



FEDERTRASPORTO

Indagine congiunturale sul settore dei trasporti

I semestre 2012

Numero 34
Luglio 2012

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 2011	12
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2012	29
2. LA POLITICA DEI TRASPORTI	36
2.1. Il quadro nazionale	36
2.2. Il quadro europeo	67
3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA	87
APPENDICI	
1. Nota metodologica	104
2. I risultati dell'Indagine dal 2005 al 2012	106
3. I dati del trasporto aereo, autostradale, ferroviario e marittimo Anni 2005-2012	110

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 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 Assaeroporti,*
- la seconda richiama i principali provvedimenti di interesse del settore adottati nel semestre, a livello nazionale ed europeo,*
- la terza fornisce un panorama generale dell'economia nazionale.*

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

Se nella prima parte del 2011 si erano potuti percepire segnali di recupero o comunque di assestamento, con il passare dei mesi la situazione è diventata più incerta. In generale le dinamiche di crescita hanno mostrato precisi segnali di rallentamento, se non addirittura un inversione di tendenza in alcuni comparti. E il 2012 non offre particolari segnali di ripresa.

Ciò è particolarmente evidente per la modalità aerea. Il traffico continua a crescere nel 2011 ma tale ripresa prosegue nel tempo a tassi decrescenti. Se nel I semestre le tonnellate movimentate sono aumentate tendenzialmente del 7%, il 2011 chiude con una crescita complessiva del 2%, combinazione di un aumento del traffico delle merci del 4% e di una flessione di quello postale dell'11%. In base ai dati disponibili per il 2012, però, tale dinamica positiva subisce una battuta di arresto e nei primi 5 mesi la variazione tendenziale delle tonnellate movimentate è negativa, pari a -6%, risultato di una contrazione sia delle merci, di pari misura, sia della posta, del 3% (rispettivamente il 93% e 7% del totale).

Le flessioni più sostenute si sono verificate a Milano Malpensa (47% del totale) dove il traffico, dopo l'incremento del 4% nel 2011 nei primi cinque mesi del 2012 subisce una contrazione del 10% (-18 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e a Roma Fiumicino (incidenza del 15%) dove, come nel 2011, il traffico continua a diminuire, -10% (-6,4 mila tonnellate). Gli unici incrementi superiori alle mille tonnellate si sono verificati a Brescia e Torino (incidenze del 5% e 1%): +17% ossia +2,7 mila tonnellate nel primo caso mentre a Torino il traffico è passato da 3,1 mila (stesso periodo del 2011) a 4,6 mila tonnellate.

Per il trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti indica un comparto in ripresa ma a ritmi decrescenti fino ad avere una dinamica negativa. Nel primo semestre del 2011 il numero di veicoli-km pesanti registra un incremento del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2010, variazione che però a fine anno

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, Ezio Civitareale la Nota economica, sotto la supervisione di Valeria Battaglia. Si ringrazia inoltre Mario Tartaglia di FSI, Oliviero Giannotti di Assoport e Noli Mazza di Confitarma per la collaborazione nella fase di acquisizione dei dati sull'andamento del settore nei comparti di loro competenza. Chiuso in redazione il 30-06-2012.



si attesta a -0,1%. In base agli ultimi dati disponibili, le indicazioni negative sono più evidenti dato che nel periodo gennaio-marzo 2012 si sono mossi il 7% di veicoli-km in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2011 e nel 2012

	2011	Gen.-giu.'12
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.%) (1)		
Tonnellate-km	5,7	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.%) (2)		
Merci	2,3	-6,2
Posta	3,5	-6,4
	-11,2	-2,8
<u>Trasporto marittimo</u>		
Merci (tonnellate; var.%)	0,7	---
Container (teu; var.%) (3)	-2,5	-7,9
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.%) (3)		
	-0,1	-7,0
<u>Trasporto su gomma</u> (4)		
Domanda nazionale	-34,3	-41,1
Domanda internazionale	-3,5	-7,2

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-maggio '12.
(3) Nella 2° colonna è riportata la variazione tendenziale relativa a gennaio-marzo '12.
(4) 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.'11, a seguire nel 1° sem.'12 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Passando all'autotrasporto, dopo i deboli segnali di ripresa o per lo meno di assestamento emersi nel 2010, anche le informazioni fornite dalle aziende di questo settore per il 2011 sono di nuovo preoccupanti e la situazione non migliora considerando le previsioni per il primo semestre del 2012. In base ai dati di consuntivo per la domanda nazionale, il saldo fra le risposte di crescita e diminuzione delle tonnellate movimentate nel II semestre '11 è negativo ed elevato, pari a -34 e -39 punti percentuali per le tonnellate e le tkm, oltre che in forte aumento rispetto ai valori rilevati nello stesso periodo dell'anno precedente. In termini di previsioni per il I semestre 2012, la situazione dovrebbe continuare a deteriorarsi: il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere di segno negativo ed in valore sostenuto, oltre che in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da -6 a -41 punti percentuali per le tonnellate e da -11 a -50 per le tkm.

Per il mercato internazionale, seppur attenuate, le dinamiche sono analoghe. In termini previsionali per il I semestre 2012, dovrebbero essere di nuovo prevalenti i casi di diminuzione. Il saldo fra andamenti opposti delle tonnellate movimentate dovrebbe tornare



negativo ed oscillare intorno ai 7 punti percentuali mentre nello stesso semestre del 2011 era positivo, pari a sedici punti. Anche in termini di tkm, tale indicatore dovrebbe peggiorare, passando da +7 a -13 punti percentuali.

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

			2011
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.%) (1)			
Treni-km			3,2
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)			
	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	
Totale	-2,3	8,8	
- Navi da carico liquido	-3,2	3,4	
- Navi da carico secco	4,7	13,5	
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0	
- Navi per servizi ausiliari	-4,4	3,6	
<u>Trasporto su gomma</u> (3)			-30,2
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.			
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'11 rispetto al 31-12-'10.			
(3) Il valore indicato è il saldo fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nel 2° sem.'11.			

Fonte: Confitarma, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Federtrasporto

Dal lato dell'offerta, dopo la ripresa rilevata nel 2010 e l'assestamento rilevato nella prima parte del 2011, la situazione peggiora nella seconda parte dell'anno. Le indicazioni di diminuzione della capacità veicolare disponibile tornano ad essere particolarmente diffuse (44% rispetto al 26% rilevato nello stesso periodo del 2010) e parallelamente meno frequenti quelle di aumento. Tali dinamiche generano di conseguenza un saldo di nuovo negativo, pari a -30 punti percentuali (+9 punti nello stesso semestre del 2010). Analoghe le conclusioni analizzando le previsioni per la prima parte dell'anno in corso: il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe essere di nuovo negativo, pari a -26 punti percentuali.

Per quanto riguarda il settore marittimo, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 31-12-'11 è composta da 1.156 navi, 27 in meno rispetto al 31-12-'10, anno in cui era stato però registrato un incremento di ben 68 unità. Le tsl, pari a 14,5 milioni, presentano invece una crescita percentuale del 9%, 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 secco² (21% delle unità totali e 56%

² 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%, 9% e 7%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 31% e 17%).



delle tsl complessive): pari a 245 per un totale di 8,1 milioni di tsl, ossia 11 unità e quasi un milione di tsl in più rispetto alla fine del 2010 (in percentuale 5% e 14%). Aumentano, come in passato, le portarinfuse: 16% in termini di navi (15 unità) e 20% considerando le tsl. Diminuiscono invece di 3 unità le navi da carico generale (-7%) e di un'unità i traghetti (-2%), variazioni che però in termini di tsl si traducono in aumenti del 2% e del 9%.

Le navi da carico liquido³ (27% delle unità totali e 39% delle tsl complessive) sono dieci in meno rispetto alla fine del 2010, -3%, ma in termini di tsl aumentano del 3%. Fra queste, diminuiscono sia le chimichiere – sono 130 unità in totale, 4 in meno rispetto al 31-12'10 e in termini di tsl -2% - sia le altre cisterne, 33 unità ossia sei in meno, con un calo delle tsl del 5%. Seppur di una sola unità, diminuiscono anche le gassiere, in totale 26 unità, in termini di tsl -7%. Aumentano invece di un'unità le petroliere, in totale 118, con un incremento delle tsl dell'8%.

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti sono, come alla fine del 2010, 1 per 33 mila tsl mentre sono in diminuzione le navi per i servizi ausiliari (52% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl): da 631 a 603 generando però in termini di tsl un incremento del 4%.

Passando ora al trasporto marittimo di container, nel 2011 il traffico (9,5 milioni di teu) subisce una contrazione annua del 2,5%. Al sud i risultati negativi più elevati sono stati rilevati a Gioia Tauro (24% del traffico annuo, una quota in calo negli ultimi anni ma comunque la più elevata), -19% ossia quasi -550 mila teu, ed a Cagliari (6% del totale), -4% ossia -26 mila teu. Al nord, la contrazione più rilevante si è invece verificata sul Tirreno a Savona (quota del 2%), -13% corrispondente a -26 mila teu.

Al nord sull'Adriatico a Trieste, Venezia e Ravenna (4%, 5% e 2% del totale 2011) e sul Tirreno a Genova e La Spezia (quote del 19% e 14%) sono stati registrati gli incrementi più importanti. A Trieste il traffico è stato di 393 mila teu, ossia ben 112 mila in più rispetto al 2010. A Venezia, il numero di teu è aumentato del 16%, +64 mila teu, ed a Ravenna del 17% ossia +32 mila teu. Sul Tirreno, la domanda è aumentata a Genova del 5% (+88 mila teu) e a La Spezia del 2% (+22 mila). Al sud, l'unico incremento di rilievo è quello rilevato a Taranto (incidenza sul totale del 6%), 4% ossia +22 mila teu.

Per la domanda in termini di tonnellate, nel 2010 in crescita del 9%, il 2011 chiude comunque con una variazione positiva, seppur ad un tasso modesto +0,7%. Aumenta il trasporto delle rinfuse solide, 8% (+6 milioni di tonnellate) mentre diminuisce il trasporto di

³ 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 13%, 23%, 0,2% e 2% del totale.



quelle liquide, -2% (-4 milioni). Le merci varie, 209 milioni di tonnellate, sono quasi un milione in più rispetto al 2010⁴. Al sud le diminuzioni più sostenute: a Gioia Tauro e Napoli (5% e 4% del traffico totale), pari rispettivamente a -19% (-5,7 milioni di tonnellate) ed a 9% (-1,9 milioni). Al nord, le flessioni più robuste sono state rilevate a La Spezia e Livorno (4% e 6% del traffico totale): -5% (in termini di tonnellate -889 mila) e -2% (-626 mila).

L'incremento più sostenuto si registra a Taranto (incidenza del 9% nel 2011) dove la domanda soddisfatta aumenta del 17%, ossia di 6 milioni di tonnellate. A seguire, lo sviluppo della domanda soddisfatta a Civitavecchia (2% del totale), 18% ossia +1,6 milioni di tonnellate, e sull'Adriatico a Ravenna (incidenza sul totale del 5%), +7% ossia quasi un milione e mezzo di tonnellate in più rispetto al 2010.

In base alle stime disponibili per il traffico di container nel 2012, però, la situazione si deteriora sensibilmente. Nel I trimestre, i teu movimentati nei porti italiani sono stati quasi 2,3 milioni, registrando un calo dell'8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. In questo periodo, il traffico ha continuato a svilupparsi, come nel 2011, a Genova, 10%, e Trieste, 22%, ed ha recuperato parte delle flessioni rilevate allora sia a Napoli sia a Cagliari con incrementi del 12% e 6%. Ad influenzare la dinamica negativa complessiva sono soprattutto i porti di transhipment di Gioia Tauro – dove il numero di teu continua a diminuire, fra i due trimestri a confronto da 720 a 610 mila teu – e di Taranto, dove la ripresa emersa nel 2011 non prosegue nel nuovo anno e nei periodi considerati si passa da circa 155 mila a 60 mila teu. Al nord, sul Tirreno, si invertono i trend positivi rilevati a La Spezia e Livorno con flessioni tendenziali nel trimestre del 7% e 13% mentre prosegue la dinamica negativa già rilevata a Savona, porto in cui la contrazione raggiunge il 42%.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dal Gruppo FSItaliane, si inverte la dinamica negativa rilevata negli ultimi anni. Dopo la robusta flessione nel 2009 e quella più contenuta nel 2010, il 2011 segna invece un discreto recupero dell'attività svolta. Il traffico realizzato è stato di circa 22 miliardi di tkm, registrando un incremento del 6% rispetto al 2010. In crescita anche l'offerta di treni-km, in aumento nell'anno del 3%, così come il carico medio che fra i due anni a confronto passa da 449 a 475. A rallentare la ripresa è il traffico svolto sul territorio italiano (65% del totale, quota in diminuzione) che nel 2011 diminuisce in termini di tonnellate-km del 3,3%. Dal lato dell'offerta, anche i treni-km (incidenza del 60% del totale, anche in questo caso in diminuzione) hanno una dinamica negativa, -3%, conseguente alle azioni di

⁴ Il trasporto delle rinfuse solide, quello delle rinfuse liquide e quello delle merci varie rappresentano rispettivamente il 39%, 17% e 44% del totale 2011.



ottimizzazione del sistema operato dal Gruppo; di conseguenza, il carico medio risulta invece in aumento: pari a 449 tonnellate per treno, ossia 10 in più rispetto al 2010.

Per quanto riguarda il traffico servito nel 2011 dagli operatori ferroviari merci aderenti a FerCargo⁵, il sito Internet dell'Associazione dichiara che: “le imprese che aderiscono a FerCargo hanno consolidato il proprio risultato rispetto al 2010, incrementando di circa il 16% il numero dei treni/km rispetto all'anno precedente. Tale risultato fa sì che le imprese aderenti all'Associazione rappresentino globalmente una percentuale stimabile tra il 24 ed il 28% del valore complessivo del mercato”.

1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Il trasporto di passeggeri, caratterizzato da comparti con andamenti disomogenei e con dinamiche altalenanti negli anni, mostra nel 2011 una dinamica complessiva più uniforme. I comparti in difficoltà continuano a mostrare segni di sofferenza e quelli in crescita continuano ad esserlo ma a tassi decrescenti che, con il passar dei mesi e l'inizio del 2012, diventano sempre più contenuti o addirittura cambiano di segno. In sintesi, sulle lunghe percorrenze le persone si muovono meno, indipendentemente dal mezzo utilizzato. In base alle informazioni disponibili sul Tpl, invece, dopo un 2010 dalle dinamiche incerte, la situazione tende complessivamente a migliorare con il passar dei mesi.

Nel 2011, il traffico aereo di passeggeri ha continuato a crescere. I passeggeri sono aumentati del 6%, come risultato di uno sviluppo del trasporto sia internazionale di pari valore sia nazionale del 7% (+5 milioni di passeggeri nel primo caso e +4 milioni nel secondo). In base ai dati disponibili per l'anno in corso (periodo gennaio-maggio), si arresta però la tendenza positiva che negli ultimi anni ha caratterizzato questo settore. Il traffico passeggeri registra una variazione nulla rispetto allo stesso periodo del 2011, combinazione di un incremento dell'1% per il traffico internazionale e di una flessione di poco inferiore di quello nazionale (57% e 43% del traffico totale). Tale andamento è però influenzato dalle dinamiche rilevate nei primi tre mesi dell'anno poiché in aprile e maggio il traffico su base mensile ha ricominciato a crescere.

Nel periodo gennaio-maggio 2012, il traffico aumenta a Bergamo (quota del 6% in questo periodo) dove si rileva l'espansione di traffico in valore assoluto più rilevante: +8%, grazie ad un andamento particolarmente sostenuto della componente sia nazionale, 12% ossia +115 mila viaggiatori, sia internazionale, 6% ossia +120 mila persone (31% e 69% del

⁵ FerCargo è l'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, Nord Cargo, Oceano Gate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia.



traffico aeroportuale). A seguire, l'incremento rilevato a Venezia (5% del totale) dove, dopo l'incremento del 25% nel 2011, il traffico aumenta del 9%, ossia +227 mila viaggiatori di cui +222 mila sulle tratte internazionali (11%) e +5 mila su quelle nazionali (0,7%).

A seguire troviamo Milano Linate (incidenza di periodo del 7%) dove il traffico come nel 2011 ha un andamento crescente, in questo periodo del 5% (164 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2011), combinazione di un incremento della componente internazionale, 14% ossia +184 mila persone, e di una flessione dell'1% di quella nazionale, ossia -20 mila persone (rispettivamente il 42% e 58% del traffico).

Di converso, le flessioni più marcate, in contrapposizione agli andamenti di crescita nel 2011, sono state rilevate a Milano Malpensa e Roma Fiumicino (quota sul totale del 13% e 25%). Nel primo caso, la variazione negativa è stata del -4% corrispondente a -281 mila passeggeri (di cui 82 mila passeggeri, -5%, sulle rotte nazionali e -204 mila, -4%, su quelle internazionali); nella Capitale i passeggeri sono diminuiti di 147 mila unità, -1% (risultato di una riduzione del traffico nazionale del 6%, ossia di 284 mila passeggeri, attenuata da quello internazionale in aumento del 2% ossia di 146 mila viaggiatori).

Infine, a Palermo (incidenza del 3%), dopo la crescita del 2011, la flessione in valore assoluto in questo periodo è complessivamente simile a quella rilevata a Fiumicino, in termini percentuali pari a -8% (dovuto esclusivamente al traffico nazionale, 85% del totale aeroportuale, in diminuzione del 10% mentre quello internazionale chiude il periodo in crescita del 2%).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico (viaggiatori-km) realizzati dal Gruppo FSItaliane - dopo la flessione del 7% nel 2010 - registrano nel 2011 una contrazione del 2%, come sintesi di un leggero segnale positivo nel primo semestre (+0,5%) e di una diminuzione sostenuta nel secondo semestre (-5%). Dal lato dell'offerta, prosegue il trend decrescente rilevato in passato: dopo la variazione negativa nel 2010 del 2%, i treni-km diminuiscono di altri due punti percentuali nel 2011.

All'interno di questo settore, si distingue come sempre l'andamento dei servizi a mercato. Dopo la robusta crescita nel 2009 e quella sicuramente più contenuta nel 2010, il 2011 chiude con un incremento della domanda soddisfatta in termini di viaggiatori-km del 3%. In aumento anche la quota di questi servizi sul totale: pari a 66% nel 2010, nel 2011 raggiunge il 70%. Dal lato dell'offerta, dopo il forte incremento della frequenza dei servizi ferroviari resa disponibile dal completamento della nuova infrastruttura nel 2009 e quello registrato l'anno successivo (26% e 5%), i treni-km relativi a questi servizi (quota sul



totale dell'offerta di periodo del 64%, tre punti percentuali in più rispetto al 2010), segnano nel 2011 un'ulteriore crescita su base annua pari al 2%.

Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2011 e nel 2012

	2011	Gen.-giu.'12
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.%) (1)		
Regionale (2)	-0,8	---
Media e lunga percorrenza	-2,3	---
- di cui Servizi a mercato	3,4	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.%) (3)	6,4	0,0
Nazionale	7,1	-1,1
Internazionale	6,3	0,9
<u>Trasporto marittimo</u> (viaggiatori; var.%) (4)	-2,2	---
Trasporto crocieristico	20,0	-0,8
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.%) (5)	-1,4	-8,2
<u>Tpl grandi aziende</u> (6)	4,7	4,6
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.		
(2) Dal maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FSI. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.		
(3) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-maggio '12.		
(4) Per il trasporto crocieristico, nella 2° colonna è riportata la variazione annua (previsione).		
(5) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-marzo '12.		
(6) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 2° sem.'11, a seguire nel 1° sem.'12 (previsioni).		

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Passando ora al trasporto su strada, non è un buon momento per il traffico di veicoli leggeri sulla rete autostradale. Dopo aver chiuso il 2010 con livelli del traffico simili a quelli ottenuti l'anno precedente, nel 2011 il numero di veicoli-km leggeri sulle autostrade italiane ha registrato un calo dell'1,4% e, in base ai dati disponibili per il 2012, la situazione si deteriora. Considerando il primo trimestre dell'anno in corso, infatti, il traffico è stato di 12 miliardi di veicoli-km, registrando un calo complessivo su base tendenziale dell'8%.

Passando ora al trasporto marittimo di passeggeri, dal lato dell'offerta la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri al 31-12-'11 è composta da 463 navi, 19 in meno rispetto al 31-12-'2010 (anno in cui era però aumentata di 24 unità rispetto al 2009), variazione negativa che in termini di tsl si traduce comunque in una crescita del 7%. In merito alla tipologia della nave, sono diminuiti di 8 unità, senza però determinare variazioni di rilievo in termini di tsl, i traghetti misti (47% e 57% della flotta in termini di navi e di tsl)



per un totale di 218 unità e 2,4 milioni di tsl. Diminuiscono anche le “altre navi di trasporto passeggeri” (incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 31% e 2%): 144 unità per un totale di 62 mila tsl, ossia 5% in meno in termini di navi (7 unità), variazione che, anche in questo caso, non modifica le tsl complessive. Gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci, in totale 77, sono 5 in meno rispetto al 31-12-'10, con una flessione delle tsl del 4% (peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl). Infine, continuano invece ad avere una dinamica di crescita le navi da crociera (24 in tutto, ossia il 5% delle navi totali ed il 41% delle tsl complessive), 2 in più rispetto al 31-12-2010, +9% e, in termini di tsl, 19%.

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, il 2011 è stato di nuovo un anno di forte crescita: pari a 11 milioni di passeggeri, la variazione raggiunge +20%. Gli incrementi in valore assoluto più elevati sono stati rilevati a Civitavecchia (quota del 23%) dove, dopo la lieve flessione del 2009 e la ripresa del 2010, il numero dei crocieristi aumenta del 36% e a Venezia (incidenza del 16%) con un incremento dell'11%, confermando il trend crescente in atto ormai da diversi anni. A seguire, l'incremento rilevato a Palermo (5% del totale) dove, dopo due anni di flessioni, il traffico aumenta in modo particolarmente sostenuto passando da 395 mila a 567 mila crocieristi. Tornando verso il nord, gli incrementi più elevati, a seguire, sono stati rilevati a Savona e Livorno (incidenza sul totale del traffico simile, circa 9%) dove i tassi di variazione, per il secondo anno consecutivo, sono positivi, pari rispettivamente a 22% e 20%, ossia +168 e +160 mila viaggiatori. Infine, di poco inferiore a quest'ultimo valore è l'incremento rilevato a Napoli (12% del traffico annuo), ossia +14%, recuperando così la contrazione rilevata nel 2010. Infine, si segnala il boom di traffico a Ravenna dove il numero dei passeggeri fra i due anni a confronto è passato da 9 a 156 mila. L'unico porto fra i più importanti in cui il traffico è diminuito, dopo diversi anni di crescita, è Genova (incidenza sul totale del 7%) dove i crocieristi sono scesi del 7%.

In termini previsionali per il 2012, il mercato delle crociere, nonostante le condizioni economiche generali, dovrebbe comunque raggiungere i buoni livelli di traffico realizzati nel 2011. In base alle previsioni disponibili, infatti, il numero dei crocieristi dovrebbe essere appena lo 0,8% in meno rispetto al 2011.

Se il trasporto crocieristico nei principali porti italiani continua ad aumentare, la domanda di trasporto marittimo complessivo, così come nel biennio 2009-'10, continua invece ad avere una dinamica negativa. Il numero di passeggeri nel 2011, pari a 46 milioni, è il 2% in meno rispetto al 2010, ossia -1 milione di viaggiatori. Le contrazioni di traffico più sostenute si sono verificate a Olbia ed a Genova (quota del 10% e 7%). Nel primo caso i passeggeri, come nel 2010, sono diminuiti: -23%, ossia di circa 1,3 milioni di persone e nel secondo caso, dopo una lunga serie di variazioni positive, il 2011 chiude con un calo



del 15%, ossia circa mezzo milione di persone in meno rispetto al 2010. A seguire, le contrazioni di traffico più importanti si sono verificate sul Tirreno a Livorno e sull'Adriatico ad Ancona (7% e 3% del traffico 2011). A Livorno, dopo anni di crescita, il numero di passeggeri scende del 9%, ossia -307 mila passeggeri, e ad Ancona del 6%, con una riduzione di poco superiore alle 100 mila persone.

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

			2011
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.%) (1)			
Regionale (2)			-3,4
Media e lunga percorrenza			-1,9
- di cui Servizi a mercato			2,1
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (3)			
	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	
Totale			-3,9 6,9
Crociera			9,1 19,3
Aliscafi, catamarani e unità veloci			-6,1 -4,2
Traghetti da trasporto combinato			-3,5 -0,2
Altre navi per trasporto passeggeri			-4,6 0,0
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)			-31,8
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..			
(2) Dal maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FSI. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.			
(3) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'11 rispetto al 31-12-'10.			
(4) Il valore indicato è il saldo fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nel 2° sem.'11.			

Fonte: Confitarma, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Federtrasporto

Di converso, gli aumenti più sostenuti si sono verificati sul Tirreno al centro a Civitavecchia ed al nord a Savona (incidenza sul totale del 10% e 3%). Nel primo caso, i passeggeri, come nel 2010, sono aumentati: +7% ossia +281 mila unità; nel porto ligure, il traffico cresce come nel 2010 ma in misura ancora più sostenuta: +20%, ossia +215 mila. A seguire, al nord due porti dell'Adriatico: Venezia, +9% ossia +181 mila passeggeri rispetto al 2010, confermando la dinamica positiva degli ultimi anni e Ravenna, dove si registra un vero boom di traffico dato che il numero di passeggeri tra il 2010 ed il 2011 passa da 17 a 164 mila (quote rispettivamente del 5% e 0,4% del traffico 2011). Al sud, l'incremento di traffico più importante è stato registrato a Napoli (16% del traffico totale): dopo un biennio di variazioni negative, il traffico nel 2011 aumenta del 2%, ossia +151 mila passeggeri. Di poco inferiore a questo è l'incremento in valore assoluto di Cagliari (quota dell'1%) che, però, in termini percentuale si traduce in una crescita del 29%.



Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale del Gruppo FSItaliane, la domanda in termini di viaggiatori-km nel 2011 presenta una leggera contrazione, inferiore ad un punto percentuale. Tale risultato è la sintesi di una dinamica di crescita nella prima parte dell'anno del 2% e di un andamento negativo nella seconda parte del 3%. Più elevata è invece la dinamica negativa rilevata dal lato dell'offerta, i treni-km registrano infatti una variazione negativa nel 2011 di tre punti percentuali e mezzo.

Considerando le grandi aziende erogatrici di trasporto pubblico locale, dopo la ripresa nel 2010 (preceduta dalla battuta di arresto all'espansione della domanda nel 2009), la domanda soddisfatta nel secondo semestre 2011 ha avuto ancora un dinamica positiva, seppur più incerta rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. A fronte di situazioni di stabilità nel 38% delle aziende, la domanda in termini di viaggiatori è aumentata e diminuita nel 33% e 29% cosicché il saldo fra le dinamiche opposte è positivo, pari a 5 punti percentuali (ma 19 nello stesso semestre del 2010). Considerando i viaggiatori-km, situazioni di stabilità si sono verificate nel 50% dei casi mentre le altre si ripartiscono equamente fra casi di aumento e di diminuzione; il saldo fra tali andamenti è dunque nullo mentre era risultato pari a +17 punti percentuali nello stesso periodo del 2010.

In base alle previsioni delle aziende di questo settore per il I semestre dell'anno in corso, si dovrebbe però lentamente chiudere la parentesi di incertezza che ha caratterizzato il 2011. Considerando la domanda, situazioni di stabilità sono state previste da circa la metà delle imprese mentre fra le altre dovrebbero prevalere i casi crescita: di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare ed oscillare intorno a 5 e 10 punti percentuali per i viaggiatori e per i viaggiatori-km (3 e -6 i valori nello stesso periodo del 2011).

Dal lato dell'offerta, sia il II semestre 2011 sia il I 2012 delineano una situazione di diffusa riorganizzazione, il più delle volte rivolta a diminuirne i livelli. In base ai dati di consuntivo per la II parte del 2011, infatti, sono stati molto più frequenti rispetto al passato i casi di diminuzione dei posti offerti (48%) cosicché il saldo fra gli andamenti opposti si è deteriorato sensibilmente, risultando pari a -33 punti percentuali (-6 nello stesso periodo del 2010); considerando i posti-km, le dinamiche sono simili e il saldo fra gli andamenti opposti peggiora, passando da -14 a -48 punti percentuali. In termini previsionali per il I semestre dell'anno in corso, le indicazioni sono in linea con quanto appena detto. Considerando i posti, la differenza fra gli andamenti opposti dovrebbe deteriorarsi, passando da -9 (stesso periodo del 2011) a -32 punti percentuali; anche in termini di posti-km, tale indicatore dovrebbe peggiorare, passando da -21 a -32 punti percentuali.

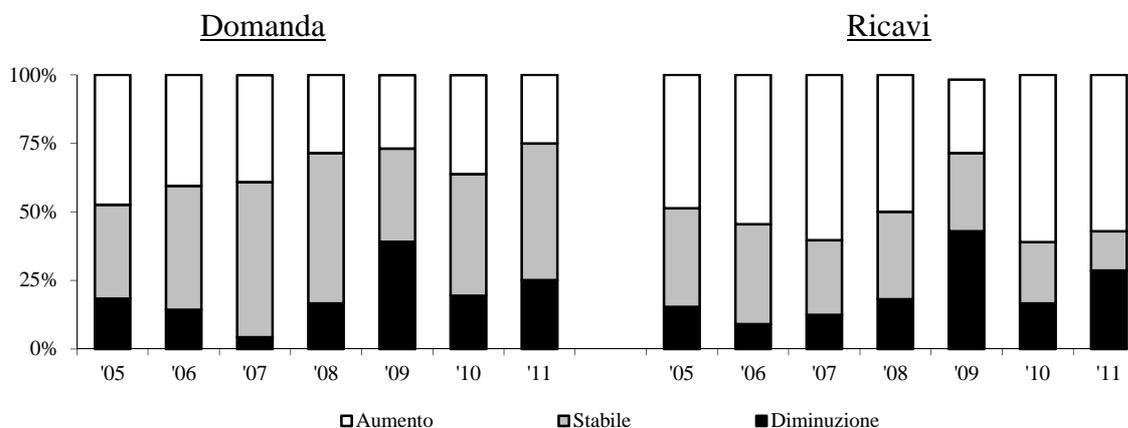
1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2011

1.2.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni delle aziende, la domanda soddisfatta nella seconda parte dell'anno ha avuto ancora un dinamica positiva, seppur più incerta rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. In termini di viaggiatori, a fronte di situazioni di stabilità nel 38% delle aziende, fra le altre prevalgono i casi di aumento e il saldo con quelli di diminuzione è dunque positivo, pari a 5 punti percentuali (però nello stesso semestre del 2010 era risultato pari 19 punti percentuali). Considerando i viaggiatori-km, inoltre, situazioni di stabilità si sono verificate nel 50% dei casi mentre le altre si ripartiscono equamente fra casi di aumento e diminuzione; il saldo fra tali andamenti è dunque nullo mentre era risultato pari a +17 punti percentuali nello stesso periodo del 2010.

Graf. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2005-2011 (distribuzione % delle risposte)



Di conseguenza, anche la distribuzione sull'andamento dei ricavi da traffico, fra l'altro a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe da parte del 40% delle aziende, si deteriora leggermente. Il saldo fra dinamiche di crescita e diminuzione, seppur positivo ed elevato (29 punti percentuali), è però inferiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2010 (pari a 44 punti).

Dal lato dell'offerta, le risposte di queste aziende delineano una situazione di diffusa riorganizzazione finalizzata alla riduzione. Considerando i posti, sono stati molto più numerosi rispetto al passato i casi in cui sono diminuiti, 48% ed il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza si è deteriorato sensibilmente, passando da -6 (stesso periodo del

2010) a -33 punti percentuali. Le dinamiche sono analoghe considerando l'offerta in termini di posti-km, generando così un saldo fra gli andamenti opposti che peggiora, da -14 a -48 punti percentuali.

Tab. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2005-2011 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11
<u>Investimenti</u>							
Aumento	43,6	38,6	28,3	34,1	31,7	51,4	33,0
Stabile	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	34,3	52,4
Diminuzione	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	14,3	14,3
<u>Occupazione</u>							
Aumento	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	24,7	5,3
Stabile	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	29,6	15,8
Diminuzione	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	48,2	78,9

Considerando le indicazioni sui fattori produttivi, i segnali negativi emersi nella prima parte dell'anno si delineano anche per i mesi successivi. Per quanto riguarda l'andamento del livello degli investimenti, seppur costante nella metà dei casi, situazioni di crescita e di diminuzione sono state formulate rispettivamente dal 33% e 14% delle aziende; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti peggiora, passando da 37 (stesso semestre del 2010) a 19 punti percentuali. Rispetto ad allora, anche il saldo relativo alla dinamica dell'occupazione si deteriora notevolmente. A fronte di situazioni di stabilità indicate da meno di un quinto delle aziende, indicazioni di aumento e diminuzione sono state formulate rispettivamente dal 5% e 79%, cosicché il saldo fra tali risposte peggiora rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, passando da -26 a -74 punti percentuali.

Infine, i risultati sulla produttività. Sia per il personale sia per i mezzi, il saldo fra situazioni di aumento e diminuzione risulta, come nello stesso periodo del 2010, positivo ed elevato.

Tab. 2. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel 2011 (1)

	Viaggiatori-km	Treni-km
<u>II semestre '11</u>		
Var. %	-3,4	-4,5
<u>Anno 2011</u>		
Var. %	-0,8	-3,4

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dal maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FSI. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.

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



Passando ora al trasporto regionale del Gruppo FSI, il secondo semestre del 2011, contrariamente a quanto avvenuto nel primo, registra una flessione della domanda soddisfatta in termini di vkm del 3%. Analogamente l'andamento dell'offerta in termini di treni-km, per i quali si registra però una diminuzione decisamente più sostenuta pari al 14%.

Considerando l'intero anno, la domanda nel 2011 presenta una leggera contrazione, inferiore ad un punto percentuale. Più elevata è invece la dinamica rilevata dal lato dell'offerta: i treni-km registrano infatti una variazione negativa del 3%.

Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

Il trasporto ferroviario del Gruppo FSI sulla media e lunga percorrenza, che nella prima parte dell'anno aveva messo in evidenza un leggero segnale positivo registrando un aumento di mezzo punto percentuale della domanda, presenta nel secondo semestre del 2011 un calo dei viaggiatori-km di quasi il 5%. È invece sempre decrescente la dinamica dell'offerta che in questo periodo registra una contrazione del 3%.

Tab. 3. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel 2011 (1)

	Viagg.-km		Treni-km	
	Totale	Di cui Servizi a mercato	Totale	Di cui Servizi a mercato
<u>II sem. '11</u>				
Var. %	-4,8	1,3	-2,8	2,4
<u>Anno 2011</u>				
Var. %	-2,3	3,4	-1,9	2,1

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.: variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

Considerando l'intero anno, dopo la contrazione dei volumi di traffico nel 2010 di circa il 7% in termini di vkm, la domanda continua a diminuire seppur a tassi più modesti. Pari a 20 miliardi di viaggiatori-km, infatti, la variazione rispetto all'anno precedente è negativa pari a due punti percentuali. Dal lato dell'offerta, non si arresta il trend decrescente: dopo, la variazione negativa nel 2010 del 2%, i treni-km diminuiscono di altri due punti percentuali nel 2011.

All'interno di questo settore, si distingue ancora l'andamento dei servizi a mercato. Seppur ad un tasso più contenuto rispetto al passato, la domanda ha continuato ad aumentare anche nel secondo semestre del 2011, registrando una variazione positiva dell'1,3%. Dal lato dell'offerta, anche i treni-km segnano un incremento in questo periodo del 2% su base tendenziale.



Considerando l'intero anno, dopo la robusta crescita nel 2009 e quella sicuramente più contenuta nel 2010, il 2011 presenta una crescita annua della domanda soddisfatta in termini di viaggiatori-km del 3%. In aumento anche la quota di questi servizi sul totale: pari a 66% nel 2010, nel 2011 raggiunge il 70%. Dal lato dell'offerta, dopo il forte incremento della frequenza dei servizi ferroviari resa disponibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura nel 2009 e quello registrato l'anno successivo (26% e 5%), i treni-km relativi a questi servizi (quota sul totale dell'offerta di periodo del 64%, tre punti percentuali in più rispetto al 2010), segnano nel 2011 un'ulteriore crescita su base annua pari a due punti percentuali.

Il trasporto aereo di passeggeri

Il traffico aereo di passeggeri continua a crescere nel 2011. Dopo il 7% rilevato l'anno precedente, i viaggiatori sono aumentati del 6%, combinazione di una espansione del trasporto sia internazionale di pari valore sia nazionale del 7%, corrispondenti in valore assoluto a +5 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +4 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 57% e 43% del traffico).

L'incremento più rilevante è stato registrato a Venezia (6% del totale) dove il traffico è aumentato del 25%, ossia di 1,7 milioni di viaggiatori, andamento trainato dalla componente internazionale (31%, +1,5 milioni di passeggeri) ma sostenuto anche dalla componente nazionale (10% ossia +187 mila passeggeri).

