario. La parte rimanente dei costi, che l'ultimo aggiornamento indica pari a 8.280 milioni²¹, sarà condivisa al 50% dal nostro Paese e dall'Austria.

2.2.6. Reti transeuropee - TEN-T

Il futuro della TEN-T

I Ministri dei trasporti dei 27 Stati membri dell'UE, nel corso di una riunione informale svoltasi l'8 febbraio scorso in Ungheria²², hanno discusso le questioni sollevate dall'Esecutivo comunitario in un nuovo documento di lavoro riguardante la programmazione e la realizzazione della futura rete TEN-T²³.

Gli Stati membri condividono l'impostazione generale che orienta la pianificazione della futura rete transeuropea su due livelli: centrale e globale. Suscita tuttavia preoccupazioni la volontà della Commissione di destinare la maggior parte dei finanziamenti alle infrastrutture incluse nella rete centrale, in modo da amplificare l'impatto delle risorse investite. Una simile concentrazione finanziaria preoccupa i Paesi meno sviluppati dell'UE, che sono ancora impegnati nella realizzazione delle infrastrutture di base, soprattutto quelle stradali. Questi Paesi temono inoltre che la ricerca di uno stretto coordinamento tra i diversi strumenti di finanziamento (budget TEN-T, politica europea di coesione e sviluppo regionale) allo scopo di convogliare le risorse sulle opere delle rete centrale, ipotesi sostenuta dalla Commissione, possa penalizzare la giusta considerazione delle loro specificità territoriali. Le difficoltà ad assicurare adeguati finanziamenti pubblici e privati agli investimenti infrastrutturali hanno spinto alcuni Stati membri a chiedere analisi economiche approfondite a corredo della metodologia illustrata dalla Commissione ed una revisione dei criteri utilizzati allo scopo di contenere il numero di opere che potenzialmente potrebbero essere inserite nella rete centrale.

In estrema sintesi, la Commissione vorrebbe includere nella rete centrale i principali nodi (città, conurbazioni, porti, interporti e aeroporti) e collegamenti multimodali di importanza strategica (ferrovie, strade, vie navigabili) per il traffico passeggeri e/o merci. La Commissione fa una distinzione tra nodi "primari", "secondari" e "terziari", sottolineando il ruolo chiave dei nodi urbani in merito all'interconnessione delle reti, delle diverse

²¹ Il costo complessivo aggiornato e adeguato all'inflazione è indicato dal CIPE nella Delibera 83/2010 pubblicata sulla GU 132 del 9 giugno 2011.

²² http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2011_02_04_budapest/2011_02_04_budapest_conclusions.pdf

²³ SEC (2011) 101 del 19 gennaio 2011.



modalità e tipologie di trasporto (internazionale, lunga distanza, regionale e locale). Lo sviluppo delle AdM sarà legato alle realtà portuali classificate come nodi “primari” e tali vie marittime dovranno integrarsi nella rete dei collegamenti multimodali offrendo una valida alternativa a quelli terrestri.

La proposta legislativa sui futuri orientamenti TEN-T, attesa per l’estate, sarà preceduta da incontri bilaterali che la Commissione intende condurre con ciascun Stato membro per identificare innanzitutto la mappa delle esigenze e delle priorità nazionali.

EGNOS e Galileo: Riesame intermedio

La Commissione europea ha presentato i risultati della valutazione intermedia sullo stato di avanzamento dei programmi europei di navigazione satellitare EGNOS e Galileo, indicando le sfide future che l’UE dovrà affrontare per raggiungere la piena operatività dei servizi²⁴.

Dal 2007, anno in cui la Commissione ha preso in carico la gestione dei programmi ed il loro finanziamento è stato ricondotto in ambito esclusivamente pubblico, EGNOS e Galileo hanno registrato progressi significativi malgrado le difficoltà causate fino ad allora dal partenariato pubblico-privato.

Il “servizio aperto” di EGNOS, liberamente accessibile per la navigazione e la localizzazione con una precisione al metro, è diventato operativo dal 2009 a vantaggio di alcuni settori tra cui l’aviazione, la geolocalizzazione per la telefonia mobile, l’agricoltura. Dopo la fase di messa a punto, a marzo 2011 è stato autorizzato per le esigenze dell’aviazione civile il servizio “Safety-of-Life” (SoL) che, aggiungendo informazioni sull’integrità del segnale satellitare, offre vantaggi per la navigazione in termini di sicurezza, ad esempio in condizioni meteo sfavorevoli, di costi operativi, emissioni, ritardi e cancellazione voli grazie ad un più sicuro e preciso tracciamento delle rotte e degli avvicinamenti agli aeroporti e alla riduzione degli intervalli tra aeromobili in prossimità degli aeroporti. La zona di copertura dei servizi EGNOS dovrebbe essere estesa ai Paesi della Conferenza europea per l’aviazione civile, mentre proseguono le valutazioni sull’inclusione dell’Africa, dei Paesi arabi e di quelli ad est dell’Unione.

La fase costitutiva e lo sviluppo di Galileo stanno procedendo contestualmente. I due satelliti sperimentali consentono di convalidare in orbita l’affidabilità della tecnologia utilizzata. Sono in via di completamento la costruzione dei primi quattro satelliti operativi,

²⁴ COM (2011) 5 del 18 gennaio 2011.



che saranno lanciati nel 2011-2012²⁵, e dell'infrastruttura terrestre. La fase costitutiva dovrebbe terminare in corso d'anno con l'aggiudicazione tramite gara d'appalto degli ultimi due lotti di lavori. La fase operativa invece partirà nel 2014-2015, con la fornitura dei primi tre servizi (servizio aperto al pubblico, servizio ricerca e salvataggio, servizio pubblico regolamentato) e dovrebbe concludersi nel 2022.

Per quanto riguarda gli aspetti internazionali, l'UE sta affrontando le questioni relative alla compatibilità e all'interoperatività delle frequenze dei sistemi globali e regionali sviluppati in Cina, Stati Uniti, Russia, Giappone e India. La Norvegia partecipa direttamente al programma Galileo dal 2010, mentre proseguono i negoziati con la Svizzera per un suo più diretto coinvolgimento.

Secondo le stime contenute nel riesame intermedio, il mercato globale delle applicazioni per la navigazione satellitare dovrebbe raggiungere un giro d'affari di circa 240 miliardi nel 2020, generando benefici economici e sociali nell'ordine di 60-90 miliardi nel 2010-2027. Tali stime presuppongono che l'infrastruttura di Galileo sia completata per il 2020 ed il funzionamento dei sistemi determini una fornitura affidabile dei servizi.

La Commissione evidenzia che le stime iniziali dei costi non sono state rispettate (rincari nella fase di sviluppo, aumento del prezzo dei lanciatori, assenza di concorrenza per l'aggiudicazione di alcuni lotti, ecc.), rendendo necessario uno stanziamento aggiuntivo di bilancio pari a 1,9 miliardi per il 2010-2019 allo scopo di completare l'infrastruttura di Galileo. La Commissione valuta inoltre i costi operativi medi annui di Galileo ed EGNOS (circa 800 milioni), sottolineando l'opportunità di definire una nuova base di lavoro per entrambi i programmi da sviluppare in linea con le esigenze della fase operativa. Sotto il profilo finanziario, la Commissione dichiara di volere approfondire l'ipotesi di ripartire i costi individuati tra l'UE e gli Stati membri. A seguito degli orientamenti espressi dal Parlamento europeo e dal Consiglio²⁶ sui risultati del riesame intermedio, la Commissione presenterà delle proposte dettagliate sugli sviluppi futuri della navigazione satellitare.

2.2.7. Dispositivi di identificazione a radiofrequenza-RFID

Un importante accordo, finalizzato alla tutela della sfera privata dei consumatori in relazione all'utilizzo delle "etichette intelligenti" o RFID, è stato siglato lo scorso 6 aprile

²⁵ Il prossimo 20 ottobre è in programma il lancio dei primi due satelliti operativi di Galileo.

²⁶ Le conclusioni del Consiglio Trasporti, del 31 marzo, sono disponibili all'indirizzo internet <http://www.consilium.europa.eu>. Per la risoluzione del Parlamento europeo dell'8 giugno si veda <http://www.europarl.europa.eu>



tra l'Esecutivo comunitario, rappresentanze delle imprese, dei consumatori e della società civile, l'Agenzia per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA), gli organismi garanti della privacy e della protezione dei dati in Europa. L'accordo definisce per la prima volta in ambito europeo un "quadro per la valutazione dell'impatto delle applicazioni RFID sulla protezione della vita privata e dei dati"²⁷, dando attuazione a quanto previsto dalla raccomandazione della Commissione adottata nel 2009 in materia di etichette intelligenti²⁸.

Il quadro offre una metodologia di riferimento ai gestori delle applicazioni RFID per tutte le attività di individuazione dei rischi per la privacy associati all'utilizzo di ogni chip intelligente, di valutazione della probabilità che tali rischi si manifestino e di documentazione delle valutazioni e delle azioni intraprese per contrastarli.

Il quadro è applicabile a tutti i settori economici che utilizzano etichette RFID: dai trasporti, alla logistica, al commercio al dettaglio, alla sanità. L'utilizzo di tali dispositivi si sta diffondendo a ritmi sostenuti (circa un miliardo in Europa nel 2011) e l'industria prevede che entro il 2020 potrebbero esserci 50 miliardi di dispositivi elettronici interconnessi.

2.2.8. Ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali

Si segnala brevemente l'adozione della direttiva 2011/7²⁹, attesa come strumento di armonizzazione europea degli strumenti di contrasto ai ritardi nei pagamenti delle transazioni commerciali, tra imprese o tra imprese e pubbliche amministrazioni, per la fornitura di beni o la prestazione di servizi. Il termine di recepimento nazionale è fissato al 16 marzo 2013.

In linea ordinaria, la direttiva fissa in 60 giorni il termine massimo di pagamento per le transazioni tra imprese, salva diversa pattuizione "non iniqua" tra le parti, e in 30 giorni per le transazioni in cui il debitore sia un'Amministrazione pubblica, salva diversa pattuizione oggettivamente giustificata e comunque non superiore ai 60 giorni.

La direttiva rende automatico il diritto agli interessi di mora e al risarcimento delle spese di recupero³⁰, senza necessità di una messa in mora formale, e ne regola la decorrenza.

²⁷ http://ec.europa.eu/information_society/policy/rfid/documents/pia-it.pdf

²⁸ Raccomandazione della Commissione C(2009)3200, pubblicata in GUUE L 122 del 16 maggio 2009.

²⁹ GUUE L 48 del 23 febbraio 2011.

³⁰ La direttiva riconosce un risarcimento forfetario minimo, quantificato in 40 euro, per i costi di recupero sostenuti a causa del ritardo di pagamento facendo comunque salvo il diritto del creditore ad esigere un "risarcimento ragionevole" per eventuali spese superiori. Tra le spese eccedenti possono essere incluse le spese legali o quelle sostenute per aver affidato un incarico a società di recupero crediti.



Eventuali clausole contrattuali o prassi che escludano l'applicazione degli interessi per ritardo sono considerate "gravemente inique" e non possono dunque essere fatte valere oppure danno diritto a risarcimento del danno. Gli interessi di mora sono definiti come "interessi legali di mora o interessi ad un tasso concordato" (non iniquo) nel caso di transazioni tra imprese private, e come "interessi semplici di mora ad un tasso che è pari al tasso di riferimento maggiorato di almeno otto punti percentuali" nel caso in cui il debitore sia la pubblica amministrazione.



3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA

Il contesto internazionale

Nel corso del 2010 il ciclo economico internazionale ha evidenziato una ripresa marcata (+5,0%)¹ e sempre più in grado di autosostenersi, nel contesto di un miglioramento delle condizioni finanziarie globali.² Al tempo stesso però, permangono andamenti ciclici differenziati non solo tra le principali aree economiche ma anche tra singoli Paesi; infatti, alla crescita vigorosa delle economie in via di sviluppo (+7,3%) si affianca quella decisamente più contenuta delle economie avanzate (+3,0%), che continuano a risentire della profonda recessione del biennio 2008-2009.

