



FEDERTRASPORTO

Indagine congiunturale sul settore dei trasporti

II semestre 2012

Numero 35
Dicembre 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 gennaio-giugno 2012	10
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2012	19
2. LA POLITICA DEI TRASPORTI	29
2.1. Il quadro nazionale	29
2.2. Il quadro europeo	39
3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA	53
APPENDICI	68
1. Nota metodologica	68
2. I risultati dell'Indagine dal 2005 al 2012	70
3. I dati del trasporto aereo, autostradale, ferroviario e marittimo Anni 2005-2012	74

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 Assoporti 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 il 2011, nonostante qualche debole segnale di recupero o di assestamento nei primi mesi, nel secondo semestre aveva messo in evidenza una situazione sempre più difficile ed incerta, le informazioni raccolte sul 2012 non offrono particolari segnali di ripresa. Anzi, in base ai dati disponibili, la maggior parte delle modalità di trasporto vede diminuire i volumi di traffico realizzati. Con l'eccezione del trasporto ferroviario che, a volte anticipatore dell'evolversi dell'economia, fornisce l'unico segnale che può essere considerato in parte positivo.

Considerando il trasporto aereo, in base ai dati disponibili, nel periodo gennaio-ottobre '12 il traffico è diminuito tendenzialmente del 5,3%, combinazione di una flessione del trasporto merci della stessa entità e di un calo di quello postale del 4,5% (rispettivamente il 93% e 7% del totale). Nei due aeroporti più significativi, i risultati peggiori. A Milano Malpensa (46% del totale), le tonnellate movimentate hanno subito una flessione su base tendenziale del 9% (-34 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente). A seguire, Roma Fiumicino (quota del 16%), la contrazione è stata del -7% (-9 mila tonnellate). Gli unici risultati positivi sono stati rilevati: a Bergamo, +4% ossia +3,8 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2011, ed a Brescia, +6% ossia +2,1 mila tonnellate (quote rispettivamente del 13% e 5%). Fatta eccezione per la posta, è possibile rilevare un debole segnale positivo per questo settore: con il passar dei mesi, infatti, si vede diminuire il trend negativo, seppur di pochi decimali (nel primo semestre, il calo totale e quello delle merci era stato di 5,7% e 5,8%).

Per il trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto che, se nel 2011 era riuscito a mantenere i volumi di traffico costante, si trova ora in difficoltà. In base agli ultimi dati disponibili, gennaio-agosto 2012, il numero di veicoli-km pesanti è stato di circa 11,7 miliardi, registrando così un calo

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 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 30-11-2012.



rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente del 7,1%. L'analisi delle singole variazioni mensili offre però qualche elemento di speranza: infatti, si assiste ad un graduale, seppur molto contenuto, rallentamento dei tassi di diminuzione.

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

	Gen.-giu.'12	Lug.-dic.'12
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	1,0	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)	-5,7	-5,3
Merci	-5,8	-5,4
Posta	-3,6	-4,5
<u>Trasporto marittimo di container</u> (teu; var.% tend.)	-5,1	---
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (3)	-7,6	-7,1
<u>Trasporto su gomma</u> (4)		
Domanda nazionale	-40,0	-46,2
Domanda internazionale	-27,6	-39,3

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-ottobre '12.
(3) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-agosto '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 1° sem.'12, a seguire nel 2° 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, il 2012, così come già accaduto per il 2011, si delinea come un anno difficile. Nel I semestre, la domanda nazionale in termini di tonnellate è risultata in aumento ed in diminuzione rispettivamente nel 18% e 58% delle aziende; il saldo (differenza) fra le risposte opposte è dunque negativo ed elevato, -40 punti percentuali mentre nello stesso semestre '11 si era fermato a -6 punti; anche considerando la domanda in termini di tonnellate-km, tale indicatore si deteriora sensibilmente, -31 rispetto a -11 punti percentuali. E la situazione non dovrebbe migliorare con il passare dei mesi. In termini previsionali per il II secondo semestre '12, il saldo fra gli andamenti opposti delle tonnellate movimentate dovrebbe deteriorarsi, passando da -34 a -46 punti percentuali (stesso periodo del 2011); in termini di tkm, il saldo dovrebbe essere sempre negativo ed elevato, -33 punti percentuali (un valore comunque di poco inferiore a quello rilevato nello stesso semestre 2011).

Nel caso del trasporto internazionale che, tra il 2010 ed il 2011 aveva messo in evidenza una certa ripresa, la situazione è invece altrettanto negativa nel 2012. Nella prima parte dell'anno, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione oscilla intorno ai -30 punti percentuali considerando sia le tonnellate sia le tkm mentre era risultato positivo, pari

nell'ordine a 16 e 7 punti percentuali, nello stesso periodo del 2011. E la situazione, in base alle previsioni per il secondo semestre '12, dovrebbe anche peggiorare. Il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe risultare negativo, elevato, oltre che in netto aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da -4 a -39 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -4 a -42 punti per le tonnellate-km.

Tab. 2. Indicatori dell'offerta di trasporto merci nel 2012

	Gen.-giu. '12	Lug.-dic. '12	
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)			
Treni-km	-0,4	---	
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)			
		<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
Totale	---	-1,0	0,7
- Navi da carico liquido	---	-2,0	-0,2
- Navi da carico secco	---	-2,0	1,4
- Portarinfuse polivalenti	---	0,0	0,0
- Navi per servizi ausiliari	---	-0,2	1,2
<u>Trasporto su gomma</u> (3)	-26,7	-31,1	

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-11-'12 rispetto al 31-12-'11 (stime).
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 1° sem.'12, a seguire nel 2° sem.'12 (previsioni).

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

Le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano un quadro decisamente incerto. In termini di consuntivi per il I semestre del 2012, diminuiscono i casi in cui aumenta la capacità veicolare disponibile mentre aumentano quelli in cui diminuisce; il saldo fra le risposte opposte positivo nello stesso semestre degli ultimi due anni (+2 e +13 punti) è di nuovo negativo, pari a circa -27 punti percentuali. In termini di previsioni per il II semestre, la situazione non cambia e il saldo dovrebbe essere ancora negativo ed elevato (-31 punti percentuali).

Per quanto riguarda il settore marittimo, in base alle stime disponibili, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 30 novembre '12 è composta da 1.144 navi per un totale di tsl pari a 14,6 milioni. La flotta continua a crescere in termini di tsl, +1%, seppur in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti (9% e 13% nel biennio precedente) mentre diminuisce leggermente in termini di navi (12 in meno rispetto al 31 dicembre '11, anno in cui era stato già registrato un calo di 26 unità preceduto però da un incremento di 68 unità).



In termini di tsl, continuano a crescere le navi da carico secco² (21% delle unità totali e 57% delle tsl complessive): a fine novembre sono in totale 8,3 milioni, ossia l'1% in più rispetto a fine 2011 (anno in cui erano aumentate di ben quattordici punti percentuali). In termini di unità, invece, s'interrompe il trend di crescita: sono 240, ossia 5 in meno rispetto alla fine dell'anno precedente. Ancora una volta, sono le portarinfuse a determinare la crescita delle navi da carico secco in termini di tsl ed a controbilanciarne la dinamica negativa in termini di unità (+2% in più in termini di navi, +2 unità, ed il 4% in più considerando le tsl rispetto al 31 dicembre 2011). Anche i traghetti sono in crescita considerando le tsl, 1%, variazione che però in termini di navi si traduce in un calo del 7% (5 unità). Come a fine 2011, le navi da carico generale sono 42 per un totale di tsl di 284 mila mentre diminuiscono di due unità le navi portacontenitori e frigorifere, con una perdita di tsl dell'11%.

Le navi da carico liquido³ (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive, quote in leggera flessione) non presentano variazioni significative in termini di tsl, seppur siano sei in meno (in percentuale -2%) rispetto alla fine del 2011. Fra queste, aumentano del 4% (una nave) le gassiere, variazione che in termini di tsl sale al 27% (sono 27 navi per 425 mila tsl). Così come nel 2011, hanno invece una dinamica negativa le chimichiere: -5% in termini sia di tsl sia di unità. Infine, le altre cisterne (33 per un totale di 36 mila tsl), in aumento ed in diminuzione nel biennio precedente, non presentano variazioni né in termini di unità né di tsl mentre sono decisamente poco significative quelle registrate per le petroliere (sono 117, ossia una in meno rispetto alla fine del 2011 con una diminuzione in termini di tsl di circa mezzo punto percentuale).

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti sono, come alla fine del 2011, 1 per 33 mila tsl mentre sono in crescita dell'1% le tsl relative alle navi per i servizi ausiliari (53% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl), in totale pari a 602 unità, una in meno rispetto al 31-12-'11.

Continua a diminuire il trasporto marittimo di container. Dopo la flessione registrata nel 2011 di circa il 2,5%, nel primo semestre del 2012 il numero di teu movimentati segna una contrazione di circa il 5%. In base ai dati disponibili, ad influenzare tale dinamica è quella rilevata a Gioia Tauro (24% del traffico 2011), dove il traffico continua a diminuire in

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%, 10% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 5%, 32% e 18%).

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 12%, 23%, 0,2% e 3% del totale.



questi primi mesi del 2012, ed a Taranto (incidenza 2011 del 6%) dove i teu movimentati, dopo essere aumentati del 4% nel 2011, sono più che dimezzati a causa del trasferimento di numerose linee di uno dei principali operatori in questo porto. Continua invece ad avere un trend positivo il volume di traffico a Genova ed a Trieste (rispettivamente quote 2011 del 19% e 4%) dove l'incremento della domanda soddisfatta nei primi mesi del 2012 è addirittura a due cifre.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dal Gruppo FS Italiane, prosegue la dinamica positiva rilevata nel 2011. In base ai dati disponibili, nel primo semestre del 2012 il traffico realizzato è stato di circa 11,2 miliardi di tkm, registrando un incremento dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2011. L'offerta di treni-km in questi sei mesi è stata di 227 milioni, appena lo 0,4% in meno in termini di tendenziali. Cresce invece il carico medio che, fra i due semestri a confronto, passa da 484 a 491.

Per quanto riguarda il traffico servito nel primo semestre 2012 dagli operatori ferroviari merci aderenti a FerCargo⁴, dai comunicati disponibili riportiamo: "le imprese facenti capo a FerCargo, che rappresentano circa il 30% del traffico in Italia, hanno complessivamente registrato un incremento di circa il 6% di volumi di traffico". Dal lato dell'offerta, nel primo semestre 2012 il numero dei treni a settimana stimato da FerCargo è stato di 1.371, risultando così in aumento rispetto al 2011 del 9%; anche in termini di treni-km, l'offerta realizzata in questi primi sei mesi risulta superiore alla metà di quella complessivamente realizzata nel 2011.

1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Tutti i comparti del trasporto di passeggeri hanno, in misura più o meno marcata, una dinamica negativa nel 2012. Si passa da una contrazione ancora poco significativa come quella del trasporto aereo ad altre più sostenute come per il trasporto ferroviario sulle medie e lunghe percorrenze (salvo la controtendenza del settore alta velocità) e quello autostradale. Il trasporto passeggeri, caratterizzato in passato da comparti con andamenti disomogenei ed altalenanti negli anni, ha ormai una dinamica complessiva più uniforme. Fatta però eccezione per il Tpl che nel complesso continua ad avere una dinamica positiva. In sintesi, sembra proprio che sulle lunghe percorrenze le persone si muovano sempre meno, indipendentemente dal mezzo utilizzato.

⁴ Fondata nel febbraio 2009, FerCargo associa 11 imprese ferroviarie che operano in Italia nel settore del trasporto merci: 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.



Dopo numerosi anni di crescita, per il traffico aereo di passeggeri il 2012 è un anno difficile. Seppur con valori per ora poco significativi, l'analisi dei dati disponibili presenta comunque variazioni negative. Considerando il periodo gennaio-ottobre, la domanda soddisfatta da questa modalità subisce una contrazione dello 0,4%, combinazione di un calo del 4% per il trasporto nazionale e di un incremento di quello internazionale del 2% (rappresentano rispettivamente il 41% e 59% del traffico di questo periodo, risultando la prima in leggera crescita rispetto al passato). Come sempre, tale dinamica è influenzata dai due scali italiani più importanti. A Milano Malpensa, i viaggiatori sono diminuiti nello stesso periodo del 4%, risultato di una contrazione del traffico nazionale pari all'8% (-263 mila viaggiatori) e del 3% per quella internazionale (-421 mila). A Roma Fiumicino, il calo della domanda soddisfatta si ferma all'1%, combinazione però, in questo caso, di una contrazione del traffico nazionale (-8%, -850 mila) e di un aumento di quello internazionale (3%, +532 mila persone).

Gli incrementi più elevati sono stati rilevati in Lombardia, a Bergamo e Milano Linate (quote, in entrambi i casi, di circa il 6%). Nel primo caso, la crescita è stata del 7%, ossia +466 mila passeggeri, combinazione di un incremento sostenuto della componente sia internazionale (6%, +288 mila viaggiatori), sia nazionale (8%, +174 mila). Nel secondo caso, l'espansione del traffico è stata di quasi il 3%, risultato frutto di un robusto aumento del trasporto internazionale (11%, +333 mila) e di una contrazione di quello nazionale (-3%, -132 mila).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico (viaggiatori-km) realizzati dal Gruppo FS Italiane continuano a diminuire nel primo semestre del 2012. La domanda soddisfatta, pari a quasi 9 miliardi di viaggiatori-km, è l'11% in meno rispetto allo stesso semestre del 2011. Anche dal lato dell'offerta, prosegue il trend decrescente rilevato in passato: i treni-km, fra i due semestri a confronto, passano da 38,4 a 34,7 milioni, generando così una diminuzione del 10%. All'interno di questo settore, anche la domanda dei servizi a mercato (servizi a mercato profittevole e a margini negativi) – sempre in crescita negli anni passati - registra una contrazione dei volumi di traffico, in misura del 2%. E' tuttavia in controtendenza il settore delle Frecce che fa registrare, nel primo semestre 2012, un incremento del 5,4% dei viaggiatori-km rispetto al primo semestre dell'anno precedente. Stessa dinamica dal lato dell'offerta. Dopo i robusti incrementi registrati nell'ultimo biennio, i treni-km nei primi sei mesi del 2012 hanno una dinamica negativa su base tendenziale del 3%.

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

	Gen.-giu.'12	Lug.-dic.'12
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale (2)	-1,6	---
Media e lunga percorrenza	-11,2	---
- di cui Servizi a mercato (3)	-2,0	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (4)	-0,2	-0,4
Nazionale	-1,3	-3,5
Internazionale	1,3	1,9
<u>Trasporto crocieristico</u> (viaggiatori; var.% tend.) (5)	---	-0,8
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (6)	-7,8	-7,3
<u>Tpl grandi aziende</u> (7)	25,0	20,0

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
(2) Da maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FS Italiane. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.
(3) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.
(4) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-ottobre '12.
(5) Nella 2° colonna, è riportata la variazione percentuale annua (previsione).
(6) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-agosto '12.
(7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 1° sem.'12, a seguire nel 2° sem.'12 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie.

Considerando il trasporto su strada, dopo aver chiuso il 2010 con livelli di traffico simili a quelli ottenuti l'anno precedente ed il 2011 in calo dell'1,4%, i dati disponibili per il 2012 delineano una situazione di sofferenza nettamente più marcata. Il numero di veicoli-km leggeri sulle autostrade italiane nel periodo gennaio-agosto è stato di circa 40 miliardi, registrando una contrazione tendenziale elevata, pari al 7%. Tale risultato è influenzato soprattutto dall'andamento rilevato nel primo bimestre quando tale flessione ha raggiunto l'11% ma da allora, anche se molto gradualmente, la situazione sembrerebbe orientata al miglioramento.

Passando ora al trasporto marittimo di passeggeri, in base alle stime disponibili al 30 novembre 2012, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri continua a crescere in termini di tsl a fronte di una diminuzione in termini di navi. Le stime al 30 novembre '12 indicano che la flotta si compone di 452 navi, -11 rispetto al 31 dicembre '11, per un totale di 4,3 milioni di tsl, ossia il 7% in più.