A seguire, si distingue l'aumento registrato a Roma Fiumicino (25% del traffico annuo): 4% in valore assoluto corrispondente a +1,3 milioni di viaggiatori. La crescita è particolarmente sostenuta per la domanda internazionale, 5% (+1,2 milione), e leggermente più contenuta quella relativa alla componente nazionale, 2% (+282 mila viaggiatori).

Si conferma la ripresa a Milano Linate (incidenza del 6%) con un aumento complessivo del 9%, ossia +767 mila viaggiatori. La dinamica è particolarmente sostenuta per il trasporto internazionale, 25% ossia +699 mila persone, mentre si conferma molto più modesta quella relativa alla componente nazionale (1%, +67 mila persone).

Incrementi significativi sono stati rilevati anche a Bergamo e Palermo (6% e 3% del traffico totale). Nel primo caso, la crescita è del 10%, favorita da entrambe le componenti ma con una dinamica del 22% per quella nazionale (+465 mila viaggiatori) e del 5% per quella internazionale (+285 mila). A Palermo, raggiunge il 14% l'espansione del traffico complessivo, +625 mila viaggiatori, combinazione di un incremento della componente sia nazionale (la più importante in questo scalo), 11% ossia +411 mila persone, sia internazionale, 36% ossia +211 mila viaggiatori.

La flessione annua più rilevante si registra invece a Treviso (che ha comunque un'incidenza sul totale di poco inferiore ad un punto percentuale), dove i passeggeri sono scesi da 2,1 nel 2010 a 1,1 milioni e, a seguire a Brescia, Forlì e Trapani, realtà che hanno comunque un peso marginale sul totale del traffico.

Tab. 4. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda 2011 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%
Bergamo	2.577.192	22,0	5.833.492	5,1	8.416.961	9,7
Bologna	1.703.472	9,8	4.111.230	5,9	5.876.213	6,8
Catania	5.448.761	8,1	1.322.477	5,1	6.789.601	7,5
Milano LIN	5.570.173	1,2	3.491.576	25,0	9.063.827	9,2
Milano MXP	3.885.856	6,1	15.201.242	1,0	19.291.427	1,8
Napoli	3.092.814	0,8	2.635.588	6,8	5.756.600	3,3
Palermo	4.159.989	10,9	805.173	35,6	4.988.832	14,3
Pisa	1.299.232	22,1	3.210.329	7,7	4.519.118	11,3
Roma CIA	968.583	23,4	3.772.704	0,7	4.741.296	4,6
Roma FCO	12.955.588	2,2	24.448.925	5,0	37.651.222	3,6
Venezia	2.089.690	9,8	6.463.949	31,0	8.563.274	24,9
Totale	63.415.448	7,1	84.290.016	6,3	148.472.644	6,4

(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

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2011, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri è composta da 463 navi, 19 in meno rispetto al 31 dicembre 2010 - anno in cui aveva però messo in evidenza una crescita di ben 24 unità rispetto al 2009 - variazione negativa che in termini di tsl si traduce comunque in una crescita di sette punti percentuali.

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, le "altre navi di trasporto passeggeri" (incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 31% e 2%) mettono in evidenza¹ un trend decrescente in termini di unità mentre non subiscono variazioni in termini di tsl (in totale 62 mila). Sono a fine dicembre 2011, 144 unità ossia il 5% in meno in termini di navi (7 unità). Anche i traghetti misti (47% e 57% della flotta in termini di navi e di tsl) diminuiscono in termini di navi lasciando però inalterate le tsl complessive (2,4 milioni): sono in calo di otto

¹ Dopo l'incremento registrato nel 2010 (10% in termini di navi e 35% di tsl).



unità per un totale di 218 navi².

Tab. 5. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 31-12-2011

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	24	9,1	1.731	19,3
Aliscafi, catamarani e unità veloci	77	-6,1	23	-4,2
Traghetti (2)	218	-3,5	2.435	-0,2
Altre navi per trasp. passeggeri	144	-4,6	62	0,0
Totale	463	-3,9	4.251	6,9

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2010.
(2) Navi miste.

Fonte: Confitarma

Gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci in totale 77, sono 5 in meno rispetto alla fine del 2010, con una contrazione delle tsl complessive del 4% (peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl). Infine, continuano invece ad avere una dinamica di crescita le navi da crociera (24 in tutto, ossia il 5% delle navi totali ed il 41% delle tsl complessive), due unità in più rispetto al 31 dicembre 2010, ossia in percentuale 9% e, in termini di tsl, 19%.

Così come nel biennio 2009-'10, la domanda di trasporto passeggeri continua ad avere una dinamica negativa. Il numero di passeggeri nel 2011 è stato di 46 milioni, ossia il 2% in meno rispetto al 2010, in valore assoluto corrispondente a un milione di viaggiatori.

Gli incrementi più significativi sono stati rilevati al centro ed al nord. Il più elevato è stato registrato a Civitavecchia (incidenza sul totale del 10%) dove i passeggeri, per il secondo anno consecutivo, sono aumentati: +7% (+281 mila). A Savona (quota del 3%) il traffico cresce come nel 2010 ma in misura ancora più sostenuta: la variazione raggiunge infatti il 20%, ossia +215 mila. A seguire, l'incremento più importante nel nord est, a Venezia: +9%, +181 mila passeggeri rispetto al 2010, confermando la dinamica positiva che caratterizza ormai da diversi anni questo porto. Sempre sull'Adriatico, boom di traffico a Ravenna dove il numero di passeggeri tra il 2010 ed il 2011 passa da 17 a 164 mila (a Venezia e Ravenna si è svolto il 5% e lo 0,4% del traffico 2011). Al sud, lo sviluppo della domanda più importante si è verificato a Napoli (16% del traffico totale). Dopo un biennio di variazioni negative, il 2011 chiude con una crescita del 2%, ossia in valore assoluto corrispondente a +151 mila passeggeri. Di poco inferiore è l'incremento in valore assoluto registrato nel porto di Cagliari (quota dell'1%) che però in termini percentuali corrisponde ad un incremento molto rilevante, 29%.

² Anche in questo caso, tra la fine del 2009 e quella del 2010, si era registrato un incremento di sette navi, seppur corrispondente ad una flessione in termini di tsl di circa un punto percentuale e mezzo.

Tab. 6. Il trasporto marittimo: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2011

Porti	Passeggeri		
	Numero	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	1.307.003	19,7	2,8
Genova	3.113.679	-14,5	6,7
La Spezia	90.408	101,5	0,2
Marina di Carrara	11.493	21,3	0,0
Livorno	3.068.047	-9,1	6,7
Piombino	3.240.030	-1,5	7,0
Civitavecchia	4.517.033	6,6	9,8
Gaeta	1.763	12,6	0,0
Napoli	7.516.191	2,0	16,3
Salerno	639.978	2,3	1,4
Taranto	604	---	0,0
Brindisi	527.001	1,2	1,1
Bari	1.951.665	2,5	4,2
Monopoli	193	-63,1	0,0
Ancona	1.553.787	-6,1	3,4
Ravenna	163.829	856,9	0,4
Venezia	2.239.751	8,8	4,9
Monfalcone	213	14,5	0,0
Trieste	56.973	-15,0	0,1
Messina-Mil.	8.564.396	-0,2	18,6
Catania	412.969	-6,3	0,9
Palermo-Termini I.	1.901.107	5,3	4,1
Cagliari-Sarroch	656.651	29,4	1,4
Olbia-G.A-P.T	4.594.725	-22,5	10,0
Totale	46.129.489	-2,2	100,0

Fonte: Assoporti

La flessione più robusta è stata rilevata in Sardegna, a Olbia (quota del 10%), dove il traffico – in calo del 3% nel 2010 – subisce un'ulteriore contrazione. I passeggeri sono diminuiti del 23%, ossia di circa 1,3 milioni di persone. Al nord, la diminuzione più alta si registra a Genova dove, dopo una lunga serie di variazioni positive, il 2011 chiude con un calo della domanda del 15%, ossia poco più di mezzo milione di persone in meno rispetto al 2010. A seguire, sempre sul Tirreno, la flessione più sostenuta si rileva a Livorno. Anche in questo caso, il 2011 interrompe la tendenza positiva rilevata negli ultimi anni, registrando una variazione del -9%, ossia -307 mila passeggeri (sia a Genova sia a Livorno si è svolto il 7% del traffico 2011). Infine, è di poco superiore ai 100 mila passeggeri la riduzione di traffico che si registra sull'Adriatico ad Ancona che dopo un biennio di crescita chiude il 2011 con un calo in termini percentuali del 6% (quota 2011 del 3%).

Tab. 7. Il trasporto crocieristico: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2011 (1)

Porti	Passeggeri		
	Numero	Var. %	Comp. %
Bari	567.885	11,9	5,1
Brindisi	5.226	-81,7	0,0
Cagliari	232.718	45,7	2,1
Catania	188.815	-0,4	1,7
Civitavecchia	2.577.438	35,8	23,1
Genova	798.521	-7,2	7,2
La Spezia	90.408	101,5	0,8
Livorno	982.928	19,5	8,8
Marina di Carrara	11.493	21,3	0,1
Messina-Milazzo	500.636	33,7	4,5
Napoli	1.297.267	13,9	11,6
Palermo	567.049	43,6	5,1
Piombino (Portoferraio)	19.273	-21,2	0,2
Ancona	144.721	6,5	1,3
Ravenna	156.359	1608,3	1,4
Savona	948.459	21,5	8,5
Trieste	28.183	83,8	0,3
Venezia	1.777.073	11,2	16,0
Salerno	99.274	0,5	0,9
Olbia-Golfo Aranci	141.632	-23,3	1,3
Totale	11.135.358	20,0	100,0

(1) Dati provvisori.

Fonte: Assoporti

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, in base ai dati di Assoporti (provvisori) il 2011 è stato un anno di forte espansione della domanda soddisfatta. Infatti, dopo aver registrato nel biennio 2009-'10 un discreto rallentamento dei tassi di crescita, il traffico crocieristico nei porti italiani è stato nel 2011 di 11 milioni di passeggeri, ossia ben 20 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente. Fra i porti più significativi, il traffico, dopo diversi anni di crescita, è diminuito a Genova (incidenza sul totale del 7%), dove i passeggeri sono diminuiti del 7%. L'incremento in valore assoluto più consistente è stato invece registrato a Civitavecchia (quota del 23%) dove, dopo la lieve flessione del 2009 e la ripresa del 2010, il numero dei passeggeri fra i due anni a confronto passa da 1,9 a 2,6 milioni, registrando un incremento di ben trentasei punti percentuali. A seguire, il porto di Venezia (incidenza sul totale del 16%) dove nel 2011 si sono imbarcati e sbarcati l'11% di passeggeri in più rispetto all'anno precedente, confermando il trend crescente in atto ormai da diversi anni. Invece a Palermo (5% del totale), dopo due anni di contrazioni, nel 2011 il traffico crocieristico ricomincia a crescere, ed in modo particolarmente sostenuto: i passeggeri sono stati infatti 567 mila mentre l'anno precedente solo 395 mila.

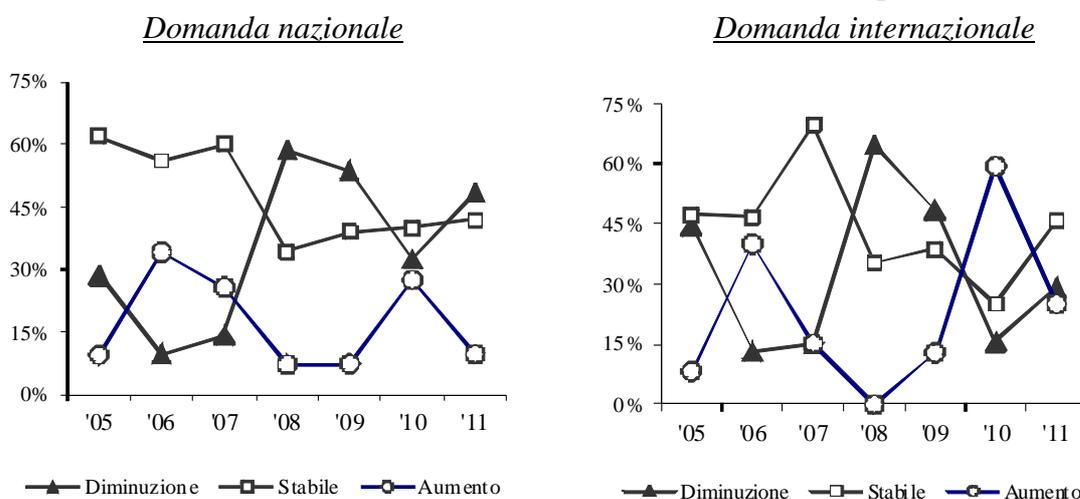
Tornando verso il nord, gli incrementi più elevati, a seguire, sono stati rilevati a Savona e Livorno (incidenza sul totale del traffico simile, circa 9%) dove i tassi di variazione hanno raggiunto il 22% e 20%, corrispondenti ad incrementi in valore assoluto pari a 168 e 160 mila; in entrambi i casi, dopo le flessioni registrate nel 2009, il traffico è in aumento per il secondo anno consecutivo. Di poco inferiore a quest'ultimo valore è stato l'incremento rilevato a Napoli (12% del traffico annuo), corrispondente in termini percentuali ad una crescita del 14%, recuperando così la contrazione rilevata invece nel 2010. Infine, si segnala il boom di traffico rilevato a Ravenna dove il numero dei passeggeri fra i due anni a confronto è passato da 9 a 156 mila.

1.2.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su strada

E' di nuovo negativo il quadro che emerge dalle indicazioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte dell'anno in corso.

Graf. 2. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2005-2011 (distribuzione % delle risposte)



Infatti, rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, dal lato della domanda sono meno numerosi i casi di aumento a beneficio di quelli di diminuzione. A livello nazionale, tali dinamiche generano un saldo fra le dinamiche opposte negativo e particolarmente sostenuto, oltre che in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2010: da -9 a -34 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -5 a -39 punti per le tonnellate-km.

Per quanto riguarda la domanda internazionale, che nel 2010 aveva messo in evidenza una certa ripresa, il saldo fra le dinamiche opposte, seppur di nuovo negativo, è comunque meno preoccupante. Infatti, considerando sia le tkm sia le sole tonnellate, tale indicatore è negativo ma oscilla intorno ad un valore modesto, 4 punti percentuali (valori pari a +44 e +41 però nello stesso periodo del 2010).

Le indicazioni raccolte sull'andamento del fatturato, dopo la timida ripresa del 2010, non sono di certo brillanti ma considerando gli anni precedenti non possono ritenersi neanche tanto negative. Infatti, anche se diminuiscono i casi di crescita, sono quelle di stabilità ad essere più numerose ed il saldo fra tali dinamiche, pur deteriorandosi, è nullo (+18 nello stesso semestre del 2010).

Sul fronte delle tariffe, come in passato, sono sempre i casi di stabilità i più diffusi, il 61% ed il 70% rispettivamente per la domanda nazionale ed internazionale. Fra le altre aziende, però, si rileva una propensione maggiore ad aumentarle rispetto allo stesso periodo del 2010. A livello nazionale, ritocchi verso l'alto sono stati infatti indicati dal 22% delle aziende, percentuale pari a pochi punti percentuali lo scorso anno e, invece, variazioni verso il basso dal 17% rispetto al 30% rilevato nel secondo semestre del 2010. A livello internazionale, un mercato dove già allora le aziende erano più intraprendenti, i casi di aumento passano comunque da 17% a 20% e quelli di diminuzione da 15% a 10%.

Tab. 8. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2005-2011 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11
<u>Fatturato</u>							
Aumento	35,2	49,1	48,9	5,6	8,8	48,0	32,6
Stabile	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	20,4	34,8
Diminuzione	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6	32,6
<u>T. nazionali</u>							
Aumento	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1	22,0
Stabile	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	68,1	61,0
Diminuzione	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	29,8	17,0
<u>T. internaz.</u>							
Aumento	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	17,1	20,0
Stabile	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	68,3	70,0
Diminuzione	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	14,6	10,0

Le risposte sull'andamento dell'offerta confermano però la presenza di un diffuso clima di poca fiducia. Infatti, sono notevolmente in aumento le situazioni in cui viene messa in atto una riduzione della capacità veicolare disponibile (44% rispetto al 26% rilevato nello stesso periodo del 2010) e parallelamente in diminuzione la quota dei casi di aumento (dal



36% al 14%). Come per altri indicatori, il saldo cambia di nuovo di segno risultando negativo, pari a -30 punti percentuali (+9 punti nello stesso semestre del 2010).

In linea con quanto già illustrato le indicazioni sulla dinamica dei fattori produttivi che delineano un quadro negativo. Per il livello degli investimenti, casi di diminuzione si sono verificati nel 51% delle aziende e di aumento solo nel 12% (percentuali entrambe in aumento rispetto allo stesso semestre del 2010); di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti è ancora negativo e sostenuto, 39 punti percentuali. Anche in termini occupazionali, continuano ad essere sempre più frequenti i casi di flessione rispetto a quelli di aumento ed il saldo fra le dinamiche opposte oscilla intorno a -26 punti percentuali (come nello stesso periodo dell'anno precedente).

Infine, anche le indicazioni sulla produttività non offrono ovviamente elementi positivi. Per i mezzi, sono di nuovo prevalenti i casi di diminuzione (55% delle imprese) e, di conseguenza, il saldo fra le dinamiche peggiora rispetto allo stesso periodo del 2010, passando da -29 a -41 punti percentuali. Per quanto riguarda la produttività del personale, sono invece sempre le situazioni di stabilità ad essere molto frequenti (50%) ed una leggera crescita dei casi di aumento e viceversa un modesto calo di quelli di diminuzione determinano un leggero miglioramento del saldo che, seppur negativo, passa da -19 a -12 punti percentuali.

Il trasporto aereo di merci e posta

Continua ad aumentare il traffico aereo, seppur a tassi decisamente più contenuti. Infatti, dopo aver chiuso il 2010 in forte ripresa (+18%), nel 2011 la crescita è stata del 2%. Contribuisce a tale dinamica il trasporto delle merci, in aumento del 4%, mentre il traffico postale registra fra i due anni a confronto un calo dell'11% (rappresentano rispettivamente il 93% e 7% del traffico totale).

A Milano Malpensa (48% del totale), dopo la crescita sostenuta del 2010, il traffico continua a crescere (come sempre, l'incremento di traffico più rilevante): le tonnellate movimentate sono risultate in aumento del 4%, ossia di circa 18 mila tonnellate.

A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si rileva lo sviluppo del traffico verificatosi a Bologna (incidenza del 5%): pari a 44 mila tonnellate, si registra un incremento percentuale annuo del 16%, in valore assoluto +6 mila tonnellate. All'incirca della stessa entità gli incrementi rilevati a Brescia e Bergamo (quota sul totale annuo rispettivamente del 4% e del 12%) che in termini percentuali corrispondono ad incrementi



del 17% e 5%. Di rilievo, infine, lo sviluppo del traffico a Venezia (quota sul totale del 5%) dove le tonnellate movimentate sono cresciute dell'11%. Fatta eccezione per l'aeroporto di Brescia, tali incrementi seguono quelli già registrati nel 2010.

Tab. 9. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel 2011 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo	112.556	5,3	---	---	112.556	5,3
Bologna	42.749	19,3	1.038	-47,2	43.788	15,8
Brescia	12.852	201,3	27.290	-9,2	40.142	17,0
Milano LIN	15.852	2,1	3.739	5,5	19.591	2,8
Milano MXP	440.258	4,2	10.188	-0,6	450.446	4,1
Roma Cp	18.845	4,7	---	---	18.845	4,7
Roma FCO	142.836	-7,1	9.031	-16,9	151.867	-7,7
Venezia	41.801	11,5	85	-35,1	41.886	11,4
Totale	877.243	3,5	62.602	-11,2	939.843	2,3

(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

Contrariamente a quanto avvenuto invece nel 2010, il traffico è in diminuzione in particolare a Roma Fiumicino (incidenza sul totale di periodo del 16%). La contrazione delle tonnellate movimentate è dell'8%, ossia -13 mila tonnellate rispetto al 2010.

Il trasporto marittimo di merci

Al 31 dicembre 2011, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone di 1.156 navi, 27 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 14,5 milioni, presentano invece una crescita percentuale del 9%, 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 secco³ (21% delle unità totali e 56% delle tsl complessive, valori in entrambi i casi in aumento). Sono alla fine di dicembre 245, per un totale di 8,1 milioni di tsl, ossia 11 unità e quasi un milione di tsl in più rispetto alla fine del 2010, corrispondenti in percentuale ad incrementi del 5% e 14%.

³ 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%, 9% e 7%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 31% e 17%).

Tab. 10. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 31-12-2011

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	307	-3,2	5.606	3,4
- Petroliere	118	0,9	3.348	7,9
- Gassiere	26	-3,7	334	-6,7
- Chimichiere	130	-3,0	1.888	-1,9
- Altre cisterne	33	-15,4	36	-5,3
<i>Navi da carico secco</i>	245	4,7	8.143	13,5
- Carico generale	42	-6,7	286	2,1
- Portacontenitori e frigorifere	21	0,0	856	0,0
- Portarinfuse	107	16,3	4.475	20,2
- Traghetti	75	-1,3	2.526	9,0
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	603	-4,4	746	3,6
- Rimorchiatori e navi appoggio	361	-1,6	229	34,7
- Altri tipi di navi	242	-8,3	517	-6,0
Totale	1.156	-2,3	14.496	8,8

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2010.

Fonte: Confitarma

Come in passato, sono le portarinfuse a determinare la crescita delle navi da carico secco, risultate in aumento rispetto alla fine del 2010 del 16% in termini di navi (+15 unità) e del 20% considerando le tsl. Diminuiscono invece le navi da carico generale di 3 unità (-7%) ed i traghetti di una (-1%), variazioni che però in termini di tsl si traducono in aumenti del 2% e del 9%. Infine, le navi portacontenitori e frigorifere non subiscono variazioni di rilievo rispetto a quanto rilevato alla fine dell'anno precedente.

Considerando le navi da carico liquido⁴ (27% delle unità totali e 39% delle tsl complessive, quote in leggera flessione), queste sono dieci in meno, in percentuale -3%, rispetto a quante rilevate alla fine del 2010 ma in termini di tsl presentano una dinamica positiva di tre punti percentuali. Hanno una dinamica negativa sia le chimichiere sia le altre cisterne che, invece, erano risultate in aumento tra la fine del 2009 e quella del 2010. Le prime ammontano a fine dicembre a 130 unità, ossia quattro in meno rispetto al 31 dicembre 2010, registrando in termini di tsl una flessione del 2%. Le altre cisterne fra i due periodi a confronto passano da 39 a 33 unità, con un calo delle tsl del 5%. Seppur di una sola unità, diminuiscono anche le gassiere, in totale 26 unità, generando una flessione in termini di tsl del 7%. Ad aumentare di una nave sono invece le petroliere, complessivamente pari a 118,

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 13%, 23%, 0,2% e 2% del totale.



e in termini di tsl tale incremento raggiunge l'8%.

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti non presentano variazioni rispetto al 31-12-'10 (1 per 33 mila tsl) mentre sono in diminuzione (tra la fine del 2010 e del 2009 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 603 ma che in termini di tsl registrano un incremento del 4%. Diminuiscono sia i rimorchiatori e le navi di appoggio, da 367 a 361 unità, generando però un robusto incremento delle tsl, 35%, sia gli altri tipi di navi, da 264 a 242 unità, determinando un calo delle tsl del 6% (rappresentano rispettivamente il 31% e 21% della flotta totale in termini di navi e il 2% e 4% in termini di tsl).

Dal lato della domanda, dopo la flessione nel 2009 di quasi 10 punti percentuali e la crescita l'anno successivo del 3%, il numero di teu⁵ nel 2011 è di nuovo in calo. Pari complessivamente a 9,5 milioni, il traffico registra nell'anno una flessione del 2,5%, corrispondente in valore assoluto a circa 249 mila teu. Ad influenzare tale dinamica è il porto di Gioia Tauro dove si è svolto nel 2011 il 24% del traffico containerizzato, una quota che, seppur in diminuzione negli ultimi anni, rimane la più elevata. Dopo aver chiuso il 2008 con un debole +0,7%⁶, il 2009 in forte calo (-18%) ed il 2010 all'incirca costante, nel 2011 i teu movimentati diminuiscono in misura sostenuta, -19%, corrispondente in valore assoluto a poco più di mezzo milione in meno rispetto all'anno precedente.

Sempre al sud, a Cagliari, dopo il boom del 2009 il traffico (poco più del 6% del totale) è in diminuzione per il secondo anno consecutivo, seppur a tassi decrescenti. Dopo la flessione rilevata nel 2010 del 15%, il numero di teu ha subito infatti una flessione del 4%, ossia 26 mila teu movimentati in meno rispetto all'anno precedente. Al nord, la contrazione più sostanziosa si è verificata a Savona (quota sul totale del 2%): il traffico, dopo la robusta flessione del 2009 e l'andamento costante l'anno successivo, subisce nel 2011 una riduzione del 13%, corrispondenti a -26 mila teu.

Gli incrementi più significativi sono stati rilevati soprattutto al nord, sull'Adriatico a Trieste, Venezia e Ravenna (4%, 5% e 2% del totale 2011) e sul Tirreno a Genova e La Spezia (quote del 19% e 14%). A Trieste il traffico, dopo il calo sostenuto del 2009 e la lieve ripresa l'anno successivo, è stato di 393 mila teu, ossia ben 112 mila in più rispetto al 2010. A Venezia, il traffico invece è in crescita per il secondo anno consecutivo ed in misura particolarmente sostenuta, 16% (+64 mila teu). A Ravenna, il 2011 si chiude con uno sviluppo del traffico del 17%, +32 mila teu, recuperando così di gran lunga le flessioni

⁵ Dati Assoporti; 2011 provvisorio.

⁶ Tale variazione seguiva l'aumento del 17% nel 2007 a sua volta rilevato dopo un biennio di valori negativi.

rilevate nel biennio precedente (-14% nel 2009 e -1% l'anno successivo).

Tab. 11. Il trasporto marittimo di container: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel 2011

Porti	Container (teu)		
	Numero	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	170.427	-13,2	1,8
Genova	1.847.102	5,0	19,4
La Spezia	1.307.274	1,7	13,7
M. di Carrara	5.455	-30,0	0,1
Livorno	637.798	1,5	6,7
Civitavecchia	39.986	-3,7	0,4
Napoli	526.768	-1,5	5,5
Salerno	235.209	0,2	2,5
Gioia Tauro	2.304.987	-19,2	24,2
Taranto	604.404	3,9	6,3
Brindisi	485	-56,2	0,0
Bari	11.121	1.535,4	0,1
Ancona	120.674	9,3	1,3
Ravenna	215.336	17,3	2,3
Venezia	458.363	16,4	4,8
Monfalcone	591	-49,3	0,0
Trieste	393.186	39,6	4,1
Catania	17.659	-14,1	0,2
Palermo-T. Imerese	28.568	-14,7	0,3
Cagliari-Sarroch	603.236	-4,1	6,3
Totale	9.528.629	-2,5	100,0

Fonte: Assoporti

Sul Tirreno, l'espansione della domanda è stata particolarmente sostenuta a Genova dove, dopo un biennio di variazioni negative⁷, il traffico è risultato in aumento per il secondo anno consecutivo: in termini percentuali del 5%, ossia +88 mila teu. A La Spezia, dopo il calo del 16% nel 2009 più che recuperato con la crescita del 23% l'anno successivo, il traffico, seppur ad un tasso più contenuto, continua a crescere: 2%, ossia 22 mila teu in più rispetto all'anno precedente.

Al sud, l'unico incremento di rilievo è quello rilevato a Taranto (incidenza sul totale del 6%). Dopo la flessione rilevata nel 2007, la ripresa nel 2008 ed il trend decrescente nel biennio successivo, il traffico ha ricominciato a crescere, in termini percentuale del 4%, corrispondente in valore assoluto a + 22 mila teu rispetto all'anno precedente. Anche se ha un peso ridotto sul totale del traffico, si segnala il boom di traffico registrato a Bari che fra i due anni a confronto passa da 680 a 11.121 teu.

⁷ Dopo diversi anni di tassi di pochi punti percentuali, aveva però chiuso il 2007 con una crescita del 12%.

Per la domanda in termini di tonnellate, comunque, il 2011 non è andato poi così male. Dopo la flessione del 14% nel 2009 e la ripresa l'anno successivo del 9%, nel 2011 le tonnellate movimentate sono in aumento, seppur ad un tasso modesto 0,7%. A favorire tale andamento è il trasporto delle rinfuse solide che su base annua crescono dell'8% (+6 milioni) mentre a frenarlo è il trasporto di quelle liquide che registrano una flessione del 2% (-4 milioni di tonnellate). Le merci varie sono state quasi 209 milioni di tonnellate, quasi uno in più rispetto al 2010, combinazione di una riduzione del Ro-Ro ma di un aumento sostenuto delle c.d. altre modalità ed uno molto più contenuto dei contenitori.

Tab. 12. Il trasporto marittimo: andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nei principali porti italiani nel 2011

Porti	Tonnellate		
	Migliaia	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	14.654	3,9	3,1
Genova	50.393	-0,6	10,5
La Spezia	17.061	-5,0	3,6
Marina di Carrara	3.232	-3,3	0,7
Livorno	29.673	-2,1	6,2
Piombino	6.001	-8,4	1,3
Civitavecchia	10.791	17,7	2,3
Fiumicino	5.799	11,4	1,2
Gaeta	2.595	23,2	0,5
Napoli	20.064	-8,5	4,2
Salerno	10.533	7,0	2,2
Gioia Tauro	24.696	-18,8	5,2
Taranto	40.799	17,1	8,5
Brindisi	9.892	-0,6	2,1
Bari	5.063	-4,5	1,1
Barletta	943	6,0	0,2
Monopoli	327	9,6	0,1
Ancona	8.413	-1,3	1,8
Ravenna	23.344	6,5	4,9
Chioggia	2.142	16,9	0,4
Venezia	26.322	-0,3	5,5
Portonogaro	1.207	0,2	0,3
Monfalcone	3.468	12,3	0,7
Trieste	48.238	1,3	10,1
Messina-Mil.	23.277	0,9	4,9
Catania	5.197	6,6	1,1
Augusta	29.592	0,6	6,2
Palermo-T. Imerese (2)	8.554	8,6	1,8
Cagliari-Sarroch	35.827	-0,1	7,5
Olbia-G.A.-P. Torres (3)	10.232	-2,0	2,1
Totale	478.326	0,7	100,0

Fonte: Assoportì



Le diminuzioni più sostenute si sono verificate al sud nei porti di Gioia Tauro e Napoli. Nel primo (5% del traffico totale), dopo la forte flessione del 2009 e la debole ripresa l'anno successivo, le tonnellate movimentate sono state quasi 25 milioni, ossia il 19% in meno rispetto al 2010 (-5,7 milioni di tonnellate); tale dinamica è determinata dal calo del trasporto di merci varie in contenitori, l'attività di gran lunga prevalente in questo porto. A Napoli (quota del 4%) dove, se nel 2009 i livelli di traffico si erano mantenuti più o meno costanti e l'anno successivo la domanda era aumentata di ben 13 punti percentuali, il 2011 chiude con una flessione del 9% (-1,9 milioni di tonnellate) imputabile sostanzialmente al calo della movimentazione delle rinfuse liquide.

A nord, la contrazione di traffico più importante si è verificata a La Spezia (4% del traffico totale). Dopo l'espansione della domanda pari al 25% nel 2010 (che aveva consentito di recuperare buona parte della flessione accumulata nell'ultimo biennio), nel 2011 le tonnellate movimentate registrano una flessione del 5%, in termini di tonnellate pari a 889 mila (imputabile in particolare al trasporto delle rinfuse sia liquide sia solide). A seguire, la contrazione di Livorno (6% del totale) dove, dopo la crescita del 13% nel 2010, la domanda soddisfatta diminuisce del 2% ossia di quasi 630 mila; nonostante il traffico di merci varie sia risultato in crescita del 5%, il trasporto di rinfuse liquide è diminuito del 16% (rappresentano rispettivamente il 71% e 26% del traffico portuale).

La crescita più importante si rileva a Taranto (incidenza del 9% nel 2011) dove la domanda soddisfatta, per il secondo anno consecutivo, ha una dinamica positiva. Le tonnellate movimentate sono state complessivamente pari a quasi 41 milioni, ossia il 17% in più rispetto al 2010 corrispondente in valore assoluto a +6 milioni di tonnellate. Variazioni positive caratterizzano tutte le modalità di trasporto, in particolare il trasporto di rinfuse solide, 20% ossia +3,6 milioni, e quello delle merci varie, 21% ossia +2 milioni (rappresentano rispettivamente il 53% e 30% del traffico portuale).

A seguire, lo sviluppo della domanda soddisfatta a Civitavecchia (2% del totale 2011). Le tonnellate movimentate sono risultate per il terzo anno consecutivo in crescita: pari a 11 milioni, sono state il 18% in più rispetto al 2010, in valore assoluto corrispondente a +1,6 milioni di tonnellate; tale dinamica è stata favorita soprattutto dal trasporto delle rinfuse solide ma anche da quello delle rinfuse liquide (il 52% e 9% del traffico portuale). Sull'Adriatico, l'incremento di traffico più sostenuto è stato rilevato a Ravenna (incidenza del 5%): +7% ossia poco meno di un milione e mezzo di tonnellate in più rispetto al 2010. Tale dinamica è stata favorita in particolare dal trasporto di merci varie (37% dell'attività portuale) che fra i due anni a confronto sono passate da 7,2 a 8,5 milioni di tonnellate.

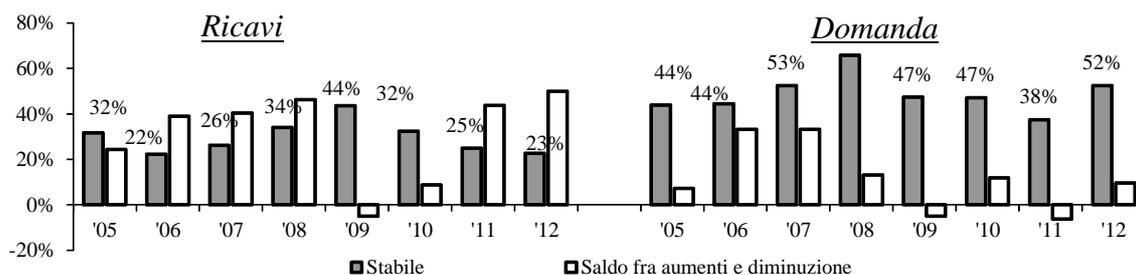
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2012

1.3.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, si dovrebbe chiudere la parentesi di incertezza che ha caratterizzato il 2011. Dal lato della domanda, a fronte di situazioni di stabilità previste da circa la metà delle imprese, fra le altre dovrebbero sempre prevalere i casi crescita. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare ed oscillare intorno a 5 punti percentuali per i viaggiatori ed a 10 punti per i viaggiatori-km (3 e -6 i valori nello stesso periodo del 2011).

Graf. 3. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)



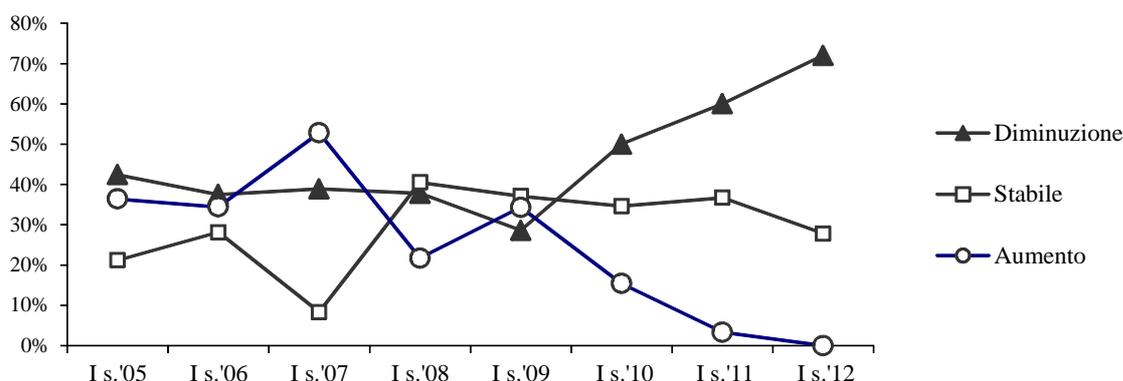
Tali andamenti si ripercuotono su quello relativo ai ricavi da traffico. A fronte di stime di stabilità del livello medio delle tariffe in quasi due terzi delle aziende e di aumento in tutte le altre, i ricavi sono previsti in aumento e diminuzione dal 64% e 14% delle imprese; il saldo fra tali dinamiche dovrebbe dunque essere, oltre che positivo, elevato ed oscillare intorno ai cinquanta punti percentuali.

Dal lato dell'offerta, il primo semestre dell'anno in corso delinea una situazione di diffusa riorganizzazione, il più delle volte rivolta a diminuirne i livelli. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, infatti, dovrebbero diminuire i casi di stabilità e, parallelamente, aumentare quelli di diminuzione. Tali indicazioni di conseguenza dovrebbero generare un saldo fra casi opposti negativo ed elevato: in termini sia di posti sia di posti-km -32 punti percentuali mentre era risultato pari a -9 e -21 nello stesso periodo dell'anno precedente.