Una perdita di slancio dell'attività economica internazionale viene comunque segnalata dalle ultime indagini congiunturali; l'indice mondiale complessivo dei responsabili degli acquisti (PMI), nel mese di maggio, è risultato pari a 52,6, al di sopra del valore soglia tra espansione e contrazione (fissato a 50), ma ben al di sotto del massimo dell'anno toccato nel mese di febbraio (59,1). Il dato sembra risentire del netto ridimensionamento del prodotto giapponese, oltre che del raffreddamento della dinamica negli Stati Uniti e si dimostra sostanzialmente in linea anche con l'andamento dell'indice PMI relativo ai nuovi ordinativi che, a livello mondiale, è risultato pari a 53,0 (a fronte di valori superiori a 58 misurati nel primo bimestre del 2011) indicando un rallentamento anche di questa componente dell'attività.

Prosegue la crescita dell'interscambio mondiale che nel primo trimestre 2011, in volume, è aumentato del 3,6% grazie alle buone *performance* fatte registrare dalla dinamica statunitense, asiatica e dell'Europa centro-orientale che complessivamente hanno più che compensato il crollo degli scambi con il Giappone (dopo le calamità che hanno colpito il Paese) ed il calo delle esportazioni in Africa e Medio Oriente.³ Tuttavia, nonostante il positivo dato trimestrale, gli indicatori delle più recenti indagini congiunturali segnalano una lieve perdita di slancio del commercio mondiale mentre, sempre a maggio, l'indice PMI mondiale relativo ai nuovi ordinativi dall'estero risultava pari a 52,4, contro una media di 55,6 nel primo trimestre dell'anno.⁴

¹ Dopo la contrazione dello 0,5% registrata nel 2009.

² Cfr. Banca Centrale Europea, *Bollettino mensile*, Francoforte, giugno 2010.

³ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Ripresa globale: dallo slancio al consolidamento. Italia in ritardo*, Roma, giugno 2011.

⁴ Cfr. Banca Centrale Europea, *Op.cit.*, Francoforte, giugno 2010.

Tab.1. Scenari macroeconomici

	2007	2008	2009	2010	Proiezioni		
					2011	2012	2016
Stati Uniti							
PIL	1,9	0,0	-2,6	2,8	2,8	2,9	2,7
Domanda interna	1,3	-1,1	-3,6	3,2	2,4	2,7	2,9
Prezzi al consumo	2,9	3,8	-0,3	1,6	2,2	1,6	2,0
Giappone							
PIL	2,4	-1,2	-6,3	3,9	1,4	2,1	1,2
Domanda interna	1,3	-1,4	-4,8	2,1	1,8	2,0	1,0
Prezzi al consumo	0,0	1,4	-1,4	-0,7	0,2	0,2	1,0
Area dell'euro ¹⁾							
PIL	2,9	0,4	-4,1	1,7	1,6	1,8	1,7
Domanda interna	2,6	0,4	-3,4	0,9	0,8	1,3	1,6
Prezzi al consumo ²⁾	2,1	3,3	0,3	1,6	2,3	1,7	1,9
Regno Unito							
PIL	2,7	-0,1	-4,9	1,3	1,7	2,3	2,6
Domanda interna	3,1	-0,7	-5,5	2,4	0,9	1,6	2,3
Prezzi al consumo ²⁾	2,3	3,6	2,1	3,3	4,2	2,0	2,0
Economie avanzate ³⁾							
PIL	2,7	0,2	-3,4	3,0	2,4	2,6	2,4
Domanda interna	2,3	-0,2	-3,7	2,8	2,0	2,3	2,4
Prezzi al consumo	2,2	3,4	0,1	1,6	2,2	1,7	1,9
Maggiori economie avanzate ⁴⁾							
PIL	2,2	-0,2	-3,7	2,8	2,3	2,5	2,2
Domanda interna	1,7	-0,6	-3,6	2,8	2,0	2,2	2,2
Prezzi al consumo	2,2	3,2	-0,1	1,4	2,0	1,5	1,8
Nuove economie industrializzate dell'Asia ⁵⁾							
PIL	5,9	1,8	-0,8	8,4	4,9	4,5	4,3
Domanda interna	4,3	1,7	-3,2	7,9	4,8	4,3	4,5
Prezzi al consumo	2,2	4,5	1,3	2,3	3,8	2,9	2,6
<i>Per memoria</i>							
Prodotto mondiale	5,4	2,9	-0,5	5,0	4,4	4,5	4,7
Prodotto economie emerg. e in via di svil.	8,8	6,1	2,7	7,3	6,5	6,5	6,8

¹⁾ Estonia esclusa.
²⁾ Basato sull'Indice Armonizzato dei Prezzi al Consumo (IACP).
³⁾ Australia, Austria, Belgio, Canada, Cipro, Corea, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Hong Kong, Irlanda, Islanda, Israele, Italia, Lussemburgo, Malta, Norvegia, Nuova Zelanda, Olanda, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Regno Unito, Singapore, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Taiwan, Stati Uniti.
⁴⁾ Canada, Francia, Germania, Giappone, Italia, Regno Unito e Stati Uniti.
⁵⁾ Corea, Hong Kong, Singapore e Taiwan.

Fonte: FMI, World Economic Outlook, aprile 2011.

Le pressioni inflazionistiche invece si confermano generalmente sostenute, alimentate soprattutto dai rincari delle materie prime. Nelle economie emergenti le tensioni sui prezzi (a marzo l'inflazione al consumo sui dodici mesi è salita, in media, a circa il 6,5%) appaiono più pronunciate di quanto non lo siano nei Paesi avanzati (i prezzi al consumo nell'area OCSE, in aprile, sono saliti del 2,9% sui dodici mesi, il valore più alto da ottobre 2008; mentre il dato *core* è stato pari a +1,6%), soprattutto a causa dei crescenti vincoli di



capacità e del maggior peso delle materie prime nei panieri di consumo.

Pertanto, le politiche monetarie nelle maggiori economie avanzate hanno conservato, per tutto il 2010, un orientamento espansivo sia mantenendo su livelli straordinariamente bassi i tassi di interesse delle banche centrali, sia facendosi carico di interventi cosiddetti “non convenzionali” sui mercati. Nonostante ciò, ad aprile 2011, l'Eurosistema pur senza modificare l'intonazione della politica monetaria è intervenuto, a contenimento dei rischi inflazionistici per l'area, innalzando il proprio tasso di riferimento (all'1,25%) inducendo, al contempo, ad immaginare il varo di successivi aggiustamenti anche nei mesi a venire. Per altro verso, le autorità di molti Paesi emergenti hanno già da tempo intrapreso il sentiero di progressiva normalizzazione delle politiche fiscali e monetarie in previsione del loro ritorno a condizioni prossime al pieno utilizzo delle risorse produttive, ma anche in ragione del fatto che, già dal terzo trimestre dello scorso anno, si sono cominciate a rintracciare evidenze in merito al progressivo trasferimento sui prezzi al consumo dei rincari delle materie energetiche.

Tuttavia, a due anni dai minimi del 2009, molte delle problematiche che avevano caratterizzato lo scenario internazionale pre-crisi rimangono irrisolte e, pur se gli squilibri globali si sono momentaneamente attenuati, permane sostanzialmente immutato il modello di sviluppo e gli assetti del mercato finanziario e valutario che li hanno generati. A tutto questo va aggiunto l'ampliamento dei problemi di competitività interna nell'ambito dell'Unione Economica e Monetaria (UEM) con l'accumulo di squilibri che il rallentamento della crescita ha reso insostenibili, mentre il generale deterioramento dei saldi di bilancio pubblici, imponendo un percorso di risanamento, rappresenta di fatto un'ipoteca sulla crescita dei prossimi anni.⁵

Nonostante il lascito della crisi sia pesante, ed il gruppo delle economie più avanzate (con l'eccezione della Germania) stenti a ritrovare i ritmi di sviluppo precedenti ed a riassorbire la disoccupazione creata, l'attività economica su entrambe le sponde dell'Atlantico mostra un profilo ciclico all'insegna di un moderato recupero dopo una recessione profonda e sincronizzata.⁶ Lo scenario prevalente, infatti, è all'insegna della ripresa ma questa, secondo il Centro Studi Confindustria, sebbene “radicata” rimane comunque soggetta alla forza dei fondamentali, come alla misura in cui gli ormai noti fattori strutturali possono

⁵ Cfr. ISTAT, *Rapporto Annuale – La situazione del Paese nel 2010*, Roma, maggio 2011.

⁶ Cfr. BCE, *Il profilo del ciclo macroeconomico nell'area dell'euro e negli Stati Uniti: differenze nell'evoluzione recente*, in Bollettino mensile, Francoforte sul Meno, maggio 2011.



rallentare il recupero, nella consapevolezza che, comunque, “gravi errori” nelle scelte dei governi “possono farla deragliare”.⁷

Le politiche economiche utilizzate dai Paesi avanzati per contenere gli impatti della crisi si confrontano con margini d'azione sempre più contenuti mentre si è fortemente innalzato il livello del debito pubblico in rapporto al PIL e con esso i premi per il rischio. Nel complesso dell'area dell'euro, infatti, il debito pubblico per l'anno in corso è atteso all'87,7% del PIL, il deficit al 4,3% e la bilancia dei pagamenti in sostanziale parità⁸ ma, nonostante tali dati risultino di gran lunga migliori rispetto a quelli di Stati Uniti e Giappone, l'UEM si trova comunque ad affrontare le pesanti criticità connesse alla crisi del debito sovrano soprattutto di Grecia, Portogallo ed Irlanda (che sommati raggiungono il 6% circa del PIL dell'area) cui è riconosciuto il potenziale per esercitare rilevanti effetti sistemici.⁹

Il contesto nazionale

La Commissione europea stima per l'Italia un livello di disavanzo prossimo al 3,9% per l'anno in corso, dal 4,6% del 2010 (comunque inferiore a quello medio dell'area pari al 5,6% nel 2010 e stimato al 4,2% nel 2011) ed un debito pari al 120% del PIL per il 2011 che è atteso in contrazione a partire dal prossimo anno. Il Governo, infatti, in coerenza con le regole di bilancio europee, ha messo a punto un percorso di rientro dal disavanzo prevedendo la riduzione dell'indebitamento netto al di sotto della soglia del 3,0% nel 2012 ed il pareggio di bilancio nel 2014, con effetti positivi che si rifletteranno anche sul rapporto tra prodotto e debito pubblico. In tutta evidenza, il raggiungimento di questi obiettivi sconta un percorso ambizioso che non può fare a meno di un ampio consenso politico e di un grande sforzo tecnico che poggia da un lato sull'adozione di misure correttive mirate, nell'ordine di 2,3 punti di PIL, e dall'altro sulla ripresa della crescita economica.¹⁰ Al riguardo l'ISTAT rileva che nel corso del 2010 l'economia italiana è tornata a crescere; il Prodotto Interno Lordo (PIL) è aumentato dell'1,3%¹¹ in termini reali, dopo la forte contrazione registrata nel 2009 (-5,2%), ma la ripresa, di per sé contenuta, non è stata uniforme nelle varie aree del Paese. Questa, infatti, trainata dalle esportazioni

⁷ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Op.cit.*, Roma, giugno 2011.

⁸ Cfr. Commissione Europea, *Spring forecasts*, Bruxelles, maggio 2011.

⁹ Cfr. M. Draghi, *Considerazioni finali all'assemblea ordinaria della Banca d'Italia*, Roma, maggio 2011.

¹⁰ Cfr. F. Saccomanni, *La crescita ai tempi del consolidamento fiscale*, Firenze, giugno 2010.

¹¹ PIL non corretto per gli effetti di calendario. Fonte: ISTAT, *Conti economici trimestrali*, Roma, marzo 2011.



ha interessato maggiormente la regioni del Nord (+1,7% nel Nord Ovest e +2,1% nel Nord Est), il Centro è cresciuto dell'1,2%, mentre la dinamica del Mezzogiorno è stata solo di poco positiva (+0,2%).