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, aumentano in termini di tsl sia

le navi da crociera (+15%) sia i traghetti misti⁵ (2%), variazioni che in termini di unità sono però negative, di una nave nel primo caso e di quattro nel secondo. Le “altre navi di trasporto passeggeri” e gli “aliscafi, i catamarani e le unità veloci”⁶ hanno invece un trend decrescente in termini sia di unità sia di tsl. Le prime a fine novembre 2012 sono quattro in meno in termini di navi (rispetto alla fine del 2011) ed il 24% in meno considerando le tsl; gli “aliscafi, i catamarani e le unità veloci” sono uno in meno, con una contrazione delle tsl complessive dell’1%.

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 (anno in cui il traffico crocieristico nei porti italiani è stato di 11 milioni di passeggeri, ossia ben 20 punti percentuali in più rispetto all’anno precedente). In base alle previsioni disponibili, infatti, il numero dei crocieristi dovrebbe essere appena lo 0,8% in meno rispetto al 2011.

Tab. 4. Indicatori dell’offerta di trasporto passeggeri nel 2012

	Gen.-giu. '12	Lug.-dic. '12	
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)			
Regionale (2)	-3,9	---	---
Media e lunga percorrenza	-9,7	---	---
- di cui Servizi a mercato (3)	-3,0	---	---
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (4)		<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
Totale	---	-2,4	6,8
Crociera	---	-4,2	14,6
Aliscafi, catamarani e unità veloci	---	-2,6	-0,9
Traghetti da trasporto combinato	---	-1,8	2,1
Altre navi per trasporto passeggeri	---	-2,8	-24,2
<u>Tpl grandi aziende</u> (5)	-15,0	-20,0	

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

(2) Da maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FS Italiane. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.

(3) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.

(4) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-11-'12 rispetto al 31-12-'11 (stime).

(5) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull’andamento tendenziale dell’offerta (posti) nella prima colonna nel 1° sem.'12, a seguire nel 2° sem.'12 (previsioni).

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

⁵ Le navi da crociera sono il 5% delle navi totali e 44% delle tsl complessive, ed i traghetti misti il 47% e 55% della flotta in termini di navi e di tsl.

⁶ Le altre navi di trasporto passeggeri hanno un’incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 31% e 1% e gli “aliscafi, i catamarani e le unità veloci” rispettivamente del 17% ed 1%.



Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, la domanda in termini di viaggiatori-km nella prima parte del 2012, così come nel 2011, presenta una leggera contrazione in termini tendenziali, pari a -1,6%. Più elevata è invece la dinamica negativa rilevata dal lato dell'offerta: i treni-km registrano una variazione negativa in questo semestre del 4%. La combinazione dei fattori di domanda e di offerta ha portato pertanto ad un aumento del fattore di carico dei treni regionali e quindi ad una migliore utilizzazione delle risorse disponibili.

Considerando le grandi aziende erogatrici di trasporto pubblico locale, invece, dopo la ripresa nel 2010 (preceduta dalla battuta di arresto all'espansione della domanda nel 2009) e l'incertezza del 2011, il 2012 si presenta come un anno positivo. In termini di consuntivo per il primo semestre, infatti, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione della domanda in termini di viaggiatori è di 25 punti percentuali mentre nello stesso periodo del 2011 era risultato pari a soli 3 punti. Considerando i viaggiatori-km, la dinamica è analoga ed il saldo passa da -6 a +11 punti percentuali.

In base alle previsioni delle aziende di questo settore per il II semestre dell'anno in corso, tale tendenza dovrebbe inoltre proseguire. Considerando la domanda in termini di viaggiatori, la differenza fra casi di aumento e di diminuzione dovrebbe migliorare, raggiungendo i 20 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente si era fermato a 5 punti. Stesse conclusioni considerando i viaggiatori-km: il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe oscillare intorno agli undici punti percentuali mentre era risultato nullo nello stesso periodo del 2011.

Dal lato dell'offerta, le risposte di queste aziende confermano la presenza diffusa di processi di riorganizzazione ma, rispetto al passato, dovrebbero essere gradualmente meno frequenti i casi di riduzione. Ciò è soprattutto vero in termini previsionali. Considerando i posti-km, i casi di stabilità saranno circa un terzo (così come nello stesso periodo del 2011) e, fra le altre aziende, dovrebbero ancora prevalere quelli di diminuzione ma in misura più contenuta rispetto al passato. Il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza è previsto migliorare in modo consistente, passando da -48 (stesso semestre dell'anno precedente) a -15 punti percentuali. Conclusioni analoghe per l'offerta in termini di posti: il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe passare da -33 a -20 punti percentuali.

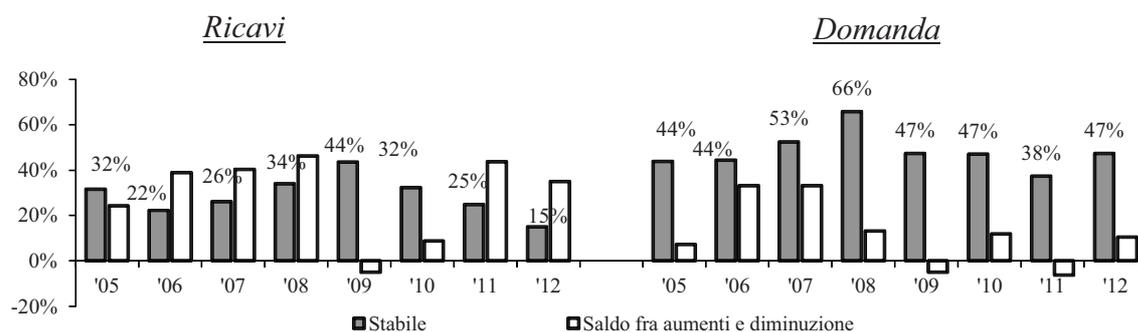
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2012

1.2.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, si chiude la parentesi di incertezza che ha caratterizzato il 2011. Dal lato della domanda, a fronte di situazioni di stabilità nel 45% delle imprese, fra le altre prevalgono i casi di crescita in misura più consistente rispetto al recente passato: il saldo fra gli andamenti opposti per la domanda in termini di viaggiatori raggiunge i 25 punti percentuali mentre nello stesso periodo del 2011 era risultato pari a soli 3 punti. Considerando i viaggiatori-km, la dinamica è analoga ed il saldo passa da -6 a +11 punti percentuali.

Graf. 1. 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)



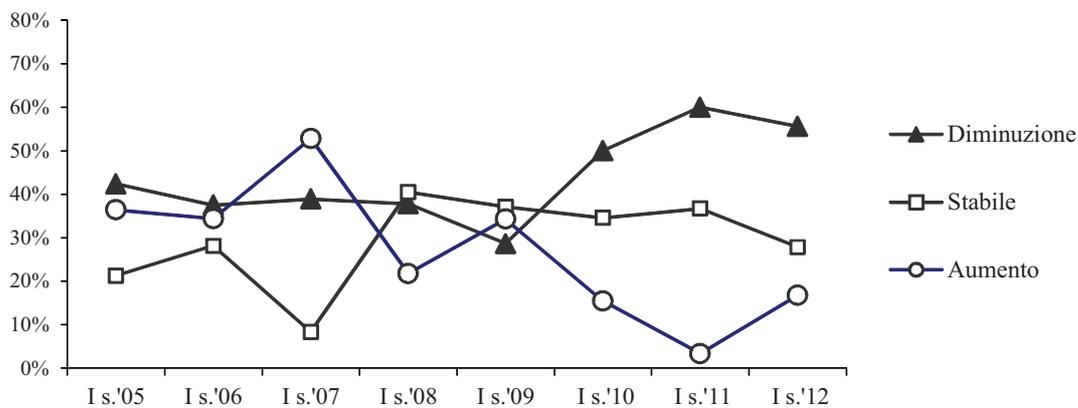
Tali andamenti si ripercuotono su quello relativo ai ricavi da traffico. A fronte di indicazioni di stabilità del livello medio delle tariffe nei due terzi delle aziende e di aumento in tutte le altre, i ricavi sono risultati in aumento e diminuzione dal 60% e 25% delle imprese; il saldo fra tali dinamiche è dunque, oltre che positivo, elevato pari a circa trentacinque punti percentuali.

Dal lato dell'offerta, il primo semestre dell'anno in corso delinea una situazione di diffusa riorganizzazione (che coinvolge circa la metà delle aziende). Fra queste, in termini di posti aumentano rispetto allo stesso periodo del 2011 i casi di diminuzione mentre in termini di posti-km la situazione è opposta. Di conseguenza, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione passa da -9 (stesso periodo dell'anno precedente) a -15 in termini di posti e da -21 a -5 in termini di pkm.

In merito alla dinamica dell'occupazione, la situazione è sempre critica anche se presenta

qualche elemento di miglioramento. I casi di diminuzione sono sempre prevalenti e numerosi ma quelli di crescita sono più frequenti rispetto allo stesso periodo del 2011. Il saldo fra le risposte opposte è sempre negativo e sostenuto, -39 punti percentuali, ma di diciotto punti inferiore a quello rilevato lo scorso anno. Per quanto riguarda la produttività del personale, questa è risultata in aumento nel 55% dei casi ed in nessun caso in diminuzione.

Graf. 2. 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, la distribuzione delle risposte si sposta verso le situazioni negative. Casi di aumento e di diminuzione si sono verificati nel 25% e 45% delle aziende mentre tali percentuali erano risultate pari a 28% e 39% nello stesso periodo dello scorso anno; il saldo fra tali andamenti si deteriora, passando da -13 a -20 punti percentuali. Infine, per quanto riguarda la produttività dei mezzi, sono in diminuzione i casi di stabilità, 35% rispetto a 53% (stesso periodo del 2011), a beneficio essenzialmente di quelli di aumento, 55% rispetto a 43%.

Passando ora al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, la domanda soddisfatta continua ad avere una dinamica negativa, seppur a tassi molto contenuti. Dopo la leggera contrazione, inferiore ad un punto percentuale, del 2011, nel primo semestre del 2012 i viaggiatori-km sono stati quasi 10 miliardi, registrando una variazione negativa su base tendenziale dell'1,6%. Analoga la tendenza dal lato dell'offerta. Dopo aver chiuso il 2011 con una flessione dei treni-km del 3%, nel primo semestre 2012 questi sono stati complessivamente 77 milioni registrando così una diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2011 di quasi quattro punti percentuali. In aumento è invece il fattore di carico dei treni regionali in direzione di un miglior utilizzo delle risorse disponibili.

Tab. 5. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel I semestre 2012 (1)

	<i>Viaggiatori-km</i>	<i>Treni-km</i>
I semestre '12		
Var. %	-1,6	-3,9
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Da 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

Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

Il trasporto ferroviario del Gruppo FS Italiane sulla media e lunga percorrenza, dopo la contrazione dei volumi di traffico nel 2010 di circa il 7% in termini di vkm e quella decisamente più modesta del 2011, 2%, ricomincia a diminuire a tassi più sostenuti. Infatti nel primo semestre del 2012, la domanda soddisfatta, pari a quasi 9 miliardi di viaggiatori-km, subisce una variazione rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente negativa, pari a undici punti percentuali. Dal lato dell'offerta, il trend decrescente rilevato negli ultimi anni, -2% sia nel 2010 sia nel 2011, viene confermato e amplificato dai dati disponibili per il primo semestre '12. In questo periodo i treni-km offerti sono stati in totale pari a 34,7 milioni rispetto a 38,4 (stesso semestre dell'anno precedente) registrando così un flessione del 10%.

Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel I semestre 2012 (1)

	Viagg.-km		Treni-km	
	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>
I sem. '12				
Var. %	-11,2	-2,0	-9,7	-3,0
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.				
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.				

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

All'interno di questo settore, si è sempre distinta la domanda dei servizi a mercato che, seppur a tassi decrescenti, è aumentata fino al 2011. In base ai dati disponibili per il 2012, però, si è interrotta tale dinamica ed i viaggiatori-km relativi a questo mercato sono diminuiti, seppur con una variazione inferiore rispetto a quella rilevata per i servizi sulla media e lunga percorrenza complessivi, del 2%. Nell'ambito dell'andamento della domanda soddisfatta dai servizi a mercato è in controtendenza il settore delle Frecce, che fa registrare un incremento del 5,4% dei viaggiatori-km rispetto al primo semestre 2011. E' invece ancora in aumento la quota dei servizi a mercato sul totale: pari a 66% nel 2010 e



70% nel 2011, in questi primi sei mesi del 2012 ha raggiunto il 77%.

Analoghe le dinamiche dal lato dell'offerta. Dopo il forte incremento dei servizi ferroviari resa disponibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura negli anni 2009-'11 (rispettivamente del 26%, 5% e 2%), i treni-km relativi a questi servizi (quota sul totale dell'offerta di periodo del 68%, quattro punti percentuali in più rispetto al 2011) registrano una contrazione su base tendenziale del 3% nel primo semestre del 2012.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nel primo semestre del 2012, si arresta la tendenza positiva che negli ultimi anni ha caratterizzato questo settore. Il traffico passeggeri registra infatti su base tendenziale una variazione di appena due decimali, combinazione però di un'espansione pari all'1% per il traffico internazionale ma di una contrazione di pari misura di quello nazionale (42% e 57% del traffico totale). Tale andamento è però influenzato dalle dinamiche rilevate nel primo trimestre dell'anno poiché negli altri tre il traffico, su base mensile, ha ricominciato a crescere.

Fra gli aeroporti più significativi in termini di traffico, l'incremento 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 al 7%, la variazione tendenziale è il risultato di un andamento particolarmente sostenuto della componente sia nazionale, 12% ossia +140 mila viaggiatori, sia internazionale, 5% ossia +147 mila persone (31% e 69% del traffico aeroportuale). A seguire, la variazione positiva in valore assoluto più sostenuta è stata rilevata a Milano Linate, confermando così la dinamica di crescita rilevata nel 2011 (incidenza di periodo del 7%), dove è stato registrato un incremento del 4% (175 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2011); rilevante è, come sempre, la crescita della componente internazionale, 12% ossia +202 mila persone, mentre diminuisce dell'1% quella nazionale, ossia -26 mila persone (rappresentano rispettivamente il 42% e 58% del traffico in questo scalo).

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 sei mesi del 4%, ossia +130 mila viaggiatori, andamento determinato essenzialmente dalla componente internazionale, 6% ossia +159 mila passeggeri mentre quella nazionale segna una variazione negativa del 3% (-30 mila viaggiatori).

Fra gli aeroporti con una quota sul totale inferiore al 3%, si evidenzia la dinamica rilevata a Treviso dove il traffico, fra i due semestri a confronto, è passato da 938 mila a 1,1 milioni di passeggeri, segnando così uno sviluppo della domanda soddisfatta del 20% (36% e 16%

gli incrementi registrati rispettivamente per il traffico nazionale e internazionale corrispondenti in valore assoluto a +64 e +121 mila persone).

Tab. 7. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel I semestre 2012 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	<i>Passeggeri</i>	<i>Var.%</i>	<i>Passeggeri</i>	<i>Var.%</i>	<i>Passeggeri</i>	<i>Var.%</i>
Bergamo	1.319.406	11,9	2.881.549	5,4	4.204.000	7,4
Bologna	801.925	3,0	1.894.170	-4,1	2.731.232	-1,8
Catania	2.413.805	-4,2	570.748	7,2	3.002.345	-1,8
Milano LIN	2.591.385	-1,0	1.858.930	12,2	4.451.041	4,1
Milano MXP	1.782.814	-5,5	6.999.666	-3,4	8.882.671	-3,6
Napoli	1.533.128	0,1	1.171.734	7,4	2.716.846	3,2
Palermo	1.787.294	-8,9	348.097	6,0	2.144.141	-6,7
Pisa	656.280	16,8	1.405.844	-1,2	2.064.955	3,8
Roma CIA	542.880	25,3	1.731.989	-6,8	2.274.869	-0,7
Roma FCO	5.829.086	-6,3	11.375.622	1,7	17.329.591	-1,2
Venezia	856.841	-3,4	2.826.067	6,0	3.688.115	3,7
Totale	29.212.508	-1,3	39.256.068	1,3	68.831.148	0,2

(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 -334 mila passeggeri, andamento che si contrappone a quello di crescita rilevato invece nel 2011. La flessione del traffico nazionale è stata di circa 103 mila passeggeri, -6%, mentre sale a -246 mila quella relativa alla componente internazionale, -3% (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, -208 mila viaggiatori, che però in termini percentuali è di appena l'1%. Tale dinamica è determinata dalla componente nazionale che nei primi sei mesi del 2012 subisce una riduzione su base tendenziale del 6%, ossia di 389 mila passeggeri, flessione attenuata dall'andamento del traffico internazionale che, invece, aumenta del 2%, ossia di 194 mila viaggiatori¹.