In merito alla dinamica dell'occupazione, ancor più che in passato, dovrebbero essere particolarmente frequenti gli aggiustamenti verso il basso, più dei due terzi dei casi a fronte di casi di aumenti che non dovrebbero verificarsi in nessun caso, una situazione che non si

è mai verificata da quando è stata avviata questa Indagine; di conseguenza il saldo fra le risposte opposte dovrebbe essere negativo e particolarmente sostenuto, -72 punti percentuali, il valore più elevato rilevato fino ad oggi. Per quanto riguarda la produttività del personale, questa dovrebbe risultare in aumento nella metà dei casi ed in diminuzione nel 5% delle aziende. Il saldo fra le risposte opposte dovrebbe dunque oscillare intorno a quarantacinque punti percentuali.

Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)



In relazione al livello degli investimenti, invece, la distribuzione delle previsioni non si discosta da quella rilevata nello stesso periodo del 2011, delineando complessivamente una situazione tranquilla. Situazioni di aumenti e di diminuzione dovrebbero verificarsi nel 23% e 32% cosicché il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe oscillare intorno a -9 punti percentuali. Infine, per quanto riguarda la produttività dei mezzi, questa dovrebbe risultare costante nel 55% dei casi e nelle altre sempre in aumento.

Il trasporto aereo di passeggeri

In base ai dati disponibili per l'anno in corso, si arresta la tendenza positiva che negli ultimi anni ha caratterizzato questo settore. Nel periodo gennaio-maggio 2012, il traffico passeggeri registra su base tendenziale una variazione nulla, combinazione di un'espansione pari all'1% per il traffico internazionale e di una contrazione in valore assoluto di poco inferiore di quello nazionale (43% e 57% del traffico totale). Tale andamento è però influenzato dalle dinamiche rilevate nel primo trimestre dell'anno poiché sono ormai due mesi che il traffico, su base mensile, ha ricominciato a crescere.

L'incremento di traffico in valore assoluto più rilevante è stato registrato a Bergamo (quota del 6% in questo periodo) dove il numero di passeggeri, come nel 2011, continua a crescere. Pari complessivamente all'8%, la variazione tendenziale è il risultato di un

andamento particolarmente sostenuto della componente sia nazionale, 12% ossia +115 mila viaggiatori, sia internazionale, 6% ossia +120 mila persone (31% e 69% del traffico aeroportuale). Il traffico cresce in misura sostenuta anche a Venezia (5% del totale), aeroporto in cui si è verificato lo sviluppo più importante del 2011. I passeggeri sono aumentati in questi cinque mesi del 9%, ossia +227 mila viaggiatori, andamento determinato essenzialmente dalla componente internazionale, 11% ossia +222 mila passeggeri mentre quella nazionale segna una variazione positiva molto più modesta, 0,7% (+5 mila viaggiatori).

A seguire, l'incremento più sostenuto è stato rilevato a Milano Linate, confermando così la dinamica positiva rilevata nel 2011 (incidenza di periodo del 7%), dove è stato registrato un incremento del 5% (164 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2011); rilevante è, come sempre, la crescita della componente internazionale, 14% ossia +184 mila persone, mentre diminuisce dell'1% quella nazionale, ossia -20 mila persone (rappresentano rispettivamente il 42% e 58% del traffico in questo scalo).

Tab. 13. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2012 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %
Bergamo	1.056.260	12,2	2.315.474	5,5	3.373.630	7,5
Bologna	636.939	1,4	1.511.787	-5,4	2.176.020	-3,2
Catania	1.947.168	-3,4	417.441	7,5	2.378.023	-1,2
Milano LIN	2.091.020	-1,0	1.526.310	13,7	3.617.831	4,7
Milano MXP	1.421.708	-5,4	5.699.088	-3,5	7.199.524	-3,8
Napoli	1.256.428	0,7	869.197	4,7	2.133.820	2,4
Palermo	1.430.098	-9,6	245.143	1,7	1.681.145	-8,0
Roma CIA	454.241	26,6	1.417.407	-6,9	1.871.648	-0,5
Roma FCO	4.738.038	-5,7	9.062.084	1,6	13.909.551	-1,0
Venezia	668.684	0,7	2.188.690	11,3	2.860.584	8,6
Totale	23.398.214	-1,1	31.052.622	0,9	54.741.561	0,0

(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

La contrazione di traffico in valore assoluto più robusta è stata invece rilevata a Milano Malpensa (quota sul totale del 13%), -4% corrispondente a -281 mila passeggeri, andamento che si contrappone a quello di crescita rilevato invece nel 2011. La flessione del traffico nazionale è stata di circa 82 mila passeggeri, -5%, mentre raggiunge quota -204 mila quella relativa alla componente internazionale, -4% (rappresentano rispettivamente il 20% e 79% del traffico aeroportuale).



A seguire, dopo la crescita rilevata nel 2011 il calo più sostenuto è stato registrato a Roma Fiumicino, -147 mila viaggiatori, che però in termini percentuali è di appena l'1%. Tale dinamica è determinata dalla componente nazionale che nei primi cinque mesi del 2012 subisce una riduzione su base tendenziale del 6%, ossia di 284 mila passeggeri, flessione attenuata dall'andamento del traffico internazionale che, invece, aumenta del 2%, ossia di 146 mila viaggiatori¹.

Anche a Palermo (incidenza del 3%), dove il 2011 aveva chiuso in forte crescita, 14%, la flessione in valore assoluto in questo periodo è complessivamente simile a quella rilevata a Fiumicino che, però, in termini percentuali si traduce in un calo dell'8%. Tale andamento è imputabile esclusivamente al traffico nazionale (85% del totale aeroportuale) che in questo periodo diminuisce di ben dieci punti percentuale (-152 mila), flessione leggermente attutita dalla crescita della componente internazionale (2%, +4 mila).

Infine, anche se con un valore più contenuto, il traffico è diminuito del 3% a Bologna, in valore assoluto pari a -71 mila viaggiatori. In questo caso, a determinare tale dinamica è il traffico internazionale (la componente più importante in questo scalo) che diminuisce del 5% rispetto allo stesso periodo del 2011, ossia di 86 mila viaggiatori mentre quella nazionale chiude con una leggera crescita, 1% ossia +9 mila viaggiatori.

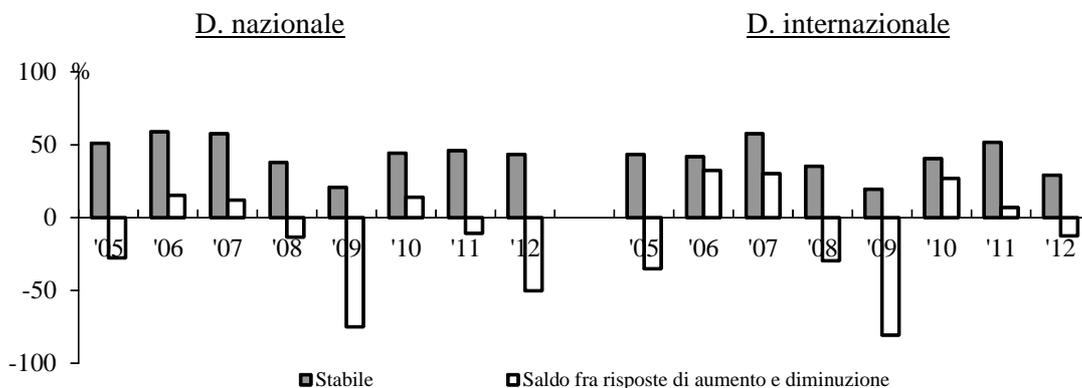
1.3.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su gomma

I risultati complessivamente negativi nel 2011 dovrebbero trovare conferma nei mesi successivi. Per il primo semestre dell'anno in corso, la domanda a livello nazionale è stata stimata in crescita da un numero modesto di aziende mentre è attesa in diminuzione da più del 50% delle aziende. Il saldo fra le risposte opposte sull'andamento delle tonnellate movimentate dovrebbe oscillare intorno a -41 punti percentuali (era, nello stesso semestre '11, pari a -6 punti) e raggiungere i -50 punti considerando le tonnellate-km (-11 nel 2011). Nel caso del trasporto internazionale, la situazione, seppur negativa, appare comunque meno drammatica: il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe essere negativo ed oscillare intorno ai -7 e -13 punti percentuali considerando le tonnellate e le tkm (nello stesso periodo del 2011 era risultato invece positivo pari nell'ordine a 16 e 7 punti percentuali).

¹ Nell'aeroporto di Roma Fiumicino (incidenza sul totale del 25%), il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 34% ed il 65% del totale commerciale.

Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2005-2012



In linea con queste previsioni le aspettative sull'andamento dei ricavi del traffico. La dinamica di gran lunga più frequente dovrebbe essere quella decrescente (ben 57% dei casi, solo il 22% nello stesso periodo dell'anno precedente) a fronte di previsioni di stabilità ed aumento formulate dal 26% e 17% (entrambe in diminuzione rispetto al passato, soprattutto la seconda). Il saldo fra casi di crescita e diminuzione dovrebbe di conseguenza deteriorarsi, cambiando di segno e raggiungere un valore elevato, circa -40 punti.

Dal lato delle tariffe, dovrebbero essere ancora molto numerose le aziende che non le modificano. A livello internazionale, poco meno dei due terzi delle aziende hanno fatto questa previsione mentre fra le altre dovrebbero prevalere i casi di rialzi, seppur in misura meno significativa rispetto allo stesso semestre del 2011; il saldo, pari a ventinove punti percentuali allora, dovrebbe oscillare intorno ai dieci punti percentuali. Anche a livello nazionale, i casi di stabilità dovrebbero essere i più frequenti e fra le altre aziende più numerosi i casi di aumento; il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe risultare positivo, pari a circa ventiquattro punti percentuali.

Sono in linea con quanto appena delineato le previsioni sull'andamento dell'offerta. Infatti, dovrebbe scendere la quota delle imprese in cui si verifica un aumento della capacità veicolare disponibile (dal 28% nello stesso periodo del 2011 al 14%) e, a fronte di un numero simile dei casi di stabilità, dovrebbero essere più frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra le risposte opposte dovrebbe essere di nuovo negativo pari a circa 26 punti percentuali (+2 e +13 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti).



Tab. 15. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)

	<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>	<i>I s. '12</i>
Fatturato								
Aumento	25,5	42,0	51,9	34,5	1,8	50,0	51,1	16,7
Stabile	29,0	44,0	34,6	31,0	8,8	20,4	26,7	26,2
Diminuzione	45,5	14,0	13,5	34,5	89,5	29,6	22,2	57,1
T. nazionali								
Aumento	11,3	16,7	28,3	40,4	1,9	2,1	28,6	36,6
Stabile	66,0	78,6	69,6	51,9	45,3	76,6	61,9	51,2
Diminuzione	22,7	4,8	2,2	7,7	52,8	21,3	9,5	12,2
T. internaz.								
Aumento	4,9	22,6	23,1	23,7	0,0	10,0	35,3	23,3
Stabile	73,1	74,2	76,9	60,5	35,0	85,0	58,8	63,3
Diminuzione	22,0	3,2	0,0	15,8	65,0	5,0	5,9	13,3

In relazione all'andamento dei fattori produttivi, si delinea chiaramente un clima di maggior sfiducia nel futuro. Per gli investimenti, dovrebbero diminuire i casi di stabilità a beneficio delle situazioni negative che dovrebbero così coinvolgere la metà delle imprese. Tali scelte dovrebbero di conseguenza generare un saldo negativo che si deteriora rispetto ad un passato già difficile, da -23 (stesso semestre '11) a -33 punti percentuali. In termini occupazionali, a diminuire dovrebbero essere soprattutto i casi di aumento a beneficio di quelli di stabilità cosicché quelli di diminuzione, come nello stesso periodo dell'anno precedente, dovrebbero essere poco più di un terzo; anche in questo caso, il saldo dovrebbe peggiorare, da -21 a -29 punti.

Infine, le previsioni sono naturalmente al ribasso anche per la produttività. Sia per i mezzi sia per il personale, a fronte di un valore modesto (intorno al 7%) e decrescente di stime positive, dovrebbero aumentare quelle di diminuzione. Il saldo fra le risposte opposte, di conseguenza, dovrebbe sensibilmente deteriorarsi: per la produttività dei mezzi passando da -2 a -36 punti percentuali e per quella del personale da -5 a -29 punti.

Il trasporto aereo di merci e posta

In base ai dati disponibili per il 2012, il traffico aereo subisce una battuta di arresto di un certo peso. Nel periodo gennaio-maggio, le tonnellate movimentate sono diminuite complessivamente del 6%, combinazione di una contrazione sia delle merci di pari misura sia della posta del 3% (rispettivamente il 93% e 7% del totale di periodo).

La flessione di traffico più rilevante si è verificata a Milano Malpensa (47% del totale) dove ha raggiunto il 10%, ossia -18 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, vanificando così l'incremento del 4% rilevato invece nel 2011. Tale dinamica è stata determinata dal traffico sia di merci, la componente di gran lunga più importante, sia

della posta. Come nel 2011, invece, continua ad essere negativa la dinamica a Roma Fiumicino (incidenza sul totale di periodo del 15%). In questi mesi, le tonnellate movimentate sono calate del 10%, ossia di circa 6,4 mila tonnellate di cui 5,5 mila di merci e 0,9 mila della posta (nell'ordine 94% e 6% del traffico aeroportuale).

Tab. 16. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2012 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo	46.311	0,0	---	---	46.311	0,0
Bologna	16.167	-9,2	663	152,1	16.829	-6,9
Brescia	7.177	55,5	11.468	0,8	18.645	16,6
Milano LIN	6.683	0,7	1.849	23,1	8.532	4,8
Milano MXP	167.995	-9,5	3.763	-9,4	171.758	-9,5
Roma CIA	7.222	-8,6	---	---	7.222	-8,6
Roma FCO	53.206	-9,3	3.255	-22,1	56.461	-10,2
Venezia	16.839	0,4	17	-56,4	16.856	0,3
Totale	341.925	-6,4	25.564	-2,8	367.489	-6,2

(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

A seguire, anche se in valore assoluto più modesto, la flessione rilevata a Bologna (quota sul totale di periodo del 5%). In questi cinque mesi del 2012, le tonnellate movimentate sono state 17 mila, ossia 1,2 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2011, -7%.

Gli unici incrementi superiori alle mille tonnellate si sono verificati a Brescia e Torino (incidenze del 5% e 1%). Nel primo caso, la variazione positiva raggiunge in termini percentuali il 17%, corrispondente in valore assoluto a 2,7 mila tonnellate movimentate in più rispetto allo stesso periodo del 2011, andamento che conferma lo sviluppo particolarmente sostenuto che si è verificato nel 2011. Infine, a Torino il traffico passa da 3,1 mila (stesso periodo del 2011) a 4,6 mila tonnellate.



2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

2.1. Il quadro nazionale

In dicembre, a poco più di due settimane dall'insediamento a Palazzo Chigi, l'Esecutivo guidato da Mario Monti, prioritariamente impegnato sul fronte del risanamento dei conti pubblici, ha varato il suo primo provvedimento anti-crisi, il cosiddetto Decreto Salva Italia¹. A seguire ha poi approvato il Milleproroghe², il Decreto Liberalizzazioni o Cresci Italia³, il Decreto sulla Semplificazione e lo Sviluppo⁴ e alcuni provvedimenti per la semplificazione tributaria⁵. A metà giugno, in un quadro politico-finanziario internazionale ancora estremamente incerto, il Consiglio dei Ministri ha licenziato un decreto-legge recante "Misure urgenti per la crescita del Paese", il cosiddetto Decreto Sviluppo⁶, ora all'esame del Parlamento per la conversione in legge.

In questo capitolo sono raccolte le norme che, nell'ambito dei provvedimenti sopra citati, interessano in maniera più significativa il mondo dei trasporti. Il primo paragrafo è dedicato all'Autorità per la regolazione dei trasporti. Il resto della normativa presa in esame, inclusi i provvedimenti a carattere finanziario, è stata prevalentemente suddivisa in base alla modalità di trasporto cui afferisce⁷.

¹ DL 6 dicembre 2011, n.201 - Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (GU del 6.12.2011, n. 284, SO n. 251) convertito, con modificazioni, dalla L 22 dicembre 2011, n. 214 (GU n. 300 del 27.12.2011 - SO n. 276). (Decreto Salva Italia).

² DL 29 dicembre 2011, n.216 – Proroga di termini previsti da disposizioni legislative (GU n. 302 del 29.12.2011) convertito, con modificazioni, dalla L 24 febbraio 2012, n. 14 (GU n. 48 del 27.2.2012, SO n. 36). (Milleproroghe).

³ DL 24 gennaio 2012, n.1 - Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività (GU n. 19 del 24.1.2012, SO n. 18) convertito, con modificazioni, dalla L 24 marzo 2012, n. 27 (GU n. 71 del 24.3.2012, SO n. 53). (Decreto Cresci Italia o Liberalizzazioni).

⁴ DL 9 febbraio 2012, n.5 - Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo (GU n. 33 del 9.2.2012, SO n. 27) convertito, con modificazioni, dalla L 4 aprile 2012, n.35 (GU n. 82 del 6.4.2012, SO n. 69) (Decreto Semplificazioni e Sviluppo o Semplifica Italia).

⁵ DL 2 marzo 2012, n.16 - Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie, di efficientamento e potenziamento delle procedure di accertamento (GU n. 52 del 2.3.2012) convertito, con modificazioni, dalla L 26 aprile 2012, n.44 (GU n. 99 del 28.4.2012, SO n. 85). (Decreto Semplificazioni Tributarie). A maggio 2012 il Governo ha approvato ulteriori provvedimenti di semplificazione fiscale (v. riferimenti nel paragrafo dedicato alle misure multisettoriali).

⁶ DL 22 giugno 2012, n. 83 – Misure urgenti per la crescita del Paese (GU n. 147 del 26.6.2012, SO n. 129). (Decreto Sviluppo)

⁷ Lavoro e pensioni sono materie che non vengono trattate nell'ambito della presente Indagine. La rassegna normativa non fa pertanto riferimento né alla riforma del sistema pensionistico varata con il Decreto Salva Italia né alla riforma del mercato del lavoro approvata definitivamente il 27 giugno dal Parlamento.



2.1.1. Autorità per i trasporti

Il Decreto Salva Italia⁸ ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti. Il nuovo organismo, competente in materia di servizi di trasporto e di accesso alle relative infrastrutture, si inserisce tra le autorità indipendenti di regolazione dei servizi pubblici previste dalla legge 481/1995 che ha istituito l'Autorità per l'energia elettrica e il gas e l'Autorità per le comunicazioni. Le nuove disposizioni prevedono per l'Autorità dei trasporti tre componenti, un Presidente e due commissari, da nominare con DPR, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti⁹. Questi devono essere scelti tra persone di indiscussa moralità, indipendenza e comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità oltre che “nel rispetto dell'equilibrio di genere”¹⁰. Il mandato dura sette anni e non è rinnovabile. La sede dell'Autorità sarà individuata con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Autorità si occuperà in particolare di:

- garantire condizioni di *accesso equo e non discriminatorio* alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali (fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali) “nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti”;
- definire i *criteri* per la fissazione da parte dei soggetti competenti di tariffe, canoni e pedaggi, “se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali” e “tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori”, nonché verificare che tali criteri siano correttamente applicati;
- stabilire *condizioni minime* di qualità dei servizi gravati da oneri di servizio pubblico;

⁸ DL 201/2011, art. 37 come modificato dall'art. 36 del DL 1/2012 conv. con L 27/2012.

⁹ L'8 giugno, su proposta del Ministro Corrado Passera il Consiglio dei Ministri ha designato il Prof. Mario Sebastiani a Presidente e il dott. Pasquale De Lise e la dott.ssa Barbara Marinali come membri dell'Autorità dei Trasporti. Le designazioni del Governo sono sottoposte al parere delle commissioni parlamentari competenti (maggioranza dei 2/3). L'organico, previsto in circa 80 persone, provverrà per il 50% da altre amministrazioni a seguito di apposita selezione e per il resto sarà reclutato tramite concorso pubblico (art. 2, c. 7, L 481/1995).

¹⁰ L'indipendenza dei componenti dell'Autorità è garantita da una serie di incompatibilità professionali previste a pena di decadenza dall'incarico. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico.



- definire il *contenuto minimo* dei diritti degli utenti;
- definire gli *schemi dei bandi di gara* per l'attribuzione dei servizi in esclusiva e delle relative convenzioni e stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici;
- verificare che nei *bandi di gara relativi a servizi di TPL ferroviario* “non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la *disponibilità del materiale rotabile* già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi l'impresa aggiudicataria dispone di diciotto mesi, dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio”;
- irrogare *sanzioni amministrative* che in alcuni casi possono giungere fino al 10% del fatturato; le risorse provenienti dal pagamento delle sanzioni irrogate dall'Autorità sono destinate ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità;
- monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del *servizio taxi*, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani; Comuni e Regioni provvedono, previa acquisizione di preventivo parere dell'Autorità, ad adeguare il servizio taxi nel rispetto di una serie di principi tra i quali: eventuale incremento del numero di licenze tramite gara; maggiore libertà per i titolari di licenza nell'organizzazione del servizio; maggiore libertà nelle tariffe che dovranno essere pubblicizzate e trasparenti; con riferimento alla sola disciplina sui taxi l'Autorità può ricorrere al TAR Lazio.

La legge specifica inoltre che l'Autorità:

- nel settore autostradale, per le *nuove concessioni*, dovrà definire:
 - i *sistemi tariffari dei pedaggi* basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione,
 - gli *schemi di concessione* da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione,
 - gli *schemi dei bandi* relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni,
 - gli *ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali*, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;
- nel settore aeroportuale, assume le funzioni dell'Autorità di vigilanza istituita dall'art. 71, 2 del DL 1/2012 in attuazione della direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali; pertanto, tra l'altro, l'Autorità predispone specifici *modelli tariffari*



calibrati sul traffico annuo di passeggeri in base ai quali i gestori determinano l'ammontare dei diritti relativi all'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dai gestori in regime di esclusiva e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili, alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci nonché ai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e di uso esclusivo. I modelli tariffari dovranno rispondere ai seguenti *principi*: a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; b) consultazione degli utenti aeroportuali; c) non discriminazione; d) orientamento alla media europea dei diritti applicati in scali con caratteristiche analoghe; l'Autorità vigila sul rispetto di tali principi nella determinazione dei diritti;

- per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, acquisisce, a partire dalla sua entrata in operatività, le competenze dell'URSF (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari) che viene soppresso; in particolare l'Autorità:
 - definisce i *criteri per la determinazione dei pedaggi* da parte del gestore dell'infrastruttura,
 - definisce i *criteri di assegnazione delle tracce e della capacità*, e vigila sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura.

Tutte le competenze diverse da quelle esplicitamente attribuite per legge all'Autorità dei trasporti, restano alle amministrazioni pubbliche, statali e regionali cui già fanno capo¹¹. Nell'esercizio delle sue competenze l'Autorità può adottare pareri, imporre separazioni contabili e societarie, proporre sospensioni o revoche di concessioni, convenzioni, contratti di servizio e atti analoghi, richiedere informazioni, esercitare poteri ispettivi e poteri inibitori su atti in violazione, imporre ai soggetti sottoposti a regolazione misure di ripristino e misure cautelari, adottare azioni volte a facilitare la soluzione di problemi tra aziende e utenti.

Per quanto riguarda il *finanziamento*, la legge prevede per il nuovo organismo un massimo di 5 milioni di euro per l'anno 2012 (a fronte di corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica). Successivamente, il

¹¹ "In particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti." (...) "Restano inoltre ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell' Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98." (DL 201/2011, art. 37, c. 4).



finanziamento dell'Autorità avverrà mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati (pari al massimo all'1xmille del fatturato); il contributo è determinato annualmente dalla stessa Autorità con atto sottoposto all'approvazione del Presidente del Consiglio, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La legge prevede, infine, che tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che abbiano competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettano all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica.

2.1.2. Misure multisettoriali che interessano anche le imprese di trasporto

Nel quadro dei provvedimenti varati dal Governo Monti, un ampio novero di misure è rivolto alle imprese. La maggior parte, a carattere multisettoriale, riveste importanza anche per le imprese del settore trasporti. Sotto il profilo dei contenuti, si tratta di iniziative che spaziano dal sostegno alle attività economiche all'Agenda digitale, dalla semplificazione e trasparenza dell'attività amministrativa alla semplificazione tributaria, dalle liberalizzazioni all'azione di classe.

Misure a sostegno delle attività economiche

In questo ambito, i principali strumenti messi in campo sono i seguenti:

Aiuto alla crescita economica (ACE): facilitazione in favore delle imprese che si finanziano con capitale proprio (incrementando il proprio patrimonio mediante versamenti in denaro o trattenendo gli utili in azienda) (Salva Italia, art. 1).

Agevolazioni fiscali riferite al costo del lavoro nonché per donne e giovani: le agevolazioni decorrono dal periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2012 (Salva Italia, art. 2).

Programmi regionali cofinanziati dai fondi strutturali e rifinanziamento fondo di garanzia: è prevista l'esclusione dal Patto di Stabilità interno delle spese effettuate a valere sulle risorse nazionali di cofinanziamento dei Fondi strutturali. L'esclusione opera nei limiti complessivi di 1 miliardo per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014 (Salva Italia, art. 3).

Fondo di garanzia PMI: è incrementata di 400 milioni annui per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014 la dotazione del Fondo di garanzia a favore delle PMI (Fondo di cui all'art. 2,



comma 100, lett. a, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modificazioni ed integrazioni, che opera anche nel settore dell'autotrasporto) (Salva Italia, art. 3, c. 4).

Imprese italiane nel mondo: è istituita una Agenzia denominata “ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane” sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero dello sviluppo economico (Decreto Salva Italia, art. 22, c. 18). I poteri di indirizzo in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane sono esercitati dal Ministro dello sviluppo economico e dal Ministro degli affari esteri”. Le linee guida e di indirizzo strategico, anche per quanto riguarda la programmazione delle risorse, sono assunte da una Cabina di regia. Quest'ultima, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, è copresieduta dai Ministri degli affari esteri e dello sviluppo economico e composta dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal presidente della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e dai presidenti, rispettivamente, dell'Unione italiana delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, della Confindustria, di R.E.TE. Imprese Italia e dell'ABI (Decreto Salva Italia, art. 22, c. 18bis). Ulteriori misure organizzative per l'avvio e il potenziamento dell'attività dell'ICE sono state inserite nel Decreto Sviluppo (art. 41). In particolare è prevista nella Cabina di regia la presenza del Ministro con delega al turismo, del Ministro delle politiche agricole, del Presidente della Conferenza delle Regioni e del sistema cooperativo. È stata inoltre avviata la riorganizzazione della rete ENIT all'estero con la programmazione del progressivo assorbimento delle 25 sedi estere dell'Ente in quelle del Ministero degli affari esteri (Decreto Sviluppo, art. 41).

Credito di imposta per le nuove assunzioni di profili altamente qualificati. Il Decreto Sviluppo (art. 24) ha introdotto un contributo in forma di credito d'imposta per le nuove assunzioni a tempo indeterminato di personale altamente qualificato con un vincolo di trattenere il personale assunto per almeno 3 anni (Decreto Sviluppo, art. 24).

Fondo per la Crescita Sostenibile. Con l'istituzione del Fondo per la Crescita Sostenibile e la contestuale abrogazione di 43 strumenti di agevolazione preesistenti, il Decreto Sviluppo (art. 23) ha operato il riordino, la razionalizzazione e la riprogrammazione degli strumenti nazionali in essere per l'incentivazione alle attività imprenditoriali. Al nuovo Fondo affluiranno gli stanziamenti iscritti al bilancio e non utilizzati e le somme restituite o non erogate a seguito di revoche ai sensi delle leggi di incentivazione abrogate, così come le risorse di competenza del MISE già depositate presso la Cassa Depositi e Prestiti.



Misure di semplificazione

Si segnalano di seguito alcune delle principali novità in materia.

Semplificazioni per le attività imprenditoriali. Il Decreto Semplificazione e sviluppo prevede l'adozione di regolamenti volti a razionalizzare, prevalentemente tramite il ricorso a strumenti telematici, i procedimenti amministrativi concernenti l'attività di impresa. È prevista l'attivazione e l'implementazione di “banche dati consultabili tramite i siti degli sportelli unici comunali, mediante convenzioni fra Anci, Unioncamere, Regioni, agenzie per le imprese e Portale nazionale ‘Impresa in un giorno’, in modo che sia possibile conoscere contestualmente gli oneri, le prescrizioni ed i vantaggi per ogni intervento, iniziativa ed attività sul territorio” (DL 5/2012, art. 12).

Semplificazione dei controlli e verifiche sulle imprese. Le pubbliche amministrazioni dovranno pubblicare on-line (sul proprio sito istituzionale e sul sito www.impresainungiorno.gov.it) la lista dei controlli a cui sono assoggettate le imprese in ragione della dimensione e del settore di attività, indicando per ciascuno di essi i criteri e le modalità di svolgimento delle relative attività. Il Governo, sentite le associazioni imprenditoriali e le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative su base nazionale, dovrà emanare regolamenti di delegificazione per definire i principi in materia di controlli cui le Regioni le Province autonome e gli enti locali dovranno conformarsi. Il Testo Unico di Pubblica Sicurezza è stato modificato per sopprimere una serie di controlli obsoleti e rendere successivi anziché preventivi molti controlli rispetto all'inizio dell'attività d'impresa (DL 5/2012, artt. 13 e 14).

Banca dati nazionale dei contratti pubblici e affidamento servizi finanziari. Si segnala, per esempio, che dal 1° gennaio 2013, la verifica dei requisiti generali e speciali richiesti per la partecipazione alle gare per l'affidamento dei contratti pubblici sarà più semplice e veloce in quanto avverrà attraverso la Banca dati nazionale dei contratti pubblici, istituita presso l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (DL 5/2012, art. 20). Secondo le stime del Governo “oggi, in media, la stessa impresa presenta 27 volte la stessa documentazione. Con Semplifica Italia (DL 5/2012) tutti i documenti contenenti i requisiti di carattere generale, tecnico-organizzativi ed economico-finanziario delle aziende vengono acquisiti, e gestiti, dalla Banca dati nazionale dei contratti pubblici. In questo modo, si risparmia due volte. Le amministrazioni avranno la possibilità di consultare rapidamente il fascicolo elettronico di ciascuna impresa ed effettuare i controlli necessari, con un risparmio stimato di circa 1,3 miliardi l'anno. Le piccole e medie imprese



risparmieranno sui costi vivi della gestione amministrativa. Il risparmio, per loro, è stimato in oltre 140 milioni all'anno"¹².

Autorizzazione unica in materia ambientale. Una sola autorizzazione ambientale per le PMI, rilasciata da un unico ente, prende il posto di una serie di adempimenti (relativi a scarichi, emissioni, rifiuti, ecc.) di competenza di diverse amministrazioni. La norma prevede entro sei mesi l'adozione di un regolamento attuativo da parte del Governo. Restano ferme le disposizioni in materia di autorizzazione ambientale integrata previste dal titolo 3-bis del dlgs 152/2006 (DL 5/2012, art. 23).

Dichiarazione unica di conformità degli impianti. Un unico modello (da approvare con decreto ministeriale) sostituirà i diversi modelli fino ad oggi richiesti (DL 5/2012, art. 9).

Procedure di semplificazione e accelerazione degli aiuti in essere. Meccanismi volti a semplificare e rendere più spedite le procedure amministrative riguardanti la concessione di agevolazioni e l'erogazione di risorse alle imprese sono previsti dal Decreto Sviluppo (art. 28).

Semplificazioni fiscali

Tra le principali novità in materia di semplificazioni fiscali¹³ si segnalano l'introduzione di regole meno stringenti in materia di rateizzazione dei debiti tributari e l'adozione di norme relative alla certificazione e compensazione dei crediti verso le pubbliche amministrazioni nonché sul recupero crediti.

Rateizzazione dei debiti. I contribuenti potranno chiedere che il piano di rateizzazione dei debiti verso il fisco preveda, anziché rate costanti, rate variabili di importo crescente per ciascun anno. La procedura esecutiva di recupero crediti potrà, inoltre, avere inizio solo a seguito del mancato pagamento, da parte del debitore, di due rate "consecutive" (DL 16/2012, art. 1, c. 2).

Le nuove norme introducono anche la possibilità, per i contribuenti in debito verso un ente pubblico dello Stato che si trovino in situazione di "obiettiva difficoltà economica", di accedere ad una ripartizione del pagamento di quanto dovuto, potendo optare tra rate costanti o rate variabili, anche nell'ipotesi che tra lo stesso e l'ente creditore sia già in corso un contenzioso o nel caso in cui una rateizzazione sia stata già accordata (DL 16/2012, art. 1, c. 4).

¹² Comunicato del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 2012. www.governo.it.

¹³ DL 2 marzo 2012, n. 16 - Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie, di efficientamento e potenziamento delle procedure di accertamento. GU 2 marzo 2012, n. 52. Convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L 26 aprile 2012, n. 44.



Certificazione e compensazione dei crediti verso pubbliche amministrazioni. L'istituto della certificazione dei crediti, certi, liquidi ed esigibili già applicato da Regioni ed enti locali¹⁴, è stato esteso dal decreto sulle Semplificazioni tributarie alle amministrazioni statali e agli enti pubblici nazionali (DL 16/2012, art. 12, 11 quinquies). Il 22 maggio il Governo ha poi varato un pacchetto di misure di emergenza volte a fornire liquidità alle imprese tramite il sistema bancario e la compensazione tra crediti e debiti con le pubbliche amministrazioni. In particolare si tratta di quattro decreti ministeriali¹⁵ completati e rafforzati da un Accordo tra le banche e le imprese:

- Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sulla procedura di certificazione dei crediti verso le amministrazioni statali e gli enti pubblici nazionali;
- Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sulla procedura certificazione dei crediti verso enti locali, regioni ed enti del Servizio sanitario nazionale, sentita la Conferenza Stato-Regioni;
- Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze che istituisce la compensazione dei crediti certificati verso la PA con le somme iscritte a ruolo al 30 aprile 2012¹⁶; la compensazione è valida, oltre che per i crediti erariali, anche per i crediti contributivi (Inps-Inail) e i tributi locali;
- Decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze che estende la garanzia del Fondo Centrale di Garanzia ai crediti certificati portati allo sconto dalle imprese creditrici della PA. La copertura del Fondo può arrivare fino al 70% dell'ammontare dell'operazione di anticipazione o all'80% nel caso in cui vi sia apporto di risorse da parte delle Regioni. L'importo massimo garantibile per singola impresa è pari a 2,5 milioni.

A questi si affianca l'Accordo ABI - Associazioni imprenditoriali per la costituzione di un plafond dedicato allo smobilizzo dei crediti certificati delle imprese verso la PA.

Accelerazione dei pagamenti ed estinzione dei crediti commerciali delle imprese verso la PA con titoli di Stato. Il Decreto Cresci Italia/Liberalizzazioni (art. 35, c. 1, lettere a) e b) e un Decreto del Ministro dello sviluppo economico del 22 maggio 2012¹⁷ hanno

¹⁴ L'art. 9 del DL 185/2008 ha introdotto la facoltà, per Regioni ed enti locali, di certificare i caratteri di certezza, liquidità ed esigibilità dei crediti. Per tali soggetti tale facoltà è diventata un obbligo - cui ottemperare entro 60 giorni dall'istanza degli interessati - in base all'art. 13 della legge 183/2011. Con l'art. 12 del DL 16/2012 l'istituto è stato esteso alle amministrazioni statali.

¹⁵ Ulteriori dettagli sui provvedimenti sul sito Internet del ministero dello Sviluppo economico. Il primo decreto è stato pubblicato in GU n. 143 del 21.6.2012. Gli altri sono in corso di pubblicazione.

¹⁶ La possibilità di compensare i crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili maturati nei confronti di regioni enti locali ed enti del SSN con le somme dovute iscritte a ruolo è stata prevista dall'art. 31 del DL 78/2010.

¹⁷ Decreto 22 maggio 2012 – Ministro dello Sviluppo economico - Pagamento dei crediti commerciali connessi a transazioni commerciali per l'acquisizione di servizi e forniture, certi, liquidi ed esigibili,



rispettivamente introdotto e regolato l'attuazione di alcune misure finalizzate ad accelerare il pagamento dei crediti commerciali delle aziende verso le pubbliche amministrazioni anche attraverso l'estinzione dei crediti stessi mediante assegnazione di titoli di Stato (su richiesta delle aziende interessate).

Recupero crediti - imposte differite attive. Il Decreto Salva Italia (art. 9), ha alleggerito la situazione finanziaria delle imprese migliorando e estendendo la possibilità, già prevista dal DL 225/2010, di recuperare i crediti per imposte anticipate.

Agenda digitale

In linea con le indicazioni europee¹⁸, l'obiettivo prioritario delle disposizioni sulla cosiddetta "Agenda digitale italiana" (ADI), è "la modernizzazione dei rapporti tra pubblica amministrazione, cittadini e imprese, attraverso azioni coordinate dirette a favorire lo sviluppo di domanda e offerta di servizi digitali innovativi, a potenziare l'offerta di connettività a larga banda, a incentivare cittadini e imprese all'utilizzo di servizi digitali e a promuovere la crescita di capacità industriali adeguate a sostenere lo sviluppo di prodotti e servizi innovativi". L'attuazione dell'Agenda digitale italiana è stata demandata ad una cabina di regia¹⁹ che, coordinando l'azione dei diversi soggetti istituzionali coinvolti - Governo, Regioni, enti locali, Autorità indipendenti - dovrà proporre una serie di interventi normativi.