Il PIL pro capite è aumentato dello 0,8% in termini reali, recuperando solo in minima parte la contrazione del biennio precedente (-7,7%) ed anche in questo caso l'incremento di un punto percentuale messo a segno nelle regioni centro-settentrionali (dopo il -8,2% cumulato del periodo 2008-09) non è stato seguito dalle regioni meridionali dove il prodotto pro capite avrebbe sostanzialmente ristagnato (dopo il -6,5% del biennio 2008-09). In entrambe le macro aree, comunque, il prodotto pro capite nel 2010 risultava pari ai livelli raggiunti alla fine degli anni novanta.¹²

In particolare, spiega l'ISTAT, i sette trimestri nei quali è racchiusa la fase di contrazione hanno riportato indietro le lancette della crescita di ben 35 trimestri. Le ragioni di tale risultato sono molteplici, ma attengono particolarmente ad una crescita che durante le fasi di espansione è stata pari alla metà di quella media dell'Unione (a causa di una domanda interna debole) e ad una stagnazione delle esportazioni (all'origine di un contributo prevalentemente negativo della domanda estera). L'Italia, inoltre, per la sua vocazione produttiva e per le ristrettezze del proprio bilancio pubblico, oltre ad aver subito in misura comparativamente più forte la crisi ha mostrato di faticare nella fase di ripresa al punto che il 2010 si è concluso con un PIL del 5,3% inferiore a quello del 2007 mentre, ad esempio, il *gap* da colmare per il Regno Unito ammonta al 3,7%, per la Spagna al 3,0%, per la Francia allo 0,8% e per la Germania allo 0,3%.¹³

Il primo trimestre del 2011 conferma un PIL in moderata espansione (+0,1% rispetto al trimestre precedente; +1,0% rispetto al corrispondente periodo del 2010)¹⁴ in coerenza anche con le informazioni congiunturali attualmente disponibili che indicano una prosecuzione della ripresa a ritmi comunque modesti.

¹² Cfr. Banca d'Italia, *Economie regionali n.22*, Roma, giugno 2011.

¹³ ISTAT, *Rapporto annuale*, Roma, maggio 2011.

¹⁴ PIL espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2000, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato. Fonte: ISTAT, *Conti economici trimestrali*, Roma, giugno 2011.

Tab.2. PIL e principali componenti

Quantità a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi; variazioni percentuali sul periodo precedente	2010			Anno 2010	2011 I trim.
	II trim	III trim.	IV trim.		
PIL	0,5	0,3	0,1	1,3	0,1
Importazioni di beni e servizi fob	0,4	4,5	2,8	10,5	0,7
Consumi nazionali	0,2	0,2	0,1	0,6	0,3
Spesa delle famiglie	0,1	0,4	0,3	1,0	0,2
Spesa della P.A. e delle I.S.P.	0,4	-0,3	-0,6	-0,6	0,5
Investimenti fissi lordi	1,6	0,6	-0,8	2,5	0,1
Costruzioni	-0,4	1,0	-1,2	-3,7	-0,4
Esportazioni totali	2,4	-2,8	0,4	9,1	1,4

Fonte: ISTAT - Banca d'Italia.

Come accennato, il volano dell'espansione dell'attività misurata lo scorso anno sono state le esportazioni che, sospinte dalla dinamica del commercio internazionale, sono cresciute in volume del 9,1% (dopo il -18,4% del 2009). Tuttavia, sulla base dei *Conti nazionali*, dal punto di minimo registrato nel 2009 le esportazioni italiane sono aumentate del 13% circa recuperando meno della metà di quanto è andato perduto durante la recessione e segnalando una differenza quantitativa rispetto alla *performance* di un'altra grande economia esportatrice come quella tedesca che, nello stesso lasso temporale, ha fatto segnare un +22,0%. Le ragioni di siffatte distanze sono molteplici; ma quelle connesse alla evoluzione dei mercati e alla presenza di fattori strutturali che svantaggiano le nostre produzioni appaiono preponderanti. Sul fronte dei mercati, infatti, si è assistito ad una ricomposizione geografica degli scambi mondiali indotta dalla crisi, a tutto vantaggio dei Paesi asiatici, che non ha trovato un adeguato corrispettivo nella composizione delle vendite italiane all'estero (ad esempio la Cina copre solo il 2,5% delle esportazioni italiane, mentre rispetto a quelle tedesche la quota è intorno al 5,6%), mentre la competitività dei nostri prodotti, misurata sulla base dei prezzi alla produzione dei manufatti, è migliorata di poco più di tre punti percentuali a fronte degli oltre cinque guadagnati in Germania.

Per altro verso, sono incrementate le importazioni del 10,5% in volume in ragione della crescita della componente dei beni (+13,3%) solo in parte compensata dalla lieve flessione proveniente dal comparto dei servizi.

Il primo trimestre del 2011 ha confermato la crescita di tutte le componenti della domanda interna; in termini congiunturali si registra la crescita delle importazioni di beni e servizi



(+0,7%) che innalza di tre decimi di punto il totale delle risorse.¹⁵ Tale dinamica è seguita anche dalle esportazioni che nel trimestre di riferimento sono aumentate dell'1,4%.

Nel 2010 i consumi delle famiglie sono cresciuti in volume dell'1,0% interrompendo la fase di contrazione che durava dal 2008. Aumentano così gli acquisti di beni semidurevoli (+4,1%); mentre la componente di quelli non durevoli (+1,0%) sconta ancora gli effetti del ristagno dei consumi alimentari. Prosegue, inoltre, la contrazione degli acquisti di beni durevoli (-1,9%) ascrivibile al calo della spesa in mezzi di trasporto (-13,1%) che solo parzialmente viene contrastata dalla ripresa degli acquisti di apparecchi per la telefonia (+22,0%), mentre aumenta la spesa per i servizi (+0,9%) sostenuta principalmente dalla componente ricreativa e culturale. Tali andamenti trovano conferma anche nei dati riferiti al primo trimestre del 2011 che, pur rilevando un aumento tendenziale della spesa delle famiglie sul territorio nazionale (dello 0,8%), rimarcano la consistente riduzione degli acquisti di beni durevoli (-6,8%), evidentemente compensata dalla dinamica dei servizi (+1,5%) e dei consumi di beni non durevoli (+1,4%).

Secondo la Banca d'Italia, la cautela nei comportamenti di spesa riflette la debolezza del reddito disponibile delle famiglie consumatrici che si è contratto dello 0,5% in termini reali (-4,6% nell'ultimo triennio); la ripresa del reddito nominale (+1,0%), infatti, sarebbe stata più che compensata dall'inflazione.¹⁶ Tutto questo, in presenza di una pur moderata ripresa della spesa, si traduce in una riduzione della propensione al risparmio che nel 2010 è continuata a scendere attestandosi all'8,9%. Tale dato si inserisce in una tendenza che dal +18% circa degli anni Novanta del secolo scorso, si è venuta progressivamente riducendo al 12,6% dei primi anni del nuovo millennio per giungere infine ai valori odierni, che collocano il saggio di risparmio italiano fra i più bassi tra i maggiori Paesi dell'area dell'euro. Ovviamente, la propensione al risparmio rispetto al reddito nazionale si è ridotta anche nell'ambito del più ampio aggregato del "settore privato" (imprese e famiglie) che nel 2010 si è attestato al 18,0%. Tale saggio, invece, è rimasto stabile al 16,4% per l'economia nel suo complesso, mentre sebbene in attenuazione, si è confermato negativo per le Amministrazioni pubbliche (-1,6%). Sale, invece, al 4,3% il disavanzo delle operazioni correnti con il resto del mondo, il valore più elevato mai toccato negli ultimi trenta anni¹⁷.

Nel 2010 si è assistito ad un incremento degli investimenti fissi lordi (+2,5%), in ragione della ripresa degli acquisti di beni strumentali (+9,6%) che hanno beneficiato, nella prima

¹⁵ PIL e importazioni di beni e servizi.

¹⁶ Cfr. Banca d'Italia, *Relazione annuale*, Roma, maggio 2011.

¹⁷ Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.



parte dell'anno, della spinta proveniente dagli incentivi fiscali. Alla scadenza di tali agevolazioni, in presenza di ampi margini di capacità produttiva inutilizzata e di incertezze sull'andamento della domanda, si è invece assistito ad un netto rallentamento degli investimenti in macchinari ed attrezzature che si è esteso alla restante parte dell'anno. Non è andata meglio al comparto delle costruzioni che, sempre nel 2010, si è contratto del 3,7%. Il 2011, invece, si è aperto con una crescita congiunturale degli investimenti fissi lordi dello 0,1% maturata soprattutto grazie ad un incremento dello 0,4% degli investimenti in costruzioni e dello 0,2% in macchine, attrezzature ed altri prodotti.

L'analisi settoriale del valore aggiunto evidenzia come nel 2010 la ripresa del PIL sia stata sostenuta dalla crescita dell'industria in senso stretto (+4,6%) e dei servizi (+1,0%), mentre il settore delle costruzioni è arretrato del 3,5%. Sotto tale profilo, il primo trimestre del 2011 rileva andamenti congiunturali positivi per l'agricoltura (+2,3%), per le costruzioni (+0,6%), per il settore del credito, assicurazioni, attività immobiliari e servizi professionali (+0,3%) e per il settore che raggruppa le attività del commercio, alberghi, trasporti e comunicazioni (+0,3%). Appena in arretramento è il dato sull'industria in senso stretto mentre il valore aggiunto per gli altri servizi arretra dello 0,4%.

Tab.3. Valore aggiunto ai prezzi base

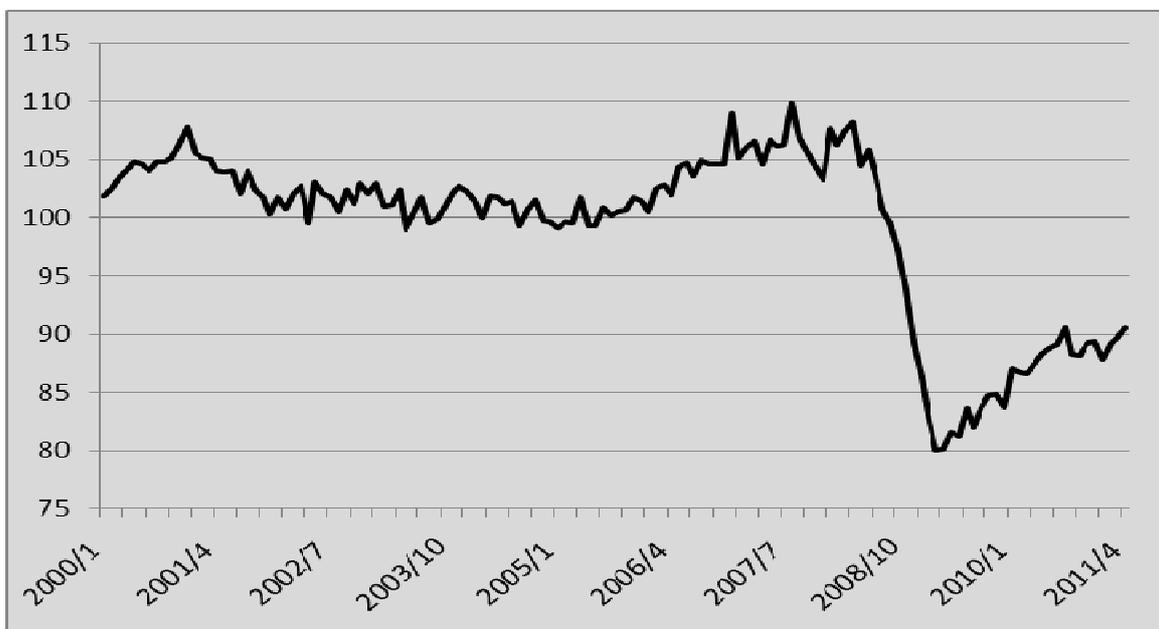
Valori concatenati (milioni di euro - anno di riferimento 2000)	2008	2009	2010	2010				2011
				I Trim.	II Trim.	III Trim.	IV Trim.	I Trim.
Agricoltura silvicoltura e pesca	29.052	28.379	28.665	7.273	7.113	7.084	7.195	7.360
Industria								
Totale	307.383	264.624	271.475	67.493	67.895	68.188	67.899	67.960
In senso stretto	246.698	207.852	217.358	53.917	54.404	54.610	54.427	54.401
Costruzioni	60.564	55.926	53.973	13.519	13.463	13.544	13.447	13.521
Servizi								
Totale	803.512	782.365	790.504	196.419	197.352	198.008	198.725	198.845
Comm. alb., trasp. e comunicazioni	272.683	253.988	260.850	64.499	64.971	65.533	65.847	66.048
Credito, attività immob. e serv. prof.	298.732	293.775	295.589	73.386	73.802	74.184	74.217	74.421
Altre attività	231.894	233.165	232.969	58.239	58.293	58.029	58.408	58.148
Valore aggiunto ai prezzi base	1.140.395	1.075.734	1.091.120	271.262	272.494	273.431	273.933	274.239
Iva e altre imposte indirette su prodotti importati	131.267	129.440	128.946	32.125	32.375	32.282	32.164	32.264
PIL ai prezzi di mercato	1.271.800	1.205.199	1.220.253	303.428	304.904	305.762	306.159	306.551

Fonte: ISTAT, *Conti economici trimestrali*, giugno 2011.