Anche a Palermo (incidenza del 3%), dove il 2011 aveva chiuso in forte crescita, 14%, nel primo semestre 2012, il traffico subisce una flessione percentuale del 7%, corrispondente ad un calo di 154 mila viaggiatori. Tale andamento è imputabile esclusivamente al traffico

¹ Nell'aeroporto di Roma Fiumicino (incidenza sul totale del 25%), il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 34% ed il 66% del totale commerciale.

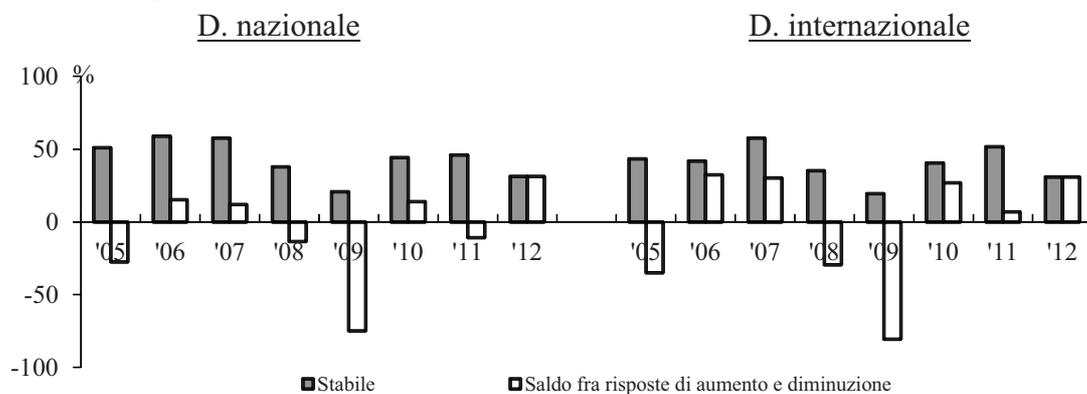
nazionale (83% del totale aeroportuale) che in questo periodo diminuisce di nove punti percentuali (-175 mila), flessione leggermente attutita dalla crescita della componente internazionale (6%, +20 mila).

1.2.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su gomma

I risultati complessivamente negativi nel 2011 hanno trovato purtroppo conferma nei mesi successivi. Per il primo semestre 2012, la domanda a livello nazionale è stata infatti indicata in crescita da un numero modesto di aziende mentre in diminuzione da circa il 58% delle aziende. Il saldo fra le risposte opposte sull'andamento delle tonnellate movimentate è dunque negativo ed elevato, pari a -40 punti percentuali (era, nello stesso semestre '11, pari a -6 punti) ed a -31 punti considerando le tonnellate-km (-11 nel 2011). Nel caso del trasporto internazionale, la situazione è altrettanto negativa: il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione oscilla intorno a -30 punti percentuali considerando sia le tonnellate sia le tkm (nello stesso periodo del 2011 era risultato invece positivo pari nell'ordine a 16 e 7 punti percentuali).

Graf. 3. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2005-2012



In linea con questi risultati le indicazioni sull'andamento dei ricavi del traffico. La dinamica più frequente è quella decrescente (51% dei casi, solo il 22% nello stesso periodo dell'anno precedente) a fronte di situazioni di stabilità ed aumento verificatesi nel 20% e 29% dei casi (entrambe in diminuzione rispetto al passato, soprattutto la seconda). Il saldo fra casi di crescita e diminuzione di conseguenza si deteriora, cambiando di segno e raggiungendo un valore sostenuto, circa -22 punti percentuali.

Dal lato delle tariffe, sono ancora molto numerose le aziende che non le modificano. A livello internazionale, il livello medio non ha subito modifiche nel 74% delle imprese mentre le altre si ripartiscono in modo equo fra casi di rialzi e di diminuzioni; il saldo, pari a ventinove punti percentuali nello stesso semestre del 2011, è di fatto nullo in questo periodo. Anche a livello nazionale, i casi di stabilità sono i più frequenti e fra le altre aziende sono più numerosi i casi di aumento; il saldo fra le dinamiche opposte è dunque positivo, pari a circa dodici punti percentuali.

Anche le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano un quadro decisamente incerto. Infatti, scende la quota delle imprese in cui si verifica un aumento della capacità veicolare disponibile (dal 28% nello stesso periodo del 2011 al 20%) e, a fronte di una diminuzione anche dei casi di stabilità, sono di conseguenza molto più frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra le risposte opposte è di nuovo negativo, pari a circa -27 punti percentuali (+2 e +13 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti).

Tab. 8. 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>
<u>Fatturato</u>								
Aumento	25,5	42,0	51,9	34,5	1,8	50,0	51,1	28,9
Stabile	29,0	44,0	34,6	31,0	8,8	20,4	26,7	20,0
Diminuzione	45,5	14,0	13,5	34,5	89,5	29,6	22,2	51,1
<u>T. nazionali</u>								
Aumento	11,3	16,7	28,3	40,4	1,9	2,1	28,6	23,8
Stabile	66,0	78,6	69,6	51,9	45,3	76,6	61,9	64,3
Diminuzione	22,7	4,8	2,2	7,7	52,8	21,3	9,5	11,9
<u>T. internaz.</u>								
Aumento	4,9	22,6	23,1	23,7	0,0	10,0	35,3	12,9
Stabile	73,1	74,2	76,9	60,5	35,0	85,0	58,8	74,2
Diminuzione	22,0	3,2	0,0	15,8	65,0	5,0	5,9	12,9

In relazione all'andamento dei fattori produttivi, si conferma il clima di sfiducia. Per gli investimenti, a fronte del 42% di casi di stabilità, indicazioni di crescita e di diminuzione sono state registrate nel 12% e 46%. Tali scelte di conseguenza generano un saldo negativo che si deteriora rispetto ad un passato già difficile, da -23 (stesso semestre '11) a -34 punti percentuali. In relazione all'occupazione, rimasta stabile circa nella metà delle aziende, situazioni di aumento e diminuzione sono state rilevate rispettivamente nel 14% e 38%; come nello stesso periodo dell'anno precedente, il saldo oscilla intorno a -24 punti percentuali.

Infine, le indicazioni sono naturalmente al ribasso anche per la produttività. Per i mezzi, sono diminuiti i casi di aumento e, viceversa, sono aumentati quelli di flessione; di conseguenza, il saldo fra tali andamenti si deteriora, passando da -2 punti percentuali

(stesso semestre 2011) a -21 punti. Analoghe le dinamiche rilevate per la produttività del personale: in questo caso, infatti, il saldo fra le risposte opposte, pari a -5 punti nel primo semestre del 2011, raggiunge nel 2012 -12 punti percentuali.

Il trasporto aereo di merci e posta

In base ai dati relativi al I semestre 2012, il traffico aereo subisce una battuta di arresto di un certo peso. Le tonnellate movimentate sono diminuite complessivamente del 6%, combinazione di una contrazione sia delle merci di pari misura sia della posta del 4% (rispettivamente il 93% e 7% del totale di periodo).

Tab. 9. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel I semestre 2012 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo	56.558	1,6	---	---	56.558	1,6
Bologna	19.623	-8,9	809	116,9	20.432	-6,8
Brescia	8.308	46,3	13.741	0,5	22.049	14,0
Milano LIN	8.067	-0,6	2.208	22,2	10.275	3,5
Milano MXP	204.392	-9,0	4.418	-10,8	208.810	-9,0
Roma CIA	8.734	-9,0	---	---	8.734	-9,0
Roma FCO	65.326	-8,0	3.816	-23,5	69.142	-9,0
Venezia	20.407	0,2	19	-60,4	20.426	0,1
Totale	416.000	-5,8	30.444	-3,6	446.444	-5,7

(1) Dati relativi agli aeroporti con una 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

La flessione di traffico più rilevante si è verificata a Milano Malpensa (47% del totale) dove ha raggiunto il 9%, ossia -21 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 delle 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 9%, ossia di circa 6,9 mila tonnellate di cui 5,7 mila di merci e 1,2 mila della posta (nell'ordine 94% e 6% del traffico aeroportuale).

A seguire, anche se in valore assoluto più modesto, la flessione rilevata a Bologna (quota sul totale di periodo del 5%). In questi sei mesi del 2012, le tonnellate movimentate sono state 20 mila, ossia 1,5 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2011, -7%.

Gli unici incrementi superiori alle mille tonnellate si sono verificati a Brescia e Torino



(incidenza del 5% e 1%). Nel primo caso, la variazione positiva raggiunge in termini percentuali il 14%, 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 3,8 mila (stesso periodo del 2011) a 5,6 mila tonnellate.

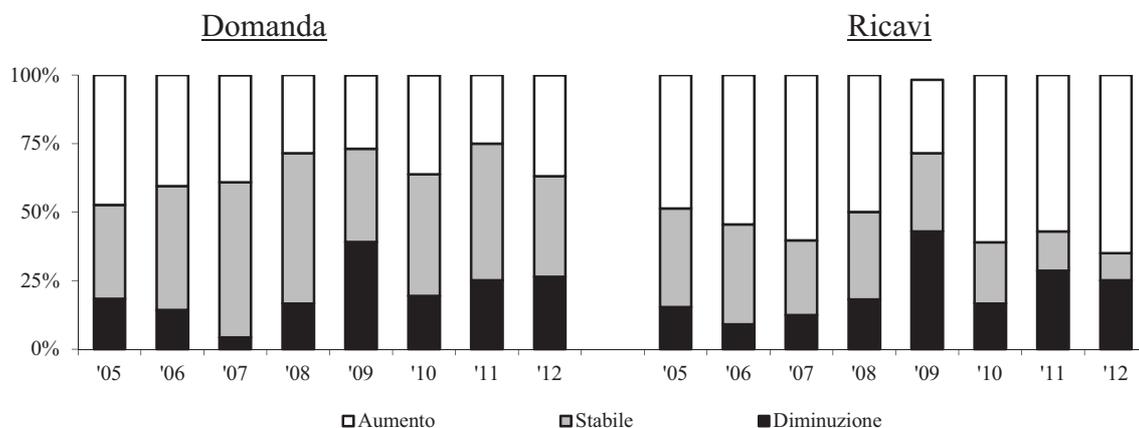
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2012

1.3.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni delle aziende, la domanda soddisfatta nella seconda parte dell'anno dovrebbe confermarsi in crescita. In termini di viaggiatori, a fronte di situazioni di stabilità nel 40% delle aziende, fra le altre dovrebbero prevalere, più che nel recente passato, i casi di aumento. Il saldo con quelli di diminuzione dovrebbe dunque migliorare, raggiungendo i 20 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente si era fermato a 5 punti. Analoghe considerazioni per i viaggiatori-km: a fronte di situazioni di stabilità previste dal 37% delle aziende, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe oscillare intorno agli undici punti percentuali mentre era risultato nullo nello stesso periodo del 2011.

Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)



Di conseguenza, anche la distribuzione sull'andamento dei ricavi da traffico, fra l'altro a fronte di previsioni di aumento del livello medio delle tariffe da parte di quasi un terzo delle aziende, migliora. Aspettative di crescita e di diminuzione riguardano rispettivamente il 65% e 25% delle imprese, generando così un saldo fra tali dinamiche di circa 40 punti percentuali, 5 punti in più rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2011.

Dal lato dell'offerta, le risposte di queste aziende confermano, come in passato, la presenza numerosa di processi di riorganizzazione ma, rispetto al passato, dovrebbero essere meno frequenti i casi di riduzione. Considerando i posti-km, infatti, solo un terzo delle aziende prevede di non modificarne l'offerta fra le altre dovrebbero continuare a prevalere, anche

se in misura meno sostenuta rispetto allo stesso periodo del 2011, quelle di diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza dovrebbe migliorare passando da -48 a -15 punti percentuali. Le dinamiche, seppur meno accentuate, sono analoghe considerando l'offerta in termini di posti e il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe passare da -33 a -20 punti percentuali.

Tab. 10. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12
<u>Investimenti</u>								
Aumento	43,6	38,6	28,3	34,1	31,7	51,4	33,3	15,0
Stabile	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	34,3	52,4	45,0
Diminuzione	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	14,3	14,3	40,0
<u>Occupazione</u>								
Aumento	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	22,2	5,3	5,9
Stabile	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	29,6	15,8	23,5
Diminuzione	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	48,2	78,9	70,6

In termini previsionali, le indicazioni raccolte sul livello degli investimenti delineano un quadro piuttosto difficile. Seppur atteso costante in poco meno della metà dei casi, situazioni di crescita e di diminuzione sono state previste rispettivamente dal 15% e 40% delle aziende; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe notevolmente peggiorare, passando da +19 (stesso semestre del 2011) a -25 punti percentuali. Anche in termini occupazionali, la situazione è piuttosto allarmante. Come nello stesso periodo dell'anno precedente, dovrebbero essere sempre i casi di diminuzione molto diffusi e, viceversa, pochi quelli di aumento cosicché il saldo fra tali risposte dovrebbe rimanere negativo e molto elevato (-65 punti percentuali).

Infine, le aspettative sulla produttività che, considerando le previsioni sulla domanda da un lato e quelle sull'offerta e l'occupazione dall'altro, sono invece molto positive. Sia per il personale sia per i mezzi, il saldo fra situazioni di aumento e diminuzione dovrebbe risultare positivo ed elevato (considerando la produttività del personale, anche in notevole aumento rispetto al passato).

Il trasporto aereo di passeggeri

In base ai dati disponibili (gennaio-ottobre 2012), il traffico aereo registra una variazione, seppur di pochi decimali, negativa (-0,4%). Tale risultato è la combinazione di una flessione di quasi il 4% del trasporto nazionale e di un'espansione del trasporto internazionale del 2%, corrispondenti in valore assoluto a -1,9 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +1,4 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 41% e 59% del

traffico di questo periodo, risultando la prima in leggera crescita rispetto al passato).

Ad influenzare questa dinamica, come nel primo semestre, sono in particolari i due scali italiani più importanti, Milano Malpensa e Roma Fiumicino (rappresentano il 13% e 25% del traffico totale). Nel primo caso, la contrazione in questi primi dieci mesi è del 4%, determinata da entrambe le componenti: con una variazione negativa dell'8% per quella nazionale (-263 mila viaggiatori) e del 3% per quella internazionale (-421 mila). Nell'aeroporto principale della capitale, il traffico diminuisce in misura più contenuta, -1%, ossia -338 mila viaggiatori. La dinamica è determinata dal traffico nazionale che, nei due periodo a confronto, diminuisce dell'8% (-850 mila) mentre si conferma positiva quella relativa alla componente internazionale, quasi più 3% (+532 mila persone).