I punti chiave dell'ADI riguardano: la diffusione della banda larga e ultra-larga per assicurare pari opportunità di accesso alle nuove tecnologie di trasmissione dati ad una platea quanto più ampia possibile; l'accessibilità tramite web ai dati in possesso delle pubbliche amministrazioni (Open Data); la condivisione dei dati tra pubbliche amministrazioni (Cloud); la realizzazione di infrastrutture tecnologiche e immateriali al servizio delle "comunità intelligenti" (Smart Communities), finalizzate a soddisfare la crescente domanda di servizi digitali in settori quali la mobilità, il risparmio energetico, il

corrispondenti a residui passivi di bilancio, ai sensi dell'articolo 35, comma 1, lettera b), del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. GU n. 143 del 21.6.2012. Si tratta di un provvedimento ulteriore rispetto ai 3 decreti del pacchetto di misure di cui al paragrafo precedente.

¹⁸ Comunicazione della Commissione europea "Un'agenda digitale europea" - COM (2010) 245 def. del 26 agosto 2010.

¹⁹ Istituita il primo marzo 2012 con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e il Ministro dell'economia e delle finanze, la cabina di regia per l'agenda digitale italiana ha lanciato, subito dopo il suo insediamento, una consultazione pubblica per raccogliere proposte e posizioni in materia di Agenda digitale. Per il 30 settembre 2012 è prevista la pubblicazione della prima Relazione strategica per l'Agenda digitale.



sistema educativo, la sicurezza, la sanità, i servizi sociali e la cultura (Decreto Semplificazione e sviluppo, art. 47).

Per accelerare la realizzazione degli obiettivi dell'Agenda digitale il Decreto Sviluppo (articoli 19-22) ha istituito l'Agenzia per l'Italia Digitale.

Liberalizzazione delle attività economiche e riduzione degli oneri delle imprese

Entro il 31.12.2012 il Governo con uno o più regolamenti dovrà provvedere (Decreto Cresci Italia, art. 1):

- ad individuare ed abrogare tutte le disposizioni normative che impongono limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso, per l'avvio di un'attività economica, non giustificati da un interesse generale, costituzionalmente rilevante e compatibile con l'ordinamento comunitario;
- ad individuare le attività per le quali permane l'atto preventivo di assenso delle amministrazioni pubbliche.

In base alle modifiche apportate in sede di conversione, sono escluse dall'ambito di applicazione delle norme che prevedono la liberalizzazione delle attività economiche "i servizi di trasporto pubblico di persone e cose non di linea" (ma anche i servizi finanziari e di comunicazione nonché le attività specificamente sottoposte a regolazione e vigilanza di apposita Autorità indipendente) (Decreto Cresci Italia, art. 1, comma 5).

Potenziamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato

Il Decreto Salva Italia ha esteso l'ambito di azione dell'Antitrust.

All'AGCM è stato infatti attribuito il potere di agire in giudizio contro gli atti amministrativi generali, i regolamenti ed i provvedimenti di qualsiasi amministrazione pubblica che violino le norme a tutela della concorrenza e del mercato (Salva Italia, art. 35, c.1). Finora l'Autorità in questi casi poteva solo esprimere pareri e inviare segnalazioni al Parlamento.

La procedura per l'avvio della fase giudiziaria prevede che l'AGCM, qualora ravvisi una violazione delle norme a tutela della concorrenza e del mercato attraverso un atto di una pubblica amministrazione, emetta entro 60 giorni un parere motivato che evidenzi i profili



delle violazioni riscontrate. Se la PA non si conforma entro ulteriori 60 giorni, l'AGCM può presentare ricorso al TAR (Salva Italia, art. 35, c.2)²⁰.

Azione di classe²¹

Sotto il profilo dei rapporti imprese/consumatori, si segnala che sono state introdotte modifiche all'art.140bis del Codice del Consumo volte ad estendere l'ambito di applicazione dell'istituto; per esempio l'azione potrà essere proposta collettivamente non solo, come fino ad oggi, nel caso di diritti "identici" ma nel caso di diritti "omogenei" (Decreto Cresci Italia, DL 1/2012, art. 6).

SISTRI - Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti

Il Decreto Sviluppo (art. 13) ha disposto la sospensione del termine di entrata in operatività del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti per un massimo di 12 mesi, quindi fino al 30 giugno 2013, ferma restando la disciplina di controllo preesistente. Lo stesso provvedimento ha bloccato il pagamento dei contributi dovuti dagli utenti per l'anno 2012.

La messa in stand-by del SISTRI è legata alla necessità di effettuare ulteriori verifiche sulla funzionalità del sistema e degli adempimenti richiesti alle imprese che producono, smaltiscono e movimentano rifiuti pericolosi e sono tenute a partecipare al sistema.

2.1.3. Trasporto pubblico locale

I tagli operati dalla cosiddetta manovra correttiva 2011-2012 (DL 78/2010 convertito dalla L 122/2010) hanno determinato in questo settore uno stato di incertezza che già dal 2013, secondo gli enti territoriali e gli operatori, rischia di determinare una marcata riduzione dell'offerta e della qualità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e per la quale non appaiono al momento risolutive le misure varate con il Decreto Salva Italia.

²⁰ L'art. 35 del DL 201/2011 è la norma in base alla quale l'Agcm ha contestato a marzo scorso la legittimità di alcune determinazioni dell'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto in materia di costi minimi e di cui si riparla in seguito, nel paragrafo dedicato all'autotrasporto.

²¹ L'azione risarcitoria collettiva è stata introdotta per la prima volta nel nostro ordinamento dalla L 24 dicembre 2007, n. 244 come art. 140 bis del Codice del consumo; l'impianto dell'istituto è stato completamente modificato prima della sua entrata in vigore dall'art. 49 della L 23 luglio 2009, n. 99 che ha ridisegnato il profilo dell'azione collettiva risarcitoria restringendone il campo di applicazione e mutandone il nome in "azione di classe". Le modifiche previste dal DL 1/2012, art. 6 tornano ora ad estendere l'ambito di operatività dell'istituto.



Trasporto pubblico locale ferroviario/risorse

Con il Decreto Salva Italia (art. 30, comma 2) si è previsto che al fine di assicurare i necessari servizi da parte di Trenitalia Spa nelle Regioni a statuto ordinario, per il 2011 potranno essere impiegate per le esigenze del trasporto pubblico locale ferroviario anche le risorse del Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze²².

In base al Decreto Semplificazioni tributarie, per l'anno 2011 le citate risorse di cui all'articolo 30, comma 2, del Decreto Salva Italia, pari a 425 milioni, "sono ripartite, per i contratti di servizio ferroviario in essere al 2011, secondo i criteri e le percentuali stabiliti dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nella seduta del 22 settembre 2011 e versate, per la parte non ancora erogata, alla società Trenitalia Spa. Al relativo versamento si provvede con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze. A tale fine dette somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio." (Decreto Semplificazioni tributarie - DL 16/2012, art. 12, c. 11-novies).

Incremento del Fondo per il Trasporto pubblico locale anche ferroviario

È stato incrementato di 800 milioni annui a decorrere dall'anno 2012 il Fondo per il TPL anche ferroviario (ex DL 98/2011 - art. 21, comma 3). Dal 2013 tale Fondo verrà alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise su benzina e benzina con piombo, gasolio usato come carburante, gas di petrolio liquefatti usati come carburante di cui all'art. 15 del Decreto Salva Italia. L'aliquota della compartecipazione è stabilita entro il 30 settembre 2012 con DPCM, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze. Di conseguenza, è rimandato il termine di cessazione dei trasferimenti statali alle Regioni al 2013, anno in cui sarà operativa la compartecipazione al gettito delle accise (Decreto Salva Italia, art. 30, comma 3).

SPL – Disposizioni di maggiore rilievo del Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia

Il Decreto Liberalizzazioni o Cresci Italia (art. 25) ha introdotto una ulteriore revisione della disciplina dei servizi pubblici locali, trasporti inclusi, da ultimo regolata, dopo

²² Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a di cui all'art. 25, comma 1 del DL 185/2008 - convertito, con modificazioni, dalla legge 2/2009 - e relativo decreto di attuazione del 22 luglio 2009.



l'abrogazione referendaria dell'art. 23bis del DL 112/2008, dal DL 138/2011 e parzialmente modificata dalla Legge di Stabilità 2012 (L 183/2011)²³. Tra le principali novità si segnalano le norme sugli ambiti territoriali ottimali, l'abbassamento della soglia massima per gli affidamenti *in-house*, la previsione delle gare anche per il servizio di trasporto ferroviario regionale alla scadenza dei contratti di servizio in essere. Ecco in sintesi cosa prevedono le nuove norme.

Ambiti territoriali ottimali: le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano devono provvedere, entro il 30 giugno 2012, a organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica individuando gli ambiti territoriali ottimali che consentono di realizzare economie di scala e di massimizzare l'efficienza dei servizi stessi. Decorso il termine, il Governo può esercitare poteri sostitutivi. In sede di conversione si è previsto che "le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito...".

Priorità nei finanziamenti - premialità: nell'attribuzione dei finanziamenti pubblici (esclusi i finanziamenti a servizi cofinanziati con fondi europei) la priorità deve essere riconosciuta agli enti di governo degli ambiti o bacini ottimali o ai relativi gestori di servizio selezionati con gara o di cui l'autorità di regolazione competente abbia verificato efficienza gestionale e qualità dei servizi (su parametri predefiniti dalla stessa autorità). Valutazione premiale per gli enti locali che bandiscono gare per l'affidamento dei servizi (benefici: esclusione dal Patto di Stabilità e priorità nell'attribuzione dei finanziamenti statali).

Parere preventivo AGCM: il parere dell'Autorità sulla verifica di mercato e sulla relativa delibera quadro con la quale l'ente locale decide e motiva il mantenimento o meno di diritti di esclusiva diventa obbligatorio per gli enti territoriali con popolazione superiore a 10.000 abitanti.

Nuova soglia per gli affidamenti in house: il valore massimo di un affidamento, al di sopra del quale scatta l'obbligo di gara, passa da 900.000 a 200.000 euro/anno.

²³ In particolare, la revisione della disciplina dei SPL è prevista dall'art. 25 del DL 1/2012 - come modificato in sede di conversione dalla L 27/2012 - che ha modificato e integrato l'art. 4 del DL 138/2011. Per una sintesi delle vicende relative alla disciplina dei servizi pubblici locali si rimanda alle ultime edizioni dell'Indagine congiunturale.



Scadenza affidamenti diretti: il nuovo termine slitta al 31.12.2012 (dal 31.3.2012 previsto dal DL 138/2011).

TPL ferroviario – scadenza affidamenti e gare: obbligo di liberalizzazione o messa a gara anche per il trasporto ferroviario regionale alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità dei contratti in essere.

Aggregazioni – affidamenti in house in deroga: possono essere conferiti affidamenti *in house* in favore di quelle aziende che entro il 31 dicembre 2012 abbiano realizzato una integrazione operativa di precedenti gestioni dirette o *in house* tale da configurare un unico gestore *in house*; in questi casi, la durata dell'affidamento non può superare i tre anni. In sede di conversione si è previsto che i tre anni decorrano “dal 1° gennaio 2013”. Inoltre la deroga “non si applica ai processi di aggregazione a livello di ambito o di bacino territoriale che già prevedano procedure di affidamento ad evidenza pubblica”.

Scadenza affidamenti diretti a società miste (“affidamenti non conformi”): se l'affidamento diretto è avvenuto in favore di società mista il cui socio privato sia stato selezionato tramite gara, il termine di scadenza slitta dal 30 giugno 2012 al 31 marzo 2013; gli affidamenti a società miste avvenuti tramite gara a doppio oggetto (selezione del socio e attribuzione dei servizi: “affidamenti conformi”) cessano invece alla scadenza prevista nel contratto.

Affidamenti diretti in materia di trasporto pubblico locale su gomma, già affidati ai sensi dell'art. 61 della L 99/2009, ed in conformità all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007 ed in atto al momento dell'entrata in vigore dell'art. 25 del Cresci Italia: cessano alla scadenza prevista nel contratto di affidamento (affidamenti diretti di servizi di TPL e regionale a operatori terzi sui quali l'ente locale esercita un “controllo analogo” a quello esercitato sui propri servizi o sulle proprie strutture; per il controllo analogo non è richiesta la partecipazione pubblica del 100%).

Affidamenti in essere a valere su infrastrutture ferroviarie interessate da investimenti compresi in programmi cofinanziati con risorse dell'Unione europea: cessano con la conclusione dei lavori previsti dai relativi programmi di finanziamento e, ove necessari, dei connessi collaudi, anche di esercizio.

Obbligo per tutti i gestori di SPL di garantire la continuità di erogazione fino al subentro dei nuovi, senza compenso aggiuntivo: disposizione aggiunta dalla legge di conversione del DL 1/2011; i soggetti pubblici e privati esercenti a qualsiasi titolo attività di gestione dei servizi pubblici locali dovranno assicurare l'integrale e regolare prosecuzione delle attività medesime anche oltre le scadenze degli affidamenti ed in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio pubblico locale *fino al*



subentro del nuovo gestore e comunque, in caso di liberalizzazione del settore, fino all'apertura del mercato alla concorrenza, senza compenso aggiuntivo.

Gare e tutela dell'occupazione: la legge di conversione del Cresci Italia ha previsto che “in sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.”

Obblighi di informazione: i concessionari e gli affidatari sono tenuti a fornire tutte le informazioni tecniche, economiche e altro sul servizio gestito agli enti locali che decidono di bandire gara per affidamento dei servizi stessi.

SPL – Decreto Sviluppo

Tra le novità introdotte in materia dal DL 83/2012 (Decreto Sviluppo), attualmente all'esame del Parlamento per la conversione in legge, si segnalano:

Ambiti territoriali ottimali. Le ulteriori modifiche all'articolo 3-bis del DL 138/2011 introdotte dal Decreto Sviluppo (art. 53) “sono volte a chiarire che l'organizzazione in ambiti comprende sia la delimitazione geografica dell'ambito o bacino, sia l'attribuzione del ruolo di ente di governo dell'ambito che può essere effettuata istituendo un ente di governo o attribuendo le funzioni ad un ente già istituito. Si chiarisce inoltre che nel fare salva l'organizzazione di servizi pubblici locali in ambiti o bacini già prevista in attuazione di discipline vigenti, si richiede di rispettare la stessa scadenza del 30 giugno 2012, anche in deroga a termini diversi previsti nelle suddette discipline”²⁴.

Parere AGCM. Modificando l'art. 4 del DL 138/2011 il Decreto Sviluppo (art. 53) ha semplificato la procedura relativa all'approvazione della delibera quadro dell'ente competente. In particolare le nuove norme richiedono la trasmissione dell'esito della verifica di mercato e della delibera quadro all'Autorità garante per la concorrenza e il mercato solo nel caso in cui dalla verifica sia emersa la non realizzabilità di una gestione concorrenziale e la decisione di conferire diritti di esclusiva. Inoltre, non vi è obbligo di trasmissione della verifica di mercato e della delibera quadro all'AGCM se il valore economico del servizio da assegnare in esclusiva è inferiore alla somma complessiva di 200mila euro annui, corrispondente alla soglia massima per gli affidamenti diretti *in house*. Infine, è previsto che la delibera quadro sia adottata dall'ente competente nel caso l'Autorità non si pronunci nei termini stabiliti.

²⁴ Relazione illustrativa dello schema di decreto legge “Misure urgenti per la crescita del Paese” (Decreto Sviluppo).



Taxi e Noleggio con conducente

In base alle modifiche apportate in sede di conversione del Decreto Liberalizzazioni, sono escluse dall'ambito di applicazione della disciplina che liberalizza le attività economiche "i servizi di trasporto pubblico di persone e cose non di linea" (Taxi e Ncc) insieme ai servizi finanziari e di comunicazione nonché alle attività specificamente sottoposte a regolazione e vigilanza di apposita Autorità indipendente (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 1, comma 5).

In base al Decreto Sviluppo (art. 17) è slittato dal 30 giugno 2012 al 31 dicembre 2012 il termine per l'approvazione della riforma degli autoservizi pubblici non di linea.

Disposizioni sul trasporto lagunare a Venezia

È introdotta la definizione di servizio di trasporto pubblico locale lagunare ("trasporto pubblico locale effettuato con unità che navigano esclusivamente nelle acque protette della laguna di Venezia"), con delega al Governo ad emanare regolamenti attuativi in materia di abilitazioni professionali e per la normativa tecnica per la progettazione e la costruzione delle unità navali adibite al servizio di trasporto pubblico locale lagunare (Decreto Salva Italia – art. 30, c. 3 bis).

2.1.4. Trasporto ferroviario

Misure per il trasporto ferroviario

Nelle more della stipula dei contratti di servizio pubblico, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a corrispondere a Trenitalia SpA le somme previste per l'anno 2011 dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, in applicazione della vigente normativa comunitaria (Decreto Salva Italia, art. 47, c. 2).

In materia di ferrovie si segnalano, inoltre, due novità disposte dal Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia: l'incarico conferito alla nuova Autorità per i trasporti di predisporre una relazione sulla separazione rete/servizi e l'eliminazione dell'obbligo di osservare un CCNL di settore (art. 37 del DL 1/2012 Liberalizzazioni/Cresci Italia con le integrazioni della Legge di conversione).

Separazione tra gestore della rete ferroviaria e impresa ferroviaria: l'Autorità di regolazione competente per i trasporti svolgerà un'analisi sull'efficienza dei diversi gradi di separazione tra gestore della rete ferroviaria e impresa ferroviaria tenendo in conto le esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea e l'esigenza di tutelare l'utenza



pendolare del servizio ferroviario regionale. I risultati dell'analisi saranno esposti in una relazione da inviare al Governo e al Parlamento, entro e non oltre il 30 giugno 2013.

Osservanza di CCNL di settore: l'art. 37 del DL 1/2012 Liberalizzazioni/Cresci Italia modifica inoltre l'art. 36, Dlgs 188/2003 che, in attuazione delle direttive comunitarie del Primo pacchetto ferroviario, definisce gli ulteriori obblighi, oltre a quelli previsti dallo stesso decreto legislativo, per le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone. In particolare l'art. 37 del DL 1/2012 elimina l'obbligo, per le imprese appartenenti alle categorie sopra citate, di osservare i contratti collettivi nazionali di settore²⁵ e, a seguito delle modifiche apportate in sede di conversione, stabilisce che esse debbano attenersi agli standard definiti e alle prescrizioni, tra l'altro, in materia di "regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale".

Alta velocità/NTV

Dal 28 aprile sui binari italiani dell'alta velocità opera, in concorrenza con Trenitalia, NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori, la società che fa capo a una cordata di imprenditori italiani, Intesa SanPaolo, Assicurazioni Generali, e alla compagnia nazionale francese SNCF. La flotta NTV ha debuttato sulla tratta Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano e comprende 25 treni, gli "Italo", prodotti dal gruppo Alstom.

2.1.5. Autotrasporto

Misure di sostegno all'autotrasporto merci

È stato approvato il 15 febbraio il decreto interministeriale MIT/MEF²⁶ di ripartizione delle risorse destinate dalla legge di Stabilità per il 2012 (L 183/2011, art. 33, c. 10) a misure di sostegno all'autotrasporto merci.

I fondi sono stati così ripartiti:

- 91 milioni per la riduzione dei tassi di premio INAIL (82 per i dipendenti delle imprese e 9 per gli artigiani);
- 102,6 milioni per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali;

²⁵ L'obbligo di osservare i contratti collettivi nazionali di settore era stato introdotto dall'art. 8, comma 3bis del DL 138/2011 conv. con L 148/2011.

²⁶ Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze 24.2.2012, n. 55.



- 15 milioni per le iniziative per la formazione professionale nel settore²⁷;
- 135 milioni complessivi per il rimborso del contributo al servizio sanitario nazionale, sui premi RC auto pagati dalle imprese nel 2011 e per la deduzione forfetaria delle spese non documentate (di cui 22 milioni per il rimborso del SSN e 113 milioni per le spese non documentate);
- 30 milioni per l'ecobonus sui viaggi intermodali strada-mare effettuati nel 2011.

A tali risorse, pari a 373,6 milioni, vanno sommati i 24,4 milioni utilizzati per il rimborso trimestrale delle accise sul gasolio a partire dal 2012, così come stabilito dall'art. 61 del Decreto liberalizzazioni (DL 1/2012) per un totale di circa 400 milioni.

Costi minimi della sicurezza

Nel momento in cui si scrive è in discussione la modifica dell'apparato sanzionatorio previsto in caso di violazione delle norme che regolano la determinazione dei corrispettivi nel settore dell'autotrasporto merci in conto terzi in funzione "almeno" della copertura dei cosiddetti costi minimi di esercizio (art. 83-bis del DL n. 112/2008), dopo che, in aprile, un decreto ne ha definito le modalità applicative. Le sanzioni in questione comprendono l'esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge, nonché l'esclusione fino a sei mesi dalle procedure per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi.

Si segnala peraltro che, confermando gli orientamenti già espressi in precedenza, a marzo l'Autorità garante della concorrenza ha dichiarato la disciplina sui costi minimi della sicurezza per l'autotrasporto (art. 83bis del DL 112/2008) in contrasto con le regole italiane e comunitarie a tutela della concorrenza e pertanto inapplicabile²⁸.

Da tale valutazione dell'art. 83bis discende, a parere dell'Antitrust, l'illegittimità delle disposizioni che danno attuazione a tale norma. In particolare delle determinazioni dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto presso la Consulta per l'autotrasporto e la logistica del 2 novembre e del 14 dicembre 2011 che hanno definito la metodologia di calcolo dei costi minimi nonché del Decreto dirigenziale del 22 novembre 2011 con il quale la Direzione Generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità presso il Ministero

²⁷ Il Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 3.5.2012, n. 138 ha definito in un'unica soluzione le procedure per l'erogazione dei contributi per la formazione professionale degli autotrasportatori a valere sui fondi disponibili per gli anni 2011 e 2012. Tali contributi ammontano in totale a circa 23 milioni, comprensivi dei 15 milioni di cui al citato Decreto 24.2.2012, n. 55 e dei circa 8 milioni assegnati a favore del Fondo per il proseguimento delle azioni in favore dell'autotrasporto dal Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze 25.5.2011, n. 210.

²⁸ AGCM - AS913 - Disposizioni in materia di autotrasporto. Parere del 5 marzo 2012.



delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto di dare corso alle citate determinazioni. Richiesta senza esito la revoca o la disapplicazione tali atti, l'Autorità ha presentato ricorso al TAR²⁹ contestando al Ministero dei Trasporti di non aver adottato le indicate iniziative per il ripristino della concorrenza nel settore dell'autotrasporto.

Accise su benzina e gasolio usato come carburante: aumenti, recupero

Il Decreto Salva Italia (L 214/2011, art. 15) ha disposto un incremento immediato (dal 28.12.2011) delle aliquote (superiore a quello già previsto dalla Legge di Stabilità e che sarebbe entrato in vigore il 1° gennaio 2012). Confermato il rimborso dei maggiori oneri conseguenti agli aumenti per gli autotrasportatori merci con veicoli pari o superiori a 7,5 t.

L'art. 61 del decreto Cresci Italia dispone, d'altra parte, che il recupero delle accise per gli autotrasportatori che utilizzano mezzi di massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate avvenga non più a cadenza annuale ma trimestrale (allineamento alle normative degli altri paesi UE).

Infine, è stabilito che, a partire dall'anno in corso, il credito di imposta che scaturisce dal pagamento delle accise non concorre a formare il limite annuale di 250.000 euro per il calcolo del credito di imposta derivanti dal riconoscimento di agevolazioni concesse alle imprese (di cui alla L 277/2007, art. 1, comma 53). La disposizione attua una rivisitazione del DPR 277/2000 in materia di agevolazione fiscale per gli esercenti le attività di autotrasporto (DL 1/2012, Cresci Italia, art. 61).

Divieti di circolazione mezzi pesanti

I divieti di circolazione per i mezzi pesanti potranno riguardare, oltre che le giornate festive, anche ulteriori giorni individuati "in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico-produttivo nel suo complesso". È stato abolito il divieto di circolazione nei prefestivi (DL 5/2012 Semplificazioni e sviluppo, art. 11).

Taratura del tachigrafo

La taratura del tachigrafo sui veicoli adibiti al trasporto su strada dovrà essere effettuata non più ogni anno ma ogni due, in linea con gli altri Paesi europei (DL 5/2012 Semplificazioni e sviluppo, art. 11, c. 5).

²⁹ Come si è detto (par. 2.1.2.), in base ai poteri recentemente acquisiti (Decreto Salva Italia, art. 35), l'AGCM può presentare ricorso al TAR contro gli atti amministrativi distorsivi della concorrenza.



Semplificazione all'accesso alla professione di autotrasportatore

Viene semplificato l'accesso alla professione di autotrasportatore, esentando dall'obbligo dell'esame di idoneità professionale chi ha superato un corso di formazione preliminare. Resta confermata la dispensa dall'esame per chi ha diretto in maniera continuativa, per almeno dieci anni, un'impresa del settore (DL 5/2012 - Decreto Semplificazioni e sviluppo, art. 11).

Fondi per l'autotrasporto e per gli interporti per la gestione della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale

L'art. 61 bis (Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale) è stato inserito ex novo nel Decreto Liberalizzazioni dalla legge di conversione. La norma ripristina i fondi di cui all'articolo 2, c. 244, della legge finanziaria 2008³⁰ “nella misura di 1 milione per ciascuno degli anni del triennio 2012-2014 con specifica destinazione al miglioramento delle condizioni operative dell'autotrasporto e all'inserimento dei porti nella sperimentazione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti”.

Sistema di classificazione del rischio e carta di qualificazione del conducente

Ad aprile sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale due decreti riguardanti rispettivamente un sistema di classificazione del rischio per le imprese di autotrasporto³¹ e la formazione periodica per il rinnovo di validità della carta di qualificazione del conducente³².

Il primo provvedimento individua i criteri per l'adozione di un sistema a punti per la classificazione delle imprese di autotrasporto di merci e viaggiatori, in conto terzi ed in conto proprio, basato sulla gravità delle eventuali violazioni delle norme in materia di tempi di guida e riposo e di tachigrafo. Ad alti punteggi, su base annuale, corrispondono controlli più rigorosi e frequenti. Il Sistema prevede, inoltre, un meccanismo in base al quale il punteggio attribuito ad una impresa diminuisce in misura direttamente proporzionale all'aumentare del numero di veicoli da questa posseduti.

³⁰ L 24 dicembre 2007, n. 244 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008). GU n. 300 del 28.12.2007 – SO n. 285.

³¹ Decreto 24 ottobre 2011 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Determinazione dei criteri per l'adozione di un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto. GU n. 78 del 2.4.2012

³² Decreto 5 marzo 2012 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Modifica all'articolo 13, comma 2, del D.M. 16 ottobre 2009 in materia di formazione periodica per il rinnovo di validità della carta di qualificazione del conducente. GU n. 57 del 8.3.2012



Con il secondo decreto è stato invece stabilito che il titolare di carta di qualificazione del conducente valida sia per il trasporto di merci sia per il trasporto di persone che abbia frequentato un corso di formazione periodica per rinnovare l'abilitazione ad una delle predette tipologie di trasporto, sia esentato dall'obbligo di frequenza del corso di formazione periodica per l'altra tipologia.

Le proposte per l'efficienza logistica della Consulta generale per l'Autotrasporto

A valle della Direttiva con cui il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Corrado Passera, ha fornito indirizzi per l'attività della Consulta³³, quest'ultima ha definito le prime proposte³⁴ di attuazione del Piano nazionale della logistica 2011/2020. Si tratta di indicazioni focalizzate su quattro temi ritenuti prioritari al fine di aumentare l'efficienza del sistema logistico italiano e al tempo stesso di contribuire in maniera concreta ad una maggiore crescita economica del Paese. Le proposte sono indirizzate al Governo in vista dell'adozione di provvedimenti normativi per la crescita:

Sportello unico doganale: la Consulta propone l'adozione di misure di semplificazione delle formalità amministrative connesse ai controlli doganali e di efficientamento delle risorse disponibili volte, in particolare, ad assicurare la piena operatività 24 ore su 24 delle principali dogane e l'allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci nonché l'accorpamento, ove possibile, di tali organi in uno stesso luogo attraverso la creazione di centri polifunzionali di servizi. L'obiettivo è di limare e dare maggior certezza alle tempistiche per il rilascio delle autorizzazioni e certificazioni doganali per contenere gli extracosti e l'effetto di distorsione di traffici verso altri Stati dell'Ue, nordeuropei o confinanti, che gli operatori segnalano.

Distribuzione urbana delle merci: in questo ambito la Consulta chiede che la riforma del Codice della Strada preveda, tra l'altro, l'emanazione di "linee guida per la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci tendenzialmente armonizzati su base nazionale, efficienti, efficaci e sostenibili, tali da garantire la concorrenza fra gli operatori", allo scopo di prevenire l'eccessiva difformità di norme locali e restrizioni generalizzate, liberalizzando inoltre la circolazione dei veicoli commerciali a basso impatto ambientale adibiti al servizio postale.

³³ Tasto in: http://www.consulta-autotrasporto-logistica.it/files/News/38/direttiva_consulta_2012.pdf.

³⁴ "Piano Logistica 2011-2020 – Prime misure di attuazione". Il documento, approvato dall'Assemblea della Consulta il 29 maggio 2012, è consultabile in Internet all'indirizzo www.consulta-autotrasporto-logistica.it.



Franco-fabbrica e franco-destino: allo scopo di valorizzare il recupero del controllo sull'efficienza della catena logistica a supporto della competitività della produzione nazionale destinata ai mercati mondiali, la Consulta rilancia la proposta di un incentivo mirato alle aziende che scelgano di operare franco destino, a partire dall'export per via aerea. La Consulta sollecita inoltre l'attuazione di una attività più sistematica di controllo dei titoli autorizzativi dei vettori non comunitari.

Riduzione dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico e allo scarico: per centrare entrambi gli obiettivi la proposta della Consulta è di promuovere la diffusione di strumenti telematici di supporto all'autotrasporto che permettano agli operatori del settore (autotrasportatori, gestori di strutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali) di dialogare tra loro.

2.1.6. Trasporto aereo e settore aeroportuale

Diritti aeroportuali

Con il Decreto Liberalizzazioni è stato disposto l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di diritti aeroportuali³⁵. Il provvedimento blocca il procedimento di infrazione n. 2011/0608 avviato dalla Commissione Ue contro l'Italia per il mancato recepimento della direttiva 2009/12/CE. Le nuove norme introducono principi comuni per la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, artt. 71 – 82).

Principali contenuti della nuova disciplina:

Autorità di vigilanza: è istituita una autorità nazionale di vigilanza e di regolazione economica che predispone modelli di tariffazione per i diritti aeroportuali e autorizza i sistemi applicati nei singoli aeroporti (o reti di aeroporti); dispone di poteri sanzionatori e di poteri sostitutivi; i compiti di tale autorità saranno assunti dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ex art. 36 dello stesso Decreto Liberalizzazioni); la legge di conversione ha stabilito che, fino all'istituzione di tale Autorità le relative funzioni sono svolte "previo atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti" e non più dall'Enac come inizialmente previsto dal DL.

³⁵ Per diritti aeroportuali si intendono: i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché i corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo. Sono esclusi i servizi di navigazione aerea sottoposti ad altra normativa.



Diritti aeroportuali - tariffazione orientata ai costi: i modelli di tariffazione dei diritti aeroportuali dovranno essere orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e incentivazione degli investimenti; i modelli saranno calibrati sul traffico annuo di passeggeri, e semplificati per gli aeroporti fino a un milione di passeggeri/anno.

Determinazione dei diritti nei singoli aeroporti: il gestore individua il modello tariffario predisposto dall'Autorità previa consultazione degli utenti e lo sottopone all'Autorità che deve verificare la corretta applicazione anche in relazione agli obblighi di concessione; l'Autorità in particolare verificherà che i diritti richiesti agli utenti dai gestori siano determinati nel rispetto dei seguenti principi:

- correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- consultazione degli utenti aeroportuali;
- non discriminazione;
- orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.

Procedura obbligatoria di consultazione: la consultazione dell'utenza aeroportuale o delle associazioni di riferimento è obbligatoria e deve avvenire almeno una volta l'anno; l'Autorità può imporre la consultazione degli utenti "prima che siano finalizzati piani relativi a nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali approvati dall'ENAC ... che incidono sulla determinazione della misura tariffaria" (DL1/2012, Decreto Liberalizzazioni, art. 76).

Non discriminazione: l'applicazione dei diritti aeroportuali deve avvenire nel rispetto del principio di non discriminazione tra utenti dell'aeroporto; ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale e di interesse ambientale.

Trasparenza: i gestori dovranno fornire agli utenti dell'aeroporto tutte le informazioni necessarie a comprendere la metodologia e gli elementi presi in considerazione per la determinazione dei diritti nonché, tra l'altro, l'elenco dei servizi di cui rappresentano il corrispettivo, la struttura dei costi, i finanziamenti pubblici eventualmente erogati per le infrastrutture e i servizi cui i diritti si riferiscono, i risultati attesi dai grandi investimenti in ordine agli effetti sulla capacità dello scalo.

Personalizzazione dei servizi: nel rispetto dei due principi precedenti e previa autorizzazione dell'Autorità di vigilanza, l'ammontare dei diritti aeroportuali può essere differenziato in funzione della qualità e dell'estensione dei servizi offerti dal gestore aeroportuale.

Procedure per la stipula dei contratti di programma in corso

In relazione al recepimento della direttiva 2009/12/CE previsto dal DL 1/2012, il DL 5/2012 (Decreto Semplificazione e Sviluppo, art. 22) fa salvo il completamento delle procedure in corso per la stipula dei contratti di programma con le Società di gestione aeroportuali, che dovranno concludersi entro il 31 dicembre 2012.

Interventi infrastrutturali relativi ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale

Un nuovo comma 3bis dell'art. 71 del Decreto Liberalizzazioni prevede che gli interventi infrastrutturali relativi ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 10 milioni di passeggeri annui, ivi compresi quelli inseriti nell'ambito dei contratti di programma o convenzione unica previsti dalla stessa disposizione, sono "infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale". Pertanto, per l'approvazione e l'esecuzione di detti interventi nonché dei Piani di sviluppo aeroportuale, le società di gestione si avvalgono delle procedure approvative dettate per le opere strategiche di preminente interesse nazionale, in quanto applicabili.

Addizionale sui diritti di imbarco

La legge di riforma del mercato del lavoro ha disposto, a partire dal 1° gennaio 2013, un aumento dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco sugli aeromobili di due euro per passeggero imbarcato. Le relative entrate confluiranno nelle gestioni INPS.

2.1.7. Trasporto marittimo e settore portuale

Dragaggi

Il Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia ha inserito nella legge 84/1994 sui porti un nuovo articolo (art. 5 bis - Disposizioni in materia di dragaggio) che prevede novità procedurali volte ad accelerare l'avvio dei dragaggi e norme sulla gestione e sullo smaltimento dei materiali derivanti dai dragaggi.

Innanzitutto, le operazioni possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Il progetto, che deve essere basato su tecniche che impediscano la dispersione dei materiali, è sottoposto ad approvazione ministeriale: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo decreto al Ministero dell'ambiente per l'approvazione definitiva.



Norme specifiche regolano la gestione dei materiali che presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite (valori limite da accertare attraverso una metodologia di analisi di rischio con procedura diretta e riconosciuta a livello internazionale).

È prevista l'adozione di norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio e di recupero dei relativi materiali con decreti attuativi Ministero Ambiente d'intesa con Ministero Infrastrutture e Trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 48).

L'utilizzo delle terre e rocce da scavo va regolamentato con decreto del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 49).

Extrageggiato IVA in favore delle società di progetto per le opere portuali

Una nuova disposizione attribuisce alle società di progetto, oltre ai benefici fiscali già previsti, il 25% degli incrementi di gettito IVA generati dalle infrastrutture portuali realizzate (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 59). Il Governo stima che tale misura determinerà una crescita del contributo al PIL nazionale quantificabile in 2,75 euro per ogni euro di investimento pubblico o privato³⁶.

Autonomia finanziaria delle Autorità portuali e finanziamento di opere nei porti

Il Decreto Sviluppo (art. 14) ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti. Nel limite di 70 milioni di euro/anno, il Fondo verrà alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali. Le risorse saranno ripartite attribuendo a ciascun porto l'80% della quota delle riscossioni ad esso relative, mentre il restante 20% sarà distribuito tra i porti, con finalità perequative, anche in considerazione delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

Rilascio della petroliera *Enrico Ievoli* e rientro in Italia della *Enrica Lexie*

Dopo quattro mesi di trattative, il 23 aprile è stata liberata, grazie all'impegno delle autorità italiane, la petroliera *Enrico Ievoli* della Compagnia di navigazione Marnavi. La

³⁶ Fonte: Comunicato del Consiglio dei Ministri del 20 gennaio 2012 su www.gov.it.

nave, con a bordo diciotto uomini di equipaggio di cui sei italiani, era stata sequestrata al largo delle coste dell'Oman il 27 dicembre 2011.