Per quanto detto, la ripresa del ciclo economico appare sufficientemente generalizzata anche se, soprattutto nell'industria, i livelli produttivi sono ancora fortemente inferiori a quelli registrati prima della crisi.

L'ISTAT rileva che la produzione del settore industriale (a parità di giornate lavorative) è aumentata nel complesso del 2010 del 6,4% (che recupera solo in parte il -18,9% dell'anno precedente che a sua volta seguiva il -3,5% del 2008) rimanendo ancora lontana dai massimi toccati nell'estate del 2007 che rappresentano, in termini rigorosi, il punto di svolta del ciclo economico nazionale. Andamenti analoghi sono espressi anche dal grafico dell'indice destagionalizzato della produzione industriale; sebbene l'intonazione della curva risulti crescente dai minimi del 2009, si nota un'attenuazione della dinamica che è sfociata in arretramento congiunturale (dello 0,1%) nel primo trimestre del 2011. L'esame per settori della produzione industriale sottolinea l'eterogeneità della ripresa che tra i raggruppamenti principali di industrie, dai minimi di marzo 2009 ad aprile 2011, mostra il recupero maggiore nell'ambito dei prodotti intermedi e dei beni strumentali (i più penalizzati dalla recessione), aumentati rispettivamente del 19,6% e del 14,8%, mentre decisamente meno marcata è stata la risalita dei beni di consumo (+7,9%: +6,0% per i beni durevoli, +8,3% per i beni non durevoli) e di quelli energetici (+1,6%).

Graf.1. Produzione industriale – dati destagionalizzati



Fonte: ISTAT

L'evoluzione più recente degli indicatori dell'attività industriale mostra, al di là delle variazioni congiunturali, come la dinamica del ciclo sia divenuta stagnante, mentre gli



indicatori anticipatori espressi dall'indagine sulla fiducia nel comparto manifatturiero risultano improntati ad una sostanziale stabilità nel primo quadrimestre del 2011. Inoltre, a completare lo scenario, sia i giudizi sugli ordini, sia le attese a breve termine sulla produzione sono rimasti sui livelli di fine anno, in linea anche con l'andamento del clima di fiducia delle imprese.

Nell'ambito del settore manifatturiero, la dinamica del grado di utilizzo degli impianti ha toccato il punto di massimo del 2007 (78,6%, misurato nel secondo trimestre del 2007) e quello di minimo quasi due anni dopo (primo trimestre del 2009, 64,9%), individuando nella primavera del 2009 l'avvio di un cambio di tendenza che è proseguita fino a far segnare quota 72,7%, nel primo trimestre del 2011 (ovvero, recuperando poco più della metà della caduta). A livello settoriale le *performance* migliori hanno riguardato i settori della *fabbricazione di macchine e apparecchiature n.c.a.* e nella *metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo*; più contenuta è stata la dinamica che ha riguardato la *fabbricazione di prodotti chimici*. Al contrario, il grado di utilizzo è arretrato per la *farmaceutica* e *fabbricazione di coke e prodotti petroliferi*, dove la produzione è rimasta, nel medesimo periodo, quasi stabile.¹⁸

In aggiunta, il rapporto tra l'indice della produzione industriale e l'indicatore del grado di utilizzo degli impianti, secondo l'ISTAT, può essere considerato come una *proxy* della capacità produttiva sottostante; ebbene durante la recessione la contrazione dell'output manifatturiero, risultando più pronunciata della contrazione del grado di utilizzo degli impianti, ha fatto sì che il rapporto tra le due variabili si riducesse. Durante la fase di ripresa, invece, il recupero della produzione è proseguito in linea con quello dell'utilizzo degli impianti ed il rapporto tra le variabili si è mantenuto costante ai valori, relativamente bassi, cui era sceso precedentemente lasciando così intendere che durante la fase di recessione il potenziale produttivo si sia venuto aggiustando verso il basso.

Sul mercato del lavoro l'impatto della crisi è risultato forte. Nel biennio 2009-2010 il numero degli occupati si è contratto di 532.000 unità, 153.000 dei quali nel solo 2010, tuttavia, mentre nel 2009 la flessione aveva colpito sostanzialmente tutte le figure presenti sul mercato del lavoro, nel 2010 la contrazione ha riguardato particolarmente l'ambito dell'occupazione standard (a tempo pieno e con durata non predeterminata), scesa dell'1,7%. Pertanto, se da un lato diminuisce il ritmo di contrazione dell'occupazione, dall'altro la timida ripresa dell'attività economica si è fino ad ora riflessa solo sull'aumento delle assunzioni ad orario ridotto ed a termine. Relativamente al 2011, i dati provvisori dell'ISTAT, segnalano una lieve ripresa occupazionale nel primo trimestre, mentre si

¹⁸ Cfr. ISTAT, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.



sarebbe arrestata la riduzione delle ore lavorate per dipendente (che nel 2009 aveva consentito di contenere gli effetti della perdita di posti di lavoro). Ad aprile, invece, l'occupazione si sarebbe nuovamente contratta dello 0,3%, riportando il numero degli occupati a 22.895.000 unità.

In linea con le suddette dinamiche, nel 2010 le ore di lavoro pro capite recuperate nell'ambito dell'industria in senso stretto hanno parzialmente ridotto il calo registrato nel 2009 (+1,3% dal -7,0%); a questo dato avrebbero contribuito, secondo la Banca d'Italia, la flessione delle assenze per ferie utilizzate intensamente nella fase più acuta della crisi, anche su richiesta dei datori di lavoro.¹⁹ Tuttavia, rispetto alla recessione del 1992-1993, quella del 2009 si caratterizzerebbe anche per una migliore tenuta dei livelli occupazionali,²⁰ nonostante una più accentuata contrazione dell'attività (soprattutto nell'industria in senso stretto); a questo risultato, evidentemente, ha contribuito sia una migliore *performance* del settore dei servizi, sia il sostegno proveniente dal massiccio ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni (CIG).²¹ L'INPS lo scorso anno ha autorizzato più di 1.204 milioni di ore di CIG, il +31,7% in più rispetto al 2009 (equivalenti a 289,5 milioni di ore) mentre, in conseguenza del protrarsi della crisi ed alla progressiva estensione dell'intervento a settori normalmente non coperti, alla contrazione della

¹⁹ Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.

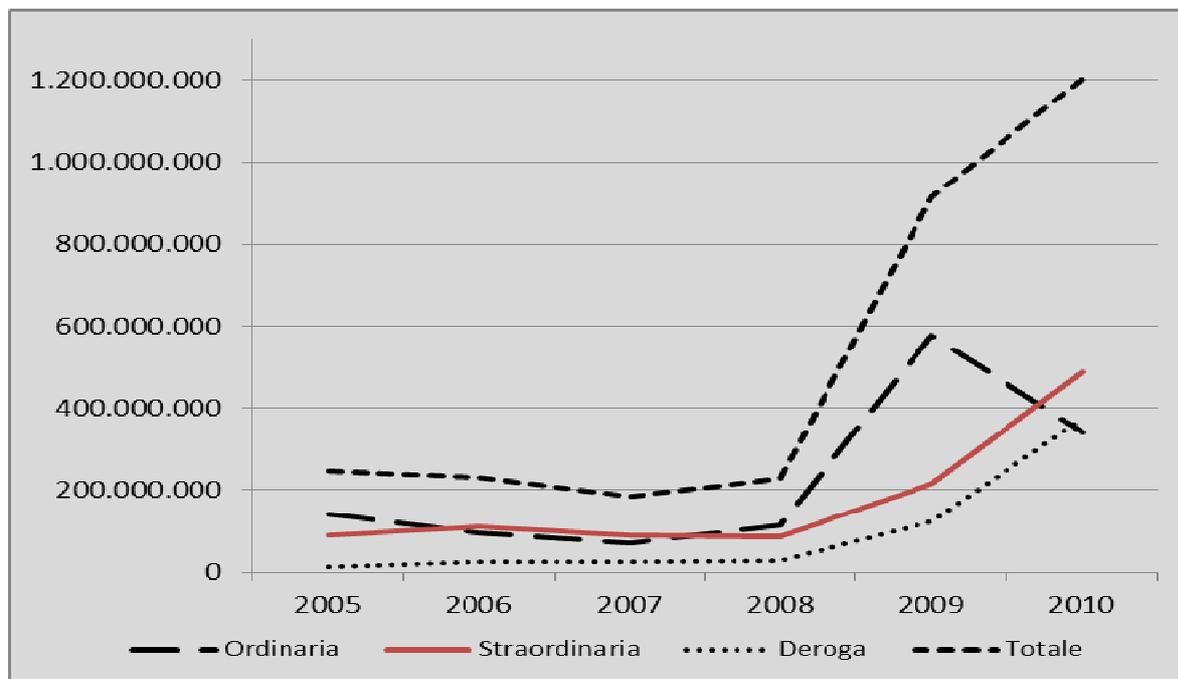
²⁰ Verosimilmente in quest'ultima crisi gli organici delle imprese si sono presentati anche meglio dimensionati rispetto alle esigenze produttive che non in avvio della recessione del 1992, limitando così la necessità di più drastici interventi sull'input lavoro.