Tab. 11. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-ottobre 2012 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%
Bergamo	2.335.767	8,0	5.324.781	5,7	7.670.564	6,5
Bologna	1.485.392	3,7	3.592.557	-0,1	5.140.910	1,2
Catania	4.272.806	-8,0	1.297.801	6,3	5.604.373	-4,6
Milano LIN	4.584.996	-2,8	3.284.899	11,3	7.871.084	2,6
Milano MXP	3.095.089	-7,8	12.703.524	-3,2	15.970.348	-4,1
Napoli	2.523.605	-2,7	2.552.671	7,2	5.106.189	2,1
Palermo	3.197.008	-10,7	810.599	7,0	4.029.020	-7,6
Pisa	1.140.515	5,2	2.841.798	-2,3	3.987.917	-0,3
Roma CIA	861.036	13,3	2.999.004	-7,6	3.860.040	-3,6
Roma FCO	10.132.064	-7,7	21.656.433	2,5	31.988.177	-1,0
Venezia	1.559.839	-13,3	5.548.685	-1,6	7.124.284	-4,3
Totale	52.041.926	-3,5	75.065.879	1,9	127.772.753	-0,4

(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

A seguire la domanda diminuisce in particolare a Palermo (3% del totale) con una flessione in questo periodo dell'8%, ossia di -330 mila passeggeri. A determinare tale dinamica è esclusivamente il traffico nazionale (-11%, -384 mila) a cui si contrappone invece un andamento di crescita della componente internazionale (7%, +53 mila).

Il traffico diminuisce nel nordest a Venezia (6% del totale) dove è stata rilevata una contrazione del 4%, ossia di -322 mila viaggiatori. Particolarmente sostenuto è il calo della domanda interna che registra una variazione negativa del 13% mentre più contenuto è



quello relativo alla componente internazionale che si ferma all'1,6% (rispettivamente pari a -240 mila e -88 mila passeggeri). Va tenuto però conto che nella seconda metà del 2011, all'aeroporto di Venezia si erano temporaneamente trasferiti alcuni vettori operativi all'aeroporto di Treviso (causa lavori di manutenzione) e di conseguenza il confronto dei dati 2012-2011 relativi a questi due aeroporti deve essere interpretato con cautela. Tenendo conto di quanto appena detto, si segnala comunque che l'incremento di traffico più consistente di questo periodo (gennaio-ottobre '12) si è verificato proprio a Treviso (incidenza sul totale del 2%): i viaggiatori sono passati da 938 mila a poco più di due milioni.

Di converso, gli incrementi più significativi sono stati rilevati nei due aeroporti della Lombardia di Bergamo e Milano Linate (entrambi rappresentano circa il 6% del traffico). Nel primo caso, la domanda soddisfatta in questo periodo è risultata in crescita del 7%, ossia di 466 mila passeggeri, risultando sostenuta sia per la domanda internazionale, 6% (+288 viaggiatori) sia per quella nazionale, 8% (+174 mila). A Milano Linate, lo sviluppo della domanda è stato di quasi il 3% (+200 mila persona) dove l'aumento particolarmente sostenuto del traffico internazionale (11%, +333 mila) si è contrapposto alla diminuzione di quello nazionale (-3%, -132 mila).

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 30 novembre 2012, in base alle stime disponibili, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri è composta da 452 navi, 11 in meno rispetto al 31 dicembre 2011, 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 1%) hanno un trend decrescente¹ in termini sia di unità sia di tsl. Sono 140 a fine novembre 2012, ossia il 3% in meno rispetto alla fine del 2011, per un totale di 47 mila tsl ossia il 24% in meno. I traghetti misti (47% e 55% della flotta in termini di navi e di tsl) diminuiscono di quattro navi, in totale 214, mentre aumentano considerando le tsl (2,5 milioni ossia il 2% rispetto alla fine dell'anno precedente).

Gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci, pari a 75 per un totale di 23 mila tsl, sono stati stimati, seppur a tassi più modesti rispetto al 2011, in leggera diminuzione sia in termini di navi sia di tsl: sono 2 in meno rispetto alla fine del 2011, con una contrazione delle tsl

¹ Anche nel 2011, era stata rilevata una flessione in termini di navi lasciando però le tsl costanti (dopo comunque l'incremento registrato nel 2010, 10% in termini di navi e 35% di tsl).

complessive dell'1% (peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl). Infine, le navi da crociera (23 in tutto, ossia il 5% delle navi totali ed il 44% delle tsl complessive), dopo essere sempre aumentate in termini di unità negli ultimi anni, ne perdono una, variazione che però in termini di tsl cambia di segno, registrando una crescita di ben 15 punti percentuali.

Tab. 12. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 30-11-2012 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	23	-4,2	1.983	14,6
Aliscafi, catamarani e unità veloci	75	-2,6	23	-0,9
Traghetti (2)	214	-1,8	2.486	2,1
Altre navi per trasp. Passeggeri	140	-2,8	47	-24,2
Totale	452	-2,4	4.251	6,8

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2011.
(2) Navi miste.

Fonte: Confitarma

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 (anno in cui il traffico crocieristico nei porti italiani è stato di 11 milioni di passeggeri, ossia ben 20 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente). In base alle previsioni disponibili, infatti, il numero dei crocieristi dovrebbe essere appena lo 0,8% in meno rispetto al 2011.

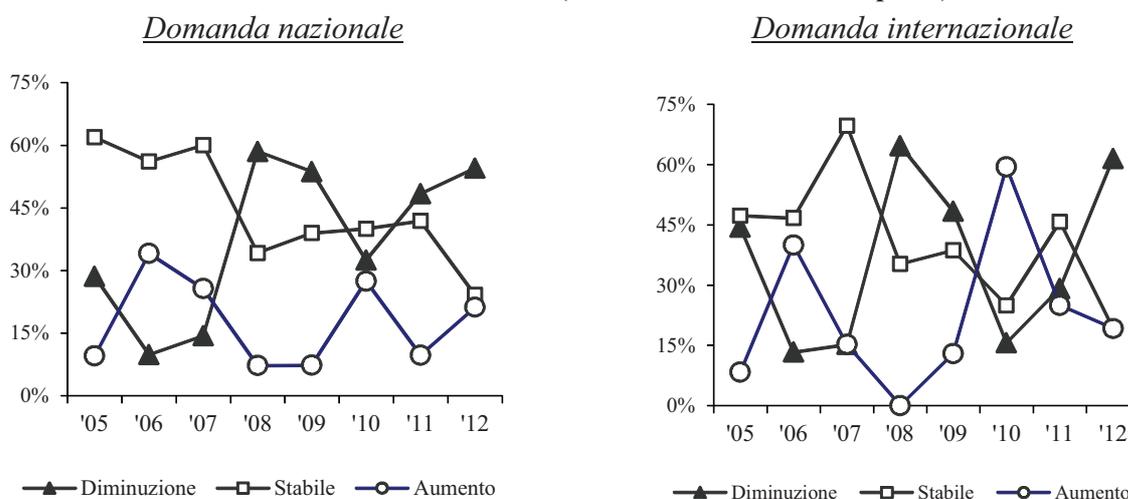
1.3.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su strada

E' sempre negativo il quadro che emerge dalle previsioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte dell'anno in corso. Rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, dal lato della domanda dovrebbero sempre aumentare i casi di diminuzione. A livello nazionale, tali aspettative sono state espresse dal 62% delle aziende considerando le tonnellate, erano il 51% nello stesso periodo del 2011, e dal 55% considerando le tonnellate-km. Per il primo indicatore, a fronte di un leggero calo dei casi di crescita, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe di conseguenza deteriorarsi, passando da -34 a -46 punti percentuali. In termini di tkm, invece, le situazioni di crescita dovrebbero aumentare ed il saldo dovrebbe oscillare intorno a -33 punti percentuali, un valore leggermente inferiore rispetto a quello rilevato nello stesso semestre 2011. Il mercato

dovrebbe inoltre peggiorare sensibilmente considerando gli scambi internazionali (che invece tra il 2010 ed il 2011 aveva messo in evidenza una certa ripresa). Sia in termini di tonnellate sia di tkm, infatti, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere negativo e particolarmente sostenuto, oltre che in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da -4 a -39 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -4 a -42 punti per le tonnellate-km.

Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)



Le indicazioni raccolte sull'andamento del fatturato, dopo la timida ripresa del biennio 2010-'11, sono di nuovo negative. Infatti, dovrebbero diminuire i casi di crescita e, viceversa, aumentare quelli di diminuzione. Il saldo fra tali dinamiche, nullo e positivo nello stesso periodo del biennio precedente, dovrebbe di conseguenza essere di nuovo negativo ed elevato, pari a circa 33 punti percentuali.

Sul fronte delle tariffe, ancora più che in passato, dovrebbero essere i casi di stabilità i più diffusi, 76% e 83% rispettivamente per la domanda nazionale ed internazionale. Fra le altre aziende, a livello nazionale dovrebbero essere leggermente meno frequenti i casi sia di aumento sia di diminuzione, pari rispettivamente a 17% e 7%. Invece, a livello internazionale, dovrebbero essere leggermente più numerosi i casi di diminuzione rispetto a quelli di aumento.

Le previsioni sull'andamento dell'offerta confermano ancora una volta la presenza di un diffuso clima di poca fiducia. Infatti, ben il 49% delle imprese prevede di ridurre la capacità veicolare disponibile e solo il 18% di aumentarla. Il saldo, di conseguenza, è negativo ed elevato (-31 punti percentuali).

In linea con quanto già illustrato, le previsioni sulla dinamica dei fattori produttivi che delineano un quadro negativo. Per il livello degli investimenti, anche se dovrebbero essere meno frequenti rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente i casi di diminuzione, questi dovrebbero essere comunque molti diffusi (44%). E, a fronte di un calo anche delle situazioni di crescita, il saldo fra tali andamenti dovrebbe essere ancora negativo ed elevato (34 punti percentuali). Per l'occupazione, in termini previsionali, continueranno ad essere più frequenti i casi di flessione rispetto a quelli di aumento ed il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe oscillare intorno a -30 punti percentuali (pochi punti in più rispetto allo stesso periodo del biennio precedente).

Tab. 13. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12
<u>Fatturato</u>								
Aumento	35,2	49,1	48,9	5,6	8,8	48,0	32,6	22,2
Stabile	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	20,4	34,8	22,2
Diminuzione	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6	32,6	55,6
<u>T. nazionali</u>								
Aumento	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1	22,0	16,7
Stabile	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	68,1	61,0	76,2
Diminuzione	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	29,8	17,0	7,1
<u>T. internaz.</u>								
Aumento	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	17,1	20,0	6,7
Stabile	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	68,3	70,0	83,3
Diminuzione	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	14,6	10,0	10,0

Infine, le previsioni sulla produttività. Per quanto riguarda quella del personale, in termini previsionali, sono sempre le situazioni di stabilità ad essere molto frequenti (61%) mentre, fra le altre aziende, sono più numerosi i casi di diminuzione rispetto a quelli di crescita. Il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe così oscillare intorno a -12 punti percentuali (così come nello stesso periodo del 2011). Per quanto riguarda la produttività dei mezzi, dovrebbero diminuire sensibilmente i casi di diminuzione a beneficio di quelli di aumento ma soprattutto di stabilità (da un terzo a circa la metà); di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe migliorare, passando da -41 a -14 punti percentuali.

Il trasporto aereo di merci e posta

Come nel primo semestre, la dinamica del traffico aereo delinea ancora una situazione difficile. Infatti, nei primi dieci mesi del 2012, la diminuzione si attesta al 5%.. Contribuisce a tale andamento il trasporto sia delle merci sia della posta, in entrambi i casi in calo del 5% (rappresentano rispettivamente il 93% e 7% del traffico totale).

A Milano Malpensa (46% del totale) la flessione più consistente: le tonnellate movimentate sono risultate in diminuzione del 9%, ossia circa 34 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si rileva la contrazione di traffico che si è verificata a Roma Fiumicino (incidenza sul totale di periodo del 16%) pari a -7%, ossia -9 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nel periodo gennaio-ottobre 2011.

Gli unici incrementi di rilievo si sono verificati al nord. In Lombardia a Bergamo e Brescia (incidenza del 13% e 5%), si registra un incremento percentuale rispettivamente del 4% e 6%, variazioni che in valore assoluto corrispondono a 3,8 e 2,1 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2011. Infine, è stato quasi di due mila tonnellate l'incremento a Torino, registrando così in termini percentuali un aumento di ben trenta punti.

Tab. 14. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel periodo gennaio-ottobre 2012 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo	96.086	4,1	---	---	96.086	4,1
Bologna	32.345	-8,9	1.389	74,9	33.735	-7,0
Brescia	12.015	21,8	22.423	-0,3	34.438	6,4
Milano LIN	13.053	-1,9	3.491	17,3	16.544	1,6
Milano MXP	335.665	-8,9	6.933	-16,0	342.598	-9,1
Roma FCO	113.244	-6,0	6.063	-19,7	119.307	-6,8
Venezia	34.194	-1,8	23	-72,3	34.216	-2,0
Totale	692.517	-5,4	49.193	-4,5	741.713	-5,3

(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

Il trasporto marittimo di merci

Al 30 novembre 2012, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone di 1.144 navi, 12 in meno rispetto alla fine del 2011 periodo in cui su base tendenziale era stato riscontrato un calo di 26 unità (preceduto però da un incremento di 68 unità). Le tsl, pari a 14,6 milioni, sono invece ancora in crescita, 1%, seppur in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti.

Dopo essere aumentate di 12 unità nel 2011, le navi da carico secco² (21% delle unità totali e 57% delle tsl complessive) a novembre 2012 sono 240, ossia 5 in meno rispetto alla fine dell'anno precedente. In termini di tsl, continuano invece a crescere: sono in totale 8,3 milioni, ossia l'1% in più rispetto a fine 2011 (anno in cui erano risultate in forte aumento).

Come in passato, sono le portarinfuse a determinare la crescita delle navi da carico secco in termini di tsl ed a controbilanciarne la dinamica negativa in termini di unità: rispetto alla fine del 2011 sono il 2% in più in termini di navi (+2 unità) ed il 4% in più considerando le tsl. Diminuiscono invece le navi portacontenitori e frigorifere: queste sono a fine novembre 19 ossia 2 in meno rispetto al 2011, per un totale di 763 mila tsl ossia 93 mila in meno (in percentuale, tali variazioni sono -10% e -11%). Anche i traghetti diminuiscono in termini di unità (-5 ossia -7%), variazione che però in termini di tsl si traduce in un aumento dell'1%. Infine, non subiscono variazioni di rilievo rispetto a quanto rilevato alla fine dell'anno precedente le navi da carico generale (42 per un totale di tsl di 284 mila).

Tab. 15. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 30-11-2012 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	301	-2,0	5.592	-0,2
- Petroliere	117	-0,8	3.329	-0,6
- Gassiere	27	3,8	425	27,2
- Chimichiere	124	-4,6	1.801	-4,6
- Altre cisterne	33	0,0	36	0,0
<i>Navi da carico secco</i>	240	-2,0	8.256	1,4
- Carico generale	42	0,0	284	-0,7
- Portacontenitori e frigorifere	19	-9,5	763	-10,9
- Portarinfuse	109	1,9	4.648	3,9
- Traghetti	70	-6,7	2.561	1,4
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	602	-0,2	755	1,2
- Rimorchiatori e navi appoggio	362	0,3	241	5,2
- Altri tipi di navi	240	-0,8	513	-0,8
Totale	1.144	-1,0	14.636	0,7

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2011.

Fonte: Confitarma

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%, 10% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 5%, 32% e 18%).



Considerando le navi da carico liquido³ (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive, quote in leggera flessione), queste sono sei in meno, in percentuale -2%, rispetto a quante rilevate alla fine del 2011 ma in termini di tsl non si registrano variazioni significative. Hanno una dinamica negativa per il secondo anno consecutivo le chimichiere: ammontano a fine novembre a 124 unità, ossia sei in meno rispetto al 31-12-'11, registrando in termini di tsl una flessione del 5%. Seppur di una sola unità, diminuiscono anche le petroliere (in aumento di una nave nel 2011): sono complessivamente 117, per un totale di 3,3 milioni di tsl registrando una diminuzione decisamente modesta, -0,6%. Sono invece in aumento di un'unità le gassiere (recuperando così la flessione di pari misura registrata nel 2011), variazione che in termini di tsl diventa molto più significativa risultando pari al 27% (sono 27 navi per 425 mila tsl). Infine, le altre cisterne (33 per un totale di 36 mila tsl), in aumento ed in diminuzione nel biennio precedente, non presentano variazione né in termini di unità né di tsl.