Il 5 maggio è stata inoltre autorizzata a rientrare dall'India la *Enrica Lexie*, la petroliera della Compagnia di navigazione Fratelli d'Amato sulla quale prestavano servizio di vigilanza i due marò italiani accusati di aver ucciso il 15 febbraio due pescatori indiani scambiati per pirati. La Corte suprema di Nuova Delhi ha accordato alla nave il permesso di tornare in Italia solo dopo aver ottenuto, da parte dei responsabili della Compagnia, un impegno formale a mantenere la nave a disposizione delle autorità indiane ai fini delle indagini e del procedimento giudiziario a carico dei due militari italiani. Al momento del rilascio, a bordo della *Enrica Lexie* si trovavano un equipaggio di 24 persone e quattro militari della marina dell'unità anti-pirateria.

2.1.8. Infrastrutture

Autostrade: semplificazione delle procedure di revisione delle convenzioni e gare

Il Decreto Salva Italia stabilisce le modalità di aggiornamento e revisione delle convenzioni autostradali vigenti; le procedure si differenziano secondo che le modifiche comportino o meno variazioni o modificazioni al Piano degli investimenti (Decreto Salva Italia, art. 43, commi 1-4).

I contratti di concessione, di costruzione e gestione e di sola gestione nel settore stradale e autostradale dovranno essere affidati tramite gara aperta ma sono fatti salvi i soggetti già individuati alla data di entrata in vigore della disposizione (art. 43, c. 5).

Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali

Il 9 marzo il CdM ha approvato in via preliminare il regolamento recante lo schema di Statuto dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali³⁷. Il nuovo ente subentrerà dal 31 luglio³⁸ ad Anas spa nelle funzioni di concedente della rete stradale e autostradale

³⁷ Il DL 98/2011 - Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria (art. 36, commi da 1 a 11) ha riformato il quadro delle regole per il settore stradale e autostradale. Centrali nel nuovo assetto l'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali cui sono attribuite le funzioni di concedente della rete, precedentemente facenti capo ad Anas, e la conseguente ridefinizione delle funzioni di Anas spa, che continuerà ad operare in qualità di concessionario e gestore "di fatto nella veste di organo *in house* del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti". Le funzioni di regolazione settoriale saranno invece esercitate dall'Autorità dei trasporti, in corso di costituzione.

³⁸ L'ultimo Milleproroghe (DL 216/2012, art. 11, commi 5 e 6) ha spostato a tale data il termine inizialmente stabilito al 1° gennaio 2012.



nel quadro di una riforma della governance del settore volta a superare la coincidenza in uno stesso soggetto delle qualità di concessionario e concedente. Dopo l'acquisizione dei pareri del Consiglio di Stato e delle competenti Commissioni parlamentari, lo Statuto tornerà al CdM per l'esame definitivo e la successiva emanazione.

Allo stesso tempo è stato prorogato al 31 luglio 2012 il termine entro il quale la società ANAS Spa deve trasferire alla società Fintecna Spa le proprie partecipazioni in società co-concedenti (Decreto Salva Italia, art. 22 e art. 36, c. 7 DL 98/2011 e DL 216/2012, art. 11, 6-septies Milleproroghe).

Misure per lo sviluppo delle infrastrutture

Misure per le opere di interesse strategico (Decreto Salva Italia, art. 41). Fatte salve le priorità già deliberate dal Cipe, la norma opera una revisione dei criteri generali di priorità in materia di finanziamento e realizzazione di opere pubbliche di interesse strategico: nel Documento di finanza pubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture prioritarie dovrà essere redatto sulla base di tre criteri generali (super-priorità):

- l'integrazione delle opere con le reti europee e territoriali,
- stato di avanzamento dell'iter procedurale,
- possibilità di finanziamento prevalente con capitale privato.

La stessa disposizione prevede il contenimento dei tempi necessari al reperimento delle risorse per la realizzazione delle opere e accelera e semplifica le procedure di approvazione delle opere strategiche.

Misure per l'attrazione di capitali privati (Decreto Salva Italia, art. 42). L'articolo 42 del Decreto Salva Italia integra e modifica il dlgs 163/2006 (Codice dei contratti pubblici lavori, servizi e forniture) e prevede:

- cessione di immobili: la possibilità per le amministrazioni aggiudicatrici, previa analisi di convenienza economica, di prevedere nel piano economico finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo, la cessione in proprietà o in diritto di godimento di beni immobili nella loro disponibilità la cui utilizzazione o valorizzazione sia necessaria all'equilibrio economico finanziario della concessione (rif. art. 143, comma 5 - dlgs 163/2006);
- durata concessioni: la durata delle nuove concessioni di importo superiore ad un miliardo può essere stabilita fino a cinquanta anni allo scopo di assicurare il rientro del capitale



investito e l'equilibrio economico-finanziario del Piano Economico Finanziario (rif. art. 143, comma 8 - dlgs 163/2006);

- gli attivi costituiti da investimenti nel settore delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ospedaliere, delle telecomunicazioni e della produzione e trasporto di energia e fonti energetiche potranno essere utilizzate dalle imprese di assicurazione a copertura delle riserve tecniche secondo modalità, limiti e condizioni stabilite dall'ISVAP;

- la L 183/2011 prevede che, al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali mediante finanza di progetto riducendo il contributo pubblico a fondo perduto, le società di progetto possano beneficiare di alcune misure di defiscalizzazione; l'art. 42, del Decreto Salva Italia estende la categoria di infrastrutture rilevanti ai fini della fruizione del beneficio e include, accanto a quelle autostradali, le nuove infrastrutture "stradali e di carattere regionale" nonché le "nuove opere di infrastrutturazione ferroviaria metropolitana e di sviluppo ed ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete centrale TEN-T" (rif. art. 18, L 183/2011 – Legge di Stabilità). Il Decreto Sviluppo (art. 2) ha da ultimo esteso a tutte le opere infrastrutturali, realizzate in partenariato pubblico-privato, il campo di applicazione della disciplina di defiscalizzazione, a parziale o totale copertura del contributo pubblico a fondo perduto. Se confermata in sede di conversione in legge del Decreto Sviluppo, grazie alla nuova norma, della defiscalizzazione potranno beneficiare anche opere quali le reti ferroviarie non metropolitane e le infrastrutture aeroportuali ad oggi non incluse.

Elenco-anagrafe nazionale delle opere pubbliche incompiute. La novità è prevista dal Salva Italia (art. 44bis).

Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale (Decreto Salva Italia, art. 46). Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. Le attività dei sistemi logistici devono essere svolte nel rispetto della normativa comunitaria "avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali". Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali; nell'ambito di tali piani le citate esigenze comunitarie, relative ai corridoi transeuropei e alla concorrenza tra sistemi portuali, "divengono prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree". "Nei terminali retro portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale



dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”.

Finanziamento infrastrutture ferroviarie, stradali e strategiche (Decreto Salva Italia, art. 47). Con questa norma, il “Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali³⁹” istituito dall’art. 32 del DL 98/2011 cambia denominazione e diventa “Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico” con conseguente estensione dell’ambito di intervento.

Project bond. Nel quadro del pacchetto di misure per il rilancio delle infrastrutture, il Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia (art. 41) ha dato il via libera ai *project bond*, obbligazioni emesse dalle società di progetto e garantite dal sistema finanziario (secondo modalità da definire). Lo stesso provvedimento contiene, inoltre, norme volte a semplificare la redazione e ad accelerare l'approvazione dei progetti di opere pubbliche o di pubblica utilità (art. 52). Il Decreto Sviluppo (art. 1) ha introdotto un trattamento fiscale agevolato per favorire l’emissione e il collocamento dei *project bond*.

Percentuale minima affidamento lavori a terzi nelle concessioni. Doppio salto per la percentuale minima di affidamento di lavori a terzi nelle concessioni che dall’iniziale 40% (Codice degli appalti, D.lgs 163/2006, art. 253, c. 25) è stata innalzata al 50% dal Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia (art. 51) a decorrere dal 1° gennaio 2015 e poi al 60% dal Decreto Sviluppo (art. 41), in attesa di conversione.

Allineamento alle norme europee in materia di infrastrutture ferroviarie e di gallerie stradali/autostradali (Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 53). Alla progettazione e costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie, nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, così come alla progettazione e costruzione di nuove gallerie stradali e autostradali, nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, non possono essere applicati parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto previsti dagli accordi e dalle norme dell’Unione Europea. La progettazione di nuove infrastrutture ferroviarie ad AV deve avvenire secondo le relative specifiche tecniche; le specifiche tecniche previste per l’alta capacità sono utilizzate esclusivamente laddove ciò risulti necessario sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda.

³⁹ Il Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali è stato istituito dal DL 98/2011 (art. 32, c. 1) nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016. Le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA).



Delibere Cipe più veloci. Via libera a modalità più snelle per l'adozione delle delibere Cipe in modo da semplificarne il funzionamento e ridurre i tempi di attuazione in linea con quanto già disposto dal Decreto Salva Italia per quanto riguarda i progetti di opere pubbliche (Decreto Semplificazione e sviluppo, art. 22).

Interventi infrastrutturali relativi agli aeroporti nazionali. Gli interventi infrastrutturali relativi agli aeroporti nazionali con un traffico superiore a 8 milioni di passeggeri sono considerati "infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale" (DL 1/2012, Decreto Liberalizzazioni/Cresci Italia, art. 71)⁴⁰.

Nuovo sito web istituzionale dedicato alle opere pubbliche

Merita menzione, infine, una recente iniziativa per la trasparenza amministrativa promossa dal Ministro per le infrastrutture e i trasporti: un nuovo sito internet istituzionale, per ora in versione beta (cantieri.mit.gov.it), in cui sono schedate tutte le opere pubbliche approvate dal Cipe e quelle che riceveranno il via libera successivamente, con la descrizione dei progetti, la tempistica e lo stato di avanzamento. Il portale sarà aggiornato a cura del MIT ogni tre mesi e ospiterà anche una sezione dedicata alla normativa di settore. I cantieri potranno essere individuati in due modi: scorrendo un elenco testuale o visualizzandoli su una mappa Google. Le opere saranno suddivise in quattro sezioni: corridoi strategici, grandi assi viari e ferroviari (Trans European Network); ambiti urbani, aree con una popolazione superiore a un milione di abitanti; nodi logistici ovvero collegamenti portuali, aeroportuali e interportuali; sistemi idrici.

⁴⁰ Si veda anche il paragrafo 2.1.6. dedicato al Trasporto aereo e al settore aeroportuale.



2.2. Il quadro europeo

2.2.1. Il quadro europeo

Un serrato confronto tra gli Stati membri sulle misure da intraprendere a livello sovranazionale per gestire la crisi economico-finanziaria e rilanciare lo sviluppo dell'Unione europea ha caratterizzato il semestre oggetto della presente Indagine. L'entità della crisi ha messo in discussione gli stessi meccanismi di funzionamento dell'Unione, lasciando emergere i limiti del processo di integrazione comunitario fino ad oggi maturato. Il Consiglio europeo di fine giugno¹ ha tracciato la strada per la realizzazione di una vera Unione economica e monetaria², segnata dal più stretto coordinamento delle politiche economiche e di bilancio e dalla nascita di un'Unione bancaria.

“Un patto per la crescita e l'occupazione” è stato siglato per centrare gli obiettivi della strategia Europa 2020. Agli Stati membri, in particolare, si chiede di proseguire l'azione di risanamento di bilancio favorevole alla crescita nel rispetto dei vincoli imposti dall'Unione. Malgrado non sia passata la proposta di scomputo di taluni investimenti pubblici dal Patto di stabilità (*golden rule*), avanzata dall'Italia, il Consiglio europeo ha sottolineato che è in corso un'attenta valutazione da parte della Commissione riguardante l'impatto delle restrizioni di bilancio sulla spesa pubblica per la crescita allo scopo di migliorare la qualità degli impieghi finanziari entro i limiti dei quadri di bilancio fissati a livello nazionale e comunitario.

L'Unione, dal canto suo, ha messo in campo nuove misure per stimolare la crescita e l'occupazione mobilitando 120 miliardi di euro, a partire dalla ricapitalizzazione della Banca europea degli investimenti (BEI) nella misura di 10 miliardi in modo da accrescerne la capacità totale di prestito fino a 60 miliardi³. In seconda battuta, l'avvio immediato della sperimentazione dei *project bonds* (230 milioni nel 2012-2013)⁴ con la possibilità di un loro potenziamento futuro, anche nell'ambito del “Meccanismo per collegare l'Europa”, in caso di esito positivo della fase pilota. Ulteriori 55 miliardi arriveranno dalle risorse non utilizzate dei Fondi strutturali 2007-2013, in applicazione della regola del “disimpegno automatico”, che potranno essere riprogrammate per misure a favore della crescita. Agli Stati membri viene riconosciuta la possibilità di collaborare con la Commissione per

¹ Le conclusioni del Consiglio europeo del 28-29 giugno 2012 sono disponibili al seguente indirizzo http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/ec/131416.pdf

² Relazione del Presidente del Consiglio europeo “Verso un'autentica Unione economica e monetaria” http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/131201.pdf

³ La ricapitalizzazione dovrà essere adottata dal consiglio dei governatori della BEI e resa operativa entro la fine del 2012.

⁴ Per un ulteriore approfondimento sui *project bonds* si veda il paragrafo 2.2.6



utilizzare una quota di tali risorse per condividere il rischio della BEI offrendo garanzie sui prestiti per alcune tipologie di misure, tra cui le infrastrutture strategiche. L'impiego più flessibile dei Fondi strutturali prevede inoltre la possibilità per gli Stati membri di valutare, insieme alla Commissione, eventuali riallocazioni all'interno delle dotazioni nazionali, estendendo il cosiddetto *Modello Action Team*⁵ sperimentato nei mesi scorsi con otto Paesi (tra cui l'Italia). Infine, l'ampliamento del Fondo europeo degli investimenti, con particolare riferimento alle attività di *venture capital*.

Le misure per la crescita sono strettamente legate ai negoziati sul Quadro finanziario pluriennale (QFP) per il periodo 2014-2020⁶. Il Consiglio europeo sottolinea che il bilancio comunitario non deve essere visto come mero strumento redistributivo di risorse tra Paesi, al contrario deve essere valorizzata la sua funzione di catalizzatore della crescita e dell'occupazione. Lo schema di negoziato elaborato dalla Presidenza danese dell'Unione⁷ è stato giudicato una buona base per orientare i lavori futuri, che dovranno condurre ad un accordo entro la fine del 2012.

2.2.2. Il trasporto stradale

Ulteriore apertura del mercato del trasporto stradale di merci

Una forza lavoro non sufficientemente qualificata e destinata a scarseggiare in futuro, l'applicazione non uniforme delle regole comunitarie, la mancanza di una disciplina adeguata su taluni aspetti (ad esempio controlli e sanzioni), le limitazioni normative imposte al cabotaggio, la scarsa innovazione tecnologica del settore rappresentano i principali ostacoli alla creazione di uno spazio unico europeo per i trasporti. È quanto emerso dal Rapporto⁸ elaborato dal Gruppo di esperti, che da giugno 2011 ha ricevuto l'incarico dalla Commissione di analizzare la situazione del Mercato interno sul fronte del trasporto stradale di merci allo scopo di valutare se il grado di armonizzazione della legislazione è tale da poter intraprendere un percorso di ulteriore apertura dei mercati nazionali. Nel formulare le sue raccomandazioni, il Gruppo si è avvalso dei risultati della

⁵ Gli *Action team* sono gruppi di lavoro in cui i rappresentanti della Commissione collaborano con le autorità nazionali e le parti sociali per garantire un'ottimale riallocazione delle risorse non spese.

⁶ La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 398 del 29 giugno 2011, "Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020".

⁷ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/12/st10/st10063-re01.it12.pdf>

Nel Consiglio "Affari generali" del 29 maggio scorso, gli Stati membri hanno discusso per la prima volta lo schema in modo completo, poiché esso tratta contestualmente le sezioni relative alle spese ed alle entrate del bilancio comunitario.

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>



consultazione pubblica lanciata sul tema e delle audizioni finora condotte per raccogliere le posizioni dei diversi *stakeholder*⁹.

Cuore della relazione è la raccomandazione di procedere gradualmente ad un'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio stradale, con il suggerimento di adottare misure che intervengono principalmente sull'applicazione armonizzata delle regole comunitarie e sulla forza lavoro (condizioni di impiego, assicurazione medica e sanitaria, remunerazione e sicurezza).

In estrema sintesi, il Gruppo propone misure differenziate per le seguenti tipologie di cabotaggio che si riscontrano nel trasporto effettuato in un Paese non di residenza del trasportatore:

- attività di cabotaggio limitate nel tempo e connesse ad un trasporto internazionale (*linked cabotage*). Nel Rapporto, si raccomanda l'abolizione della normativa di contingentamento attuale, che autorizza all'interno del Paese di cabotaggio un massimo di tre trasporti in sette giorni a partire dallo scarico della merce, poiché non funzionale alla riduzione dei viaggi a vuoto. In alternativa, si suggerisce la possibilità di effettuare un numero illimitato di operazioni di trasporto nei quattro giorni successivi l'attraversamento del confine del Paese di cabotaggio, indipendentemente dallo Stato di carico del mezzo. Il tachigrafo potrebbe essere utilizzato per verificare il rispetto dei quattro giorni e non dovrebbe essere richiesta una preregistrazione di tali operazioni;
- attività di cabotaggio che si svolgono su un arco temporale più lungo, non necessariamente legate ad un trasporto internazionale (*non-linked cabotage*). Un'impresa di trasporto dovrebbe essere libera di entrare con il veicolo vuoto in un altro Stato membro e partecipare al mercato del trasporto domestico. Tali operazioni dovrebbero essere oggetto di preregistrazione, anche allo scopo di assicurare l'applicazione delle condizioni di lavoro e di occupazione vigenti nel Paese di cabotaggio, e di severe sanzioni in caso di infrazione. A fini ambientali, il Gruppo propone di limitare tali operazioni a cinquanta giorni se effettuate con veicoli Euro V e di abbassare il tetto a trenta giorni per i veicoli di classe inferiore.

Il Gruppo assisterà la Commissione nella stesura, entro la metà del 2013, di una relazione completa sullo stato del mercato comunitario del trasporto stradale prevista dal regolamento (CE) n. 1072/2009. Qualora lo ritenga necessario, formulerà le sue proposte legislative nel 2013.

⁹ La consultazione si è svolta dal 29 luglio al 31 ottobre 2011. Per i risultati si veda il link http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/2011-10-31-road-freight_en.htm Le audizioni sono state condotte ad ottobre 2011 e febbraio 2012.



Gigaliner

I mega camion o *gigaliner*, veicoli lunghi più di 25 metri e fino a 60 tonnellate di peso, potranno essere utilizzati nel trasporto transfrontaliero tra gli Stati membri che li hanno autorizzati e ne consentono la circolazione sulle loro strade. È questa l'interpretazione che la Commissione ha dato della Direttiva 96/53/CE, che stabilisce dimensioni e pesi massimi autorizzati nel traffico nazionale ed internazionale per taluni veicoli stradali circolanti all'interno dell'Unione¹⁰. Tale interpretazione, già annunciata dal Commissario ai trasporti Siim Kallas e fin dall'inizio contestata dagli eurodeputati¹¹, è stata ufficializzata in una lettera trasmessa al Parlamento europeo ed al Consiglio dei Ministri dell'UE il 13 giugno scorso¹².

Secondo la lettera, la Commissione non trova nella Direttiva ragioni per la mancata applicazione al trasporto transfrontaliero delle deroghe previste sulle dimensioni massime consentite, purché siano applicate in modo non discriminatorio e senza pregiudicare la concorrenza internazionale nel settore e a condizione che nei due Stati membri esistano i requisiti di sicurezza e le infrastrutture adeguate. Le deroghe sono previste dall'art. 4, paragrafo 4, nei casi di: 1) "carichi indivisibili"; 2) combinazione di "veicoli modulari"; 3) progetti pilota di nuove tecnologie o nuove concezioni. La Commissione sottolinea che i *gigaliner* circolano già all'interno della Finlandia e della Svezia, mentre in altri Paesi sono in fase di sperimentazione (Danimarca, Paesi Bassi e Germania).

Si ribalta così l'interpretazione finora data dalla stessa Commissione che vietava la circolazione dei veicoli superiori ai 18,75 metri nell'Unione, a meno di una modifica del testo legislativo secondo la procedura di codecisione. L'azione unilaterale dell'Esecutivo comunitario ha suscitato le contestazioni del Parlamento europeo, che ha prontamente risposto alla lettera convocando il 18 giugno scorso una riunione della sua Commissione Trasporti conclusasi con l'unanime decisione di chiedere un parere legale sulla questione¹³.

La Commissione ha inoltre dichiarato di voler procedere, entro la fine del 2012, ad una revisione della Direttiva 96/53/CE modificando pesi e dimensioni dei veicoli allo scopo di migliorarne l'aerodinamica, la progettazione delle cabine di guida e, se possibile,

¹⁰ Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (Guue L 235 del 17 settembre 1996) emendata dalla Direttiva 2002/7/CE del Parlamento e del Consiglio del 18 febbraio 2002 (Guue L 67 del 9 marzo 2002).

¹¹ Kallas ha riferito circa l'interpretazione della Direttiva alla Commissione Trasporti del Parlamento europeo il 26 marzo scorso.

¹² <http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2012-06-13-kallas-reply-to-simpson.pdf>

¹³ La richiesta di formulare un parere è stata rivolta alla Commissione Affari legali del Parlamento europeo <http://www.europarl.europa.eu>



emendando il testo per un'esplicita autorizzazione dei *gigaliner* nel trasporto transfrontaliero.

2.2.3. Il trasporto aereo

Emission Trading - ETS

Resta fortemente controversa l'attuazione del sistema di scambio delle emissioni di CO₂ (ETS), in vigore dal 1° gennaio 2012. Un nutrito gruppo di Paesi terzi - con India e Cina in prima linea - continua a ritenere illegittima la propria inclusione nell'ETS previsto dalla direttiva 2009/29/CE¹⁴ e prosegue nella richiesta di un accordo globale¹⁵, malgrado la bocciatura del ricorso presentato alla Corte di Giustizia dell'UE secondo cui il sistema è compatibile con il diritto internazionale¹⁶.

La Commissione ha ribadito in più occasioni la sua posizione nei confronti degli oppositori del sistema ETS, ma ha accolto con favore l'istituzione di un gruppo di lavoro in ambito ICAO, che si è impegnato a formulare una proposta -entro il mese di giugno- per la creazione di uno strumento di mercato ai fini dell'abbattimento delle emissioni¹⁷. L'obiettivo è quello di arrivare ad una decisione finale in occasione della 38a Assemblea annuale dell'ICAO nel prossimo autunno.

L'Esecutivo comunitario ha ricevuto il sostegno del Parlamento europeo, secondo cui un accordo globale rappresenterebbe la soluzione ottimale e, nel caso in cui non fosse praticabile, l'UE non dovrà modificare il sistema ETS¹⁸. In seno al Consiglio, alcuni Stati membri hanno chiesto di perseguire un accordo tramite l'ICAO, fortemente preoccupati delle misure di ritorsione commerciale che i Paesi terzi potrebbero avviare colpendo imprese e compagnie aeree dell'UE¹⁹. La stessa industria dell'aviazione europea è in fermento a seguito della decisione assunta dal Governo cinese di bloccare l'acquisto di 45 Airbus da parte delle compagnie nazionali.

¹⁴ Direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, pubblicata sulla Guue L 140 del 5 giugno 2009.

¹⁵ Si veda la Conferenza UNFCCC di Durban (28 novembre -3 dicembre 2011), l'incontro di New Dehli tra India, Cina, Brasile e Sudafrica (13-14 febbraio 2012), il Singapore Airshow (14-19 gennaio 2012), l'incontro a Mosca dei Paesi non UE (21-22 febbraio 2012).

¹⁶ La sentenza è stata adottata il 21 dicembre 2011 <http://curia.europa.eu>

¹⁷ Risoluzione ICAO adottata in occasione della 37^a Assemblea annuale a Montreal e dichiarazione ICAO alla UNFCCC di maggio 2012 <http://www.icao.int>

¹⁸ Riunioni delle Commissioni parlamentari "Trasporti" (27 febbraio 2012) e "Ambiente" (1° marzo 2012).

¹⁹ Si veda il Consiglio Trasporti del 22 marzo 2012 http://ue.eu.int/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/trans/129686.pdf



Cielo unico europeo: FAB, Piani di prestazione e SESAR

La scadenza del 4 dicembre 2012, prevista per la creazione dei nove blocchi funzionali di spazio aereo (FAB)²⁰ nell'ambito dell'iniziativa comunitaria sul Cielo unico europeo, si avvicina ma i progressi finora conseguiti sono piuttosto deludenti. È quanto dichiarato dal coordinatore europeo sui FAB - Georg Jarzemborski - nel corso di un intervento alla Commissione Trasporti del Parlamento europeo il 24 aprile scorso. Ad oggi risultano ufficialmente istituiti ed in fase di attuazione soltanto il FAB danese-svedese e quello britannico-irlandese, mentre gli altri hanno accumulato significativi ritardi che rischiano di compromettere la creazione del Cielo unico europeo, considerate anche le resistenze di alcuni Stati membri ad accettare gli obiettivi di prestazione per i servizi di navigazione aerea fissati a livello sovranazionale per il periodo 2012-2014 (in termini di ambiente, capacità/ritardi, efficienza dei costi e sicurezza). A seguito dell'attività di valutazione condotta dalla Commissione, i piani e gli obiettivi nazionali presentati da ciascun Paese sono stati respinti perché non adeguati e coerenti ai fini del raggiungimento degli obiettivi di prestazioni dell'UE con la raccomandazione di correggerli per un'ulteriore trasmissione²¹. Alcuni Stati membri hanno sostanzialmente lasciato invariati i loro piani, soprattutto con riferimento alla riduzione dei costi dei servizi.

Una simile situazione sta creando forte agitazione nel settore aereo comunitario, come dimostra l'ultimo appello lanciato a fine maggio dall'Associazione europea delle compagnie aeree (AEA)²². L'AEA ha chiesto alla Commissione di continuare a rigettare qualsiasi piano che non sia in linea con gli obiettivi europei e di prendere le necessarie misure sanzionatorie, sottolineando la dimensione dei costi dovuti alla mancata attuazione del Cielo unico europeo: il costo dell'inefficienza complessiva quantificato in 5 miliardi di euro annui; 16 milioni di tonnellate di CO₂ rilasciate nell'atmosfera (circa il 12% delle emissioni totali dei vettori europei); 3,7 miliardi di spesa per il carburante e centinaia di ore di ritardi che gravano sui passeggeri.

²⁰ FAB EC (Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svizzera);
FAB Baltico (Polonia e Lituania);
FAB Danubio (Bulgaria e Romania);
FAB Blue Med (Cipro, Grecia, Italia, Malta);
FAB CE (Austria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Repubblica ceca, Ungheria, Slovacchia, Slovenia);
FAB NUAC (Danimarca e Svezia);
FAB UK-IR (Gran Bretagna e Irlanda);
FAB SW (Portogallo e Spagna);
FAB NE (Estonia, Finlandia, Lituania, Norvegia).

²¹ Le raccomandazioni per ciascuno Stato membro sono state formulate a novembre 2011.

²² Assemblea annuale dell'AEA del 24 maggio 2012 <http://files.aea.be/News/PR/Pr12-010.pdf>
Per i dati si veda http://files.aea.be/Speeches/AEA_Press_Conference_slides.pdf



Dal canto suo, la Commissione si è impegnata a procedere lungo il percorso tracciato, avviando innanzitutto una consultazione pubblica sulla definizione degli obiettivi di prestazione per il secondo periodo di riferimento (2015-2019)²³. Ma anche proponendo una struttura di governance e appropriati meccanismi di finanziamento che consentano la transizione dalla fase di sviluppo a quella attuativa dell'impresa comune SESAR -il pilastro tecnologico del Cielo unico europeo- con uno specifico piano di azione dal 2012²⁴.

“Pacchetto aeroporti”

Proseguono i lavori in seno al Consiglio sul “pacchetto aeroporti”, l'insieme di norme proposto dalla Commissione per migliorare la capacità degli aeroporti dell'UE, ridurre i ritardi e innalzare la qualità dei servizi offerti²⁵. Un orientamento generale è stato raggiunto sulla proposta in materia di servizi di assistenza a terra e di riduzione del rumore negli aeroporti, mentre quella riguardante le bande orarie (la più controversa) verrà affrontata nella riunione prevista per il prossimo 26 ottobre. La posizione in prima lettura del Parlamento riguarderà l'intero pacchetto, contrariamente al Consiglio che ha preferito lavorare sulle singole proposte legislative.

Il Consiglio Trasporti del 22 marzo scorso si è espresso sulla proposta di regolamento che intende abrogare la direttiva 96/67/CE allo scopo di introdurre un quadro giuridico che consenta di rafforzare la concorrenza, di migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione. La proposta di regolamento concordata contiene i seguenti elementi essenziali²⁶:

- il riconoscimento ad ogni utente aeroportuale della possibilità di effettuare l'auto-assistenza;
- l'innalzamento nei grandi aeroporti, con un traffico annuale superiore ai 5 milioni di

²³ La consultazione è stata lanciata il 15 marzo e si è conclusa l'8 giugno 2012 http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2012-06-08-sesrp2_en.htm

²⁴ COM (2011) 923 del 22 dicembre 2011, “Meccanismi di governance e d'incentivazione per la realizzazione di SESAR, pilastro tecnologico del Cielo unico europeo”.

²⁵ Il pacchetto è composto dalla Comunicazione strategica COM (2011) 823 del 1° dicembre 2011, “La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile” e da:

- COM (2011) 824 del 1° dicembre 2011, “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la direttiva 96/67/CE del Consiglio”.
- COM (2011) 827 del 1° dicembre 2011, “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti dell'UE”.
- COM (2011) 828 del 1° dicembre 2011, “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

²⁶ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/12/st08/st08050.it12.pdf>



movimenti passeggeri o 100 000 tonnellate di merci nell'ultimo triennio, del numero minimo di prestatori (da due a tre) di servizi di assistenza a terra soggetti a limitazioni da parte degli Stati membri²⁷;

- il miglioramento della gestione delle infrastrutture aeroportuali, in particolare di quelle centralizzate²⁸ (per gli aeroporti con un volume di traffico annuale superiore ai 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci negli ultimi tre anni), laddove viene riconosciuto all'ente di gestione la facoltà di renderne obbligatorio l'utilizzo per i prestatori di servizi di assistenza a terra e gli utenti aeroportuali che praticano l'autoassistenza. Le decisioni relative al loro utilizzo dovranno essere adottate in modo obiettivo, non discriminatorio e trasparente;
- il mantenimento della separazione contabile (previsto dall'attuale Direttiva) per gli aeroporti, con un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci nell'ultimo triennio, che effettuino attività di servizi di assistenza a terra ai terzi. Gli Stati membri non hanno accettato la proposta secondo cui gli aeroporti devono mantenere la separazione giuridica tra le loro attività di assistenza a terra e quelle di gestione aeroportuale;
- il miglioramento della procedura di gara prevedendo l'estensione del periodo massimo per cui è selezionato il prestatore di servizi limitati di assistenza a terra da 7 a 10 anni e la precisazione delle norme che disciplinano il subappalto;
- la fissazione di requisiti minimi per i servizi di assistenza a terra nei grandi aeroporti (prestazioni operative, formazione, informazioni e assistenza ai passeggeri, sicurezza, misure di emergenza, norme ambientali, processo decisionale collaborativo) da parte dell'ente di gestione o di controllo dell'aeroporto o dello Stato membro. Il Consiglio non ha accettato la previsione secondo cui le norme devono essere conformi a specifiche adottate dalla Commissione;
- l'introduzione di un sistema obbligatorio di riconoscimenti di idoneità per i prestatori di servizi non è stato accettato dal Consiglio, che ha optato per un sistema volontario in cui gli Stati membri possono esigere, se lo desiderano, il riconoscimento dell'idoneità da parte di un'autorità indipendente dall'ente di gestione dell'aeroporto e in tal caso

²⁷ Per gli aeroporti che abbiano registrato almeno nei tre anni precedenti un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci, gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire determinate categorie di servizi di assistenza a terra (bagagli; operazioni in pista; carburante e olio; merci e posta).

²⁸ Si tratta di impianti e/o strutture specifici di un aeroporto che non possono, per ragioni tecniche, ambientali, di costo o di capacità, essere divisi o duplicati e la cui disponibilità è essenziale e necessaria per la prestazione dei successivi servizi di assistenza a terra.



- applicare le prescrizioni contenuto nel regolamento²⁹;
- il ruolo dell'ente di gestione dell'aeroporto nel coordinamento dei servizi a terra, anche allo scopo di gestire meglio le situazioni di crisi;
 - la possibilità per gli Stati membri di imporre l'obbligo di assumere il personale alle stesse condizioni nel caso in cui un nuovo prestatore di servizio limitato si aggiudichi un appalto.

Il Consiglio³⁰ condivide inoltre la proposta di riduzione dell'inquinamento acustico provocato negli aeroporti, in particolare il ruolo di supervisione assegnato alla Commissione allo scopo di migliorare il processo decisionale sottostante l'adozione delle restrizioni operative nei diversi scali dell'UE, che resta di competenza degli Stati membri. La proposta intende favorire le soluzioni migliori in termini di costi/benefici nell'applicazione del cosiddetto "approccio equilibrato" elaborato dall'ICAO per la gestione del rumore (giusta contemperanza degli interessi dei cittadini residenti in prossimità degli aeroporti e delle esigenze del trasporto aereo).

Trovano il consenso dei Ministri europei la chiara identificazione di tutti gli attori coinvolti nel processo di valutazione del rumore e dei rispettivi diritti e doveri, così come la preventiva consultazione dei cittadini residenti nell'area soggetta ad una misura di restrizione. Ma anche l'orientamento secondo cui le autorità competenti dovrebbero focalizzarsi prima di tutto sui velivoli più rumorosi favorendone la graduale sostituzione, prima di imporre misure restrittive (come il divieto generalizzato di voli notturni) che penalizzerebbero le compagnie con flotte meno inquinanti. Gli Stati membri hanno accettato anche la definizione più stringente di "velivolo marginalmente conforme" con un innalzamento del margine cumulativo³¹ da 8 a 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise in decibels* - unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita), ma a condizione di una sua applicazione graduale nell'arco di quattro anni.

Accolta anche la sostituzione dell'attuale direttiva con un regolamento europeo per promuovere l'applicazione armonizzata del metodo di determinazione del rumore e ridurre il rischio di controversie internazionali laddove le misure di abbattimento del rumore predisposte negli aeroporti dell'Unione si ripercuotano sulle attività dei vettori di Paesi terzi. Nel suo ruolo di supervisione, l'Esecutivo comunitario può inviare una notifica all'autorità competente nazionale, che dovrà tener conto delle osservazioni formulate, nel

²⁹ Per gli aeroporti che abbiano registrato per almeno tre anni consecutivi un volume di traffico annuale superiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50 000 tonnellate di merci.

³⁰ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/12/st10/st10897.it12.pdf>

³¹ Il margine cumulativo espresso in EPNdB è frutto della somma delle singole eccedenze (differenze tra il livello di rumore certificato e quello massimo autorizzato) misurate nei punti di riferimento identificati per la misurazione del rumore dalla Convenzione di Chicago.



caso in cui ritenga che la procedura seguita per l'adozione della restrizione non sia coerente con le disposizioni del regolamento. Il Consiglio tuttavia non condivide la proposta di assegnare alla Commissione la facoltà di sospendere una restrizione decisa da uno Stato membro.

La Commissione propone infine di creare un mercato secondario per lo scambio di bande orarie tra le compagnie³², oggi autorizzato in un numero limitato di casi, con misure tese a rendere i meccanismi di assegnazione più trasparenti ed efficaci tra cui: a) il rafforzamento dell'indipendenza dei coordinatori delle bande e l'eventuale creazione di un coordinatore europeo unico; b) modifica della "regola 80-20" con aumento della quota (dall'80% all'85%) della serie di bande orarie utilizzate per il riconoscimento di una priorità nell'assegnazione per la corrispondente stagione aeronautica successiva; c) aumento della lunghezza minima di una serie di bande orarie settimanali richiesta per ottenere una priorità nell'assegnazione per la corrispondente stagione successiva, portandola da 5 a 15 in estate e a 10 in inverno, allo scopo di ridurre la segmentazione della struttura di bande orarie presente in un aeroporto; d) autorizzare gli aeroporti all'utilizzo del sistema dei diritti aeroportuali per dissuadere i vettori dalla restituzione tardiva delle bande; e) creare un legame tra il sistema di assegnazione delle bande e lo sviluppo della rete europea di trasporto aereo, assegnando alla Commissione la facoltà di richiedere un'analisi della capacità di un aeroporto -su segnalazione del responsabile di rete- per verificarne la coerenza con il programma di gestione.

Malgrado un orientamento generale sulle bande orarie non sia stato ancora definito, il Consiglio ha già espresso le posizioni delineatesi al suo interno, nel corso di un'audizione organizzata dal Parlamento l'11 aprile scorso. Pur condividendo la necessità di rivedere il sistema di attribuzione delle bande per migliorare la capacità e l'utilizzo degli aeroporti, gli Stati membri nutrono perplessità sulla creazione di un mercato secondario delle bande orarie e su alcune delle regole proposte (in particolare la modifica della regola "80-20" e gli allungamenti previsti per le serie). In sostanza, temono un eccesso di regolamentazione da parte della Commissione che non produrrebbe, a loro giudizio, nessun valore aggiunto.