²¹ “La Cassa Integrazione Guadagni è una prestazione finalizzata a sostituire o integrare la retribuzione ed è destinata ai lavoratori sospesi dal lavoro o che operano con orario ridotto a causa di difficoltà produttive dell'azienda. Possono usufruire dell'integrazione salariale gli operai, gli impiegati e i quadri mentre sono esclusi i dirigenti gli apprendisti e i lavoratori a domicilio. La Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (CIGO) è rivolta alle aziende industriali non edili e alle aziende industriali ed artigiane dell'edilizia e del settore lapideo che sospendono o riducono l'attività aziendale a causa di eventi temporanei e transitori quali ad esempio la mancanza di commesse, le avversità atmosferiche. Può essere concessa per 13 settimane, più eventuali proroghe fino a 12 mesi; in determinate aree territoriali il limite è elevato a 24 mesi. L'intervento di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) può essere richiesto per ristrutturazione, riorganizzazione e riconversione aziendale, per crisi aziendale di particolare rilevanza sociale e in caso di procedure concorsuali, quali fallimento, liquidazione coatta amministrativa, ecc. La CIGS è destinata ad aziende con, in media, più di 15 dipendenti nel semestre precedente la richiesta di intervento; le aziende sono quelle dei settori industriali ed edili, dell'artigianato dell'indotto (cioè con un solo committente destinatario di CIGS), dei servizi di mensa e ristorazione dell'indotto, delle cooperative agricole; ed inoltre ad imprese commerciali con più di 200 dipendenti (in regime transitorio anche con numero di dipendenti da 51 a 200), ad imprese editrici di giornali per i quali si prescinde dal limite dei 15 dipendenti, imprese di spedizioni e trasporto del terziario e ad agenzie di viaggi e turismo, ciascuna con più di 50 dipendenti. Sono definiti "in deroga" i trattamenti di integrazione salariale, destinati ai lavoratori (compresi apprendisti, interinali e lavoratori a domicilio) di imprese escluse dalla Cassa Integrazione Guadagni ordinaria e straordinaria. La CIG in deroga (CIGD) alla vigente normativa è concessa nei casi in cui alcuni settori (tessile, abbigliamento, calzaturiero, orafa, ecc) versino in grave crisi occupazionale. Essa può durare al massimo 12 mesi e il suo ammontare può arrivare fino all'80% della retribuzione. Lo strumento della cassa integrazione guadagni in deroga permette quindi, senza modificare la normativa che regola la CIG, di concedere i trattamenti di integrazione salariale anche a tipologie di aziende e lavoratori che ne sono esclusi”. Fonte: INPS, CIG - *CassaIntegrazione Guadagni*, Roma, ottobre 2010.

componente ordinaria (-40,7%) ha fatto seguito un forte incremento delle componenti straordinaria ed in deroga come evidenziato dal grafico seguente. Tuttavia, sempre secondo l'INPS, il ricorso effettivo alle riduzioni di orario è stato notevolmente inferiore rispetto a quello autorizzato; molte imprese, infatti, avrebbero adottato comportamenti prudenti richiedendo precauzionalmente un monte ore superiore a quello effettivamente utilizzato. Infatti ad essere utilizzate sono state circa il 48% del complesso delle ore autorizzate (mentre nel 2009 ne furono utilizzate circa il 65%), pari a virtuali 290 mila unità a tempo pieno per tutto il corso del 2010.

Nei primi cinque mesi del 2011, invece, sono state autorizzate quasi 468,7 milioni di ore di cassa integrazione guadagni, il 19,2% in meno di quanto fatto nel corrispondente periodo dell'anno precedente, allorquando le ore autorizzate furono circa 530,5 milioni.

Graf.2. Ore autorizzate di CIG



Fonte: INPS

Nonostante ciò il tasso di occupazione (rapporto tra occupati e la corrispondente popolazione di riferimento) delle persone in età compresa tra i 15 ed i 64 anni è sceso nel 2010 al 56,9%, ai livelli di otto anni prima, al pari del tasso di attività (rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la corrispondente popolazione di riferimento) della popolazione in età da lavoro (62,2%), mentre tra i giovani di età compresa tra i 15 ed i 34 anni la quota di attivi, anche escludendo coloro che sono impegnati in attività formative, è tornata ai livelli di quindici anni fa (77,1%).²²

²² Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.



Nello stesso anno, il tasso di disoccupazione è invece salito all'8,4% dal 7,8% del 2009. Esso, come è noto, coglie solo parzialmente la reale sottoutilizzazione della forza lavoro, soprattutto in un contesto di crisi,²³ pertanto la Banca d'Italia stima che tra il 2009 ed il 2010 il tasso di inutilizzo dell'offerta potenziale di lavoro sia incrementato dal 10,3 al 10,8% in media d'anno; includendo solo i lavoratori scoraggiati, dal 9,2 al 9,9%.²⁴

I dati provvisori dell'ISTAT sul mercato del lavoro, aggiornati ad aprile 2011, confermano la sostanziale stazionarietà del tasso di occupazione che oscilla intorno al 56,9%, mentre scende il numero dei disoccupati a 2.005.000 unità, riducendo al contempo il tasso di disoccupazione all'8,1%.

Sono, invece, aumentate del 2,1% (nominale) le retribuzioni di fatto per unità di lavoro dipendente grazie all'accelerazione impressa dal settore privato (+2,6%), con un ritmo di crescita incrementato rispetto al 2009 ed ora pari al 3,6% nell'industria in senso stretto, al 2,1% nei servizi privati, ma più lento nei servizi pubblici (+1,3%) e nell'agricoltura (+1,5%). In lieve rallentamento è risultata anche la dinamica delle retribuzioni orarie (+1,9%) per effetto di una decelerazione nell'industria solo parzialmente compensata da un'accelerazione dei servizi. In termini reali la crescita delle retribuzioni di fatto per unità di lavoro dipendente è stata dello 0,6%, quattro decimi di punto in più rispetto all'anno precedente. Nello stesso periodo, invece, è diminuito dello 0,5% il costo del lavoro per unità di prodotto (CLUP) riferito all'intera economia, a fronte di un incremento del 4,0% misurato nel 2009. Tuttavia, in presenza di una dinamica dei redditi per ora lavorata prossima al 2%, il calo del CLUP riflette necessariamente una ripresa della produttività del lavoro determinata, secondo la Banca d'Italia, in gran parte dalla ripresa ciclica.

Sul versante dei prezzi, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) è aumentato ad un ritmo moderato (+1,5%) nel 2010. L'accelerazione misurata rispetto al +0,8% rilevato per il 2009 si giustifica soprattutto sulla base di impulsi di provenienza esterna: il deflatore delle importazioni, infatti, è incrementato dell'8,6% (a fronte del -7,4% del 2009), mentre il deflatore del PIL è sceso al +0,6% (dal +2,3% del 2009), in relazione al rallentamento del CLUP.²⁵

Sempre nella media del 2010, l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) è aumentato dell'1,6%. Le pressioni inflazionistiche si sono venute intensificando con l'anno nuovo e, in maggio, la crescita sui dodici mesi dell'indice NIC è stata del 2,6%, mentre

²³ Sia per la mancata considerazione delle ore di lavoro perse dai dipendenti in CIG, sia per il naturale acuirsi di fenomeni di scoraggiamento che fa cercare meno attivamente un nuovo impiego.

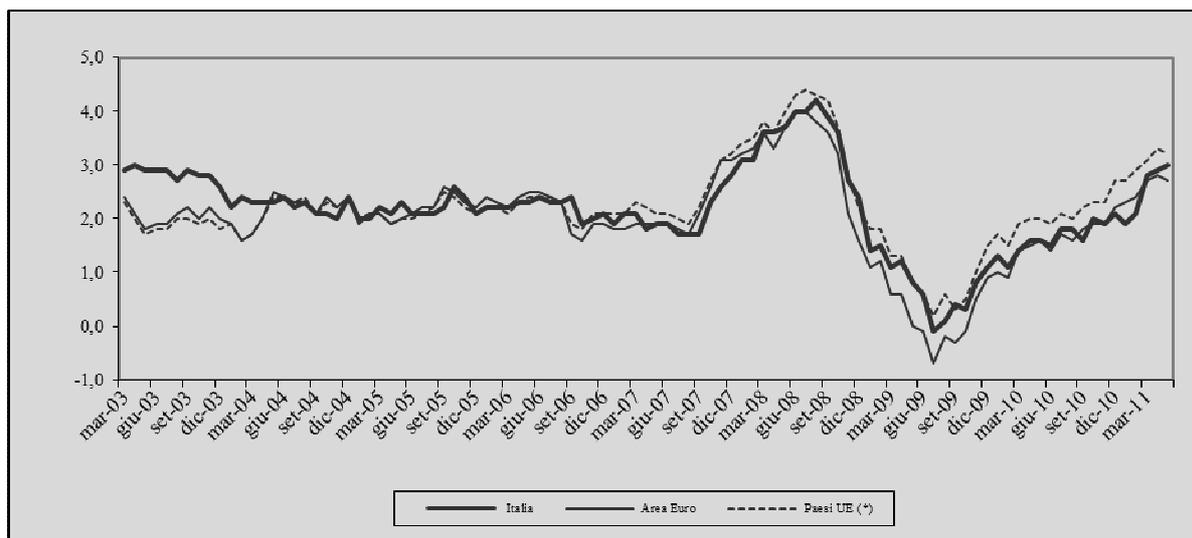
²⁴ Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.

²⁵ Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.

quella misurata sull'IPCA al 3,0%. Tali spinte si sono concentrate soprattutto nel comparto dei prodotti energetici i cui prezzi, dopo le contrazioni del 2009 (-8,9%), sono aumentati nella media del 2010 del 4,2%; tuttavia la debolezza dei consumi e la contenuta dinamica del costo del lavoro ne hanno contenuto la tendenza di fondo intorno all'1,4%. Quest'ultima, salita di tre decimi di punto in febbraio (all'1,7% dal +1,4% di gennaio) è rimasta sostanzialmente stabile, misurando in maggio +1,8%.

La natura sostanzialmente esogena degli impulsi inflazionistici è rilevabile nella dinamica dell'indice dei prezzi alla produzione sul mercato interno che, diminuito del 5,4% nel 2009, è invece salito del 3,0% nel 2010 con una accelerazione tendenziale arrivata a toccare il +6,2% nel mese di marzo 2011, per poi riscendere al +5,5% in aprile (dato provvisorio).

Graf.3. Indice dei prezzi al consumo armonizzati: Italia, area euro e UE



(*) L'inflazione dell'UE viene misurata dall'EICP (European Index of Consumer Prices); si specifica, inoltre, che l'UE fino al 30 aprile 2004 includeva 15 Stati Membri, dal 1° maggio 2004 al 31 dicembre 2006, 25 Stati Membri (UE-25: Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Spagna, Francia, Irlanda, Italia, Cipro, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Olanda, Austria, Polonia, Portogallo, Slovenia, Slovacchia, Finlandia, Svezia e Regno Unito), e che dal 1° gennaio 2007 gli stati della Bulgaria e della Romania sono entrati a fare parte dell'Unione Europea e, dallo stesso mese, sono stati integrati nell'EICB.

Fonte: Eurostat

Tale impatto si attenua nel passaggio a fasi di lavorazione più avanzate (dove l'impiego di input primari pesa proporzionalmente meno e dove le politiche di prezzo delle imprese risentono maggiormente della domanda). In prospettiva, sulla base delle risposte emerse nelle indagini sul clima di fiducia delle imprese manifatturiere, per l'insieme dei prodotti industriali destinati al consumo si potrebbe assistere ad una risalita dei listini.²⁶

²⁶ Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2011.

Aggiornato con i dati disponibili al 21 giugno 2010, salvo diversa indicazione.

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 mentre per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati rilevati da Confitarma e Assoporti.

Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 54 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 %)	25	21	17	37	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		70	19	11	100

Per il trasporto aereo, sono stati considerati i dati di traffico relativi a quasi tutti gli aeroporti italiani (vedi Appendice 3); per quello marittimo, sono state considerate le informazioni relative ai principali porti italiani e quelle relative alla composizione della flotta italiana (vedi Appendice 3).

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

- Fs SpA;
- 31 aziende fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto locale (in questa edizione dell'Indagine hanno collaborato anche diverse aziende che svolgono servizi su impianti fissi).

Per il trasporto aereo e per quello marittimo di passeggeri, sono stati utilizzati i dati relativi agli stessi aeroporti ed agli stessi porti considerati per l'analisi del traffico delle merci, così come i dati relativi alla flotta italiana per il trasporto di passeggeri.

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 pubblico locale prodotti dalle grandi aziende, con indicazioni



specifiche in merito al traffico regionale realizzato da Fs, quelli relativi ai servizi di tpl prodotti dalle imprese di medio-piccola dimensione (tab.2.) ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di Fs.

La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo luglio-dicembre 2010 (esaminati rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni gennaio-giugno 2011 (sempre esaminate rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) e/o i dati di consuntivo disponibili relativi a periodi compresi in questo semestre.