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'11 (1 per 33 mila tsl) mentre sono una in meno rispetto ad allora le navi per i servizi ausiliari (53% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl), in totale 602, ma in termini di tsl registrano un incremento dell'1%. Fra queste, aumentano di un'unità i rimorchiatori e le navi di appoggio, 362 unità, generando una crescita delle tsl pari al 5% mentre perdono due unità gli altri tipi di navi (in totale 242), determinando un calo delle tsl di un punto percentuale (rappresentano rispettivamente il 32% e 21% della flotta totale in termini di navi e il 2% e 4% in termini di tsl).

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 12%, 23%, 0,2% e 3% del totale.



2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

2.1. Il quadro nazionale

Numerosi provvedimenti sono stati approvati negli ultimi sei mesi ma assai rilevanti, a un passo dal termine della legislatura, sono alcuni ulteriori provvedimenti in corso di esame alla Camera e al Senato. In questo capitolo l'attenzione è rivolta alle misure di maggiore interesse per il settore dei trasporti.

Il decreto Crescita bis, la cosiddetta Spending Review, la disciplina sui ritardi di pagamento, la ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, il recepimento della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti, le nuove disposizioni sui servizi pubblici locali sono i principali atti adottati. I provvedimenti in itinere, oltre alla legge di Stabilità 2013, comprendono una serie di proposte legislative tra le quali il disegno di legge in materia di infrastrutture, trasporti e territorio¹, la riforma portuale², la legge quadro sugli interporti³, la proposta di modifica del Titolo V della Costituzione⁴. Come di consueto, se ne darà conto a conclusione dell'iter legislativo.

2.1.1. Misure multisettoriali che interessano anche le imprese di trasporto

Sistri

La legge di conversione del Decreto Crescita⁵ ha confermato la sospensione dell'entrata in esercizio del Sistri, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, per un massimo di 12 mesi, quindi fino al 30 giugno 2013. Resta bloccato anche il pagamento dei contributi dovuti dagli utenti per l'anno 2012. Il nuovo termine di partenza effettiva del sistema sarà fissato da un decreto del Ministero dell'Ambiente. Fino ad allora resta ferma la disciplina

¹ Disegno di legge "Norme e deleghe in materia di infrastrutture, trasporti e territorio", approvato il 30 ottobre dal Consiglio dei Ministri.

² Disegno di legge AS 143 (T.U. con S.263, S.754, S.2403) "Riforma della legislazione in materia portuale". Approvato dal Senato il 12.9.2012. Assegnato in sede referente alla Commissione "Trasporti, poste, telecomunicazioni" della Camera il 18 settembre 2012 (AC 5453). In corso di esame (8 novembre 2012).

³ Disegno di legge AC 3681 (Testo unificato con AC 4296) "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali". Approvato dalla Camera dei Deputati il 12 aprile 2012. Assegnato alla Commissione "Lavori pubblici, comunicazioni" del Senato il 17 aprile 2012 (AS 3257). In corso di esame (20 novembre 2012).

⁴ Disegno di legge costituzionale AS 3520 "Disposizioni di revisione della Costituzione e altre disposizioni costituzionali in materia di autonomia regionale". Assegnato alla Commissione "Affari Costituzionali" del Senato in sede referente il 16 ottobre 2012. In corso di esame (7 novembre 2012).

⁵ L 7 agosto 2012, n. 134 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese. GU n. 187 del 11.8.2012 - SO n. 171.



di controllo preesistente. 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 parteciparvi.

Misure per le imprese.

Ritardi di pagamento. È stato approvato a novembre il decreto legislativo che dà attuazione in Italia alla direttiva 2011/7/UE in materia di ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali tra pubbliche amministrazioni e imprese e tra imprese⁶. Il provvedimento mira ad assicurare alle imprese pagamenti in tempi rapidi e certi: 30 giorni, elevabili a 60 in determinati casi, di norma decorrenti dal ricevimento della fattura, sia per i crediti nei confronti delle pubbliche amministrazioni sia - ma con maggior autonomia delle parti - per quelli relativi a transazioni tra privati. Il decreto prevede anche una maggiorazione del tasso degli interessi legali moratori, automatici, che passa dal 7% all'8% in più rispetto al tasso fissato dalla BCE per le operazioni di rifinanziamento. Le nuove norme, che anticipano il termine per l'attuazione della direttiva europea in scadenza il 16 marzo 2013, si applicheranno ai contratti conclusi a partire dal prossimo 1° gennaio.

Agenda digitale. Nel quadro del programma di attuazione dell'Agenda digitale, il Decreto Crescita bis⁷ ha introdotto numerose novità di immediato interesse per i cittadini e per le imprese. Il provvedimento, tra altro, integra il piano finanziario per l'azzeramento del divario digitale per quanto riguarda la banda larga (150 milioni stanziati per il centro-nord, che vanno ad aggiungersi alle risorse già disponibili per il Mezzogiorno per banda larga e ultralarga, per un totale di 750 milioni) e introduce semplificazioni per la posa della fibra ottica necessaria alla banda ultralarga. È sancito l'obbligo di pubblicazione *on line* dei dati in formato aperto e riutilizzabile da tutti in capo alle pubbliche amministrazioni le quali dovranno, inoltre, accettare e rendere possibili i pagamenti elettronici, mentre gli esercenti privati saranno tenuti ad accettare le carte di debito tipo bancomat a partire dal 2014.

Per quanto riguarda in particolare i sistemi di trasporto, il decreto (art. 8)

- calendarizza le procedure per l'adozione degli standard tecnici necessari affinché le aziende di trasporto pubblico locale promuovano l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale,

⁶ Dlgs 9 novembre 2012, n. 192 - Modifiche al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, per l'integrale recepimento della direttiva 2011/7/UE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, a norma dell'articolo 10, comma 1, della legge 11 novembre 2011, n. 180. GU n. 267 del 15.11.2012.

⁷ DL 18 ottobre 2012, n. 179 - Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese. GU n. 245 del 19.10.2012 - SO n. 194.



- attua il recepimento della direttiva 2010/40/UE recante il “Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto”, assegnando a successivo decreto, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, la definizione delle direttive per la diffusione, progettazione e realizzazione degli ITS, “per assicurare disponibilità di informazioni gratuite di base e l’aggiornamento delle informazioni infrastrutturali e dei dati di traffico” e “al fine di assicurare la massima diffusione di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale, assicurandone l’efficienza, la razionalizzazione e l’economicità di impiego e in funzione del quadro normativo comunitario di riferimento”,
- interviene in attuazione della direttiva 2010/65/UE per disciplinare l’inoltro in formato elettronico delle dichiarazioni richieste alle navi in arrivo o in partenza da porti comunitari, in vista dell’abolizione delle dichiarazioni in formato cartaceo a far data dal 1° giugno 2015.

Credito e assicurazioni. Il Decreto Crescita bis prevede il rafforzamento del sistema dei Confidi per migliorare l’accesso al credito delle Pmi e, in campo assicurativo, l’introduzione di un “contratto base” per la responsabilità civile obbligatoria derivante dalla circolazione di veicoli a motore e natanti comune a tutte le compagnie (DL 179/2012 – art. 36 e art. 22).

Riorganizzazione delle Province e Città Metropolitane

Nel programma generale di revisione e razionalizzazione della spesa pubblica disegnato dal Governo Monti, rientra anche il percorso di riforma per la riorganizzazione delle Province e l’istituzione delle Città Metropolitane avviato con il Decreto Salva Italia⁸ e portato avanti, nel secondo semestre di quest’anno, con il decreto-legge 95/2012, convertito dalla legge 135/2012⁹ e con il decreto-legge 188/2012¹⁰.

⁸ DL 6 dicembre 2011, n. 201 - Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici conv dalla L 22 dicembre 2011, n. 214 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici (GU n. 300 del 27.12.2011 - SO n. 276). Art. 23.

⁹ DL 6 luglio 2012, n. 95 – Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario (c.d. Decreto Spending Review) (SO alla GU n. 156 del 6.7.2012) convertito dalla L 135/2012. Articoli 17 e 18. V. anche la Deliberazione del Consiglio dei Ministri del 20 luglio 2012 – Determinazione dei criteri per il riordino delle province a norma dell’art. 17, comma 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (GU n. 171 del 24.7.2012).

¹⁰ DL 5 novembre 2012, n. 188 - Disposizioni urgenti in materia di Province e Città metropolitane (GU n. 259 del 6.11.2012).



Il riordino, subordinato naturalmente alla conversione del citato DL 188/2012, prevede che le Province delle Regioni a statuto ordinario passino da 86 a 51¹¹ ed esercitino competenze in materia di ambiente, trasporto e viabilità. Le altre competenze finora in capo alle Province passerebbero ai Comuni, come stabilito dal Decreto Salva Italia. Per quanto riguarda i trasporti, le nuove realtà territoriali si dovrebbero occupare di: pianificazione del trasporto in ambito provinciale; autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato in coerenza con la programmazione regionale; costruzione, classificazione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente¹².

Entro il 1° gennaio 2014 è prevista l'istituzione 10 Città Metropolitane: Roma, Milano, Napoli, Venezia, Firenze, Bologna, Bari, Reggio Calabria, Torino, Genova. Il loro ambito di competenza comprende tutte le funzioni delle Province dopo il riordino nonché funzioni in materia di mobilità, pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali, strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano.

Restano ferme le funzioni di programmazione e di coordinamento spettanti alle Regioni nelle materie di propria competenza legislativa e le loro funzioni amministrative ex art.118 della Costituzione, mentre Stato e Regioni potranno attribuire ulteriori funzioni alle Città Metropolitane, in attuazione dei principi di cui al primo comma dello stesso art.118 Cost.

2.1.2. Trasporto pubblico locale

Servizi pubblici locali

Ennesimo cambiamento di rotta per questo settore. A luglio la Corte Costituzionale¹³ ha infatti dichiarato illegittima la nuova disciplina dei servizi pubblici locali, introdotta dalla legge 148/2011 e successive modifiche, dopo il referendum popolare abrogativo di giugno 2011. Di conseguenza, i riferimenti normativi per il settore del TPL tornano ad essere il regolamento (CE) 1370/2007, l'art. 61 della legge 99/2009 e il dlgs 422/1997 nel testo attualmente vigente, per quanto applicabile.

Ad ottobre, il legislatore¹⁴ è di nuovo intervenuto sulla materia per stabilire che l'affidamento di un servizio pubblico locale di rilevanza economica debba essere effettuato

¹¹ Includere le città metropolitane.

¹² E' previsto che le nuove Province abbiano almeno 350mila abitanti e una superficie territoriale non inferiore ai 250 km quadrati.

¹³ Corte Costituzionale, Sentenza n. 199 del 20/7/2012.

¹⁴ DL 179/2012 - Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese, c.d. Decreto Crescita bis, *cit.*



sulla base di una specifica relazione, da pubblicare sul sito internet dell'ente affidante, che dia conto delle motivazioni e della ricorrenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, con l'indicazione delle eventuali compensazioni economiche. Il provvedimento regola, inoltre, le scadenze delle gestioni in corso (DL 179/2012 – Decreto Crescita bis - art. 34).

Trasporto pubblico locale: finanziamento

Per il trasporto pubblico locale, il Decreto 95/2012¹⁵ (Spending Review) ha stabilito che le risorse destinate al settore siano escluse, insieme a quelle per il Servizio Sanitario Nazionale, dai tagli ai trasferimenti statali alle Regioni decisi nell'ambito della revisione della spesa pubblica e ha introdotto, per le risorse del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale anche ferroviario, un vincolo di destinazione alle esigenze del settore. Il Fondo, già escluso dai vincoli del Patto di stabilità, è quello istituito dalla manovra finanziaria del 2011 (DL 98/2011, conv. dalla L 111/2011, art. 21, c. 3)¹⁶.

Sempre il Decreto Spending Review¹⁷ prevede che - entro il termine già scaduto del 31 ottobre 2012 - siano stabiliti con DPCM i criteri e le modalità per ripartire e trasferire alla Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo.

In particolare, i criteri di ripartizione devono essere determinati in funzione del miglioramento dell'efficienza e della razionalizzazione della programmazione e della gestione del trasporto pubblico locale mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Infine, in base a quanto disposto dal decreto-legge 187/2012¹⁸, in attesa del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di tpl, per l'anno 2012 è previsto che il

¹⁵ DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012, *cit.*, art. 16, comma 2.

¹⁶ Il ddl di Stabilità 2013 prevede l'istituzione di un nuovo Fondo per il TPL (in luogo del Fondo ex DL 98/2011) e criteri per la definizione delle modalità di ripartizione e assegnazione.

¹⁷ DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012, *cit.*, art. 16 bis.

¹⁸ DL 2 novembre 2012, n. 187 - Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A ed in materia di trasporto pubblico locale. GU n. 256 del 2.11.2012. Art. 2.

menzionato Fondo ex art. 21, c.3 del DL 98/2011 sia ripartito tra le Regioni a statuto ordinario (con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome) sulla base del criterio storico.

2.1.3. Autotrasporto

Per l'anno 2013, il Decreto 95/2012 Spending Review ha confermato 400 milioni a sostegno del settore dell'autotrasporto merci. Le risorse saranno ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (DL 95/2012, art. 23, c. 1).

Il Decreto e la relativa legge di conversione¹⁹ hanno stabilito la soppressione di una serie di organismi e tra questi la Consulta nazionale per l'autotrasporto e la logistica, le cui funzioni sono trasferite "ai competenti uffici delle amministrazioni nell'ambito delle quali operano" e dunque alla Direzione generale per l'autotrasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (DL 95/2012, art.12, c. 20).

Con lo stesso provvedimento è stata varata la modifica della disciplina del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, che dal 2013 sarà presieduto da dirigenti ministeriali e opererà come centro di costo del MIT, perdendo la sua autonomia finanziaria e gestionale. Lo stanziamento assegnato al Comitato per le iniziative in materia di sicurezza della circolazione, di controlli sui veicoli pesanti e di protezione ambientale è ridotto di 1,5 milioni per l'anno 2012 e di 1,5 milioni per gli anni 2013 e 2014. Con i fondi disponibili il Comitato proseguirà gli interventi necessari per l'attuazione dei controlli sull'autotrasporto previsti dalle direttive dell'Ue e dagli accordi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'interno (DL 95/2012, art. 12, co 81-86).

Nel testo convertito dalla legge 135/2012, il Decreto ha modificato la disciplina delle sanzioni e della constatazione delle infrazioni in materia di costi d'esercizio e di tempi di pagamento dei corrispettivi nel settore dell'autotrasporto merci conto terzi di cui all'art. 83 bis della legge 133/2008 (DL 95/2012, art. 12, c. 80). A seguito di tale intervento:

- nei contratti verbali la fattura emessa dal vettore deve indicare, oltre alla parte di corrispettivo dovuto dal mittente, corrispondente al costo del carburante sostenuto dal

¹⁹ V. nota n. 9.



vettore stesso per l'esecuzione della prestazione pattuita, anche la lunghezza della tratta effettivamente percorsa;

- la sanzione per la inesatta indicazione dei costi in fattura è stabilita nel doppio della differenza tra quanto fatturato e quanto dovuto;
- la sanzione per il mancato rispetto dei tempi di pagamento (15 giorni) è pari al 10% dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1000 euro.

La legge di conversione ha attribuito alla Guardia di Finanza e all'Agenzia delle Entrate la competenza a constatare l'eventuale infrazione sui costi minimi e sui tempi di pagamento.

2.1.6. Trasporto aereo e settore aeroportuale

Diritti aeroportuali

Con decreto ministeriale è stata ridefinita a luglio la misura dei diritti aeroportuali²⁰.

L'entrata in vigore è stata fissata a partire dal trentesimo giorno successivo alla data di pubblicazione del provvedimento, avvenuta l'11 novembre. Il decreto recepisce la rettifica al 2% del tasso di inflazione programmata per l'annualità 2011²¹. Il decreto non si applica agli aeroporti per i quali è già in vigore il contratto di programma stipulato con ENAC.