2.2.4. Il trasporto marittimo

Emissioni di SO_x e di CO₂

Un testo di compromesso è stato definito, a seguito di un trilogio informale tra le istituzioni europee, sulle proposte di modifica³³ alla direttiva 1999/32/CE per ridurre il tenore di zolfo

³² La Commissione propone la modifica del regolamento (CE) n. 95/93 e la rifusione in un unico regolamento delle sue successive modifiche.

³³ COM (2011) 439 del 15 luglio 2011, "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.



dei combustibili per uso marittimo. Le modifiche, oltre a recepire gli standard adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 2008 contenuti nell'allegato VI della Convenzione MARPOL (entrato in vigore il 1° luglio 2010)³⁴, fissano obblighi per le navi passeggeri che operano fuori le aree protette e regole più stringenti per il trattamento dei gas di scarico in modo da sviluppare metodi alternativi alla riduzione delle emissioni. Ora è attesa la votazione in prima lettura del Parlamento europeo e successivamente quella del Consiglio. Gli Stati membri dovranno recepire la direttiva entro 18 mesi dalla sua entrata in vigore.

Tra gli elementi chiave dell'accordo figura l'abbassamento del tetto di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo applicato nelle zone UE di controllo delle emissioni (le cosiddette SECA: Mar Baltico, Mare del Nord e Canale della Manica) dall'attuale 1,5% all'1% (dal 1° gennaio 2014) e allo 0,1% (dal 1° gennaio 2015). Il tetto si abbasserà in modo più drastico nelle aree marittime al di fuori delle SECA, passando dal 4,5% allo 0,5% dal 1° gennaio 2020 (senza possibilità di posticipare la scadenza al 2025 come previsto dall'IMO) e coinvolgerà anche le navi passeggeri il cui regime attuale è dell'1,5%. In linea generale, non sarà consentito l'utilizzo di combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore al 3,5% per massa all'interno degli Stati membri, eccezion fatta per le navi che utilizzano sistemi alternativi di depurazione dei gas di scarico (la tecnologia *scrubber*). Gli Stati membri dovranno assicurare la disponibilità di combustibile marino in linea con i nuovi standard.

Riconoscendo che l'attuazione della direttiva determinerà investimenti aggiuntivi per l'industria marittima, gli Stati membri potranno sostenere gli operatori concedendo aiuti di Stato purché risultino compatibili con il Trattato³⁵. Dal canto suo, la Commissione si impegna a promuovere lo sviluppo e la sperimentazione di tecnologie mirate alla riduzione delle emissioni prodotte dalle navi. Le sanzioni che gli Stati membri potranno imporre dovranno essere commisurate ai benefici derivanti all'operatore dal mancato rispetto delle regole.

La Commissione elaborerà una relazione di monitoraggio sull'attuazione della direttiva entro il 2013, valutando anche la riduzione dell'inquinamento atmosferico imputabile al trasporto marittimo.

³⁴ Risoluzione MEPC.176 (58) adottata il 10 ottobre 2008 (Convenzione MARPOL riveduta, allegato VI).

³⁵ Si ricorda inoltre che dal 1° gennaio 2012 è in vigore la nuova disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale, che promuove in particolare l'innovazione capace di generare miglioramenti nel settore ambientale in termini di qualità e prestazioni (emissioni dei motori, ottimizzazione del consumo di carburante, ecc.)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:364:0009:0013:IT:PDF>



Sempre in tema di lotta al cambiamento climatico, la Commissione si è attivata lanciando una consultazione pubblica dal 19 gennaio al 12 aprile 2012³⁶ riguardante l'inclusione del trasporto marittimo internazionale negli impegni comunitari di riduzione delle emissioni di CO₂. Malgrado le iniziative intraprese dall'IMO nell'ultimo anno (ad esempio, l'indice di efficienza energetica per la progettazione delle navi), la possibilità di giungere entro il 2012 ad un accordo globale che includa adeguati strumenti di mercato per la riduzione di CO₂ sembra piuttosto remota. Il Comitato IMO per la Protezione dell'Ambiente Marino ha sostanzialmente rinviato il dibattito su tali strumenti al prossimo mese di ottobre³⁷. Nella stessa direttiva ETS del 2009 si chiede alla Commissione di attivarsi, in caso di mancato accordo nell'ambito dell'IMO o della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) entro il 2011, arrivando a formulare una proposta per l'inclusione delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo internazionale nell'obiettivo comunitario di riduzione dei gas serra.

Il progetto pilota *Blue Belt*

È giunta a conclusione la sperimentazione di *Blue Belt*, il progetto pilota lanciato nel 2011 con l'obiettivo di individuare nuove soluzioni per favorire il trasporto marittimo a corto raggio nell'UE attraverso la riduzione degli oneri amministrativi per il commercio intra-comunitario³⁸. Le 253 navi aderenti al progetto, che si è avvalso del sistema *SafeSeaNet*, sono state monitorate nelle fasi di arrivo e partenza da un porto UE mediante il rilascio alle autorità doganali di un rapporto di notifica contenente 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.).

La valutazione dei risultati del progetto³⁹ è stata condotta dall'Agenzia per la sicurezza marittima europea (EMSA) in collaborazione con gli altri soggetti coinvolti nella *Blue Belt*⁴⁰. La Commissione ha presentato i risultati al Consiglio Trasporti del 7 giugno scorso, riscuotendo il sostegno di un nutrito gruppo di Ministri sulla possibilità di introdurre in modo permanente il rapporto di notifica *Blue Belt*. Alcuni Stati membri hanno espresso delle riserve chiedendo di procedere ad un'attenta analisi costi-benefici prima di intraprendere qualsiasi iniziativa legislativa.

³⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

³⁷ <http://www.imo.org/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-63rd-session.aspx>

³⁸ <http://www.emsa.europa.eu>

³⁹ SWD (2012) 145 del 24 maggio 2012, *Evaluation of the Blue Belt pilot project*.

⁴⁰ Le autorità doganali nazionali, i servizi della Commissione delle DG TAXUD e MOVE, l'Associazione degli armatori europei e il World Shipping Council, l'Organizzazione europea dei porti marittimi.



I risultati sono positivi per le autorità doganali, che hanno potuto utilizzare le informazioni per migliorare soprattutto le attività riguardanti la valutazione dei rischi e la programmazione dei controlli. Ma anche per l'industria marittima e per le autorità portuali, secondo cui la semplificazione delle procedure doganali, l'interconnessione tra i diversi soggetti, il monitoraggio delle navi e dei carichi ha generato recuperi di efficienza.

Sulla base dei risultati positivi e per dare continuità al progetto *Blue Belt*, la Commissione ha formulato alcune ipotesi di lavoro, che esaminerà con attenzione in vista del riesame intermedio nel 2013 della Comunicazione sulla creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere. In particolare:

- l'applicazione del rapporto di notifica e della conseguente attività di monitoraggio a tutte le navi coinvolte nel commercio intra-comunitario e, in un secondo momento, a tutte quelle in arrivo nei porti dell'Unione (non si escludono i porti non UE);
- l'apertura del sistema *SafeSeaNet* ad altre comunità di utenti in modo da creare una piattaforma comune per il disbrigo delle procedure amministrative inerenti la sorveglianza del traffico marittimo (in tema di *safety* e *security*, inquinamento ambientale, controlli fitosanitari, ecc.);
- la creazione di un'interfaccia unica che colleghi *SafeSeaNet* con altri sistemi informativi per lo scambio elettronico dei dati per le navi in arrivo o in partenza da porti UE, in linea con le previsioni della Direttiva 2010/65/UE⁴¹. Particolare attenzione dovrebbe essere dedicata ai sistemi informativi sviluppati nell'ambito dell'iniziativa *E-freight* prevista dalla Commissione nel Libro Bianco sui trasporti⁴².

2.2.5. Il trasporto ferroviario

Rifusione del primo pacchetto ferroviario

Risultano ormai annullate le distanze tra Parlamento europeo e Consiglio sulla rifusione del primo pacchetto ferroviario, proposta dalla Commissione a settembre 2010⁴³. È quanto emerge dalla conclusione del processo di collaborazione informale che le istituzioni

⁴¹ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE.

⁴² COM (2011) 144 del 28 marzo 2011, "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

⁴³ La proposta della Commissione prevede il recast delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE. Si veda la COM (2010) 475 del 17 settembre 2010, "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo".



comunitarie hanno deciso di avviare ad aprile, successivamente alla posizione espressa in prima lettura dal Consiglio⁴⁴, che ha prodotto un testo di compromesso avallato in sede di Coreper il 20 giugno scorso⁴⁵.

Il testo sarà votato in seconda lettura dal Parlamento europeo, che si riunirà in plenaria il prossimo 3 luglio, e successivamente dal Consiglio. Si segnalano i punti chiave del compromesso raggiunto ai fini della realizzazione di uno spazio ferroviario unico europeo. In estrema sintesi:

- il potenziamento dell'indipendenza e delle competenze degli organismi di regolamentazione nazionali preposti ad assicurare il rispetto della normativa vigente, associato allo sviluppo di una rete di cooperazione tra di essi a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini. La supervisione della rete è affidata alla Commissione che valuterà, entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, l'opportunità di istituire un organismo di regolamentazione in sede europea;
- la trasparente separazione della contabilità tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, con il divieto di trasferimenti incrociati dei fondi pubblici assegnati alle due sfere di attività. La separazione contabile e l'indipendenza dei gestori della rete sono ritenute essenziali per garantire condizioni eque di concorrenza nel processo di ulteriore apertura del mercato ferroviario. La Commissione dovrà presentare entro il 31 dicembre 2012 una relazione riguardante lo sviluppo delle ferrovie, valutando lo stato dei preparativi per un'ulteriore liberalizzazione. Nel caso in cui lo ritenesse opportuno, presenterà misure legislative riguardanti l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri (il cosiddetto "quarto pacchetto ferroviario") e lo sviluppo di condizioni a favore di un accesso non discriminatorio all'infrastruttura sulla base dei requisiti esistenti sul fronte della separazione tra la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto;
- la conclusione di un contratto pluriennale di finanziamento tra l'autorità competente dello Stato membro ed il gestore dell'infrastruttura in cui siano formalizzati gli incentivi ricevuti da questi ultimi. Il contratto deve avere una durata minima di cinque anni e non pregiudica il principio del finanziamento annuale applicato nella maggioranza degli Stati membri;

⁴⁴ Il "trilogo informale" si è svolto il 23 aprile, il 9 maggio ed il 13 giugno. La posizione in prima lettura del Parlamento europeo è P7_TA (2011) 0503 del 16 novembre 2011, mentre quella del Consiglio è contenuta nel documento 18581/11, adottata l'8 marzo 2012.

⁴⁵ Per il testo di compromesso si veda http://ue.eu.int/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/131052.pdf



- nella determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio, la Commissione adotta atti di esecuzione allo scopo di indicare le modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Il gestore dell'infrastruttura potrà adeguarsi gradualmente a tali modalità, al massimo entro quattro anni dall'entrata in vigore dei suddetti atti di esecuzione;
- i canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modulati in relazione ai livelli di emissione sonora dei treni e allo scopo di offrire incentivi all'equipaggiamento dei treni con il sistema ETCS (*European Train Control System*), lo standard europeo per il controllo-comando ed il segnalamento della velocità;
- il rafforzamento della portata dei requisiti in materia di onorabilità previsti per il rilascio delle licenze, con particolare riferimento all'inesistenza di qualsiasi violazione grave o ripetuta degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui quelli relativi alla salute e alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

La direttiva dovrà essere recepita dagli Stati membri entro 30 mesi dalla sua entrata in vigore.

Interoperabilità: ERTMS

Nuovo slancio è stato dato allo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario ERTMS con la sottoscrizione il 27 aprile scorso di un *Memorandum of Understanding* tra l'Esecutivo comunitario e le principali associazioni di settore (CER, UIC, UNIFE, EIM, ERA, ERFA, GSM-R Industry Group)⁴⁶. Scopo del Memorandum è quello di rafforzare la cooperazione tra le parti in modo da favorire la rapida attuazione del Piano europeo sull'ERTMS adottato nel 2009 e di fissare i principali obiettivi su cui lavorare a partire dal 2012.

⁴⁶ La sottoscrizione del Memorandum è avvenuta in occasione della Conferenza europea sul sistema ERTMS, organizzata dalla Commissione e dalla Presidenza danese che si è svolta il 16-17 aprile 2012 a Copenaghen http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/ertms/doc/mou_on_management_of_ertms
Le associazioni firmatarie sono:
Association of the European Rail Industry (UNIFE);
Community of European Railways (CER);
European Rail Infrastructure Managers (EIM);
European Rail Freight Association (ERFA);
European Railway Agency (ERA);
GSM-R Industry Group (GSM-R IG);
International Union of Railways (UIC).



Il rinnovato impegno sancito dal Memorandum fa seguito ai numerosi appelli lanciati nei mesi scorsi dagli operatori del settore ferroviario⁴⁷ alle istituzioni comunitarie riguardanti i ritardi finora accumulati nello sviluppo dell'ERTMS, determinati soprattutto dai costi di installazione, dai problemi esistenti sul fronte dell'interoperabilità, dall'assenza di concorrenza tra i fornitori del sistema. Destano preoccupazioni anche le posizioni assunte da alcuni Stati membri, in particolare dalla Germania che riveste per la sua posizione geografica un ruolo nevralgico nello sviluppo di quattro corridoi ERTMS. Il Governo tedesco sembra voler tornare sui suoi passi, avendo già comunicato alla Commissione di preferire un sistema diverso, con costi di attuazione ed un volume di investimenti necessari più contenuti. Gli operatori del settore hanno invitato l'Esecutivo comunitario a far rispettare gli impegni assunti dagli Stati membri, a partire dalla notifica all'UE entro il 2012 dei piani nazionali di sviluppo che indicheranno gli interventi programmati per l'attrezzaggio dei corridoi con il sistema ERTMS al 2015.

Oltre alla sottoscrizione del Memorandum, la Commissione ha adottato una specifica tecnica di interoperabilità per migliorare i processi di certificazione e autorizzazione delle linee e dei treni equipaggiati con il sistema ETCS, parte integrante dell'ERTMS. A dare man forte alla Commissione, è intervenuta l'Agenzia ferroviaria europea che lo scorso mese di aprile ha formulato una Raccomandazione al fine di migliorare le norme tecniche per l'installazione dell'ERTMS⁴⁸.

2.2.6. Rete transeuropea di trasporto - TEN-T

I nuovi orientamenti TEN-T

Il Consiglio Trasporti ha definito un orientamento generale sulle nuove linee guida dell'UE per lo sviluppo di lungo periodo -fino al 2050- della rete TEN-T⁴⁹, che servirà da base nel successivo confronto con il Parlamento europeo⁵⁰. Il compromesso raggiunto emenda la proposta della Commissione⁵¹ laddove gli Stati membri manifestano preoccupazioni in

⁴⁷ Si ricorda il dibattito sviluppatosi in occasione del *Rail Forum Europe* del 25 gennaio 2012 <http://www.rail-forum.eu> ed il recente appello congiunto della Comunità delle ferrovie europee (CER) e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie europee (EIM) <http://www.cer.be>

⁴⁸ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERARECERTMS03-2012.aspx>

⁴⁹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/trans/129686.pdf
<http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/12/st07/st07537.it12.pdf>

⁵⁰ La prima lettura del Parlamento europeo è attesa nei primi mesi del 2013.

⁵¹ COM (2011) 650 del 19 ottobre 2011, "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti". I nuovi orientamenti sostituiranno quelli contenuti nella decisione n. 661/2010/UE.



termini di impatto finanziario e rivendicano una maggiore autonomia sui progetti da realizzare sul loro territorio.

Gli Stati membri condividono il doppio livello di pianificazione della TEN-T (rete centrale e globale), ma ritengono di dover porre in relazione lo sviluppo dei progetti della cosiddetta *core network* al loro grado di maturità oltre che alle risorse finanziarie disponibili. Alla stessa Commissione, in sede di riesame nel 2023, chiedono di valutare i progressi nell'attuazione degli orientamenti TEN-T tenendo conto della situazione economico-finanziaria dell'Unione e dei singoli Stati membri.

Trova sostegno anche la proposta di sviluppare la rete centrale secondo la logica dei corridoi, ma il Consiglio ha ritenuto di doverne semplificare il sistema di governance convinto che fosse troppo oneroso e invasivo (ad esempio con l'eliminazione delle piattaforme di corridoio; la redazione di un piano unico di lavoro da parte del coordinatore europeo che dovrà sostenere gli Stati membri nella fase attuativa; la rivisitazione del concetto di corridoio col venir meno dell'indicazione del numero minimo di modalità di trasporto e di Paesi coinvolti; lo stralcio delle decisioni di esecuzione attribuite alla Commissione per favorire lo sviluppo dei corridoi).

Maggiore flessibilità è poi invocata, in casi debitamente giustificati⁵², con riferimento al rispetto dei requisiti della rete TEN-T previsti dalla Commissione. Su richiesta di uno Stato membro, l'Esecutivo europeo può concedere deroghe sui requisiti dell'infrastruttura ferroviaria della rete centrale (lunghezza del treno, ERTMS, carico per asse, elettrificazione e velocità della linea) e sulle componenti stradali della rete globale (autostrade e superstrade) purché sia garantito un adeguato livello di sicurezza. All'infrastruttura del trasporto ferroviario della *core network* è attribuita un'esenzione generale per le reti isolate. Ulteriori deroghe vengono richieste nei casi in cui l'esistenza di limitazioni fisiche impedisca i collegamenti dei nodi della rete centrale (porti marittimi ed aeroporti) con l'infrastruttura ferroviaria e stradale della TEN-T nei tempi indicati⁵³.

Il Consiglio ha poi modificato le mappe allegate alla proposta di regolamento, con riferimento all'Italia, alla Polonia ed alla Romania⁵⁴.

⁵² Inclusi quelli in cui gli investimenti non trovano ragion d'essere in termini di analisi costi-benefici economici.

⁵³ Per i porti marittimi entro il 2030 e per gli aeroporti entro il 2050.

⁵⁴ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/129165.pdf



Il futuro finanziamento della TEN-T

Nell'ambito della fase legislativa di prima lettura, il Consiglio Trasporti del 7-8 giugno ha definito un orientamento generale parziale sulla proposta di regolamento che istituisce il “Meccanismo per collegare l'Europa” (*Connecting Europe Facility-CEF*)⁵⁵ riguardante il finanziamento dei progetti di interesse comune delle reti TEN nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. Trattasi di un orientamento parziale poiché alcune questioni (tra cui le risorse disponibili per il 2014-2020 ed il loro riparto tra i settori; la quota proveniente dal Fondo di Coesione; gli strumenti finanziari utilizzabili) sono legate ai negoziati sul futuro bilancio dell'Unione⁵⁶ e, dunque, non sono state prese in considerazione.

L'accordo raggiunto ha recepito le richieste di numerosi Stati membri che lamentavano una scarsa attenzione del CEF al finanziamento delle strade⁵⁷. La proposta della Commissione è stata ampliata prevedendo la possibilità di concedere sovvenzioni, oltre che per i lavori sulle sezioni stradali transfrontaliere nell'ambito dell'importo trasferito dal Fondo di Coesione, anche negli Stati membri senza reti ferroviarie o con reti ferroviarie isolate. In tutti gli Stati membri, inoltre, i lavori sulle sezioni stradali transfrontaliere dovrebbero ricevere sovvenzioni fino ad un massimale del 10% della dotazione assegnata al settore trasporti.

Maggiore attenzione è stata poi dedicata alle Autostrade del Mare, con un aumento del tasso di cofinanziamento dal 20% al 30%, e alle interconnessioni dei porti marittimi che sono state inserite tra gli indicatori di risultato previsti dalla proposta di regolamento. La lista della *core network* ha subito alcune modifiche riguardanti porti, sezioni ferroviarie e stradali.

La posizione di prima lettura del Parlamento è attesa per il prossimo mese di novembre. Gli eurodeputati hanno finora posto come prioritaria la necessità di non tagliare la dotazione prevista dalla Commissione (50 miliardi di euro nel 2014-2020), preoccupati dalle richieste di contenimento avanzate da alcuni Stati membri.

Project bonds

Un accordo politico in prima lettura è stato raggiunto tra Consiglio, Parlamento e Commissione sulla sperimentazione dei prestiti obbligazionari (i cosiddetti *Project bonds*)

⁵⁵ COM (2011) 665 del 19 ottobre 2011, “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa”.

⁵⁶ COM (2011) 500 del 29 giugno 2011, “Un bilancio per la strategia Europa 2020”.

COM (2011) 398 del 29 giugno 2011, “Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020”.

⁵⁷ I finanziamenti sono prevalentemente orientati su ferrovie, porti e vie navigabili interne.



per il finanziamento di progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni⁵⁸. L'accordo ha ricevuto il via libera del Consiglio europeo di fine giugno.

La Commissione ha proposto i *Project Bonds* quali strumenti di attuazione del CEF a partire dal 2014 per attirare capitali privati. In estrema sintesi, saranno emessi dalle società che realizzano i progetti infrastrutturali, l'UE condividerà il rischio versando un contributo anticipato di bilancio per coprire una quota concordata delle perdite potenziali derivanti dai progetti finanziati e la BEI si assumerà la quota di rischio residua.

Secondo l'accordo raggiunto, è prevista una fase sperimentale nel 2012-2013, con lo stanziamento di 230 milioni di euro (di cui l'87% destinato ai trasporti) proveniente dall'attuale bilancio comunitario che, secondo le stime effettuate, dovrebbe attivare 4,5 miliardi di euro di investimenti.

2.2.7. Aiuti ai servizi di interesse economico generale - SIEG

Un nuovo pacchetto di norme è stato approvato in merito agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazioni per la prestazione di SIEG, che sostituirà quelle vigenti dal 2005. Il pacchetto comprende quattro strumenti, che nel complesso rispondono all'esigenza di favorire una corretta applicazione a livello nazionale delle norme sulla concorrenza in materia di SIEG ed una loro semplificazione nel caso di aiuti che hanno un'incidenza ridotta sugli scambi tra gli Stati membri. Si tratta di:

- una Comunicazione che chiarisce l'applicazione dell'art. 107 del TFUE e dei criteri fissati dalla sentenza *Altmark*⁵⁹;
- un regolamento *de minimis* specifico per i SIEG⁶⁰, da non confondere con il *de minimis* generale⁶¹, secondo cui le compensazioni non costituiscono aiuti di Stato e sono di conseguenza esenti da notifica alla Commissione se l'importo complessivo concesso a titolo *de minimis* ad un'impresa non supera i 500 000 euro nell'arco degli ultimi tre

⁵⁸ COM (2011) 660 del 19 ottobre 2011, "Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti".

⁵⁹ Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale, pubblicata sulla Guue C 8 dell'11 gennaio 2012.

⁶⁰ Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione del 25 aprile 2012 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("de minimis") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale, pubblicato sulla Guue L 114 del 26 aprile 2012.

⁶¹ Il regolamento (UE) n. 1988/2006 (o *de minimis* generale) prevede un massimale sul triennio di 200.000 euro che, nel caso di imprese attive nel settore del trasporto su strada è di 100.000 euro. Non si applica agli aiuti destinati all'acquisto di veicoli per il trasporto di merci su strada da parte di imprese che effettuano trasporto di merci su strada per conto terzi.



esercizi finanziari. Tra i settori esclusi dal campo di applicazione del regolamento figura il trasporto di merci su strada per conto terzi. Il regolamento si applica fino al 31 dicembre 2018;

- una nuova decisione *block exemption*⁶² (in vigore dal 31 gennaio 2012) secondo cui le compensazioni costituiscono aiuti di Stato, ma vengono dichiarate compatibili e non soggette a notifica purché assegnate ad imprese incaricate di gestire il SIEG per un arco temporale inferiore ai 10 anni (salvo casi speciali) e rientranti in una delle seguenti categorie:

- di importo annuo inferiore a 15 milioni di euro per la prestazione di SIEG in settori diversi dai trasporti e dalle infrastrutture;
- relative a collegamenti aerei o marittimi verso le isole e con traffico annuale medio non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il SIEG;
- relative ad aeroporti e porti con traffico annuale medio non superiore a 200 000 passeggeri per gli aeroporti e 300 000 passeggeri per i porti nei due ultimi esercizi. Per i trasporti aerei e marittimi la decisione si applicherà alle compensazioni che soddisfano rispettivamente le disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1008/2008 e n. 3577/92;

La decisione non si applica ai trasporti terrestri (strada, ferrovia)⁶³, laddove l'esenzione da notifica è disciplinata dall'art. 93 del TFUE e dal regolamento (CE) n. 1370/2007.

- relative a ospedali, edilizia sociale e altri servizi che rispondono ad esigenze sociali.
- Una disciplina aggiornata⁶⁴, in vigore dal 31 gennaio 2012, sulle compensazioni che costituiscono aiuti di Stato, risultano compatibili e soggette all'obbligo di notifica essendo fuori dal campo di applicazione della decisione *block exemption*. La disciplina copre il trasporto aereo e marittimo⁶⁵, mentre tra i settori esclusi figura quello dei trasporti terrestri.

⁶² Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale, pubblicata sulla Guue L 7 dell'11 gennaio 2012. Abroga la decisione 2005/842/CE.

⁶³ La decisione può non applicarsi, su decisione dello Stato membro, anche alle vie navigabili interne.

⁶⁴ Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, pubblicata sulla Guue C 8 dell'11 gennaio 2012.

⁶⁵ Fatte salve le disposizioni specifiche più restrittive contenute nelle normative settoriali dell'Unione.

3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA ¹

Il contesto internazionale

Nel corso del 2011, l'economia mondiale ha rallentato; il prodotto è aumentato del 3,9%, dal 5,3% dell'anno precedente, mostrando anche un'accentuazione della divergenza tra i ritmi di sviluppo delle principali aree. Il rallentamento è stato maggiore per le economie avanzate (cresciute dell'1,6% dal 3,2% del 2010) che non per i paesi emergenti (cresciuti del 6,2% dal 7,5% del 2010) dai quali proviene il principale impulso alla crescita mondiale.

La debolezza del ciclo economico internazionale è proseguita nel primo trimestre del 2012: più accentuata in Europa, meno negli Stati Uniti e nelle economie emergenti.

Tab. 1. Scenari macroeconomici

	2009	2010	2011	2011				2012
				I Tr.	II Tr.	III Tr.	IV Tr.	I Tr.
Stati Uniti								
PIL ⁽¹⁾	-3,5	3,0	1,7	0,4	1,3	1,8	3,0	2,2
Domanda Interna ⁽¹⁾	-4,4	3,4	1,6	0,7	1,0	1,3	3,1	2,1
Inflazione ⁽²⁾	-0,4	1,6	3,2	2,1	3,4	3,8	3,3	2,8
Giappone								
PIL ⁽¹⁾	-5,5	4,4	-0,7	-7,9	-1,2	7,6	0,1	4,1
Domanda Interna ⁽¹⁾	-4,0	2,7	0,1	-7,1	2,9	4,4	3,1	3,5
Inflazione ⁽²⁾	-1,4	-0,7	-0,3	-0,5	-0,4	0,1	-0,3	0,3
Unione Europea								
PIL ⁽¹⁾	-4,3	2,0	1,5	2,6	0,7	1,1	-1,0	-0,2
Domanda Interna ⁽¹⁾	-4,3	1,5	0,5	1,0	..	..	-2,4	....
Inflazione ⁽²⁾	1,0	2,1	3,1	2,9	3,2	3,1	3,2	2,9
Regno Unito								
PIL ⁽¹⁾	-4,4	2,1	0,7	1,0	-0,2	2,3	-1,2	-0,8
Domanda Interna ⁽¹⁾	-5,4	2,9	-0,8	-3,7	0,9	2,1	-2,0	....
Inflazione ⁽²⁾	2,2	3,3	4,5	4,1	4,4	4,7	4,7	3,5
Canada								
PIL ⁽¹⁾	-2,8	3,2	2,5	3,7	-0,6	4,2	1,8	....
Domanda Interna ⁽¹⁾	-2,1	4,5	3,0	2,1	2,6	1,7	2,1	....
Inflazione ⁽²⁾	0,3	1,8	2,9	2,6	3,4	3,0	2,7	2,3
Economie avanzate								
PIL ⁽⁴⁾	-3,6	3,2	1,6	....	....	....	....	....
<i>Per memoria:</i>								
PIL mondiale ⁽⁴⁾	-0,6	5,3	3,9	....	....	....	....	....

(1) Quantità a prezzi concatenati; per i dati trimestrali variazioni sul periodo precedente espresse in ragione d'anno.
(2) Indice dei prezzi al consumo; per i dati trimestrali variazioni sul periodo corrispondente.
(3) Per il Canada, domanda finale interna.
(4) Media ponderata con pesi del PIL alle parità dei poteri d'acquisto, dei tassi di crescita delle economie incluse nell'aggregato.
(..) I dati non raggiungono la cifra significativa dell'ordine minimo considerato.
(...) Il fenomeno esiste, ma i dati non si conoscono.

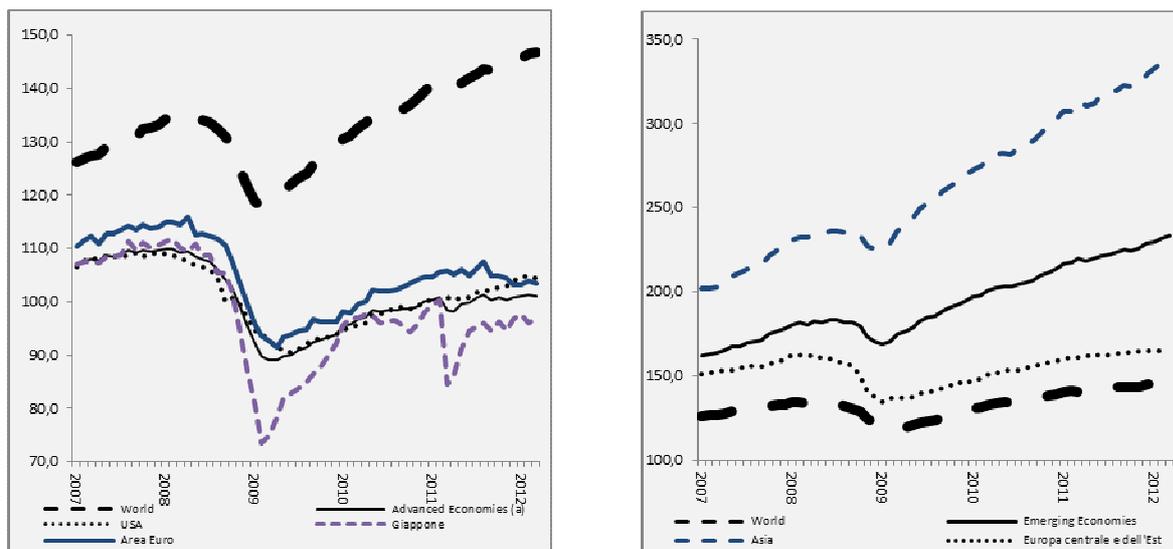
Fonte: Banca d'Italia.

¹ Dati aggiornati al 22 giugno 2012

Nell'area dell'OCSE le stime preliminari evidenziano, in un contesto profondamente eterogeneo, una crescita congiunturale del PIL nel primo trimestre 2012 dello 0,5% (era lo 0,3% nel quarto trimestre del 2011).² Tuttavia, secondo la Banca Centrale Europea, la debolezza del mercato del lavoro e di quello immobiliare nelle principali economie avanzate dovrebbero continuare ad agire da freno alla crescita mondiale che, secondo molti, non troverebbe spunti neanche nelle scelte di politica economica dei Governi, per lo più impegnati nel risanamento dei bilanci.³

A livello globale, pur con qualche esitazione, continua la ripresa della produzione industriale che nel primo trimestre 2012 è aumentata dell'1,6% grazie soprattutto all'apporto delle economie emergenti (+2,5%). Più incerta appare la dinamica espressa dagli indici statunitensi e giapponesi, mentre continua ad essere negativo il contributo proveniente dall'Area dell'euro (-0,5%, era pari a -2,0% nel quarto trimestre 2011).

Graf. 1 e 2 Produzione industriale (escluse le costruzioni) - Dati mensili destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario; base 2000=100



Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis.

Tale scenario trova conferme anche nell'andamento dell'indice mondiale dei responsabili degli acquisti (PMI) relativo alla produzione che ha subito un ulteriore calo (a 52,1), solo parzialmente compensato dall'aumento di quello concernente i servizi.

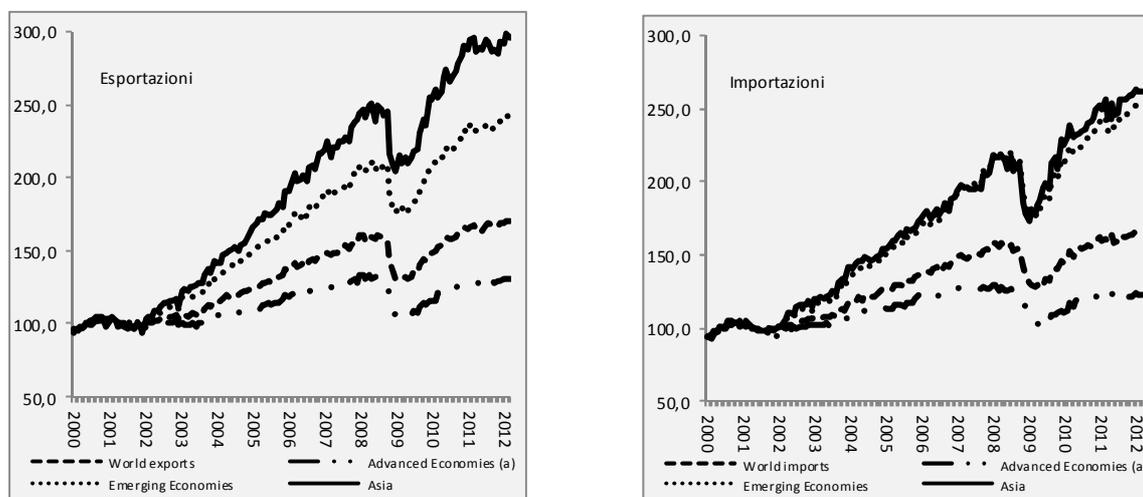
² Tasso destagionalizzato di crescita trimestrale del PIL dell'area OCSE. Fonte: OCSE, *Statistic database*, Parigi, giugno 2012.

³ Cfr. Banca Centrale Europea, *Bollettino mensile*, Francoforte, giugno 2011.

Migliora, invece, il clima di fiducia dei consumatori; gli indicatori tendono generalmente a migliorare nei diversi paesi anche se in quelli avanzati restano inferiori ai livelli storicamente “normali”, mentre nei mercati emergenti evidenziano una tenuta “piuttosto buona”⁴.

Il minore dinamismo del prodotto globale si è riflesso nella frenata degli scambi di beni e servizi la cui crescita nel 2011 è stimata al 5,8%, dal 12,9% del 2010⁵. Nella seconda parte del 2011, la contrazione delle importazioni dell’Area dell’euro è stata solo parzialmente compensata dalla vivacità di quella statunitense, sostenuta dalla ricostituzione delle scorte industriali. Il commercio mondiale, secondo i dati del *Central Planning Bureau*, nonostante la contrazione congiunturale in volume registrata in marzo (-0,2%), nel primo trimestre 2012 ha messo a segno un incremento pari all’1,6% (non annualizzato) in gran parte dovuto alla dinamica espressa dalle economie emergenti⁶. A questa ripresa, seppur moderata, il contributo proveniente dalle importazioni dei paesi avanzati è rimasto debole ed ancora distante dai livelli toccati nei primi mesi del 2008.

Graf. 3 e 4 Commercio internazionale di beni – Dati mensili espressi in quantità; base 2000=100



Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis.

Tuttavia, come evidenziano i grafici 3 e 4, la debolezza della domanda delle economie avanzate si ripercuote sull’andamento delle esportazioni di quelle emergenti ed in particolare su quelle asiatiche specializzate nella produzione di beni intermedi e di

⁴ Cfr. Banca Centrale Europea, *Op. cit.*, Francoforte, giugno 2011.

⁵ Cfr. Istat, *Rapporto annuale 2012*, Roma, maggio 2012.

⁶ Cfr. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, *CPB World Trade Monitor*, Den Haag, maggio 2012.



consumo durevole. Pertanto, i risultati delle indagini più recenti segnalano un leggero raffreddamento delle dinamiche del commercio globale nel breve periodo mentre il PMI mondiale relativo nuovi ordinativi dall'estero, che nel mese di gennaio era al di sopra del valore soglia tra espansione e contrazione dell'economia fissato a 50, è sceso collocandosi in maggio a 49,7.