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

<u>Grandi aziende</u>				
<i>Classi</i>	<i>101-250</i>	<i>251-500</i>	<i>Più di 500</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	3	26	71	100
<u>Ripartizione geografica</u>				
<i>Aziende (in %)</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
	43	17	40	100

I RISULTATI DAL 2004 AL 2011 (1)

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

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		
	I sem.	II sem.															
<u>Offerta (Posti)</u>																	
Aumento	40,0	23,9	24,4	21,1	29,7	20,9	19,1	10,6	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	13,9	11,2		
Stabile	53,3	71,8	58,5	71,1	59,5	62,8	73,8	87,2	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	66,7	44,4		
Diminuzione	6,7	4,3	17,1	7,8	10,8	16,3	7,1	2,1	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	19,4	44,4		
<u>Offerta (Pkm)</u>																	
Aumento	50,0	30,4	33,3	30,8	40,6	27,9	28,6	27,7	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	11,1	11,1		
Stabile	40,0	63,1	40,5	59,0	48,6	53,5	61,9	66,0	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	63,9	38,9		
Diminuzione	10,0	6,5	26,2	10,2	10,8	18,6	9,5	6,4	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	25,0	50,0		
<u>Domanda (Viag.)</u>																	
Aumento	42,9	61,4	36,6	54,1	47,2	42,9	46,3	51,1	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	44,4	30,6		
Stabile	32,1	27,2	34,1	27,0	41,7	42,9	46,3	42,6	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	30,6	25,0		
Diminuzione	25,0	11,4	29,3	18,9	11,1	14,3	7,4	6,4	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	25,0	44,4		
<u>Domanda (Vkm)</u>																	
Aumento	42,9	54,5	31,7	47,4	44,4	40,5	40,0	39,1	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	36,2	25,0		
Stabile	32,1	34,1	43,9	34,2	44,4	45,2	52,5	56,5	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	44,4	36,1		
Diminuzione	25,0	11,4	24,4	18,4	11,2	14,3	7,5	4,3	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	19,4	38,9		
<u>Ricavi</u>																	
Aumento	51,7	54,5	46,3	48,7	58,4	54,5	57,1	60,4	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	61,1	52,8		
Stabile	27,6	36,4	31,7	35,9	22,2	36,4	26,2	27,1	34,1	31,8	43,6	28,6	32,4	22,2	25,0		
Diminuzione	20,7	9,1	22,0	15,4	19,4	9,1	16,7	12,5	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	16,7	22,2		
<u>Tariffe</u>																	
Aumento	65,5	22,7	16,7	38,5	48,6	39,5	25,6	42,6	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	38,9	58,3		
Stabile	34,5	77,3	83,3	61,5	51,4	60,5	74,4	57,4	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	61,1	41,7		
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	0,0	0,0		

(segue)

(segue Tab.1.)

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	I sem.	II sem.														
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	40,0	30,0	35,0	19,1	23,8	36,4	52,0	44,4	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	31,6	50,0	
Stabile	32,0	30,0	20,0	9,5	38,1	45,5	36,0	29,6	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	36,8	38,9	
Diminuzione	28,0	40,0	45,0	71,4	38,1	18,1	12,0	25,9	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	31,6	11,1	
<u>Investimenti</u>																
Aumento	42,8	38,6	31,0	43,6	45,9	38,6	34,1	28,3	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	51,4	25,7	
Stabile	28,6	52,3	47,6	41,0	43,3	38,6	41,5	54,3	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	34,3	60,0	
Diminuzione	28,6	9,1	21,4	15,4	10,8	22,8	24,4	17,4	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	14,3	14,3	
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	50,0	44,4	33,3	38,5	36,1	48,8	52,5	40,0	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	45,7	40,0	
Stabile	42,3	51,2	54,8	46,1	58,3	44,2	42,5	55,6	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	45,7	48,6	
Diminuzione	7,7	4,4	11,9	15,4	5,6	7,0	5,0	4,4	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	8,6	11,4	
<u>Occupazione</u>																
Aumento	17,1	19,4	36,4	43,8	34,4	25,7	52,8	38,5	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	22,2	7,7	
Stabile	44,8	50,0	21,2	25,0	28,1	31,4	8,3	33,3	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	29,6	30,8	
Diminuzione	37,9	30,6	42,4	31,2	37,5	42,9	38,9	28,2	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	48,2	61,5	
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	93,1	91,7	88,2	81,2	59,4	74,2	74,3	74,4	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	42,9	35,7	
Stabile	6,9	8,3	2,9	9,4	37,5	22,9	20,0	23,1	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	50,0	57,2	
Diminuzione	0,0	0,0	8,8	9,4	3,1	2,9	5,7	2,6	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	7,1	7,1	
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	42,4	45,7	38,1	41,0	40,5	47,7	47,5	44,7	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	42,9	42,9	
Stabile	53,8	50,0	38,1	41,0	48,7	43,2	45,0	46,8	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	51,4	51,4	
Diminuzione	3,8	4,3	23,8	18,0	10,8	9,1	7,5	8,5	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	5,7	5,7	

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2003 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.

Tab.3. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto merci su strada (distribuzione percentuale delle risposte)

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	26,6	29,8	12,5	22,0	32,0	35,8	37,3	34,0	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	35,8	34,0	34,0
Stabile	36,7	28,1	46,4	60,0	52,0	49,1	52,9	46,8	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	37,8	34,0	34,0
Diminuzione	36,7	42,1	41,1	18,0	16,0	15,1	9,8	19,1	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	26,4	32,0	32,0
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	20,8	28,8	13,7	15,6	30,0	46,5	32,5	38,5	28,3	8,3	1,9	8,9	40,9	27,2	25,0	25,0
Stabile	37,7	38,5	45,1	60,0	55,0	39,5	52,5	43,6	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	36,4	47,7	47,7
Diminuzione	41,5	32,7	41,2	24,4	15,0	14,0	15,0	17,9	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	36,4	27,3	27,3
<u>Dom. nazionale (tkm)</u>																
Aumento	17,8	31,1	10,6	9,5	28,2	34,1	27,3	25,7	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	27,5	25,0	25,0
Stabile	44,4	42,2	51,1	61,9	59,0	56,1	57,6	60,0	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	40,0	52,5	52,5
Diminuzione	37,8	26,7	38,3	28,6	12,8	9,8	15,2	14,3	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	32,5	22,5	22,5
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	22,7	14,3	10,0	10,3	44,1	40,0	41,7	28,1	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	59,5	54,1	54,1
Stabile	34,1	38,1	40,0	46,2	41,2	42,9	50,0	53,1	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	21,6	37,8	37,8
Diminuzione	43,2	47,6	50,0	43,5	14,7	17,1	8,3	18,8	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	18,9	8,1	8,1
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	17,9	13,2	10,8	8,3	45,2	40,0	36,4	15,2	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	59,4	50,0	50,0
Stabile	38,5	42,1	43,3	47,3	41,9	46,7	57,6	69,7	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	25,0	46,9	46,9
Diminuzione	43,6	44,7	45,9	44,4	12,9	13,3	6,1	15,2	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	15,6	3,1	3,1
<u>Fatturato</u>																
Aumento	33,9	36,8	25,5	35,2	42,0	49,1	51,9	48,9	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	48,0	39,6	39,6
Stabile	23,7	22,8	29,0	35,2	44,0	32,1	34,6	31,9	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	20,4	30,2	30,2
Diminuzione	42,4	40,4	45,5	29,6	14,0	18,8	13,5	19,1	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6	30,2	30,2

(segue)



(segue Tab.3.)

	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	I sem.	II sem.														
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	14,8	10,0	11,3	10,6	16,7	22,9	28,3	20,0	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,1	21,7	
Stabile	61,1	64,0	66,0	74,5	78,6	70,8	69,6	72,5	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	68,1	56,6	
Diminuzione	24,1	26,0	22,7	14,9	4,8	6,3	2,2	7,5	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	29,8	51,7	
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	11,9	7,3	4,9	18,9	22,6	38,7	23,1	18,2	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	17,1	45,0	
Stabile	54,8	58,5	73,1	64,9	74,2	58,1	76,9	69,7	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	68,3	40,0	
Diminuzione	33,3	34,2	22,0	16,2	3,2	3,2	0,0	12,1	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	14,6	15,0	
<u>Investimenti</u>																
Aumento	17,5	20,4	15,1	11,8	30,4	35,8	27,1	27,9	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	7,5	15,4	
Stabile	50,9	44,4	39,6	58,8	50,0	50,9	60,4	60,5	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	54,7	55,8	
Diminuzione	31,6	35,2	45,3	29,4	19,6	13,3	12,5	11,6	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	37,7	28,8	
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	10,7	7,4	17,4	13,7	22,7	22,6	16,3	9,5	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	7,7	14,0	
Stabile	66,1	74,1	53,8	56,9	68,2	60,4	65,3	66,7	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	55,8	56,0	
Diminuzione	23,2	18,5	28,8	29,4	9,1	17,0	18,4	23,8	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	36,5	30,0	
<u>Occupazione</u>																
Aumento	17,5	14,8	7,5	23,1	13,3	32,1	28,0	21,4	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	13,2	15,4	
Stabile	61,4	53,7	58,5	55,7	71,1	49,1	54,0	61,9	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	49,1	51,9	
Diminuzione	21,1	31,5	34,0	21,2	15,6	18,8	18,0	16,7	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	37,7	32,7	
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	82,5	77,4	58,5	70,5	69,6	64,2	74,0	53,5	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	47,2	63,5	
Stabile	17,5	22,6	41,5	27,5	30,4	34,0	24,0	46,5	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	50,9	36,5	
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	1,8	2,0	0,0	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	1,9	0,0	
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	8,9	3,7	18,5	15,7	24,4	28,3	16,3	11,6	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	15,4	22,0	
Stabile	78,6	77,8	72,2	58,8	64,4	52,8	63,3	65,1	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0	50,0	
Diminuzione	12,5	18,5	9,3	25,5	11,1	18,9	20,4	23,3	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	34,6	28,0	

I DATI¹ DEL TRASPORTO AEREO, AUTOSTRADALE, FERROVIARIO E MARITTIMO ANNI 2004-2011

Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2004-2011 (Dati in tonnellate)

Aeroporto	2004		2005		2006		2007		2008	
	Merci	Posta								
Alghero	467	734	127	648	100	510	127	648	625	682
Ancona	4.764	1.116	5.169	959	4.248	1.054	5.169	959	5.516	925
Bari	1.633	2.636	1.483	2.557	1.245	2.200	1.483	2.557	1.357	2.544
Bergamo	130.974	---	134.449	---	140.630	---	134.449	---	122.398	---
Bolog.(1)	19.367	1.738	16.882	1.818	27.892	4.574	16.882	1.818	24.680	1.816
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	817	33	24.694	22.461	24.428	---	24.694	22.461	9.626	30.341
Brindisi	531	273	186	70	217	306	186	70	125	6
Cagliari	2.472	1.641	2.734	2.266	2.568	2.231	2.734	2.266	2.536	2.355
Catania	6.721	3.361	5.340	3.473	6.208	3.026	5.340	3.473	5.664	3.144
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	---	---	9	---	7	---	9	---	---	---
Firenze	3.348	---	1.399	---	2.287	---	1.399	---	1.927	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.601	---	37	---	618	---	37	---	4	---
Genova	4.933	1.409	4.752	999	4.867	1.194	4.752	999	4.248	1.064
L.Terne	616	2.087	205	1.876	264	2.022	205	1.876	132	1.846
MI Linate	16.558	9.077	17.473	6.024	18.521	8.946	17.473	6.024	16.043	3.965
MI MXP	347.065	14.172	471.147	15.518	405.452	13.676	471.147	15.518	403.585	12.367
Napoli	5.041	2.578	4.869	2.994	5.121	3.231	4.869	2.994	3.567	2.231
Olbia	982	---	1.497	8	889	26	1.497	8	802	---
Palermo	2.738	2.246	2.459	1.925	2.823	2.363	2.459	1.925	2.118	2.202
Parma	231	---	---	---	313	---	---	---	---	---
Perugia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pescara	1.043	1.108	1.984	1.307	1.406	1.443	1.984	1.307	2.170	1.169
Pisa	10.946	1.143	13.739	1.360	12.855	1.114	13.739	1.360	10.002	1.457
Reg.Cal.	189	---	335	---	197	---	335	---	180	---
Rimini	3.376	---	1.596	---	2.118	83	1.596	---	1.884	---
RM Cia.	21.730	---	23.006	---	23.763	22	23.006	---	19.637	7
RM Fco	132.020	43.077	130.612	24.219	123.220	41.541	130.612	24.219	137.425	15.781
Torino	14.776	1.218	11.802	1.866	11.228	1.771	11.802	1.866	10.125	1.674
Trapani	47	2	13	14	73	56	13	14	13	14
Treviso	17.924	102	17.568	24	19.598	---	17.568	24	8.644	2
TS-R.Leg.	728	49	1.161	54	947	79	1.161	54	1.114	1
Venezia	19.207	3.151	21.677	2.284	23.019	3.674	21.677	2.284	28.839	1.843
Verona	11.661	1.098	8.757	401	10.670	1.468	8.757	401	7.509	5
Totale	784.506	94.049	927.161	95.125	877.792	96.610	927.161	95.125	832.495	87.441

(segue)

¹ Dati 2008-2009 provvisori.