Nuova definizione di "base di servizio" per i vettori aerei

Il Decreto Crescita bis prevede l'equiparazione tra vettori stabiliti in Italia e vettori aerei titolari di licenza di esercizio rilasciata da un altro Stato membro dell'Unione europea se questi ultimi esercitano in modo stabile o continuativo o abituale attività di trasporto aereo a partire da una "base di servizio" collocata in territorio italiano. La "base" è definita "un insieme di locali ed infrastrutture a partire dalle quali un'impresa esercita in modo stabile, abituale e continuativo un'attività di trasporto aereo, avvalendosi di lavoratori subordinati che hanno in tale base il loro centro di attività professionale, nel senso che vi lavorano, vi prendono servizio e vi ritornano dopo lo svolgimento della propria attività". La norma è coerente con le recenti disposizioni di armonizzazione introdotte dal regolamento comunitario 3922/91 in materia di aviazione civile (DL 179/2012 – art. 38, comma 1).

²⁰ Decreto 25 luglio 2012 – Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Revisione dei diritti aeroportuali, di cui al decreto n. 391 dell'11 novembre 2011 (con annessa la tabella recante i valori dei diritti aeroportuali rideterminati). GU n. 264 del 12.11.2012.

²¹ Con il decreto-legge n. 138 del 13 agosto 2011, convertito nella legge n. 148 del 14 settembre 2011 è stata varata la "Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza - DEF 2011", recante una correzione fiscale aggiuntiva mirata a realizzare il pareggio di bilancio delle pubbliche amministrazioni, che ha modificato il tasso d'inflazione programmata per l'anno 2011 (2% invece di 1,5%).



2.1.7. Infrastrutture

Defiscalizzazione delle opere strategiche e Sportello Unico Desk Italia

Il Decreto Crescita bis²² prevede tra l'altro: a) la defiscalizzazione delle opere infrastrutturali strategiche tramite l'introduzione di un credito di imposta a valere su Irap e Ires fino al 50%; b) con l'obiettivo di attrarre investimenti diretti dall'estero, la costituzione dello sportello unico Desk Italia, cui potranno rivolgersi gli imprenditori stranieri (DL 179/2012 – art. 33).

Ratifica del Protocollo Trasporti alla Convenzione delle Alpi

È stata definitivamente approvata la legge che autorizza il Presidente della Repubblica a ratificare il Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000²³. Il Protocollo sui trasporti stabilisce un maggiore coordinamento tra le politiche in materia di trasporti, salute e ambiente degli Stati dell'arco alpino (Austria, Germania, Liechtenstein, Francia, Slovenia, Svizzera, Monaco, Italia) e promuove la modalità ferroviaria per il suo minore impatto sull'ambiente e sulla salute dell'uomo. Sancisce l'impegno degli Stati contraenti a mettere a punto e introdurre progressivamente sistemi di tassazione comuni basati sulla internalizzazione dei costi esterni e di infrastruttura anche se, a determinate condizioni connesse a specifiche necessità di tutela dell'ambiente o della salute pubblica, ciascuno Stato è autorizzato ad adottare misure rafforzate di protezione ambientale dell'ecosistema alpino che vadano al di là di quelle previste dal Protocollo stesso. Per quanto riguarda le infrastrutture, l'accordo preclude la realizzazione di nuove strade di grande comunicazione per il traffico transalpino.

Quello sui Trasporti era l'unico accordo attuativo della Convenzione delle Alpi per il quale il Parlamento italiano non aveva ancora autorizzato la ratifica. La ratifica degli altri Protocolli della Convenzione è stata disposta lo scorso maggio, con la legge 50/2012²⁴.

²² V. nota n. 7.

²³ L 9 novembre 2012, n. 196 - Ratifica ed esecuzione del Protocollo di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, fatto a Lucerna il 31 ottobre 2000. GU n. 271 del 20.11.2012

²⁴ La Convenzione delle Alpi è un trattato internazionale sottoscritto e ratificato dai Paesi alpini e dall'UE con "l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile e tutelare gli interessi della popolazione residente, tenendo conto delle complesse questioni ambientali, sociali, economiche e culturali". Per quanto riguarda il Protocollo Trasporti, l'Italia è il sesto tra i Paesi che dal 2000 lo hanno firmato a completare la procedura di ratifica. Firmato nel 2000 dai Paesi dell'arco alpino (la Slovenia ha aderito nel 2002) e dall'UE, il Protocollo non è stato ancora ratificato dalla Svizzera, dal principato di Monaco e dall'UE.



Ponte sullo Stretto di Messina

Due anni di proroga sono stati disposti dal Governo per l'approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina. Il Consiglio dei Ministri ha motivato la decisione, adottata il 2 novembre sotto forma di decreto-legge²⁵, richiamando la “necessità di contenimento della spesa pubblica, vista anche la sfavorevole congiuntura economica internazionale”. I due anni sarebbero necessari a “verificarne la fattibilità tecnica e la sussistenza delle effettive condizioni di bancabilità”: qualora in questo periodo non si giungesse a una soluzione tecnico-finanziaria sostenibile, scatterebbe “la revoca ex lege dell'efficacia di tutti i contratti in corso tra la concessionaria Stretto di Messina spa e il contraente generale, con il pagamento delle sole spese effettuate e con una maggiorazione limitata al 10%”. La nuova procedura prevede l'accettazione del contraente generale tramite la sottoscrizione di un atto aggiuntivo al contratto vigente. Durante il periodo di proroga, previa delibera del Cipe, potranno essere realizzate sui territori interessati opere immediatamente cantierabili qualora presentino una funzionalità autonoma e siano già comprese nel progetto generale²⁶.

2.1.9. Agcm: proposte normative per promuovere la concorrenza

Il 2 ottobre 2012 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha inviato ai Presidenti della Camera e del Senato, al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro per lo sviluppo economico, le infrastrutture e i trasporti una Segnalazione sulle liberalizzazioni economiche in vista dell'adozione della legge per il mercato e la concorrenza per l'anno 2013²⁷. La prima parte del documento traccia un bilancio sul grado di apertura dei mercati in Italia e argomenta l'opportunità di procedere ad ulteriori misure per la concorrenza. La seconda parte è dedicata alle proposte messe a punto dall'Autorità con l'obiettivo di promuovere le dinamiche di mercato e a rimuovere gli ostacoli alla libera concorrenza nei principali settori economici: energia, trasporti, autostrade, comunicazioni, professioni, carburanti, poste, banche, assicurazioni, sanità, farmaceutico.

²⁵ DL 2 novembre 2012, n. 187 - Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A ed in materia di trasporto pubblico locale (GU n. 256 del 2.11.2012).

²⁶ Comunicato del Consiglio dei Ministri del 31 ottobre 2012 su www.governo.it.

²⁷ Autorità garante della Concorrenza e del Mercato - Segnalazione in merito a: Proposte di riforma concorrenziale ai fini della Legge annuale per il mercato e la concorrenza - anno 2013, del 2/10/2012, www.agcm.it.



Per quanto riguarda i trasporti, l'Agcm, oltre a chiedere che sia resa operativa al più presto l'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dal Decreto Salva Italia (DL 201/2011, art. 37), propone una serie di misure volte a conseguire i seguenti risultati:

- per il TPL e il trasporto ferroviario regionale: se impraticabile un sistema di libero mercato, aggiudicare i servizi tramite gara pubblica, e ricorso all'*in-house* nei limiti consentiti dall'ordinamento comunitario; consentire l'ingresso di nuovi operatori anche per servizi in sovrapposizione a quelli gestiti in base a contratto di servizio prevedendo, in caso di comprovato pregiudizio per un contratto di servizio pubblico, la possibilità di chiedere al nuovo operatore il pagamento di diritti di esercizio (*royalty*);
- per il trasporto ferroviario nazionale: come per il TPL e il trasporto ferroviario regionale, aprire a nuovi operatori anche per servizi in sovrapposizione a quelli gestiti in regime di contratto di servizio salvo, in caso di comprovato pregiudizio, il pagamento di *royalty* da parte del nuovo entrante;
- per il settore autostradale: concessioni a gara e di durata limitata e divieto di proroga delle concessioni già assentite;
- per il settore aeroportuale: applicazione universale del modello a gestione totale ex Dlgs 96/2005 e riduzione della durata delle concessioni (massimo 20 anni) per perseguire l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti del concessionario;
- per il settore portuale: una chiara ripartizione di competenze tra i vari soggetti di regolamentazione e controllo, più chiaramente ispirata a principi concorrenziali; separazione tra ruolo dell'impresa portuale e regolatore/controllore del porto (AP); ampliamento del numero dei soggetti fornitori di servizi tecnico-nautici; affidamento delle concessioni per banchine e aree portuali con procedure di selezione ad evidenza pubblica; liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici nei limiti dell'effettiva indispensabile tutela della sicurezza.



2.2. Il quadro europeo

La Presidenza cipriota dell'UE, ormai prossima alla scadenza, non è riuscita a trovare un accordo sul Quadro finanziario pluriennale (QFP)¹, destinato a definire il volume di risorse a disposizione delle politiche comunitarie tra il 2014 e il 2020. Continua dunque la difficile trattativa sul budget dell'Unione, che ha visto gli Stati membri divisi anche sull'ultima versione dello schema di negoziato elaborato dal Presidente del Consiglio europeo, Herman Van Rompuy, nonostante la previsione di un ridimensionamento finanziario operato sui diversi capitoli di spesa. Rispetto alla proposta della Commissione², lo schema prevede una riduzione complessiva degli stanziamenti di circa 80,2 miliardi di euro che alcuni Paesi, primi fra tutti la Germania e la Gran Bretagna, giudicano insufficiente. Altri Stati membri non hanno accettato la distribuzione proposta dei tagli, in particolare sulle rubriche di cui sono beneficiari: l'Italia, rivendicando la propria posizione di contributore netto al bilancio comunitario, si è schierata contro la significativa flessione delle risorse stanziare per la politica di coesione e sviluppo regionale.

Una robusta manovra di contenimento è stata messa in atto sul *Connecting Europe Facility* (CEF), lo strumento proposto in sede comunitaria per il futuro finanziamento della Rete Transeuropea nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni³. Rispetto alla posizione della Commissione, lo schema di negoziato ha ridotto le risorse complessive per il CEF da 50 a 41,2 miliardi, con una dotazione finanziaria per i trasporti in flessione dai 30 ai 27 miliardi (inclusi i 10 miliardi provenienti dal Fondo di Coesione).

La Presidenza del Consiglio ha ricevuto il mandato di proseguire il lavoro allo scopo di far convergere i diversi interessi nazionali e preparare il terreno per il raggiungimento di un accordo finale presumibilmente per l'inizio del 2013⁴.

Dal canto suo, la Commissione ha ribadito, con l'adozione dell'Analisi annuale della crescita per il 2013⁵, la necessità di arrivare ad un compromesso sul bilancio che sia adeguato per rilanciare lo sviluppo economico e la competitività in Europa e conseguire gli obiettivi di Europa 2020.

¹ I Ministri hanno discusso il QFP durante il Consiglio europeo straordinario del 22-23 novembre.

² La proposta iniziale 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".

³ COM (2011) 665 del 19 ottobre 2011 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa".

⁴ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/ec/133833.pdf

⁵ COM (2012) 750 del 28 novembre 2012 "Analisi annuale della crescita 2013".



Nell'Analisi sono indicate le priorità dell'UE per il 2013⁶, aprendo così il nuovo Semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche e di bilancio nazionali. La Commissione chiede in particolare agli Stati membri di “galvanizzare gli sforzi compiuti dal legislatore europeo e dalle amministrazioni a tutti i livelli per mobilitare le leve di crescita di cui dispongono, dall’attuazione degli Atti per il mercato unico a un uso più mirato dei fondi strutturali dell’UE”. L’Analisi è corredata dalla prima relazione annuale sull’integrazione del mercato unico⁷, che verifica il funzionamento di quest’ultimo nel corso del Semestre europeo, focalizzando l’attenzione sui settori con il più alto potenziale di crescita: servizi, reti ed economia digitale. Per i trasporti, gli Stati sono chiamati al recepimento tempestivo e all’attuazione adeguata della normativa di settore (con particolare riferimento al trasporto stradale e ferroviario, alla sicurezza marittima). Ma anche ad aprire alla concorrenza i servizi nazionali di trasporto passeggeri per ferrovia ed eliminare la burocrazia e gli ostacoli all’ingresso sul mercato nel settore dei servizi portuali. Per la modalità aerea, è richiamata la necessità di accelerare la realizzazione del Cielo unico europeo, mentre occorre superare le restrizioni ancora esistenti per il cabotaggio nel trasporto di merci.

Già nel mese di ottobre, con l’Atto per il mercato unico II⁸, l’Esecutivo comunitario ha sollecitato l’adozione entro l’anno delle dodici proposte prioritarie presentate nel “Rapporto Monti” del 2011 per stimolare la crescita dell’UE⁹. L’Atto per il mercato unico II, sotto l’urgenza della crisi, ha individuato ulteriori dodici azioni chiave tra cui figurano: l’adozione del IV “pacchetto ferroviario” e del pacchetto marittimo “cintura blu”; il varo di nuove misure per accelerare l’attuazione del Cielo unico europeo; il ricorso generalizzato alla fatturazione elettronica per gli appalti pubblici.

2.2.1. Il trasporto stradale

Tachigrafo digitale

Risulta ormai definita la posizione in prima lettura del Consiglio sulla proposta di revisione dei regolamenti nn. 3821/85 sul tachigrafo e 561/2006 sui tempi di guida e di riposo¹⁰.

⁶ La Commissione riconferma le 5 priorità indicate nell’Analisi annuale 2012: 1) portare avanti un risanamento di bilancio differenziato e favorevole alla crescita; 2) ripristinare la normale erogazione di prestiti all’economia; 3) promuovere la crescita e la competitività nell’immediato e nel futuro; 4) lottare contro la disoccupazione e le conseguenze sociali della crisi; 5) modernizzare l’amministrazione pubblica.

⁷ COM (2012) 752 del 28 novembre 2012 “Stato dell’integrazione del mercato unico 2013 – Contributo all’analisi annuale della crescita 2013”.

⁸ COM (2012) 573 del 3 ottobre 2012 “L’Atto per il mercato unico II”.

⁹ La Commissione sottolinea che delle dodici proposte contenute nel “Rapporto Monti” undici non sono state ancora approvate dal Parlamento europeo e dal Consiglio.

¹⁰ La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 451 del 19 luglio 2011 “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85



Numerosi elementi della posizione non soddisfano la Commissione che, nel complesso, non vi riconosce lo spirito della propria proposta ossia quello di ridurre le frodi e gli oneri amministrativi emersi nell'utilizzo dell'apparecchio e migliorare le attività di controllo sull'applicazione delle norme sociali nel settore del trasporto stradale. Tra gli elementi critici: a) il rinvio della data per l'installazione del nuovo tachigrafo (dal 2017 al 2018); b) il rifiuto di integrare la carta del conducente con la patente di guida poiché i Ministri ritengono tale operazione eccessivamente costosa rispetto ai benefici che ne potrebbero derivare; c) il rilascio della carta del conducente ai residenti nei territori degli Stati membri dove non si applicano i trattati dell'UE senza la previsione di alcuna regola a garanzia che questi conducenti rispettino il regolamento; l'estensione dell'esonero dall'utilizzo del tachigrafo per le operazioni di trasporto condotte nel raggio di 100 km.

Dopo l'accordo raggiunto in Consiglio, la Presidenza cipriota ha immediatamente avviato delle riunioni esplorative con gli eurodeputati in modo da aprire un trilogio informale che consenta di appianare le divergenze tra le istituzioni comunitarie e raggiungere un testo di compromesso nella fase di seconda lettura della proposta legislativa¹¹.

Legislazione sociale

La Commissione ha pubblicato, il 26 settembre scorso, la Relazione sull'attuazione nel 2009-2010 della legislazione sociale prevista dal regolamento n. 561/2006 e dalla direttiva 2002/15/CE¹² riguardanti i tempi di guida e di riposo e l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di trasporto. In linea generale, emerge una più corretta applicazione delle regole comunitarie da parte sia degli Stati membri (numero di controlli eseguiti, raccolta dati, ecc.) sia delle imprese di trasporto e dei conducenti professionali. Giocano un ruolo importante nell'attuazione della legislazione sociale il crescente utilizzo del tachigrafo e l'adozione di misure tese a contrastare eventuali contraffazioni del dispositivo.