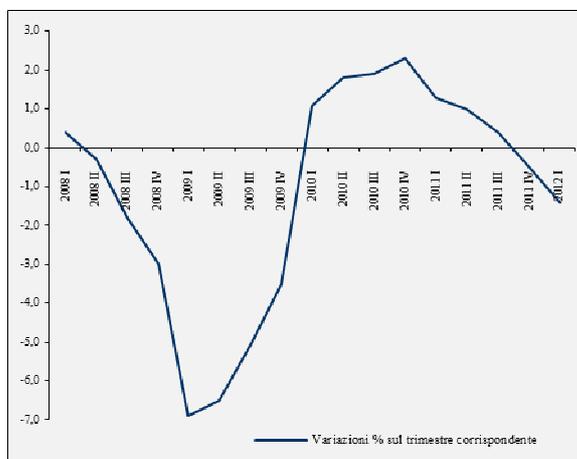
I paesi esportatori di materie prime, beneficiando del miglioramento delle ragioni di scambio, nel 2011 hanno messo a segno guadagni correnti cospicui. Lo scorso anno sono stati rilevati incrementi del 20% per i prodotti alimentari e del 14% per i metalli. Decisamente più esplosivo è stato l'andamento delle materie prime petrolifere rincarate del 31,9% in ragione sia degli effetti dovuti alle note tensioni geopolitiche sia ai connessi aumenti dei premi per il rischio. Il mercato petrolifero si è mantenuto in condizione di eccesso di domanda per tutto l'anno nonostante quest'ultima sia risultata in attenuazione a causa sia della contrazione della domanda dei paesi avanzati sia del raffreddamento di quella dei paesi emergenti. A rallentare, infatti, è stata anche l'offerta che, in questo modo, ha contribuito anche al calo per il secondo anno consecutivo delle scorte mondiali. Nel 2012 dopo un avvio al rialzo, dalla seconda metà del mese di marzo i corsi petroliferi hanno imboccato una china discendente che, ai primi di giugno, ha portato la quotazione del greggio di qualità Brent sotto i 98 dollari per barile, un livello inferiore del 9% rispetto agli inizi dell'anno e addirittura del 23% in confronto al picco del 2012 (raggiunto il 14 marzo). Nel medio periodo, gli operatori professionali continuano ad attendersi prezzi in lieve discesa (le quotazioni dei contratti *future*, con scadenza a dicembre 2013, collocano il prezzo del barile a 94,6 dollari) considerando tale correzione all'interno di un contesto di acute incertezze circa le prospettive di crescita dell'economia mondiale, ulteriormente amplificate dalle rinnovate tensioni sui debiti sovrani.

Risulta in calo anche l'inflazione. Nell'area dell'OCSE il tasso di incremento dei prezzi al consumo sui dodici mesi è sceso al +2,5% in aprile, dal +2,7% di marzo, rispecchiando soprattutto la minore crescita dei beni energetici; mentre l'inflazione annua calcolata al netto delle componenti alimentare ed energetica è rimasta sostanzialmente stabile, al 2,0%. Nell'insieme dei paesi emergenti l'inflazione sui dodici mesi è risultata generalmente decrescente collocandosi, nel mese di aprile, al di sotto delle rispettive medie del 2011.

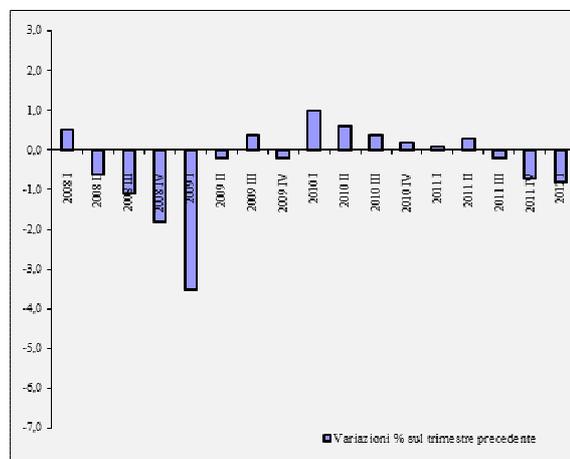
Il contesto nazionale

Nel 2011, il ciclo italiano ha risentito del peggioramento del contesto economico internazionale; il prodotto interno lordo ha rallentato e la crescita, in media d'anno, è scesa al +0,4% dal +1,8% del 2010.

Graf. 5 PIL variazioni percentuali tendenziali*



Graf. 6 PIL variazioni percentuali congiunturali*



* Dati destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario

Fonte: Istat.

Il peggioramento si è dimostrato particolarmente intenso nella seconda metà del 2011; la dinamica congiunturale, al netto della stagionalità e degli effetti di calendario, dopo la lieve crescita del primo e secondo trimestre (+0,1% e +0,3%) si è venuta indebolendo segnando variazioni negative pari a -0,2% e -0,7% nel terzo e quarto trimestre per confermarsi in arretramento anche nel primo trimestre del 2012 (-0,8%)⁷.

Dopo la moderata ripresa del 2010 (+0,7%), lo scorso anno la variazione dei consumi finali in volume è stata leggermente negativa (-0,1%). La spesa delle Amministrazioni pubbliche e delle Istituzioni senza scopo di lucro si è ulteriormente contratta (-0,9%), mentre quella della famiglie ha ristagnato (+0,2%). Pertanto si contraggono i consumi interni (dal +1,2% del 2010, al +0,4% del 2011) in ragione della flessione dell'1,8% della spesa per l'acquisto di beni durevoli (scesi del 12,9% dai livelli misurati nel 2007), cui ha contribuito il calo di quasi dieci punti percentuali della spesa in mezzi di trasporto, di quella per i beni non durevoli (-0,7%) e semidurevoli (-0,3%); ha retto, invece, la spesa relativa ai servizi che sale dell'1,5%.

Evidentemente, sulle decisioni di consumo delle famiglie pesano da una parte le preoccupazioni sulla situazione economica (intesa sia in generale, sia in termini personali), che si traducono in un peggioramento del clima di fiducia, sceso nella primavera di quest'anno a livelli storicamente bassi (pari in giugno addirittura a 85,3)⁸, e dall'altra la

⁷ Il primo trimestre del 2012 ha avuto due giornate lavorative in più rispetto sia al trimestre precedente, sia al corrispondente trimestre dell'anno precedente.

⁸ Cfr. Istat, *Fiducia dei consumatori*, Roma, giugno 2012.



flessione del reddito disponibile reale, diminuito dello 0,6% nel 2011 e del 4,9% dal 2007. Il potere di acquisto delle famiglie si è contratto durante l'intero arco dell'anno; la dinamica ha espresso una certa intensità nel primo trimestre (-0,9%) e, in maniera più moderata, si è estesa anche agli altri tre. Tuttavia, prima di tradursi in una contrazione dei consumi la perdita di potere d'acquisto si è trasformata in una sensibile diminuzione del tasso di risparmio (all'8,9% nel primo trimestre del 2011 dal 9,9% del quarto trimestre 2010), poi proseguita in maniera più contenuta nel secondo e terzo trimestre (all'8,7%), ma in leggera risalita in finale di anno (9,1%) favorendo, così, un'ulteriore accelerazione della caduta dei consumi.⁹

L'andamento flettente dei consumi si è protratto anche nel primo trimestre 2012 (-0,6%), sintetizzando l'aumento dello 0,4% della spesa della Pubblica Amministrazione e delle Istituzioni Sociali Private e la diminuzione dell'1,0% della spesa delle famiglie residenti. Scendono, pertanto, dell'1,0% i consumi interni, si contrae la spesa per i beni durevoli di un ulteriore 3,7% ed arretrano gli acquisti di beni non durevoli (-1,3%), semidurevoli (-2,6%) e dei servizi (-0,2%).

Nel 2011 sono diminuiti dell'1,2% anche gli investimenti fissi lordi¹⁰; la crescita degli investimenti in mezzi di trasporto (+1,8%) non compensa la flessione di quelli in costruzioni (-2,3%) ed in macchinari e attrezzature (-0,3%). Sotto il profilo congiunturale dopo il +0,9% del primo trimestre 2011 la dinamica è andata progressivamente peggiorando (-0,4% nel secondo trimestre, -1,2% nel terzo e -2,6% nel quarto trimestre 2011) al punto che l'arretramento degli investimenti fissi lordi nel primo trimestre 2012 è stato pari a -3,6%, con cali del 12,5% per quelli in mezzi di trasporto, del 3,3% per le costruzioni e del 2,0% per le macchine, attrezzature ed altri prodotti.

Per l'anno in corso le aziende censite dalla Banca d'Italia prospettano una nuova, marcata flessione degli investimenti totali (-6,3%), estesa sia all'industria sia, ma in misura più contenuta, ai servizi¹¹. Secondo le stesse aziende alla definizione di tali aspettative ha giocato un ruolo importante il generale peggioramento delle condizioni di accesso al credito. Sullo stesso avviso, l'Istat rileva che nei primi quattro mesi del 2012 le valutazioni delle piccole imprese sulle condizioni di accesso al credito si sono sostanzialmente stabilizzate, ma è cresciuta in misura marcata la quota di quelle razionate in senso forte.¹²

⁹ Cfr. Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

¹⁰ Dati destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario. Cfr. Istat, *Conti economici trimestrali*, Roma, giugno 2012.

¹¹ Cfr., Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

¹² In tale contesto per "razionamento in senso forte" si intende il rifiuto del finanziamento da parte della banca; e si distingue dal "razionamento in senso debole" che, invece, vede il cliente rifiutare il credito in



Premesso che la selettività delle banche nel concedere prestiti alle imprese è un indice di corretto funzionamento del mercato creditizio, quando è giustificata da un deterioramento della profittabilità attesa e del merito di credito delle imprese, essa diviene invece un indicatore di *credit crunch* quando colpisce imprese economicamente “sane”. Proprio su tale base l’Istat, confrontando le condizioni economico-aziendali prevalenti nel marzo 2008 con quelle più recenti nei comparti della manifattura e dei servizi rileva “indizi” di *credit crunch* tra la fine del 2011 e il primo trimestre 2012¹³.

Tali “indizi” si aggiungono ed aggravano le difficoltà del settore produttivo nazionale che trova oggettivo riscontro nell’andamento delle quote di profitto; queste, infatti, dopo la contrazione registrata (per le società non finanziarie) nella seconda metà del 2010 si sono ulteriormente ridotte (-1,2%) nel 2011. Nello specifico, la quota di profitti delle imprese ha toccato, nel primo trimestre del 2011, il minimo dell’ultimo decennio; ed a questo valore si è di nuovo avvicinata nel quarto trimestre dopo una fase di temporaneo recupero.

Tra le componenti della domanda, nel 2011 il maggiore contributo alla crescita del prodotto è provenuto dalla domanda estera netta. Nonostante la decelerazione degli scambi internazionali la dinamica dell’export nazionale è stata comunque positiva ed ha contribuito alla crescita del prodotto interno per 1,4 punti percentuali. Ovviamente l’interscambio commerciale ha registrato una crescita in valore più contenuta rispetto a quella dell’anno precedente; il rallentamento ha riguardato entrambe le componenti ed in particolare le importazioni.

Nonostante ciò gli scambi hanno recuperato, in termini nominali, i livelli del 2008.

Il contesto ha, comunque, favorito la riduzione del deficit della bilancia dei pagamenti, passando dagli oltre 30 miliardi del 2010 ai 24,6 del 2011, ma il disavanzo è rimasto proporzionalmente elevato, soprattutto se comparato ai livelli precedenti la crisi internazionale.

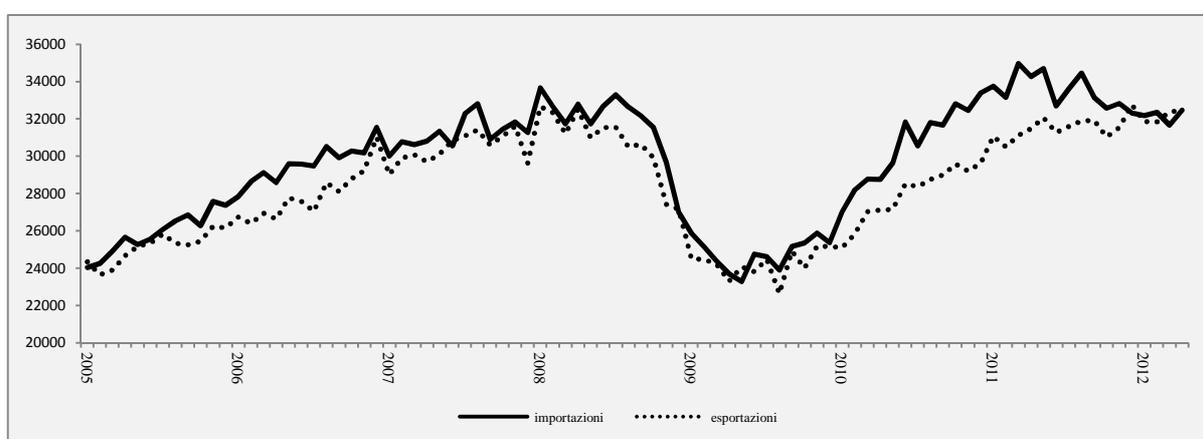
Rilevante appare la ricomposizione della struttura dei flussi di prodotti non energetici all’interno della quale i beni intermedi (per i quali le importazioni sono aumentate ad un

ragione di condizioni troppo onerose. Fonte: Cfr. ISAE, *Le imprese italiane e l’accesso al mercato del credito*, Roma, febbraio 2010.

¹³ L’Istat ha condotto una analisi che, basandosi sui dati relativi all’andamento dell’attività economica delle imprese presenti nel campione, permette di classificare queste ultime in imprese “solide” e “in difficoltà”, rendendo possibile valutare in che misura la maggiore selettività delle banche nel concedere prestiti investa il primo gruppo di imprese. “In generale, la solidità dell’impresa ha un ruolo significativo in sé nel ridurre la probabilità di rifiuto del credito richiesto a prescindere dalla dimensione dell’impresa, ma la penalizzazione dovuta alla dimensione non è pienamente compensata dall’essere in buone condizioni economiche”. Fonte: Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

ritmo superiore a quello delle esportazioni) hanno una responsabilità primaria nel deterioramento del saldo commerciale. Secondo l'Istat questo è connesso "alla crescente integrazione delle filiere produttive a livello internazionale e, in particolare, alla maggiore attivazione di importazioni di beni intermedi per le produzioni destinate al mercato estero". Peggiora anche la *performance* dei beni di consumo soprattutto in ragione della perdita di quote di mercato delle nostre produzioni sui mercati esteri (ma anche da un crescente assorbimento della domanda nazionale).

Graf. 7. Importazioni ed esportazioni – Valori destagionalizzati, mensili espressi in milioni di € - mondo



Fonte: Istat.

Nel corso del 2012, come evidenzia il grafico 7, le esportazioni hanno continuato a mostrare un dinamismo superiore alle importazioni che hanno sofferto maggiormente la contrazione della domanda interna a differenza delle prime che, invece, hanno conservato un andamento, pur rallentato, ma generalmente positivo e sempre più orientato verso i mercati extra-UE.

In generale, il sistema delle imprese italiane rimane tuttora lontano dai livelli pre-crisi; il recupero ciclico dai minimi del 2009 è proseguito fino alla prima metà del 2011, per segnare una netta inversione di tendenza nella seconda parte dell'anno. Comunque, nell'anno appena concluso, la maggior parte dei settori industriali ha segnato contrazioni o modesti progressi mentre nei servizi, agli incrementi del valore aggiunto nei settori del commercio si è associata la diminuzione di quelli della Pubblica Amministrazione. La produzione industriale è tornata ad indebolirsi e nella media dei primi tre mesi del 2012 continuava ad essere inferiore, di oltre il 20%, ai valori picco del 2008. In particolare, specifica la Banca d'Italia, nell'ambito della manifattura nazionale nessun comparto ha



recuperato le quantità prodotte prima della recessione, e questo vale particolarmente per i settori del *tessile, abbigliamento pelli e accessori*, della *fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi*, della *metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo* e della *fabbricazione di mezzi di trasporto*.

Tuttavia questa debole dinamica della produttività italiana (che in termini relativi caratterizzava il nostro sistema economico già anni prima dell'esplosione della crisi internazionale) si traduce in una minore capacità competitiva delle nostre imprese. Questa, nel decennio precedente lo scoppio della crisi, è costata la perdita in volume di un punto percentuale (al 3,6%) della quota di merci italiane nel mondo ed, evidentemente, è valsa ulteriori contrazioni anche negli anni più recenti. Le problematiche della produttività si ripercuotono anche sul mercato interno dove la concorrenza internazionale è cresciuta ed è diventata più serrata soprattutto nei settori del *made in Italy* (tessile, abbigliamento, mobili ed articoli di arredamento) e degli autoveicoli, rispetto ai quali l'incidenza delle merci importate sui consumi è sostanzialmente raddoppiata nell'arco dello stesso periodo¹⁴.

Nel breve termine l'attività produttiva continua a prospettarsi incerta; ad aprile scorso l'indice destagionalizzato della produzione industriale è diminuito dell'1,9% (mentre nella media del trimestre febbraio-aprile l'indice è diminuito del 2,5% rispetto al trimestre immediatamente precedente). Corretto per gli effetti di calendario la contrazione dell'indice in termini tendenziali è stata del 9,2% (i giorni lavorativi sono stati 19 contro i 20 di aprile 2011), deprimendo ulteriormente la media dei primi quattro mesi dell'anno (al -6,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente).

Sul versante dei prezzi, nella media del 2011 l'inflazione misurata dall'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (NIC) è risultata pari al +2,8%, mentre quella espressa dall'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) è stata appena superiore (+2,9%). Tali valori hanno risentito dell'andamento dei corsi petroliferi che a loro volta sono stati alla base dell'incremento delle tariffe energetiche (+6,2%) e del prezzo dei

¹⁴ “Il graduale cambiamento nei modelli di consumo delle famiglie italiane, che si sono progressivamente avvicinati a quelli prevalenti nelle altre principali economie europee, caratterizzati da un peso maggiore dei beni per il tempo libero, la cultura e la salute, non ha dato luogo a un adeguamento dell'offerta da parte della nostra manifattura. Fra il 1997 e il 2007 la struttura settoriale della produzione ha subito modifiche solo marginali: la riduzione del peso di alcuni dei comparti più tradizionali (tessile e abbigliamento, pelli) è avvenuta a favore di altri settori tipici della nostra specializzazione (macchinari e attrezzature, produzioni in metallo). In Germania le variazioni nella composizione della produzione sono state più ampie; è significativamente aumentato il peso dei comparti caratterizzati da un andamento più dinamico della domanda, come quelli produttori di beni a elevato contenuto tecnologico (la cui quota è salita di sei punti percentuali, fino all'8%)”. Fonte: Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

carburanti (+14,6%)¹⁵.

L'inflazione di fondo¹⁶ è aumentata dell'1,9% risentendo tra l'altro dei provvedimenti deliberati in settembre sull'aumento dell'IVA. A tale riguardo l'Istat rileva come l'effetto medio dell'aumento dell'IVA risulta inferiore alla sua traslazione completa (unica eccezione, i beni ad alto prezzo); i prezzi dei beni soggetti ad aliquota ordinaria sono aumentati dello 0,48%, al di sotto del +0,8% atteso da una traslazione completa dell'incremento dell'imposta in oggetto.

Tab. 2. Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi e Indice generale armonizzato dei prezzi al consumo per i paesi dell'Unione europea (IPCA).

	IPCA		NIC	
	Var. % rispetto al periodo precedente	Var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente	Var. % rispetto al periodo precedente	Var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente
2006	-	+2,2	-	+2,1
2007	-	+2,0	-	+1,8
2008	-	+3,5	-	+3,3
2009	-	+0,8	-	+0,8
2010	-	+1,6	-	+1,5
			Base 2010=100	
			<i>Coefficiente di raccordo da base 1995 a base 2010: 1,398</i>	
2011	-	+2,9	-	+2,8
2011				
gennaio	-1,6	+1,9	+0,4	+2,1
febbraio	+0,2	+2,1	+0,3	+2,4
marzo	+2,2	+2,8	+0,4	+2,5
aprile	+1,0	+2,9	+0,5	+2,6
maggio	+0,2	+3,0	+0,1	+2,6
giugno	+0,1	+3,0	+0,1	+2,7
luglio	-1,7	+2,1	+0,3	+2,7
agosto	+0,4	+2,3	+0,3	+2,8
settembre	+2,0	+3,6	0,0	+3,0
ottobre	+0,9	+3,8	+0,6	+3,4
novembre	-0,1	+3,7	-0,1	+3,3
dicembre	+0,3	+3,7	+0,4	+3,3
2012				
gennaio	-1,8	+3,4	+0,3	+3,2
febbraio	+0,2	+3,4	+0,4	+3,3
marzo	+2,5	+3,8	+0,5	+3,3
aprile	+0,9	+3,7	+0,5	+3,3
maggio	0,0	+3,5	0,0	+3,2

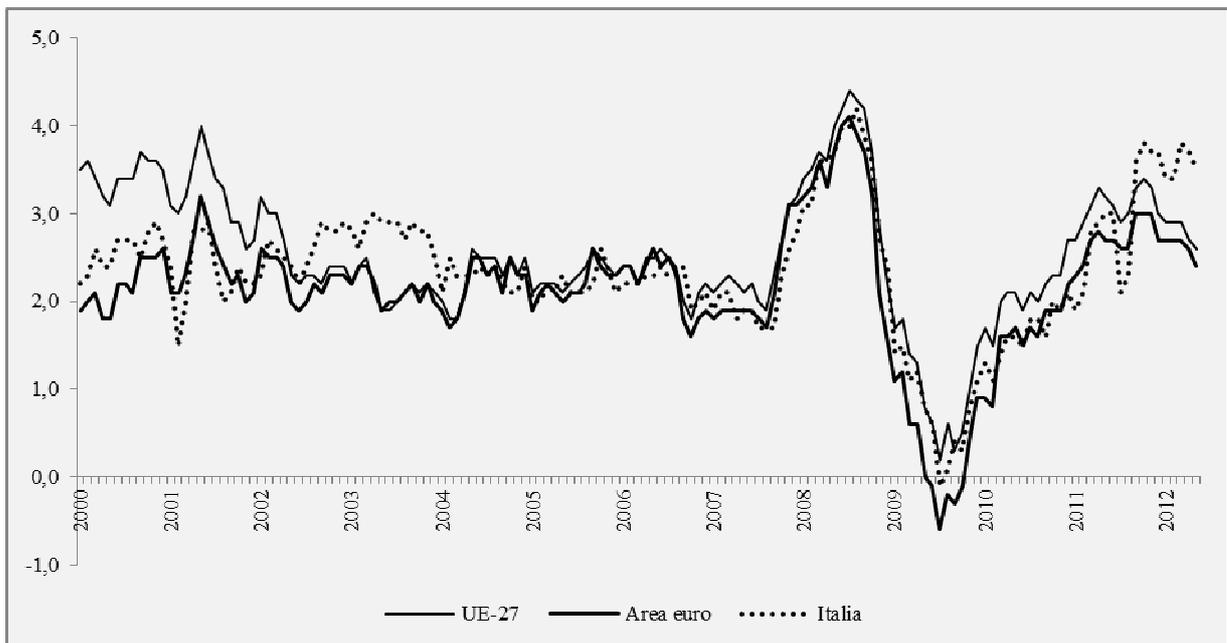
Fonte: Istat.

¹⁵ Al netto della componente fiscale l'incremento è del 10% circa. Fonte: Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

¹⁶ Cioè misurata al netto dei prodotti alimentari ed energetici.

La dinamica inflazionistica italiana recente, misurata attraverso l'IPCA,¹⁷ è risultata in media d'anno leggermente superiore a quella espressa dai paesi dell'Area dell'euro, tuttavia il differenziale è emerso soprattutto nell'ultima parte del 2011 in ragione dei rincari dei prodotti energetici e dell'ulteriore ampliamento del divario di crescita dei prezzi dei servizi.¹⁸

Graf. 8. Indice armonizzato dei prezzi al consumo



Fonte: Eurostat.

La natura sostanzialmente esogena delle pressioni inflazionistiche trova conferme nella dinamica dei prezzi rilevata nella parte iniziale della catena dell'offerta; si nota, infatti, come i rincari degli input di base importati siano stati recepiti nella prima fase della formazione dei prezzi industriali. Nella media del 2011, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti in Italia ha evidenziato una crescita del 5,0% (+3,0% nella

¹⁷ Il differenziale tra i tassi di crescita sui dodici mesi dell'IPCA e del Nic, sostanzialmente nullo nei primi mesi del 2012, comincia a mostrare alcuni punti percentuali di differenza. Il divario è attribuibile all'aumento del ticket sulle spese sanitarie, che si riflette solo sull'IPCA (in questo indice viene rilevata solo la quota della prestazione direttamente sostenuta dalle famiglie, mentre nel NIC è inclusa anche quella a carico del Servizio sanitario nazionale), nonché al maggior peso dei beni energetici nell'IPCA rispetto al NIC, in connessione con i forti rincari subiti da questi prodotti. Fonte: Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

¹⁸ Tra le ragioni che sono alla base della distanza che separa la dinamica recente dei prezzi in Italia da quella media europea (UE-27 ed Area dell'euro) andrebbero aggiunti anche gli adeguamenti tariffari di energia elettrica e gas. Fonte: Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

media del 2010) mentre, a partire dalla seconda parte dell'anno, l'attenuazione dei corsi delle materie di base ha determinato una decelerazione dell'indice che è proseguita anche nel 2012, con un tasso di crescita tendenziale che in aprile è stato pari al +2,7%¹⁹. Invece, come appena accennato, gli effetti dei prezzi delle materie prime di base si sono venuti attenuando nei passaggi alle fasi di lavorazione più avanzate e questo lo si riscontra soprattutto nei comparti maggiormente esposti ai condizionamenti della domanda, alla concorrenza estera o dove l'impiego di input di base incide meno sui costi della produzione.

Sul versante del lavoro, la rilevazione sulle forze di lavoro evidenzia, dopo due anni di contrazione, una variazione dell'occupazione che nella media del 2011 risulta positiva (+0,4% pari a 95.000 unità). Il risultato sconta la differente dinamica tra la componente italiana e quella straniera: la prima diminuisce di 75.000 unità a motivo della forte riduzione dei 15-34enni (-233.000 unità), del moderato recupero dei 35-54enni (+36.000 unità) e dell'aumento dell'occupazione delle persone più adulte (+122.000 unità, nella classe 55 anni e oltre), mentre la seconda aumenta di 170.000 unità.

Tab. 3. Principali indicatori del mercato del lavoro

	Tasso di attività		Tasso di occupazione		Tasso di disoccupazione	
	Totale	15-24 anni	Totale	15-24 anni	Totale	15-24 anni
2011						
I Trimestre	62,2	27,9	56,8	19,6	8,6	29,6
II Trimestre	62,1	26,2	57,3	19,0	7,8	27,4
III Trimestre	61,7	26,6	56,9	19,6	7,6	26,5
IV Trimestre	63,0	28,7	56,9	19,4	9,6	32,6
2012						
I Trimestre	63,6	29,1	56,5	18,6	10,9	35,9

Fonte: Istat

Per il 2011, il tasso di occupazione complessivo si attesta al 56,9%, appena un decimo di punto al di sopra di quello del 2010; al positivo risultato dell'occupazione dipendente (+0,8%, pari a 130.000 unità), dovuto quasi esclusivamente al lavoro a termine, si contrappone la moderata flessione dell'occupazione indipendente (-0,6%, pari a -36.000 unità).

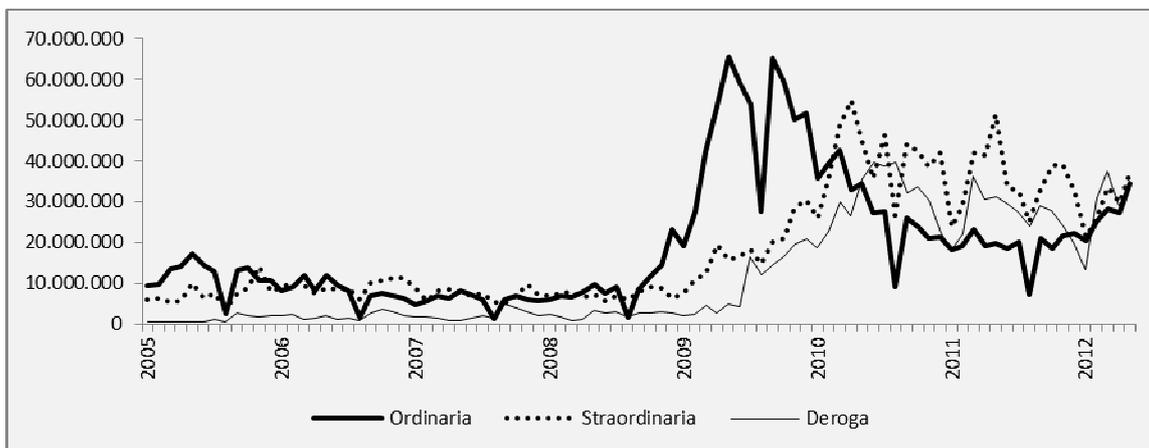
¹⁹ Dato provvisorio.

Prosegue inoltre la discesa dell'occupazione a tempo pieno (-0,1%, pari a -19.000 unità), mentre quella a tempo parziale registra un aumento (+3,3%, pari a 114.000 unità) che sconta la crescita dell'incidenza del cosiddetto "part time involontario" (dal 49,3% del 2010 al 53,3% del 2011).

Rimane stabile il numero dei disoccupati ed il tasso di disoccupazione si conferma all'8,4%, invariato rispetto a un anno prima (quello relativo alla componente giovanile cresce di 1,3 punti percentuali, portandosi, nella media del 2011, al 29,1%, con un massimo del 44,6% per le giovani donne residenti nel Mezzogiorno).

Stabile rimane anche il numero degli inattivi tra 15 e 64 anni ed il relativo tasso si colloca al 37,8%.

Graf. 3. Ore autorizzate di Cassa Integrazione Guadagni



Fonte: INPS.

La stentata crescita economica ed il basso livello di ricambio hanno penalizzato i lavoratori più giovani e, più in generale, hanno indebolito la domanda di lavoro. Torna così ad aumentare il numero delle ore di Cassa Integrazione Guadagni (CIG) ²⁰ dopo un periodo di

²⁰ “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



relativa contrazione. L'Istat, in aggiunta, rileva che nel primo trimestre 2012 l'incidenza delle ore di CIG utilizzate è pari a 36,0 ore ogni mille ore lavorate, 6,6 ore ogni mille in più rispetto al primo trimestre 2011. Più in dettaglio, nell'industria sono state utilizzate in media 63,4 ore di CIG ogni mille ore lavorate (13,1 ore ogni mille in più rispetto al primo trimestre del 2011). Il dato risulta dall'incremento di 58,9 ore di CIG utilizzate ogni mille ore lavorate (+10,8 ore rispetto al primo trimestre del 2011) e da quello più consistente rilevato nell'ambito delle costruzioni, dove le ore di CIG sono addirittura 91,9 (+28,8 ore ogni mille ore lavorate). Le imprese dei servizi hanno utilizzato 11,7 ore di CIG per mille ore lavorate con un incremento che rispetto al primo trimestre 2011 è pari a 1,5 ore ogni mille.²¹

Il primo trimestre 2012 vede, comunque, il numero degli occupati diminuire in termini tendenziali dello 0,4% (-81.000 unità) e per il secondo trimestre consecutivo a calare è l'occupazione italiana (-155.000 unità), mentre quella straniera si conferma in crescita (+74.000 unità). Nel trimestre in esame, il tasso di occupazione degli italiani si colloca al 56,1%, quello degli stranieri al 60,0%. A crescere è l'occupazione italiana più adulta (+121.000 unità, nella classe con almeno 55 anni), soprattutto a tempo indeterminato, mentre continua la contrazione su base annua di quella più giovane (-251.000 unità, nella classe fino a 34 anni). Il tasso di occupazione dei 15-34enni italiani passa dal 43,9% del primo trimestre 2011 all'attuale 42,7%. Le figure lavorative a tempo pieno accentuano la dinamica riduttiva (-2,1%, pari a -415.000 unità), mentre quelle a tempo parziale continuano ad aumentare in misura eccezionalmente robusta (+9,6%, pari a 334.000 unità) anche se, specifica l'Istat, continua a trattarsi quasi esclusivamente di part-time involontario.

Nel trimestre di avvio del 2012 cresce considerevolmente il numero delle persone in cerca di occupazione. In termini tendenziali l'incremento è del 30% (pari a 646.000 unità) interessando indistintamente entrambe le componenti di genere. Pertanto, il tasso di

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 – *Cassa Integrazione Guadagni*, Roma, ottobre 2010.

²¹ Cfr. Istat, *Ore lavorate nelle imprese dell'industria e dei servizi*, Roma, giugno 2012.



disoccupazione, pari al 10,9%, segna una crescita del 2,3% rispetto a un anno prima e rispetto alle componenti di genere dal 7,9% del primo trimestre 2011 passa al 10% per gli uomini mentre dal 9,6% aumenta all'attuale 12,2% per le donne. Il tasso di disoccupazione dei 15-24enni sale dal 29,6% del primo trimestre 2011 al 35,9%, con un picco del 51,8% per le giovani donne del Mezzogiorno.

Il tasso di inattività, infine scende al 36,4% dal 37,8% di un anno prima.

Pur in una fase ciclica non favorevole, nel 2011 le retribuzioni di fatto per unità di lavoro dipendente sono aumentate dell'1,4%, quasi un punto percentuale in meno rispetto all'anno precedente in ragione della decelerazione osservata nel settore privato e della sostanziale stabilità nell'ambito del pubblico impiego. Tuttavia a fronte dell'incremento dei prezzi al consumo e delle imposte indirette, nella media del 2011 le retribuzioni di fatto per unità di lavoro dipendente si sono contratte, per la prima volta dal 1995, dell'1,3%²². Nonostante ciò, nel 2011 il Costo del Lavoro per Unità di Prodotto (CLUP) nell'intera economia è cresciuto dello 0,9% (dopo il -0,7% del 2010) in ragione del rallentamento della produttività.

Sotto il profilo del bilancio pubblico, a fronte del peggioramento delle condizioni di collocamento dei titoli pubblici, lo scorso agosto il Governo si è impegnato al raggiungimento del pareggio nel 2013, in termini di indebitamento netto strutturale, nonché al suo sostanziale mantenimento negli esercizi successivi. Pertanto il Bilancio dello Stato per gli anni 2012-2014 si va ad inserire in un percorso pluriennale di risanamento dei conti pubblici che incorpora gli interventi di finanza disposti nel corso del 2011 e degli esercizi precedenti. Pur conservando l'impostazione adottata nel 2009 con la legge di riforma della contabilità e della finanza pubblica, la struttura del bilancio e le norme che ne regolano la gestione sono state aggiornate (con la legge n. 39 del 2011) provvedendo ad adeguare gli strumenti della programmazione alle nuove regole comunitarie nonché al rafforzamento della disciplina fiscale²³.

²² Cfr. Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

²³ In particolare, per la copertura degli oneri correnti della legge di stabilità è stata circoscritta la possibilità di utilizzare il miglioramento del risparmio pubblico escludendo il finanziamento di nuove o maggiori spese correnti. Per le leggi ordinarie, si dispone che le eventuali maggiori entrate realizzate rispetto a quelle previste a legislazione vigente siano destinate al miglioramento dei saldi, escludendo la possibilità di utilizzarle per la copertura di nuovi o maggiori oneri finanziari. Inoltre, al fine di favorire il governo della spesa pubblica, nell'ambito delle deleghe previste dall'articolo 40, il perimetro di applicazione dei limiti pluriennali alla spesa è stato esteso dalle sole spese rimodulabili al complesso delle uscite del bilancio dello Stato, tenuto conto della peculiarità delle spese. Infine, è stata modificata la delega di cui all'articolo 42, prevedendo, in luogo del passaggio ad un bilancio di sola cassa, il rafforzamento del ruolo programmatico e gestionale della cassa in un sistema misto "competenza e cassa". L'attuale delega dispone, di conseguenza, la modifica dei principi e dei criteri direttivi esposti nella norma e un allungamento dei termini per l'adozione dei decreti delegati da 3 a 4 anni. Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Il Bilancio in breve*, Roma, maggio 2012.

Secondo la Ragioneria Generale dello Stato, il quadro generale riassuntivo del bilancio 2012-2014 evidenzia un progressivo miglioramento dei saldi per l'intero triennio di previsione, proseguendo il percorso di risanamento intrapreso lo scorso anno. Complessivamente, il saldo netto da finanziare, integrato con gli effetti del decreto legge 201/2011, ammonta a 17,4 miliardi per l'anno in corso, a 33,3 miliardi per il prossimo ed a 51,6 miliardi nel 2014.

In termini di rapporti di finanza pubblica, il 2011 ha visto migliorare di sette decimi di punto l'indebitamento netto in rapporto al PIL (dal -4,6 al -3,9 per cento), tale progresso non è stato comunque sufficiente ad arrestare la dinamica del debito pubblico che, aumentando dell'1,5% rispetto al 2010, si è attestato al 120,1%, nettamente al di sopra della media UEM e UE (pari rispettivamente all'87,2% ed all'82,5%).²⁴

Il miglioramento dell'indebitamento è frutto del recupero delle entrate, in crescita dell'1,9%, che ha più che compensato l'aumento dello 0,5% delle spese. In termini di incidenza sul PIL, le entrate sono cresciute di un decimo di punto percentuale, mentre le spese hanno mostrato un calo di 0,6 punti percentuali.