(segue Tab.1.)

Aeroporto	2009		2010		Gen.-mag.'11	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	1.336	366	1.445	1	613	1
Ancona	4.651	965	5.349	925	2.709	338
Bari	268	1.786	247	2.155	85	822
Bergamo	100.354	---	106.921	---	46.302	---
Bologna (1)	24.629	2.698	35.832	1.967	17.775	262
Bolzano	---	---	---	---	---	---
Brescia	4.895	31.175	4.266	30.054	4.614	11.378
Brindisi	128	231	154	---	15	---
Cagliari	1.957	2.016	1.810	1.802	713	637
Catania	6.361	2.168	8.236	974	3.393	328
Crotone	---	---	---	---	---	---
Cuneo	---	---	2.030	---	---	---
Firenze	936	---	575	---	232	---
Foggia	---	---	---	---	---	---
Forlì	1	---	1.204	---	544	---
Genova	3.496	1.171	3.591	325	1.639	---
Lam.Terme	121	1.867	117	1.823	45	720
MI Linate	13.655	3.372	15.519	3.543	6.638	1.502
MI MXP	333.721	10.328	422.429	10.245	185.563	4.155
Napoli	3.259	2.394	2.873	2.454	1.224	844
Olbia	220	---	221	---	69	---
Palermo	1.245	2.063	1.002	1.850	325	535
Parma	---	---	---	---	3	---
Perugia	1	---	5	---	---	---
Pescara	---	---	846	1.270	2	501
Pisa	5.900	105	6.836	121	2.695	46
Reggio C.	124	---	191	---	58	---
Rimini	629	---	400	---	271	---
RM C.	16.983	---	18.002	---	7.902	---
RM FCO	126.983	12.005	153.679	10.866	58.653	4.179
Torino	6.553	388	8.351	---	3.116	---
Trapani	13	3	10	---	9	---
Treviso	2.763	---	2.932	---	869	---
TS-R.Leg.	885	---	659	---	352	---
Venezia	31.268	1.264	37.478	131	16.770	39
Verona	6.183	152	4.630	4	2.273	2
Totale	699.518	76.517	847.840	70.510	365.471	26.289

Fonte: Assaeroporti

Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2004-2011 (Dati in migliaia)

Aeroporto	2004			2005			2006			2007		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)									
Alghero	574	419	998	632	441	1.079	649	419	1.070	714	583	1.299
Ancona	205	290	520	195	269	478	192	275	473	191	294	492
Bari	1.289	433	1.771	1.234	376	1.656	1.485	449	1.969	1.782	562	2.363
Bergamo	409	2.904	3.334	542	3.785	4.352	769	4.457	5.241	848	4.873	5.737
Bologna (2)	886	1.966	2.908	1.164	2.456	3.691	1.290	2.634	3.992	1.446	2.807	4.354
Bolzano	41	9	49	48	14	63	59	10	69	64	11	75
Brescia	24	315	344	111	293	406	36	190	228	5	180	186
Brindisi	646	107	764	655	126	792	713	90	813	831	87	928
Cagliari	2.075	196	2.279	2.118	223	2.352	2.148	313	2.489	2.243	403	2.667
Catania	4.120	962	5.104	4.183	984	5.189	4.294	1.073	5.393	4.731	1.315	6.080
Crotone	85	15	101	81	2	83	103	1	104	106	0,3	106
Cuneo	29	4	37	5	4	10	3	23	25	2	54	56
Firenze	497	988	1.485	616	1.077	1.693	546	975	1.521	637	1.260	1.905
Foggia	7	---	7	6	---	6	6	---	6	7	---	7
Forlì	363	436	808	229	331	563	256	358	616	245	460	707
Genova	650	404	1.067	645	356	1.005	690	376	1.071	768	336	1.116
L. Terme	1.066	199	1.274	926	229	1.162	981	361	1.356	1.110	337	1.458
MI Linate	6.364	2.581	8.948	6.595	2.491	9.089	7.232	2.461	9.697	7.396	2.529	9.927
MI MXP	3.458	14.964	18.555	3.121	16.378	19.631	2.967	18.654	21.767	3.089	20.628	23.885
Napoli	2.593	1.985	4.623	2.548	2.004	4.578	2.783	2.271	5.084	3.202	2.518	5.761
Olbia	1.191	341	1.562	1.116	494	1.645	1.204	562	1.805	1.134	607	1.771
Palermo	3.115	642	3.781	3.069	738	3.829	3.394	850	4.277	3.515	969	4.508
Parma	48	14	62	0	0	0	49	74	124	58	85	143
Perugia	27	26	54	24	28	52	20	22	43	19	74	93
Pescara	88	241	330	101	244	345	107	226	333	112	252	364
Pisa	476	1.537	2.024	393	1.925	2.328	579	2.424	3.009	833	2.876	3.719
R.Calabria	272	1	272	0	0	0	569	9	607	538	10	582
Rimini	39	305	351	38	227	280	42	274	321	49	436	494
RM Ciamp.	2	2.511	2.517	309	3.881	4.193	460	4.438	4.900	542	4.808	5.352
RM FCO	12.537	15.078	28.120	12.080	16.128	28.683	12.558	17.168	30.176	13.456	19.024	32.945
Siena	---	---	---	1	2	2	1	1	2	1	0,4	1
Torino	1.770	1.354	3.133	1.705	1.413	3.139	1.732	1.476	3.248	1.949	1.533	3.501
Trapani	383	19	410	386	2	389	306	5	312	433	73	506
Treviso	---	884	884	114	1.178	1.291	186	1.145	1.331	211	1.327	1.539
TS-Ronchi	383	256	649	364	238	611	400	265	673	464	271	737
Venezia	1.992	3.836	5.859	1.752	4.030	5.812	1.865	4.433	6.329	2.009	5.024	7.059
Verona	908	1.730	2.683	900	1.708	2.643	1.066	1.895	3.001	1.222	2.243	3.502
Totale	48.613	57.951	107.667	48.006	64.076	113.121	51.741	70.657	123.473	55.962	78.848	135.925

(segue)



(segue Tab.2.)

Aeroporto	2008			2009			2010			Gen.-mag. 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	344	154	498
Ancona	137	265	410	119	300	425	149	355	511	62	150	213
Bari	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822	2.503	872	3.394	1.046	336	1.385
Bergamo	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157	2.112	5.549	7.674	942	2.195	3.138
Bologna (2)	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775	1.551	3.881	5.503	628	1.598	2.247
Bolzano	56	8	65	50	2	52	53	1	54	23	0,1	23
Brescia	85	168	255	77	122	200	57	102	161	0,2	16	16
Brindisi	842	122	983	947	134	1.090	1.337	261	1.604	603	97	701
Cagliari	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329	2.709	714	3.438	1.015	230	1.251
Catania	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932	5.040	1.259	6.318	2.015	388	2.407
Crotone	89	---	89	52	---	52	104	---	104	43	---	43
Cuneo	10	69	79	32	91	124	47	129	178	24	57	82
Firenze	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677	371	1.354	1.725	158	570	728
Foggia	29	---	29	66	1	66	70	0,1	70	27	0,1	27
Forlì	255	516	778	286	235	523	268	371	640	47	118	165
Genova	725	445	1.191	667	452	1.127	809	464	1.278	332	178	511
L. Terme	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645	1.641	267	1.915	654	76	731
MI Linate	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295	5.503	2.792	8.296	2.111	1.342	3.454
MI MXP	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552	3.662	15.052	18.948	1.503	5.903	7.481
Napoli	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311	3.068	2.468	5.572	1.247	830	2.085
Olbia	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669	1.061	533	1.623	278	113	405
Palermo	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373	3.749	594	4.364	1.582	241	1.827
Parma	198	87	285	186	69	256	169	69	239	70	24	95
Perugia	33	74	107	19	99	118	15	93	108	17	42	58
Pescara	111	285	396	145	259	405	197	259	457	79	109	188
Pisa	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012	1.064	2.981	4.059	448	1.089	1.540
R. Calabria	459	32	535	441	10	508	453	18	545	165	4	196
Rimini	37	380	430	33	336	379	28	511	549	57	175	233
RM Ciamp.	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758	785	3.747	4.532	359	1.522	1.881
RM FCO	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808	12.673	23.281	36.337	5.022	8.916	14.056
Siena	0,4	0,4	1	1	0,4	1	1	1	1	0,3	0,4	1
Torino	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221	2.144	1.397	3.553	886	622	1.508
Trapani	342	187	532	758	301	1.068	1.025	657	1.682	353	182	536
Treviso	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771	371	1.773	2.146	177	761	938
TS-Ronchi	440	334	777	379	313	696	430	291	723	191	131	323
Venezia	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702	1.903	4.936	6.855	664	1.967	2.633
Verona	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059	1.185	1.799	3.017	488	642	1.138
Totale	53.996	78.441	133.544	55.795	73.243	130.055	59.228	79.297	139.558	23.658	30.780	54.743

(1) Compresi i transiti

(2) Per una corretta interpretazione dei dati, si ricorda che l'aeroporto di Bologna è rimasto chiuso per lavori nel periodo maggio-luglio 2004.

Fonte: Assaeroporti

Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2004-‘09

Imprese	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Grandi Imprese						
Passeggeri (milioni)	504	517	540	558	589	586
Passeggeri-km (milioni)	45.577	46.144	46.439	45.985	45.767	44.404
Percorso medio (km)	90,4	89,3	86,0	82,4	77,7	75,8
Piccole e medie imprese						
Passeggeri (milioni)	224	243	213	217	213	214
Passeggeri-km (milioni)	3.676	3.944	3.747	3.795	3.757	3.720
Percorso medio (km)	16,4	16,2	17,6	17,5	17,6	17,4
Totale						
Passeggeri (milioni)	728	760	754	774	802	800
Passeggeri-km (milioni)	49.254	50.088	50.185	49.780	49.524	48.124
Percorso medio (km)	67,6	65,9	66,6	64,3	61,7	60,2

Fonte: Istat

Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2004-‘09

Tipo di trasporto (1)	2004		2005		2006		2007	
	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>						
Grandi Imprese								
Nazionale	30.319	11.475	31.183	11.854	33.752	12.665	33.604	12.641
Internaz.in Entrata	31.451	6.856	26.230	5.964	25.261	5.770	24.959	5.786
Internaz.in Uscita	13.703	2.713	11.240	2.299	11.564	2.416	12.172	2.752
Transito	6	3	23	14	27	17	27	17
Totale	75.479	21.047	68.676	20.130	70.604	20.868	70.761	21.197
Percorrenza media	278,8	---	293,1	---	295,6	---	299,6	---
Piccole e medie imprese								
Nazionale	3.018	141	3.434	167	4.336	290	4.968	551
Internaz.in Entrata	3.102	562	9.317	1.183	13.391	1.403	14.627	1.812
Internaz.in Uscita	1.934	433	8.329	1.280	13.838	1.590	14.958	1.725
Transito	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	8.054	1.136	21.080	2.631	31.565	3.283	34.553	4.088
Percorrenza media	141,1	---	124,8	---	104,0	---	118,3	---
Totale								
Nazionale	33.337	11.616	34.617	12.021	38.088	12.955	38.571	13.192
Internaz.in Entrata	34.553	7.418	35.547	7.147	38.652	7.173	39.586	7.598
Internaz.in Uscita	15.636	3.146	19.569	3.579	25.402	4.006	27.130	4.477
Transito	6	3	23	14	27	17	27	17
Totale	83.533	22.183	89.755	22.761	102.169	24.151	105.314	25.285
Percorrenza media	265,6	---	253,6	---	236,4	---	240,0	---

(1) La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.