Servizio europeo di telepedaggio (SET)

La Commissione ha recentemente richiamato l'attenzione sui ritardi accumulati nello sviluppo del SET e sulla proliferazione nei diversi Stati membri di sistemi di esazione che

relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio". Per l'accordo politico raggiunto dal Consiglio, in via di formalizzazione come posizione di prima lettura, si veda il Consiglio Trasporti del 29 ottobre 2012. La posizione in prima lettura del Parlamento europeo è del 3 luglio scorso, contenuta nel documento P7_TA (2012) 0271.

¹¹ In merito alla Preparazione del primo trilogio informale del 15 novembre 2012 si veda: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/12/st15/st15581.en12.pdf>

¹² http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/swd-2012-270.pdf



non sono interoperabili¹³. Secondo l'Esecutivo europeo, i problemi principali sono da ricondurre alla mancanza di cooperazione tra le parti interessate ed alle persistenti incertezze riguardo le condizioni sulla base delle quali i potenziali fornitori del servizio possono operare (il quadro normativo nazionale deve essere ancora completato nella maggior parte degli Stati membri).

La Commissione intende aprire procedure di infrazione a fronte di un mancato adeguamento alla legislazione vigente (Direttiva 2004/52/CE e specifiche della Decisione 2009/750/CE) e, nel caso in cui non dovessero emergere sostanziali progressi nei prossimi dodici mesi, ha dichiarato di voler introdurre nuove regole. È orientata inoltre a fornire un'assistenza tecnica ai progetti che promuovono l'interoperabilità transfrontaliera dei sistemi di telepedaggio, annunciando di voler attribuire un sostegno finanziario a tali progetti regionali nell'ambito del prossimo programma di lavoro sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

2.2.2. Il trasporto aereo

Emission Trading System-ETS

La Commissione europea ha proposto lo scorso 20 novembre di accordare una deroga temporanea ai vettori che operano voli internazionali con riferimento all'attuazione del sistema ETS di scambio delle emissioni di CO₂, in vigore dal 1° gennaio 2012 per il trasporto aereo¹⁴, modificando così la Direttiva 2003/87/CE¹⁵. La scelta di congelare parzialmente per un anno l'applicazione della normativa comunitaria¹⁶ deriva dai significativi progressi conseguiti durante la riunione del Consiglio ICAO del 9 novembre scorso ai fini della riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dal trasporto aereo mediante la creazione di uno strumento di mercato. Quest'ultimo sarà oggetto di studio da parte di un Gruppo di alto livello appositamente costituito in sede ICAO, che dovrebbe

¹³ COM (2012) 474 del 30 agosto 2012 "Attuazione del servizio europeo di telepedaggio".

¹⁴ COM (2012) 697 del 20 novembre 2012 "Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio recante deroga temporanea alla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità".

¹⁵ 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.

¹⁶ Per i voli internazionali, la deroga esonera dagli obblighi di restituire nel 2013 un numero di quote di emissioni da traffico aereo da e per l'UE pari a quelle prodotte nell'anno precedente e da quelli inerenti la comunicazione delle emissioni.



contribuire alla definizione di un accordo internazionale sulle emissioni nel prossimo autunno¹⁷.

Nel quadro delle controversie nate sull'attuazione del sistema ETS, alimentate dall'opposizione dei Paesi Terzi e dalle conseguenti preoccupazioni di alcuni Stati membri e associazioni europee di settore sulle eventuali ritorsioni commerciali, la Commissione ha sempre dichiarato di preferire un accordo globale piuttosto che mettere in atto un'azione unilaterale dell'Unione prevista dalla stessa Direttiva ETS. La deroga tuttavia non ha placato le contestazioni delle compagnie aeree che operano prevalentemente all'interno del mercato UE riguardo l'applicazione della deroga esclusivamente in caso di voli internazionali. La Commissione auspica che Parlamento e Consiglio accettino, nell'ambito della procedura di codecisione, la deroga proposta entro il prossimo mese di marzo.

Cielo unico europeo: SES+2, piani di prestazione, FAB, e SESAR

Un nuovo pacchetto legislativo (SES+2) per accelerare la realizzazione del Cielo unico europeo dovrebbe essere proposto in sede comunitaria nella primavera del 2013. È quanto annunciato dalla Commissione europea durante la Conferenza di alto livello organizzata d'intesa con la Presidenza cipriota dell'UE, svoltasi a Limassol nel mese di ottobre, che ha chiamato a raccolta gli attori coinvolti nel sistema di gestione del traffico aereo per ragionare attorno ai ritardi finora accumulati nell'attuazione del *Single European Sky*¹⁸.

Il Commissario ai trasporti, Siim Kallas, ha dichiarato di essere pronto a valutare misure, ed eventuali sanzioni, che possano vincolare a livello politico gli Stati membri rispetto al superamento della frammentazione dello spazio aereo comunitario. Prima fra tutte la possibilità di aprire procedure di infrazione contro coloro che non rispettino la scadenza del 4 dicembre 2012 prevista per la creazione e la piena operatività dei nove blocchi funzionali di spazio aereo (FAB)¹⁹, accogliendo così l'opinione del coordinatore europeo sui FAB, Georg Jarzemborski.

¹⁷ <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/new-ICAO-council-high-level-group-to-focus-on-environmental-policy-challenges.aspx>

¹⁸ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_en.pdf

¹⁹ Ad oggi risultano ufficialmente istituiti i seguenti nove FAB, ma soltanto il blocco danese-svedese e quello britannico-irlandese sono in fase di attuazione:

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).



Le resistenze mostrate inoltre dagli Stati membri nell'accettare gli obiettivi di prestazione fissati a livello sovranazionale nel primo periodo di riferimento 2012-2014 per i servizi di navigazione aerea (in termini di ambiente, capacità/ritardi, efficienza dei costi e sicurezza) hanno prodotto piani e obiettivi di prestazione nazionali non pienamente soddisfacenti che sono stati comunque approvati in luglio dalla Commissione. Quest'ultima ha tuttavia formulato una Raccomandazione sull'attuazione di tali piani e obiettivi nazionali e sulla preparazione per il secondo periodo di riferimento relativo alle prestazioni (2015-2019)²⁰.

Durante la Conferenza è stata infine affrontata la questione della realizzazione dell'impresa comune SESAR, il pilastro tecnologico del Cielo unico europeo, che comprende la fase industriale e quella di attuazione. In sintesi, è emerso un consenso generalizzato sulla necessità di: a) pianificare le tappe di realizzazione; b) definire una struttura unica di *governance* composta di 3 livelli interconnessi (politico, gestionale e attuativo); c) raggiungere un accordo sulla sostenibilità della realizzazione di SESAR tra i principali attori coinvolti (compagnie aeree, aeroporti e fornitori di servizi di navigazione aerea); d) assicurare una gestione efficace mediante un forte partenariato industriale.

“Pacchetto aeroporti”: assegnazione delle bande orarie

Il Consiglio Trasporti di fine ottobre ha definito un orientamento generale sulla proposta riguardante l'assegnazione delle bande orarie (*slot*), completando così l'esame del “pacchetto aeroporti”²¹, di cui fa parte la proposta assieme alle iniziative legislative sulla riduzione del rumore negli aeroporti dell'UE e sui servizi di assistenza a terra. Diversamente dal Consiglio, che ha preferito lavorare sulle singole proposte legislative, il Parlamento europeo adotterà una posizione in prima lettura sull'intero pacchetto nella plenaria del 12 dicembre.

²⁰ La Raccomandazione è pubblicata sulla GUUE C 228 del 31 luglio 2012.

²¹ 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.

Per gli orientamenti generali si vedano i seguenti link:

- [Consiglio Trasporti del 29 ottobre 2012](#) (bande orarie);
- [Consiglio Trasporti del 22 marzo 2012](#) (servizi di assistenza a terra);
- [Consiglio Trasporti del 7 giugno 2012](#) (rumore).



In seno al Consiglio, la proposta sugli slot è stata la più controversa del pacchetto, come testimonia il significativo ridimensionamento operato dai Ministri europei sul testo della Commissione. Pur autorizzando ufficialmente i vettori aerei allo scambio delle bande orarie, il Consiglio ha posto delle condizioni al funzionamento del mercato secondario accogliendo la richiesta di clausole di salvaguardia nazionali su base temporanea (ad esempio per tutelare i voli regionali) avanzate da alcuni Stati membri. Al fine di evitare la frammentazione del mercato, il Consiglio ritiene che le eventuali restrizioni dovranno essere notificate in via preventiva alla Commissione e da questa autorizzate nell'arco dei tre mesi successivi.

I Ministri non hanno accettato la proposta di aumentare, ai fini del riconoscimento di una priorità di assegnazione degli slot nella corrispondente stagione aeronautica successiva, né la quota di bande orarie utilizzate (dall'80 all'85%) né la lunghezza minima della serie di bande settimanali impiegate (da 5 a 15 in estate e a 10 in inverno). L'orientamento è stato quello di mantenere l'attuale sistema per garantire flessibilità ai vettori ed evitare che possano decollare aerei vuoti soltanto allo scopo di assicurarsi l'assegnazione delle bande.

2.2.3. Il trasporto marittimo

Emissioni di CO₂

Una dichiarazione congiunta sulle emissioni di gas serra è stata rilasciata dai Commissari responsabili per i trasporti ed il cambiamento climatico - Siim Kallas e Connie Heedegard - sugli esiti della riunione del Comitato IMO per la protezione dell'ambiente marino riunitosi agli inizi di ottobre²². I Commissari ritengono ancora insufficienti i progressi realizzati in sede internazionale sulla definizione di uno strumento di mercato per la riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto marittimo. L'indice di efficienza energetica per la progettazione delle navi, adottato dall'IMO a luglio 2011, è stato giudicato dall'UE uno strumento importante nella lotta al cambiamento climatico ma, nel caso non fossero individuati ulteriori interventi, non potrà incidere in misura significativa sulla riduzione delle emissioni di gas serra.

I Commissari ribadiscono che il trasporto marittimo, in assenza di un accordo globale, potrebbe essere incluso dall'UE nel sistema dell'*Emission trading*, come avvenuto per il trasporto aereo.

²² http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news_2012100101_en.htm



Politica marittima integrata

Una nuova agenda marittima per la crescita e l'occupazione a sostegno della strategia Europa 2020, la cosiddetta Dichiarazione di Limassol²³, è stata adottata lo scorso 8 ottobre durante una conferenza organizzata dalla Presidenza cipriota dell'UE. La Dichiarazione segue la recente iniziativa "Crescita blu"²⁴ contenuta nella COM (2012) 494, richiamando la necessità di concentrare gli interventi su cinque settori marittimi giudicati ad alto potenziale di sviluppo: energia marina rinnovabile, acquacoltura, biotecnologia blu, turismo costiero, estrazione di minerali marini. Gli Stati membri e le istituzioni europee sono invitate a creare condizioni adeguate per promuovere: a) la ricerca e la conoscenza dell'ambiente marino; b) la formazione nel settore marittimo; c) una cooperazione efficiente, sotto il profilo dei costi, in materia di sorveglianza marittima; d) una migliore pianificazione dello spazio marittimo; e) l'ulteriore attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

2.2.4. Il trasporto ferroviario

Apertura del mercato del trasporto ferroviario passeggeri

L'introduzione dell'obbligo della separazione verticale tra la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto, annunciata dalla Commissione come il cuore della proposta relativa all'apertura del mercato del trasporto ferroviario passeggeri (il cosiddetto "quarto pacchetto ferroviario") attesa entro il 2012, continua ad essere una questione particolarmente controversa. Non condividono gli orientamenti della Commissione soprattutto gli Stati membri in cui sono presenti sul mercato le imprese ferroviarie storiche, tra cui Germania e Francia.

Deutsche Bahn e SNFC stanno difendendo in modo congiunto il modello societario integrato, anche con la diffusione dei risultati di uno studio che hanno commissionato per dimostrare le buone performance delle principali imprese ferroviarie con strutture integrate di Russia, Cina, Giappone, Canada e Stati Uniti (detengono nel complesso l'80% del traffico mondiale di merci ed il 50% di quello passeggeri). I due operatori temono che le decisioni sul IV "pacchetto ferroviario" si fonderanno esclusivamente sull'analisi dei mercati nazionali esistenti in Europa, ignorando le cinque significative realtà oggetto dello studio. Chiedono all'Esecutivo comunitario di legare la formulazione della proposta

²³ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_en.pdf

²⁴ COM (2012) 494 del 13 settembre 2012 "Crescita blu – Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo".



legislativa ad una rigorosa analisi costi/benefici e ad una approfondita valutazione d'impatto.

A sostegno delle posizioni di Deutsche Bahn e SNFC è intervenuto il recente studio della CER²⁵ (*Community of European Railways and Infrastructure Company*), di cui fanno parte entrambe le imprese, secondo cui l'obbligo della separazione verticale della gestione della rete dal servizio potrebbe determinare un aumento dei costi delle attività ferroviarie in Europa senza garantire necessariamente benefici in termini di concorrenza e trasferimento modale. La Commissione dovrebbe quindi lasciare assoluta libertà nella scelta del modello strutturale delle imprese ferroviarie (holding o separazione verticale) affinché quest'ultimo possa adattarsi nel miglior modo possibile alle esigenze ed al contesto esistenti a livello nazionale.

Sviluppo del mercato ferroviario

La Commissione ha pubblicato la Terza relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario²⁶, che dedica particolare attenzione all'analisi degli effetti della crisi sul traffico merci e passeggeri nel 2009-2010 e sui processi di liberalizzazione di entrambi i comparti.

Secondo la Relazione, nell'UE-27 la crisi economica ha avuto un impatto significativo sul traffico ferroviario merci nel 2009 (-18,3% in tonnellate-km) e di minore entità su quello passeggeri (-1,4% in passeggeri-km). Malgrado una significativa ripresa, nella maggior parte degli Stati membri i volumi di merci movimentate nel 2010 sono rimasti inferiori di circa il 15% rispetto a quelli osservati nel 2008. A livello di Unione, la quota modale del trasporto ferroviario di merci risulta paragonabile a quella precedente la crisi. Sul fronte passeggeri, nel 2010, la crisi ha consolidato il declino ormai in atto dagli anni Novanta nell'UE-12, mentre si è assistito ad un aumento del traffico in quasi tutti i Paesi dell'UE-15.

Ancora citando la Relazione, il processo di liberalizzazione del mercato ferroviario ha subito un'accelerazione nel settore merci per effetto della crisi, anche se a ritmi diversi negli Stati membri. Alcune imprese storiche detengono ormai quote di mercato significative in altri Paesi europei grazie a filiali attive in loco, mentre la crisi in linea di massima non ha frenato l'espansione dei nuovi operatori sui vari mercati nazionali. Si evidenzia che la presenza rafforzata di soggetti concorrenti non ha avuto conseguenze negative sul livello elevato di sicurezza della modalità ferroviaria.

²⁵ <http://www.cer.be/press/press-releases/2365-eves-rail-study-eu-wide-imposition-of-vertical-separation-in-rail-would-raise-costs-for-society>

²⁶ COM (2012) 459 del 21 agosto 2012 "Terza relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario".



La liberalizzazione del mercato passeggeri avviene in modo progressivo, ma interessa ormai la maggior parte degli Stati membri. Al riguardo, si segnala come il monitoraggio del mercato ferroviario sia stato arricchito dai risultati di un sondaggio Eurobarometro²⁷, realizzato per conto della Commissione, sulla liberalizzazione del mercato interno del trasporto ferroviario di passeggeri. I risultati del sondaggio, favorevoli all'apertura alla concorrenza dei sistemi ferroviari nazionali e regionali, saranno presi in considerazione dalla Commissione per elaborare il IV "pacchetto ferroviario".