Tab. 5. Spesa, entrate, pressione fiscale, indebitamento e debito delle Amm. Pubbliche nei paesi UE - Anni 2009-2011 - in percentuale del PIL

	Spese ^a			Entrate ^a			Pressione fiscale			Indebitamento ^c			Debito pubblico		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Italia	51,9	50,5	49,9	46,5	46,0	46,1	43,0	42,6	42,5	-5,4	-4,6	-3,9	116,0	118,6	120,1
Francia	56,8	56,6	55,9	42,9	49,5	50,7	44,2	44,5	45,8	-7,5	-7,1	-5,2	70,2	82,3	85,8
Germania	48,1	47,9	45,6	44,9	43,6	44,7	40,5	39,2	40,0	-3,2	-4,3	-1,0	74,4	83,0	81,2
Spagna	46,3	45,6	43,6	35,1	36,3	35,1	32,2	33,5	32,6	-11,2	-9,3	-8,5	53,9	61,2	68,5
UEM	51,1	50,9	49,3	44,8	44,7	45,2	40,3	40,2	40,6	-6,4	-6,2	-4,1	79,9	85,3	87,2
UE	51,1	50,6	49,1	44,2	44,1	44,6	39,6	39,5	39,9	-6,9	-6,5	-4,5	74,8	80,0	82,5

a) Secondo la versione del regolamento UE 1500/2000 il totale delle entrate e delle uscite è al netto degli ammortamenti e al lordo della vendita di beni e servizi. Gli interessi passivi non includono i flussi netti da contratti derivati.

b) Secondo la versione "Procedura Disavanzi Eccessivi" (PDE).

c) Dati riferiti all'anno solare.

Fonte: Istat.

All'aumento in termini nominali delle entrate complessive hanno contribuito sia la componente di parte corrente, sia quella in conto capitale. Relativamente alla prima, l'aumento di gettito è stato sostenuto esclusivamente dalla crescita delle imposte indirette (+2,0%); quelle dirette hanno, al contrario, subito un limitato calo (-0,1%), da attribuire essenzialmente alla riduzione del gettito dell'Irpef per effetto delle variazioni normative

²⁴ Cfr. Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio2012.



relative all'acconto dell'imposta. La forte crescita delle imposte in conto capitale (+99,1%), invece è principalmente imputabile ai versamenti una tantum dell'imposta sostitutiva sul riallineamento dei valori contabili ai principi internazionali Ias.²⁵ I contributi sociali sono aumentati dell'1,4%. Nel complesso le entrate totali hanno raggiunto il 46,1% del PIL mentre la pressione fiscale risulta pari al 42,5%.

Sul fronte delle spese, gli incrementi rilevati per i consumi intermedi (+1,2%) e per le prestazioni sociali in denaro (+2,2%) hanno contribuito in maniera significativa alla crescita delle uscite totali (pari al 49,9% del PIL). Si sono, invece, ridotte le spese per i redditi da lavoro dell'1,2%, in ragione della diminuzione degli occupati, e dopo anni torna a diminuire anche la spesa per le prestazioni sociali in natura (costituite per il 90% da spese sanitarie) del 2,2%.²⁶ Invece, il rialzo dell'onere medio sul debito dal 3,9 al 4,1% ha determinato l'aumento della spesa per interessi passivi del 9,7%, mentre si contraggono i trasferimenti di capitale (-8,8%), i contributi alla produzione (-6,3%) e gli investimenti fissi lordi.

²⁵ Cfr. Istat, *Op. cit.*, Roma, maggio 2012.

²⁶ Cfr. Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Documento di economia e finanza 2012*, Roma, aprile 2012.

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 Assoport.

Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 43 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 %)	28	24	17	31	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		70	16	14	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:

- FSItaliane SpA;
- 21 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 locale prodotti dalle grandi aziende, con indicazioni



specifiche in merito al traffico regionale realizzato da FSItaliane SpA ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di FSItaliane SpA.

La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo luglio-dicembre 2011 (esaminati rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni gennaio-giugno 2012 (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 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 %)	0	15	85	100
<u>Ripartizione geografica</u>				
	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	30	15	55	100



I RISULTATI DAL 2005 AL 2012 (1)

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

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	24,4	21,1	29,7	20,9	19,1	10,6	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	13,9	15,2	14,3	9,1	
Stabile	58,5	71,1	59,5	62,8	73,8	87,2	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	66,7	60,6	38,1	50,0	
Diminuzione	17,1	7,8	10,8	16,3	7,1	2,1	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	19,4	24,2	47,6	40,9	
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	33,3	30,8	40,6	27,9	28,6	27,7	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	11,1	15,2	9,5	18,2	
Stabile	40,5	59,0	48,6	53,5	61,9	66,0	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	63,9	48,5	33,3	31,8	
Diminuzione	26,2	10,2	10,8	18,6	9,5	6,4	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	25,0	36,3	57,1	50,0	
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	36,6	54,1	47,2	42,9	46,3	51,1	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	44,4	34,4	33,3	27,5	
Stabile	34,1	27,0	41,7	42,9	46,3	42,6	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	30,6	34,4	38,1	50,0	
Diminuzione	29,3	18,9	11,1	14,3	7,4	6,4	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	25,0	31,2	28,6	22,7	
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	31,7	47,4	44,4	40,5	40,0	39,1	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	36,2	28,1	25,0	28,6	
Stabile	43,9	34,2	44,4	45,2	52,5	56,5	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	44,4	37,5	50,0	52,4	
Diminuzione	24,4	18,4	11,2	14,3	7,5	4,3	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	19,4	34,4	25,0	19,0	
<u>Ricavi</u>																
Aumento	46,3	48,7	58,4	54,5	57,1	60,4	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	61,1	59,4	57,1	63,6	
Stabile	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	14,3	22,7	
Diminuzione	22,0	15,4	19,4	9,1	16,7	12,5	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	16,7	15,6	28,6	13,6	
<u>Tariffe</u>																
Aumento	16,7	38,5	48,6	39,5	25,6	42,6	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	38,9	40,9	40,0	38,1	
Stabile	83,3	61,5	51,4	60,5	74,4	57,4	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	61,1	54,5	60,0	61,9	
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. I.)

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	35,0	19,1	23,8	36,4	52,0	44,4	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	31,6	36,4	53,8	45,5	45,5
Stabile	20,0	9,5	38,1	45,5	36,0	29,6	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	36,8	40,9	23,1	45,5	45,5
Diminuzione	45,0	71,4	38,1	18,1	12,0	25,9	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	31,6	22,7	23,1	9,0	9,0
<u>Investimenti</u>																
Aumento	31,0	43,6	45,9	38,6	34,1	28,3	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	51,4	22,6	33,3	22,7	22,7
Stabile	47,6	41,0	43,3	38,6	41,5	54,3	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	34,3	41,9	52,4	45,5	45,5
Diminuzione	21,4	15,4	10,8	22,8	24,4	17,4	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	14,3	35,5	14,3	31,8	31,8
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	33,3	38,5	36,1	48,8	52,5	40,0	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	45,7	43,3	47,6	45,5	45,5
Stabile	54,8	46,1	58,3	44,2	42,5	55,6	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	45,7	53,3	52,4	54,5	54,5
Diminuzione	11,9	15,4	5,6	7,0	5,0	4,4	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	8,6	3,4	0,0	0,0	0,0
<u>Occupazione</u>																
Aumento	36,4	43,8	34,4	25,7	52,8	38,5	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	22,2	3,3	5,3	0,0	0,0
Stabile	21,2	25,0	28,1	31,4	8,3	33,3	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	29,6	36,7	15,8	27,8	27,8
Diminuzione	42,4	31,2	37,5	42,9	38,9	28,2	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	48,2	60,0	78,9	72,2	72,2
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	88,2	81,2	59,4	74,2	74,3	74,4	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	42,9	30,0	22,2	20,0	20,0
Stabile	2,9	9,4	37,5	22,9	20,0	23,1	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	50,0	43,3	33,3	40,0	40,0
Diminuzione	8,8	9,4	3,1	2,9	5,7	2,6	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	7,1	26,7	44,4	40,0	40,0
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	38,1	41,0	40,5	47,7	47,5	44,7	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	42,9	64,5	47,6	50,0	50,0
Stabile	38,1	41,0	48,7	43,2	45,0	46,8	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	51,4	29,0	42,9	45,5	45,5
Diminuzione	23,8	18,0	10,8	9,1	7,5	8,5	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	5,7	6,5	9,5	4,5	4,5

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

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	12,5	22,0	32,0	35,8	37,3	34,0	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	35,8	28,3	14,0	14,3	
Stabile	46,4	60,0	52,0	49,1	52,9	46,8	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	37,8	45,7	41,8	45,2	
Diminuzione	41,1	18,0	16,0	15,1	9,8	19,1	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	26,4	26,0	44,2	40,5	
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	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	17,2	11,8	
Stabile	45,1	60,0	55,0	39,5	52,5	43,6	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	36,4	44,4	31,4	35,3	
Diminuzione	41,2	24,4	15,0	14,0	15,0	17,9	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	36,4	30,6	51,4	52,9	
<u>Dom. nazionale (tkm)</u>																
Aumento	10,6	9,5	28,2	34,1	27,3	25,7	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	27,5	21,6	9,7	3,3	
Stabile	51,1	61,9	59,0	56,1	57,6	60,0	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	40,0	45,8	41,9	43,3	
Diminuzione	38,3	28,6	12,8	9,8	15,2	14,3	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	32,5	32,4	48,4	53,4	
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	10,0	10,3	44,1	40,0	41,7	28,1	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	59,5	38,7	28,6	32,1	
Stabile	40,0	46,2	41,2	42,9	50,0	53,1	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	21,6	38,7	39,3	28,6	
Diminuzione	50,0	43,5	14,7	17,1	8,3	18,8	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	18,9	22,6	32,1	39,3	
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	10,8	8,3	45,2	40,0	36,4	15,2	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	59,4	27,6	25,0	29,2	
Stabile	43,3	47,3	41,9	46,7	57,6	69,7	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	25,0	51,7	45,8	29,2	
Diminuzione	45,9	44,4	12,9	13,3	6,1	15,2	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	15,6	20,7	29,2	41,6	
<u>Fatturato</u>																
Aumento	25,5	35,2	42,0	49,1	51,9	48,9	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	48,0	51,1	32,6	16,7	
Stabile	29,0	35,2	44,0	32,1	34,6	31,9	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	20,4	26,7	34,8	26,2	
Diminuzione	45,5	29,6	14,0	18,8	13,5	19,1	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6	22,2	32,6	57,1	

(segue)



(segue Tab.2.)

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	11,3	10,6	16,7	22,9	28,3	20,0	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,1	28,6	22,0	36,6	
Stabile	66,0	74,5	78,6	70,8	69,6	72,5	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	68,1	61,9	61,0	51,2	
Diminuzione	22,7	14,9	4,8	6,3	2,2	7,5	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	29,8	9,5	17,0	12,2	
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	4,9	18,9	22,6	38,7	23,1	18,2	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	17,1	35,3	20,0	23,3	
Stabile	73,1	64,9	74,2	58,1	76,9	69,7	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	68,3	58,8	70,0	63,3	
Diminuzione	22,0	16,2	3,2	3,2	0,0	12,1	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	14,6	5,9	10,0	13,4	
<u>Investimenti</u>																
Aumento	15,1	11,8	30,4	35,8	27,1	27,9	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	7,5	16,3	12,2	17,5	
Stabile	39,6	58,8	50,0	50,9	60,4	60,5	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	54,7	44,2	36,6	32,5	
Diminuzione	45,3	29,4	19,6	13,3	12,5	11,6	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	37,7	39,5	51,2	50,0	
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	17,4	13,7	22,7	22,6	16,3	9,5	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	7,7	23,3	14,3	7,1	
Stabile	53,8	56,9	68,2	60,4	65,3	66,7	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	55,8	51,2	31,0	50,0	
Diminuzione	28,8	29,4	9,1	17,0	18,4	23,8	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	36,5	25,5	54,7	42,9	
<u>Occupazione</u>																
Aumento	7,5	23,1	13,3	32,1	28,0	21,4	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	13,2	15,9	14,3	7,2	
Stabile	58,5	55,7	71,1	49,1	54,0	61,9	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	49,1	47,7	45,2	57,1	
Diminuzione	34,0	21,2	15,6	18,8	18,0	16,7	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	37,7	36,4	40,5	35,7	
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	58,5	70,5	69,6	64,2	74,0	53,5	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	47,2	54,5	52,4	51,2	
Stabile	41,5	27,5	30,4	34,0	24,0	46,5	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	50,9	43,2	42,8	41,5	
Diminuzione	0,0	2,0	0,0	1,8	2,0	0,0	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	1,9	2,3	4,8	7,3	
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	18,5	15,7	24,4	28,3	16,3	11,6	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	15,4	18,6	19,0	7,2	
Stabile	72,2	58,8	64,4	52,8	63,3	65,1	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0	58,1	50,0	57,1	
Diminuzione	9,3	25,5	11,1	18,9	20,4	23,3	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	34,6	23,3	31,0	35,7	



I DATI¹ DEL TRASPORTO AEREO, AUTOSTRADALE, FERROVIARIO E MARITTIMO **ANNI 2005-2012**

Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2005-2012 (Dati in tonnellate)

Aeroporto	2005		2006		2007		2008		2009	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	127	648	100	510	127	648	625	682	1.336	366
Ancona	5.169	959	4.248	1.054	5.169	959	5.516	925	4.651	965
Bari	1.483	2.557	1.245	2.200	1.483	2.557	1.357	2.544	268	1.786
Bergamo	134.449	---	140.630	---	134.449	---	122.398	---	100.354	---
Bologna	16.882	1.818	27.892	4.574	16.882	1.818	24.680	1.816	24.629	2.698
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	24.694	22.461	24.428	---	24.694	22.461	9.626	30.341	4.895	31.175
Brindisi	186	70	217	306	186	70	125	6	128	231
Cagliari	2.734	2.266	2.568	2.231	2.734	2.266	2.536	2.355	1.957	2.016
Catania	5.340	3.473	6.208	3.026	5.340	3.473	5.664	3.144	6.361	2.168
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	9	---	7	---	9	---	---	---	---	---
Firenze	1.399	---	2.287	---	1.399	---	1.927	---	936	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	37	---	618	---	37	---	4	---	1	---
Genova	4.752	999	4.867	1.194	4.752	999	4.248	1.064	3.496	1.171
L.Terme	205	1.876	264	2.022	205	1.876	132	1.846	121	1.867
MI Linate	17.473	6.024	18.521	8.946	17.473	6.024	16.043	3.965	13.655	3.372
MI MXP	471.147	15.518	405.452	13.676	471.147	15.518	403.585	12.367	333.721	10.328
Napoli	4.869	2.994	5.121	3.231	4.869	2.994	3.567	2.231	3.259	2.394
Olbia	1.497	8	889	26	1.497	8	802	---	220	---
Palermo	2.459	1.925	2.823	2.363	2.459	1.925	2.118	2.202	1.245	2.063
Parma	---	---	313	---	---	---	---	---	---	---
Perugia	---	---	---	---	---	---	---	---	1	---
Pescara	1.984	1.307	1.406	1.443	1.984	1.307	2.170	1.169	---	---
Pisa	13.739	1.360	12.855	1.114	13.739	1.360	10.002	1.457	5.900	105
Reg.Cal.	335	---	197	---	335	---	180	---	124	---
Rimini	1.596	---	2.118	83	1.596	---	1.884	---	629	---
RM Cia.	23.006	---	23.763	22	23.006	---	19.637	7	16.983	---
RM Fco	130.612	24.219	123.220	41.541	130.612	24.219	137.425	15.781	126.983	12.005
Torino	11.802	1.866	11.228	1.771	11.802	1.866	10.125	1.674	6.553	388
Trapani	13	14	73	56	13	14	13	14	13	3
Treviso	17.568	24	19.598	---	17.568	24	8.644	2	2.763	---
TS-R.Leg.	1.161	54	947	79	1.161	54	1.114	1	885	---
Venezia	21.677	2.284	23.019	3.674	21.677	2.284	28.839	1.843	31.268	1.264
Verona	8.757	401	10.670	1.468	8.757	401	7.509	5	6.183	152
Totale	927.161	95.125	877.792	96.610	927.161	95.125	832.495	87.441	699.518	76.517

(segue)

¹ Dati 2011-2012 provvisori.

(segue Tab.1.)

Aeroporto	2010		2011		Gen.-Mag.'12	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	1.445	1	1.579	1	637	---
Ancona	5.349	925	6.293	703	2.326	322
Bari	247	2.155	201	1.930	92	769
Bergamo	106.921	---	112.556	---	46.311	---
Bologna	35.832	1.967	42.749	1.038	16.167	663
Bolzano	---	---	---	---	---	---
Brescia	4.266	30.054	12.852	27.290	7.177	11.468
Brindisi	154	---	75	---	21	---
Cagliari	1.810	1.802	1.630	1.485	649	581
Catania	8.236	974	8.202	764	3.456	192
Crotone	---	---	---	---	---	---
Cuneo	2.030	---	---	---	---	---
Firenze	575	---	484	---	149	---
Foggia	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.204	---	544	---	2	---
Genova	3.591	325	3.256	---	1.200	---
Lam.Terne	117	1.823	103	1.671	47	672
MI Linate	15.519	3.543	15.852	3.739	6.683	1.849
MI MXP	422.429	10.245	440.258	10.188	167.995	3.763
Napoli	2.873	2.454	2.956	1.993	1.206	920
Olbia	221	---	203	---	55	---
Palermo	1.002	1.850	745	1.232	217	501
Parma	---	---	3	---	---	---
Perugia	5	---	---	---	---	---
Pescara	846	1.270	2	1.198	13	541
Pisa	6.836	121	7.346	133	2.619	50
Reggio C.	191	---	131	---	52	---
Rimini	400	---	668	119	228	---
RM C.	18.002	---	18.845	---	7.222	---
RM FCO	153.679	10.866	142.836	9.031	53.206	3.255
Torino	8.351	---	8.137	---	4.602	1
Trapani	10	---	13	---	8	---
Treviso	2.932	---	868	---	53	---
TS-R.Leg.	659	---	676	---	345	---
Venezia	37.478	131	41.801	85	16.839	17
Verona	4.630	4	5.379	2	2.348	---
Totale	847.840	70.510	877.243	62.602	341.925	25.564

Fonte: Assaeroporti



Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2005-2012 (Dati in migliaia)

Aeroporto	2005			2006			2007			2008		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	632	441	1.079	649	419	1.070	714	583	1.299	819	560	1.380
Ancona	195	269	478	192	275	473	191	294	492	137	265	410
Bari	1.234	376	1.656	1.485	449	1.969	1.782	562	2.363	1.812	650	2.489
Bergamo	542	3.785	4.352	769	4.457	5.241	848	4.873	5.737	1.158	5.303	6.479
Bologna	1.164	2.456	3.691	1.290	2.634	3.992	1.446	2.807	4.354	1.196	2.927	4.217
Bolzano	48	14	63	59	10	69	64	11	75	56	8	65
Brescia	111	293	406	36	190	228	5	180	186	85	168	255
Brindisi	655	126	792	713	90	813	831	87	928	842	122	983
Cagliari	2.118	223	2.352	2.148	313	2.489	2.243	403	2.667	2.434	488	2.926
Catania	4.183	984	5.189	4.294	1.073	5.393	4.731	1.315	6.080	4.699	1.318	6.051
Crotone	81	2	83	103	1	104	106	0,3	106	89	---	89
Cuneo	5	4	10	3	23	25	2	54	56	10	69	79
Firenze	616	1.077	1.693	546	975	1.521	637	1.260	1.905	524	1.390	1.917
Foggia	6	---	6	6	---	6	7	---	7	29	---	29
Forlì	229	331	563	256	358	616	245	460	707	255	516	778
Genova	645	356	1.005	690	376	1.071	768	336	1.116	725	445	1191
L. Terme	926	229	1.162	981	361	1.356	1.110	337	1.458	1.189	306	1.502
MI Linate	6.595	2.491	9.089	7.232	2.461	9.697	7.396	2.529	9.927	6.706	2.558	9.266
MI MXP	3.121	16.378	19.631	2.967	18.654	21.767	3.089	20.628	23.885	1.729	17.286	19.222
Napoli	2.548	2.004	4.578	2.783	2.271	5.084	3.202	2.518	5.761	3.042	2.548	5.629
Olbia	1.116	494	1.645	1.204	562	1.805	1.134	607	1.771	1.136	604	1.776
Palermo	3.069	738	3.829	3.394	850	4.277	3.515	969	4.508	3.586	836	4.442
Parma	0	0	0	49	74	124	58	85	143	198	87	285
Perugia	24	28	52	20	22	43	19	74	93	33	74	107
Pescara	101	244	345	107	226	333	112	252	364	111	285	396
Pisa	393	1.925	2.328	579	2.424	3.009	833	2.876	3.719	945	2.996	3.955
R.Calabria	0	0	0	569	9	607	538	10	582	459	32	535
Rimini	38	227	280	42	274	321	49	436	494	37	380	430
RM Ciamp.	309	3.881	4.193	460	4.438	4.900	542	4.808	5.352	589	4.153	4.743
RM FCO	12.080	16.128	28.683	12.558	17.168	30.176	13.456	19.024	32.945	13.459	21.356	35.226
Siena	1	2	2	1	1	2	1	0,4	1	0,4	0,4	1
Torino	1.705	1.413	3.139	1.732	1.476	3.248	1.949	1.533	3.501	1.974	1.423	3.413
Trapani	386	2	389	306	5	312	433	73	506	342	187	532
Treviso	114	1.178	1.291	186	1.145	1.331	211	1.327	1.539	211	1.490	1.700
TS-Ronchi	364	238	611	400	265	673	464	271	737	440	334	777
Venezia	1.752	4.030	5.812	1.865	4.433	6.329	2.009	5.024	7.059	1.668	5.180	6.878
Verona	900	1.708	2.643	1.066	1.895	3.001	1.222	2.243	3.502	1.271	2.096	3.393
Totale	48.006	64.076	113.121	51.741	70.657	123.473	55.962	78.848	135.925	53.996	78.441	133.544

(segue)

(segue Tab.2.)

Aeroporto	2009			2010			2011			Gen.-Mag.2012		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	944	560	1.506	920	465	1.387	1.023	488	1.513	338	149	489
Ancona	119	300	425	149	355	511	174	423	602	59	139	201
Bari	2.185	612	2.822	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722	1.104	338	1.449
Bergamo	1.748	5.396	7.157	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417	1.056	2.315	3.374
Bologna	1.429	3.290	4.775	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876	637	1.512	2.176
Bolzano	50	2	52	53	1	54	59	0,4	59	13	0,1	13
Brescia	77	122	200	57	102	161	1	27	30	0	12	12
Brindisi	947	134	1.090	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056	669	99	769
Cagliari	2.565	749	3.329	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694	1.010	201	1.219
Catania	4.710	1.193	5.932	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790	1.947	417	2.378
Crotone	52	---	52	104	---	104	121	0,4	122	42	0,2	42
Cuneo	32	91	124	47	129	178	67	154	223	22	53	76
Firenze	378	1.298	1.677	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893	138	561	699
Foggia	66	1	66	70	0,1	70	61	0,1	61	2	---	2
Forlì	286	235	523	268	371	640	48	296	345	1	105	107
Genova	667	452	1.127	809	464	1.278	859	535	1.397	333	191	526
L. Terme	1.323	314	1.645	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300	681	78	761
MI Linate	5.834	2.460	8.295	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064	2.091	1.526	3.618
MI MXP	3.038	14.312	17.552	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291	1.422	5.699	7.200
Napoli	2.934	2.346	5.311	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757	1.256	869	2.134
Olbia	1.100	522	1.669	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851	239	125	365
Palermo	3.651	699	4.373	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989	1.430	245	1.681
Parma	186	69	256	169	69	239	200	68	269	42	19	60
Perugia	19	99	118	15	93	108	49	122	171	14	44	58
Pescara	145	259	405	197	259	457	229	317	547	91	116	207
Pisa	1.096	2.900	4.012	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519	528	1.065	1.596
R. Calabria	441	10	508	453	18	545	512	8	558	205	---	205
Rimini	33	336	379	28	511	549	229	684	916	90	195	286
RM Ciamp.	971	3.787	4.758	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741	454	1.417	1.872
RM FCO	12.563	20.853	33.808	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651	4.738	9.062	13.910
Siena	1	0,4	1	1	1	1	1	1	2	0,5	0,1	1
Torino	1.930	1.278	3.221	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704	869	622	1.491
Trapani	758	301	1.068	1.025	657	1.682	918	551	1.470	392	146	538
Treviso	355	1.416	1.771	371	1.773	2.146	212	862	1.075	198	707	906
TS-Ronchi	379	313	696	430	291	723	498	356	856	200	115	315
Venezia	1.716	4.973	6.702	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563	669	2.189	2.861
Verona	1.216	1.820	3.059	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379	416	717	1.146
Totale	55.795	73.243	130.055	59.228	79.297	139.558	63.415	84.290	148.473	23.398	31.053	54.742

(1) Compresi i transiti

Fonte: Assaeroporti

Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2005-‘10

Imprese	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Grandi Imprese						
Passeggeri (milioni)	517	540	558	589	586	622
Passeggeri-km (milioni)	46.144	46.439	45.985	45.767	44.404	43.349
Percorso medio (km)	89,3	86,0	82,4	77,7	75,8	69,7
Piccole e medie imprese						
Passeggeri (milioni)	243	213	217	213	214	217
Passeggeri-km (milioni)	3.944	3.747	3.795	3.757	3.720	3.823
Percorso medio (km)	16,2	17,6	17,5	17,6	17,4	17,7
Totale						
Passeggeri (milioni)	760	754	774	802	800	839
Passeggeri-km (milioni)	50.088	50.185	49.780	49.524	48.124	47.172
Percorso medio (km)	65,9	66,6	64,3	61,7	60,2	56,2

Fonte: Istat

Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2005-‘10

Tipo di trasporto (1)	2005		2006		2007		2008	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>
Grandi Imprese								
Nazionale	31.183	11.854	33.752	12.665	33.604	12.641	31.101	11.927
Internaz.in Entrata	26.230	5.964	25.261	5.770	24.959	5.786	23.379	5.405
Internaz.in Uscita	11.240	2.299	11.564	2.416	12.172	2.752	11.402	2.582
Transito	23	14	27	17	27	17	6	4
Totale	68.676	20.130	70.604	20.868	70.761	21.197	65.888	19.918
Percorrenza media	293,1	---	295,6	---	299,6	---	302,3	---
Piccole e medie imprese								
Nazionale	3.434	167	4.336	290	4.968	551	4.140	518
Internaz.in Entrata	9.317	1.183	13.391	1.403	14.627	1.812	12.240	2.039
Internaz.in Uscita	8.329	1.280	13.838	1.590	14.958	1.725	13.526	1.354
Transito	-	-	-	-	-	-	16	3
Totale	21.080	2.631	31.565	3.283	34.553	4.088	29.922	3.914
Percorrenza media	124,8	---	104,0	---	118,3	---	130,8	---
Totale								
Nazionale	34.617	12.021	38.088	12.955	38.571	13.192	35.241	12.445
Internaz.in Entrata	35.547	7.147	38.652	7.173	39.586	7.598	35.619	7.444
Internaz.in Uscita	19.569	3.579	25.402	4.006	27.130	4.477	24.928	3.936
Transito	23	14	27	17	27	17	21	6
Totale	89.755	22.761	102.169	24.151	105.314	25.285	95.810	23.831
Percorrenza media	253,6	---	236,4	---	240,0	---	248,7	---

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

(segue)

(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2009 (2)		2010	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)
Grandi Imprese				
Nazionale	22.496	8.299	20.536	7.188
Internaz.in Entrata	24.524	5.079	28.181	5.237
Internaz.in Uscita	15.249	2.854	15.727	2.714
Transito	1	1	0,1	(3)
Totale	62.270	16.232	64.444	15.139
Percorrenza media	260,7	---	234,9	---
Piccole e medie imprese				
Nazionale	4.081	456	7.648	1.603
Internaz.in Entrata	6.264	666	7.511	1.207
Internaz.in Uscita	3.715	436	4.831	668
Transito	7	2	-	-
Totale	14.067	1.559	19.990	3.477
Percorrenza media	110,9	---	173,9	---
Totale				
Nazionale	26.577	8.755	28.184	8.791
Internaz.in Entrata	30.788	5.744	35.692	6.444
Internaz.in Uscita	18.964	3.290	20.558	3.382
Transito	8	2	0,1	(3)
Totale	76.337	17.791	84.435	18.616
Percorrenza media	233,1	---	220,5	---

(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.
(3) Valore pari a 44.00 tkm.

**Tab. 5. Composizione della flotta italiana per trasporto passeggeri (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2005-2011**

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/'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	3.977
31/12/'11	24	1.731	77	23	218	2.435	144	62	463	4.251

(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 2005-2011**

Tipo di nave (2)	31/12/'05		31/12/'06		31/12/'07		31/12/'08		31/12/'09	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	286	3.556	294	3.743	303	4.041	318	4.493	324	5.250
- Petroliere	108	1.924	116	2.102	114	2.170	118	2.498	127	3.187
- Gasiere	43	368	43	353	37	326	35	316	34	321
- Chimichiere	103	1.229	102	1.253	118	1.508	133	1.645	132	1.712
- Altre cisterne	32	35	33	34	34	37	32	32	31	31
<i>Da carico secco</i>	188	4.771	204	5.551	211	5.660	203	5.587	204	5.875
- Carico generale	43	237	38	275	47	276	45	272	41	199
- Portacontenitori e frigorifere	25	727	30	869	35	1.126	29	1.010	25	907
- Portarinfuse	40	1.651	58	2.134	52	2.028	56	2.198	67	2.699
- Traghetti	80	2.156	78	2.273	77	2.229	73	2.107	71	2.069
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	2	65	2	65	2	65	2	65	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	519	711	530	684	561	741	579	764	585	647
- Rimorchiatori e navi appoggio	299	126	307	127	325	133	339	150	350	164
- Altri tipi di navi	220	585	223	557	236	608	240	613	235	483
Totale	995	9.103	1.030	10.043	1.077	10.507	1.102	10.909	1.114	11.322

Tipo di nave (2)	31/12/'10		31/12/'11	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	307	5.606
- Petroliere	117	3.102	118	3.348
- Gassiere	27	358	26	334
- Chimichiere	134	1.924	130	1.888
- Altre cisterne	39	38	33	36
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	245	8.143
- Carico generale	45	280	42	286
- Portacontenitori e frigorifere	21	856	21	856
- Portarinfuse	92	3.722	107	4.475
- Traghetti	76	2.318	75	2.526
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	631	720	603	746
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	361	229
- Altri tipi di navi	264	550	242	517
Totale	1.183	13.351	1.156	14.52

(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 2005-2012
(Milioni di veicoli-km)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I trim. '12
Veicoli leggeri	60.171,6	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	64.476,3	63.573,5	12.357,0
Veicoli pesanti	19.174,7	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	18.756,4	18.750,9	4.124,9
Totale	79.346,3	81.864,0	83.731,0	83.063,7	82.345,5	83.232,7	82.324,4	14.481,9

Fonte: Aiscat

Tab. 8. Il trasporto marittimo di merci – Anni 2005-2011 (Migliaia di tonnellate)

Porti	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Savona-Vado	16.156	16.502	16.051	15.653	14.513	14.098	14.654
Genova	55.189	54.970	57.190	54.218	47.454	50.702	50.393
La Spezia	17.162	19.292	19.416	18.619	14.328	17.950	17.061
Marina di Carrara	3.062	3.271	2.900	2.572	2.027	3.342	3.232
Livorno	28.211	28.631	32.935	34.029	26.766	30.299	29.673
Piombino	8.286	8.979	9.002	7.869	5.221	6.555	6.001
Civitavecchia	8.127	8.744	7.685	6.912	7.750	9.172	10.791
Fiumicino	5.899	5.639	5.644	5.447	5.545	5.204	5.799
Gaeta	2.743	2.236	2.750	2.593	2.427	2.107	2.595
Napoli (1)	21.009	20.800	20.269	19.352	19.419	21.923	20.064
Salerno	8.184	8.635	10.893	9.777	8.649	9.842	10.533
Gioia Tauro	24.765	23.844	30.180	34.313	30.132	30.400	24.696
Taranto	47.657	49.434	47.221	43.271	27.175	34.849	40.799
Brindisi	9.306	10.502	10.535	12.968	11.020	9.950	9.892
Bari	4.416	5.216	5.555	5.093	4.987	5.303	5.063
Barletta	---	---	1.205	1.154	834	889	943
Monopoli	---	---	187	224	263	298	327
Ancona	9.210	9.232	9.157	9.427	8.773	8.521	8.413
Ravenna	23.879	26.770	26.308	25.896	18.703	21.922	23.344
Chioggia	2.133	2.669	2.383	3.145	2.494	1.833	2.142
Venezia	29.099	30.937	30.215	30.239	25.233	26.390	26.322
Portonogaro	1.228	1.205	1.456	1.441	897	1.205	1.207
Monfalcone	3.838	4.528	4.412	4.023	3.204	3.088	3.468
Trieste	47.718	48.168	46.116	48.279	44.393	47.634	48.238
Messina-Mil.	25.661	26.647	23.498	22.503	21.353	23.068	23.277
Catania	3.817	3.845	4.308	4.596	4.680	4.877	5.197
Augusta	32.612	32.360	32.562	30.394	26.468	29.415	29.592
Palermo-T. Imerese (2)	5.739	6.142	6.630	7.448	7.414	7.876	8.554
Cagliari-Sarroch	37.913	36.134	35.551	34.101	34.726	35.873	35.827
Olbia-G.A.-P. Torres (3)	6.550	7.009	7.340	12.022	9.968	10.444	10.232
Totale (4)	492.914	505.683	509.556	507.581	436.814	475.027	478.326

(1) Per il 2009 stime Assoporti

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

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

(4) Compreso il dato relativo a Trapani per gli anni 2005-'06

Fonte: Assoporti



Tab. 9. Il trasporto marittimo di container – Anni 2005-2011 (Numero di teu)

Porti	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Savona-Vado	219.876	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427
Genova	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102
La Spezia	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274
M. di Carrara	6.222	4.493	2.330	4.710	6.168	7.793	5.455
Livorno	658.506	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798
Piombino	379	---	---	---	---	---	---
Civitavecchia	34.615	33.538	31.143	25.213	28.575	41.536	39.986
Napoli (1)	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768
Salerno	418.205	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209
Gioia Tauro	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987
Taranto	716.856	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404
Brindisi	2.166	4.268	5.359	673	722	1.107	485
Bari	10.008	49	64	113	55	680	11.121
Ancona	64.209	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674
Ravenna	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336
Venezia	289.860	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363
Portonogaro	42	46	---	---	---	40	---
Monfalcone	577	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166	591
Trieste	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186
Catania	15.343	16.372	22.504	18.036	21.791	20.560	17.659
Palermo-T.Imerese (2)	27.984	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495	28.568
Cagliari-Sar.	639.049	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236
Totale (3)	9.711.973	9.873.640	10.609.108	10.549.886	9.514.891	9.777.962	9.528.629

(1) Per il 2009 stime Assoport
(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese
(3) Compreso il dato relativo a Trapani per gli anni 2005-'06

Fonte: Assoport

Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri – Anni 2005-2011

Porti	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Savona-Vado	947.586	894.992	1.075.312	1.113.375	1.028.486	1.092.315	1.307.003
Genova	3.037.979	3.113.448	3.223.196	3.262.912	3.486.683	3.639.975	3.113.679
La Spezia	56.358	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408
Marina di Carrara	---	---	---	27.100	23.137	9.474	11.493
Livorno	2.513.377	2.916.532	2.995.554	3.178.971	3.263.289	3.374.768	3.068.047
Piombino	3.637.323	3.879.151	3.855.557	3.653.648	3.453.847	3.288.272	3.240.030
Civitavecchia	3.153.925	3.599.551	3.807.522	4.262.307	4.103.141	4.235.809	4.517.033
Fiumicino	---	120.270	89.744	60.523	---	---	---
Gaeta	---	777	475	917	902	1.566	1.763
Napoli (1)	9.001.918	9.028.008	8.988.056	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191
Salerno	301.138	417.233	517.753	559.588	562.782	625.761	639.978
Taranto	138	211	184	189	---	---	604
Brindisi	562.227	457.184	422.428	504.373	524.104	520.853	527.001
Bari	1.454.948	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665
Barletta	---	---	50	50	1.563	---	---
Monopoli	---	---	882	141	641	523	193
Ancona	1.536.432	1.574.050	1.524.191	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787
Ravenna	15.700	13.616	15.020	16.709	17.726	17.121	163.829
Venezia	1.365.375	1.453.513	1.503.371	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751
Monfalcone	165	280	126	217	180	186	213
Trieste	90.523	103.408	113.702	153.212	71.964	67.035	56.973
Messina-Mil.	9.819.258	10.170.885	9.959.657	9.888.176	8.762.229	8.578.681	8.564.396
Catania	261.873	349.185	317.816	292.036	385.584	440.780	412.969
Augusta	1.169	---	---	---	---	---	---
Palermo-T.Imerese (2)	2.003.755	2.046.678	2.305.991	2.427.650	1.840.161	1.805.262	1.901.107
Cagliari-Sarroch	453.042	351.285	457.461	466.463	456.565	507.612	657.651
Olbia-G.A-P.Torres (3)	4.438.063	4.522.078	4.789.927	5.739.467	6.110.178	5.927.655	4.594.725
Totale (4)	45.673.610	47.671.122	47.823.359	49.755.928	48.164.047	47.161.090	46.129.489

(1) Per il 2009 stime Assoport

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

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

(4) Compreso il dato relativo a Trapani per gli anni 2005-'06

Fonte: Assoport