(segue)



(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2008		2009(2)		
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	
Grandi Imprese					
Nazionale	31.101	11.927	22.496	8.299	
Internaz.in Entrata	23.379	5.405	24.524	5.079	
Internaz.in Uscita	11.402	2.582	15.249	2.854	
Transito	6	4	1	1	
Totale	65.888	19.918	62.270	16.232	
Percorrenza media	302,3	---	260,7	---	
Piccole e medie imprese					
Nazionale	4.140	518	4.081	456	
Internaz.in Entrata	12.240	2.039	6.264	666	
Internaz.in Uscita	13.526	1.354	3.715	436	
Transito	16	3	7	2	
Totale	29.922	3.914	14.067	1.559	
Percorrenza media	130,8	---	110,9	---	
Totale					
Nazionale	35.241	12.445	26.577	8.755	
Internaz.in Entrata	35.619	7.444	30.788	5.744	
Internaz.in Uscita	24.928	3.936	18.964	3.290	
Transito	21	6	8	2	
Totale	95.810	23.831	76.337	17.791	
Percorrenza media	248,7	---	233,1	---	

(1)La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.
(2) A partire dall'anno 2009 sono stati ridefiniti i due gruppi di imprese (Grandi imprese e Piccole e Medie Imprese) in base alle soglie di traffico merci stabilite dal Regolamento CE 91/2003.Confronti fra dati dell'anno 2009 e quelli degli anni precedenti relativi ai due suddetti gruppi sono da effettuarsi tenendo conto di tale cambiamento.

**Tab. 5. Composizione della flotta italiana per trasporto passeggeri (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2004-2010**

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/'04	18	954	84	24	210	1.674	117	32	429	2.683
31/12/'05	15	874	87	29	214	1.808	123	34	439	2.745
31/12/'06	15	969	85	25	217	2.055	133	53	450	3.101
31/12/'07	19	1.205	85	25	217	2.172	137	62	458	3.464
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	3.991

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

Fonte: Confitarma

**Tab. 6. Composizione della flotta italiana per trasporto merci (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2004-2010**

Tipo di nave (2)	31/12/'04		31/12/'05		31/12/'06		31/12/'07		31/12/'08	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	294	3.553	286	3.556	294	3.743	303	4.041	318	4.493
- Petroliere	110	1.904	108	1.924	116	2.102	114	2.170	118	2.498
- Gasiere	49	386	43	368	43	353	37	326	35	316
- Chimichiere	103	1.230	103	1.229	102	1.253	118	1.508	133	1.645
- Altre cisterne	32	34	32	35	33	34	34	37	32	32
<i>Da carico secco</i>	174	4.434	188	4.771	204	5.551	211	5.660	203	5.587
- Carico generale	40	220	43	237	38	275	47	276	45	272
- Portacontenitori e frigorifere	24	723	25	727	30	869	35	1.126	29	1.010
- Portarinfuse	37	1.487	40	1.651	58	2.134	52	2.028	56	2.198
- Traghetti	73	2.004	80	2.156	78	2.273	77	2.229	73	2.107
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	2	65	2	65	2	65	2	65	2	65
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	---	---	519	711	530	684	561	741	579	764
- Rimorchiatori e navi appoggio	---	---	299	126	307	127	325	133	339	150
- Altri tipi di navi	---	---	220	585	223	557	236	608	240	613
Totale	470	8.052	995	9.103	1.030	10.043	1.077	10.507	1.102	10.909

Tipo di nave (2)	31/12/'09		31/12/'10	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	324	5.250	317	5.422
- Petroliere	127	3.187	117	3.102
- Gassiere	34	321	27	358
- Chimichiere	132	1.712	134	1.924
- Altre cisterne	31	31	39	38
<i>Da carico secco</i>	204	5.875	233	7.162
- Carico generale	41	199	45	280
- Portacontenitori e frigorifere	25	907	21	856
- Portarinfuse	67	2.699	92	3.722
- Traghetti	71	2.069	76	2.318
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	585	647	631	721
- Rimorchiatori e navi appoggio	350	164	367	170
- Altri tipi di navi	235	483	264	550
Totale	1.114	11.322	1.182	13.338

(1) Dati in migliaia

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

Fonte: Confitarma



Tab. 7. Il traffico autostradale di veicoli leggeri e pesanti – Anni 2004-2011
(Milioni di veicoli-km)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Mar.'11
Veicoli leggeri	59.952,7	60.171,6	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	64.476,3	13.430,0
Veicoli pesanti	19.050,7	19.174,7	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	18.756,4	4.431,6
Totale	79.003,4	79.346,3	81.864,0	83.731,0	83.063,7	82.345,5	83.232,7	17.861,6

Fonte: Aiscat

Tab. 8. Il trasporto marittimo di merci – Anni 2005-2009 (Migliaia di tonnellate)(1)

Porti	2005	2006	2007	2008	2009
Savona-Vado	16.155,906	16.502,332	16.051,251	15.653,162	14.512,512
Genova	55.189,219	54.970,178	57.189,555	54.217,996	47.477,526
La Spezia	17.162,478	19.292,052	19.415,587	18.618,851	14.327,636
Marina di Carrara	3.061,736	3.270,862	2.900,293	2.572,433	2.026,856
Livorno	28.210,752	28.630,566	32.934,594	34.029,370	26.766,481
Piombino	8.286,271	8.978,932	9.001,660	7.869,479	5.220,828
Civitavecchia	8.126,950	8.743,745	7.685,281	6.912,309	7.644,369
Fiumicino	5.899,215	5.639,106	5.643,668	5.447,393	5.502,768
Gaeta	2.743,400	2.235,838	2.750,309	2.593,258	2.427,376
Napoli (2)	21.009,231	20.800,442	20.269,163	19.351,634	19.419,192
Salerno	8.183,862	8.634,586	10.893,386	9.777,047	8.649,400
Gioia Tauro	24.764,592	23.843,933	30.180,340	34.313,150	30.132,452
Taranto	47.656,954	49.434,294	47.221,432	43.270,800	27.174,687
Brindisi	9.306,484	10.502,190	10.535,270	12.967,661	11.016,486
Bari	4.416,145	5.215,711	5.554,796	5.093,208	4.935,722
Barletta	---	---	1.205,404	1.153,817	826,240
Monopoli	---	---	187,396	223,624	262,791
Ancona	9.209,643	9.231,542	9.157,428	9.427,104	8.772,956
Ravenna	23.879,193	26.770,176	26.308,477	25.896,313	18.702,876
Chioggia	2.133,197	2.668,798	2.383,268	3.145,419	2.494,031
Venezia	29.099,041	30.936,932	30.214,695	30.239,192	25.189,844
Portonogaro	1.228,061	1.205,064	1.455,526	1.441,222	896,834
Monfalcone	3.837,572	4.527,504	4.411,900	4.022,886	3.203,909
Trieste	47.718,331	48.167,718	46.116,075	48.279,107	44.393,322
Messina-Mil.	25.660,695	26.647,104	23.497,794	22.503,147	21.366,719
Trapani (3)	3.343,070	3.343,070	---	---	---
Catania	3.817,472	3.844,563	4.307,521	4.596,431	4.679,827
Augusta	32.612,258	32.359,985	32.561,559	30.393,513	26.468,370
Palermo	5.739,061	6.142,106	6.630,240	7.448,349	7.413,762
Cagliari-Sarroch	37.913,076	36.134,071	35.551,396	34.100,604	34.726,322
Olbia-G. A.	6.550,182	7.009,249	7.340,366	12.022,158	9.967,543
Totale	492.914,047	505.682,649	509.555,630	507.580,637	436.599,637

(1) Per i dati 2010 v. par.1.2.2.

(2) Per il 2009 stime Assoportri

(3) Per il 2006, dato 2005

Fonte: Assoportri

Tab. 9. Il trasporto marittimo di container – Anni 2005-2010 (Numero di teu)

Porti	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (1)
Savona-Vado	219.876	227.197	242.720	252.837	196.317	220.000
Genova	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858
La Spezia	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155
M. di Carrara	6.222	4.493	2.330	4.710	4.310	5.049
Livorno	658.506	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489
Piombino	379	---	---	---	---	---
Civitavecchia	34.615	33.538	31.143	25.213	28.575	41.500
Napoli (2)	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	532.432
Salerno	418.205	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809
Gioia Tauro	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.851.261
Taranto	716.856	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936
Brindisi	2.166	4.268	5.359	673	722	1.107
Bari	10.008	49	64	113	55	560
Ancona	64.209	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395
Ravenna	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.041
Venezia	289.860	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913
Portonogaro	42	46	---	---	---	40
Monfalcone	577	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166
Trieste	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.629
Trapani (3)	9.265	9.265	---	---	---	---
Catania	15.343	16.372	22.504	18.036	21.791	19.204
Palermo	27.984	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495
Cagliari-Sar.	639.049	687.657	547.336	307.527	736.984	576.092
Totale	9.711.973	9.873.640	10.609.108	10.549.886	9.513.014	9.740.131

(1) Dati provvisori
(2) Per il 2009 stime Assoporti
(3) Per il 2006, dato 2005

Fonte: Assoporti

Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri – Anni 2005-2009 (1)

Porti	2005	2006	2007	2008	2009
Savona-Vado	947.586	894.992	1.075.312	1.113.375	1.028.486
Genova	3.037.979	3.113.448	3.223.196	3.262.912	3.486.683
La Spezia	56.358	62.088	79.355	49.656	31.021
Marina di Carrara	---	---	---	27.100	23.137
Livorno	2.513.377	2.916.532	2.995.554	3.178.971	3.263.289
Piombino	3.637.323	3.879.151	3.855.557	3.653.648	3.453.847
Civitavecchia	3.153.925	3.599.551	3.807.522	4.262.307	4.103.141
Fiumicino	---	120.270	89.744	60.523	---
Gaeta	---	777	475	917	902
Napoli (2)	9.001.918	9.028.008	8.988.056	9.026.247	8.618.000
Salerno	301.138	417.233	517.753	559.588	562.782
Taranto	138	211	184	189	104
Brindisi	562.227	457.184	422.428	504.373	524.591
Bari	1.454.948	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283
Barletta	---	---	50	50	1.563
Monopoli	---	---	882	141	641
Ancona	1.536.432	1.574.050	1.524.191	1.504.890	1.572.407
Ravenna	15.700	13.616	15.020	16.709	17.343
Venezia	1.365.375	1.453.513	1.503.371	1.720.703	1.888.670
Monfalcone	165	280	126	217	180
Trieste	90.523	103.408	113.702	153.212	71.964
Messina-Mil.	9.819.258	10.170.885	9.959.657	9.888.176	8.124.014
Trapani (3)	1.021.338	1.021.338	---	---	---
Catania	261.873	349.185	317.816	292.036	385.584
Augusta	1.169	---	---	---	---
Palermo	2.003.755	2.046.678	2.305.991	2.427.650	2.252.612
Cagliari-Sarroch	453.042	351.285	457.461	466.463	456.565
Olbia-G.A.	4.438.063	4.522.078	4.789.927	5.739.467	6.110.178
Totale	45.673.610	47.671.122	47.823.359	49.755.928	47.938.987

(1) Per i dati 2010 v. par. 1.2.1.

(2) Per il 2009 stime Assoportì

(3) Per il 2006, dato 2005

Fonte: Assoportì