2.2.5. Rete Transeuropea di Trasporto - TEN-T

Connecting Europe Facility-CEF

Un appello congiunto è stato lanciato dalla Commissione europea e da un nutrito gruppo di esponenti del mondo dei trasporti a sostegno del CEF²⁸. Il settore dei trasporti, fortemente preoccupato per le richieste di alcuni Stati membri di ridurre gli stanziamenti sul CEF nell'ambito dei negoziati sul bilancio UE 2014-2020, ha ritenuto opportuno chiedere alle istituzioni comunitarie di mantenere nell'accordo finale la dotazione complessiva proposta dall'Esecutivo europeo di 50 miliardi di euro. L'appello è sottoscrivibile sul sito della DG Trasporti della Commissione.

Project bonds

Via libera alla sperimentazione dei prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni con l'adozione del regolamento (UE) n. 670/2012 dell'11 luglio scorso²⁹ e la successiva sottoscrizione di un accordo di cooperazione tra la Commissione e la Banca europea degli investimenti (BEI) teso a definire in modo puntuale i rispettivi ruoli e le modalità di condivisione del rischio³⁰.

Nelle intenzioni dell'Esecutivo comunitario, in caso di successo della sperimentazione, i *Project Bonds* dovranno tradursi -a partire dal 2014- in strumenti di attuazione del CEF per attirare capitali privati. 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. Per il settore dei trasporti potranno essere impegnati entro il 31

²⁷ http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_388_en.pdf

²⁸ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/connecting-europe-facility/index_en.htm

²⁹ GUUE L 204 del 31 luglio 2012.

<http://www.eib.org/about/press/2012/2012-153-eu-eib-project-bond-initiative-launched-with-start-of-pilot-phase.htm>

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1183_en.htm



dicembre 2013 fino 200 milioni di euro (l'87% dello stanziamento totale) provenienti dall'attuale bilancio comunitario. La lista dei progetti ammessi alla fase pilota sarà resa nota agli inizi del prossimo anno.

La Commissione e la BEI vigileranno sull'attuazione dello strumento con cadenza semestrale durante la sperimentazione e presenteranno una relazione di valutazione intermedia (2013) e finale (2015) allo scopo di analizzarne la pertinenza e l'impatto in termini sia di accrescimento del volume di investimenti in progetti prioritari sia di miglioramento dell'efficienza della spesa dell'Unione.

2.2.6. Tecnologie e trasporti

Sistemi intelligenti di trasporto - ITS

Individuare le azioni capaci di integrare nel miglior modo possibile le politiche dell'UE nel campo dei trasporti e dell'Agenda digitale allo scopo di promuovere la diffusione dei "sistemi intelligenti di trasporto". Con questo obiettivo si è svolto a Cipro, lo scorso luglio, un Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti e delle Telecomunicazioni, che ha individuato due azioni prioritarie³¹:

- libero accesso e riutilizzo dell'informazione di fonte pubblica (*open data*), inclusa quella relativa ai trasporti. I Ministri invocano la rapida approvazione della proposta di direttiva contenuta nella COM (2011) 877 sul riutilizzo dell'informazione nel settore pubblico³² e lo sviluppo di un portale paneuropeo *open data*. Quest'ultimo richiederà l'adozione di standard che assicurino l'interoperabilità e di misure per la tutela della privacy e della qualità dei dati soprattutto in termini di sicurezza e attendibilità;
- la promozione di un servizio europeo di pianificazione dei viaggi multimodale e di servizi di bigliettazione elettronica integrata. I Ministri hanno richiamato l'attenzione sulla necessità di assicurare un adeguato livello di finanziamento in seno al bilancio comunitario post 2013, in particolare a favore della linea dedicata al *Connecting Europe Facility* per lo sviluppo degli ITS sui corridoi della Rete Transeuropea di Trasporto.

Le risorse disponibili (europee, nazionali e private) dovranno poi essere sfruttate per la promozione dei servizi ITS nell'ambito della mobilità urbana. A tale fine, un valido strumento è l'iniziativa *Smart Cities and Communities*³³, che la Commissione ha deciso di finanziare per il secondo anno consecutivo introducendo due importanti novità per il

³¹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/2012-07-17-cy-informal-presidency-conclusions.pdf>

³² COM (2011) 877 del 12 novembre 2011 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico".

³³ Decisione C (2012) 4701 del 10 luglio 2012.



2013: a) le risorse finanziarie passeranno a 365 milioni di euro (81 milioni nel 2012); b) l'inclusione dell'ICT tra gli ambiti di applicazione già previsti (energia e trasporti), con un vincolo di ammissibilità ai finanziamenti secondo cui i progetti dovranno necessariamente interessare i suddetti tre ambiti.

Strategia europea nella tecnologia dei trasporti

La Commissione intende definire una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti, che sarà parte integrante del futuro programma quadro di R&I "Horizon 2020"³⁴. Un primo passo in tale direzione è rappresentato dalla pubblicazione di una Comunicazione³⁵ in cui la Commissione effettua un bilancio delle attività di ricerca e innovazione condotte in Europa nel settore dei trasporti, evidenziandone le criticità e ragionando sulle misure necessarie per superarle.

Dall'analisi condotta dalla Commissione le imprese del settore dei trasporti vengono annoverate tra quelle che più investono in R&I. Alle risorse private, si aggiungono quelle attivate - seppur in misura minore - dagli Stati membri e dall'UE e ciononostante esiste un enorme potenziale di innovazione inutilizzato nel settore europeo dei trasporti. Emerge uno squilibrio sostanziale tra domanda e offerta di soluzioni tecnologiche, che proliferano in modo non adeguato e senza trovare il necessario coordinamento all'interno delle politiche di trasporto attuate dagli Stati membri. Anche l'UE ha concentrato i finanziamenti sulle attività di ricerca dedicando poco spazio alla dimostrazione, alla diffusione nel mercato ed all'applicazione su larga scala delle soluzioni tecnologiche individuate³⁶.

A fronte di questo primo bilancio, la Commissione ritiene ineludibile un suo intervento per coordinare gli investimenti di R&I condotti dal mondo industriale e dagli Stati membri nel settore dei trasporti, definendo una strategia europea che canalizzi le risorse nei seguenti campi di intervento prioritari: a) mezzi di trasporto (veicoli su strada, aerei, navi e treni) puliti, efficienti, sicuri, silenziosi, intelligenti; b) infrastrutture intelligenti, pulite, a basso costo di manutenzione e resistenti; c) infrastrutture per la distribuzione di carburanti alternativi; d) operazioni e servizi efficienti di trasporto passeggeri e merci (servizi di gestione e di informazione multimodale, logistica senza soluzione di continuità, trasporto e

³⁴ COM (2011) 809 del 30 novembre 2011 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) Orizzonte 2020".

³⁵ COM (2012) 501 del 13 settembre 2012 "Ricerca e innovazione per la mobilità futura dell'Europa - Sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti". La Comunicazione fonda le sue analisi sullo studio *Mappatura dell'innovazione nel settore europeo dei trasporti*, pubblicato dal Centro comune di ricerca dell'UE nel 2011. Si veda anche il documento di lavoro della Commissione SWD (2012) 260 del 13 settembre 2012 che individua nel dettaglio i campi di intervento "Preliminary descriptions of Research and Innovation Areas and Fields - Accompanying the document Communication Research and Innovation for Europe's Future Mobility".

³⁶ Ad eccezione dei grandi programmi di ricerca riguardanti Galileo, SESAR e l'ERTMS.



mobilità urbani integrati e innovativi). Una consultazione pubblica sarà lanciata per coinvolgere le parti interessate nell'individuazione delle azioni europee di maggiore impatto.

Consultazione pubblica E-Freight

Una consultazione pubblica³⁷ (26 ottobre-17 gennaio 2013) è stata aperta dalla Commissione europea sull'iniziativa *E-Freight* indicata come prioritaria dal Libro Bianco ai fini della promozione del trasporto multimodale efficiente di merci³⁸. *E-Freight* sostiene la definizione di una cornice di riferimento adeguata per lo scambio di informazioni tra i diversi attori della catena logistica, che favorisca l'organizzazione di alcuni servizi chiave:

- la messa a punto di uno sportello unico per gli adempimenti amministrativi e la condivisione delle informazioni tra le diverse modalità di trasporto;
- lo scambio di informazioni in formato elettronico utilizzando un documento unico di trasporto (bolla di consegna elettronica) che sia valido lungo l'intera catena logistica multimodale e per le operazioni business-to-business;
- la tracciabilità delle merci in tempo reale (*tracking and tracing*). Le informazioni possono derivare innanzitutto da sistemi cooperativi di gestione del traffico in ambito sia urbano sia extraurbano (tipo ERTMS/TAF-TSI, SafeSeaNet/eMaritime, ITS, SESAR) con riferimento alla posizione dei veicoli e dei carichi, alle condizioni delle infrastrutture, ai tempi previsti di arrivo, ecc. Ma anche da tecnologie mobili come i sistemi di navigazione Galileo e GPS o dai dispositivi RFID ("le etichette intelligenti");
- un servizio di pianificazione del trasporto multimodale di merci e strumenti di prenotazione che possano fornire informazioni utili ai clienti finali in termini di offerta delle operazioni di trasporto (vettori, percorsi, capacità, ecc.).

2.2.7. Mobilità urbana

Un pacchetto di misure per promuovere la dimensione urbana della politica europea dei trasporti è stato annunciato dalla Commissione il 17 settembre scorso ed è atteso nel 2013. Obiettivi e misure prioritarie del futuro pacchetto saranno individuati anche tenendo conto dei risultati di una consultazione pubblica sul tema³⁹, aperta fino al prossimo 17 dicembre,

³⁷ http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-01-17-efreight_en.htm

³⁸ Il Libro Bianco è contenuto nella 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". *E-freight* costituisce l'iniziativa n. 7 del Libro Bianco.

³⁹ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/consultations/2012-12-10-urban-dimension_en.htm



e di un'attività di valutazione condotta sul Piano di azione europeo sulla mobilità urbana⁴⁰ (contenente 20 linee di intervento sovranazionale da attuare entro il 2012). La consultazione indica le seguenti aree di prioritario interesse: i piani urbani di mobilità sostenibile; gli schemi di regolamentazione dell'accesso urbano (incluse le soluzioni di pedaggio urbano); il sostegno dell'Unione ai progetti di trasporto urbano; la *city logistics*.

⁴⁰ COM (2009) 490 del 30 settembre 2009 "Piano d'azione sulla mobilità urbana".

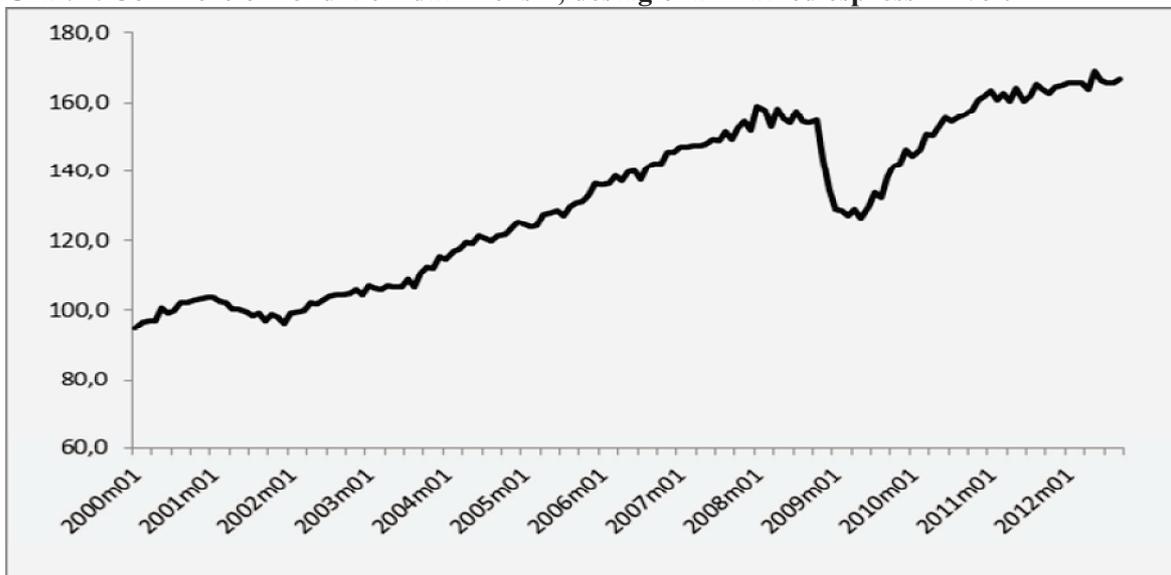
3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA¹

Il contesto internazionale

Nel corso del secondo e terzo trimestre del 2012 l'economia mondiale ha rallentato risentendo dell'indebolimento dell'attività nei Paesi avanzati ed in quelli emergenti².

Il commercio mondiale, nel terzo trimestre, è calato dello 0,2% anche se i dati preliminari riferiti al mese di settembre segnalano un incremento congiunturale (+0,8%) in ragione della ripresa dell'export e dell'import delle economie emergenti asiatiche, del rimbalzo delle importazioni giapponesi e della forte ripresa dell'export statunitense³.

Graf. 1. Commercio mondiale – dati mensili, destagionalizzati ed espressi in volumi



Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

L'economia globale, comunque, ha iniziato il quarto trimestre 2012 su una base poco brillante; i tassi di crescita della produzione e dei nuovi ordini sono rimasti ben al di sotto delle loro tendenze di lungo periodo, mentre i progressi riscontrati nell'ambito dei servizi sono stati compensati dalla contrazione nella manifattura. Pertanto l'ISM-Global All Industry Output Index è risultato, in ottobre, pari a 51,3 in diminuzione rispetto al valore di settembre (52,4)⁴.

¹ Dati aggiornati al 30 novembre 2012.

² Cfr. Banca d'Italia, *Bollettino economico*, n.70, Roma, ottobre 2012 e Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2012*, Roma, settembre 2012.

³ Cfr. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, *CPB World Trade Monitor*, Den Haag, novembre 2012.

⁴ Cfr. J.P.Morgan e Markit, *JPMorgan Global Manufacturing & Services PMI™*, New York, novembre 2012.

Nonostante la dinamica del commercio mondiale, la produzione industriale risulta cresciuta nel terzo trimestre dello 0,3% a livello globale ma in rallentamento, vista l'invarianza di agosto e la contrazione dello 0,4% misurata nel mese di settembre. Sempre superiori al dato medio, le aree emergenti asiatiche, accelerano crescendo in settembre dello 0,9% e dell'1,3% nel terzo trimestre 2012.

Tab. 1. Produzione industriale globale (Variazioni percentuali)

Paesi	2009	2010	2011	2012			2012		
				Q1	Q2	Q3	Lug.	Ago.	Sett.
Mondo (1)	-6,6	10,0	5,4	1,8	0,1	0,3	0,4	0,0	-0,4
Economie Avanzate	-13,8	7,4	2,2	0,6	-0,3	-0,6	0,4	-0,4	-1,7
USA	-11,4	5,4	4,1	1,4	0,6	0,0	0,7	-1,1	0,2
Giappone	-21,2	16,1	-2,4	1,2	-2,1	-4,1	-1	-1,4	-4,0
Area euro	-14,7	7,4	3,5	-0,5	-0,4	0,2	0,5	0,9	-2,5
Economie Emergenti	1,7	12,5	8,4	2,9	0,4	1,1	0,3	0,4	0,6
Asia	6,6	14,9	10,5	4,0	0,5	1,3	0,1	0,6	0,9
Europa Centrale/Est	-9,7	9,7	6,1	0,2	0,3	0,2	0,9	-1,5	0,7
America Latina	-6,6	8,1	3,1	0,1	-0,3	1,2	0,8	0,5	-0,4
Africa e M.Oriente	-6,3	4,4	1,8	0,5	0,2	-0,3	0,3	0,6	-0,9

(1) I valori dei singolo Paesi sono ponderati in base alla quota della produzione mondiale di pertinenza

Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

Secondo la Banca Centrale Europea (BCE), la perdurante debolezza del clima di fiducia di consumatori ed imprese, assieme alla fragilità del mercato del lavoro ed al processo di risanamento dei bilanci pubblici in atto continueranno a frenare la crescita delle economie avanzate. Nei Paesi emergenti, invece, il ritmo di incremento del PIL è atteso più sostenuto e, sebbene in attenuazione, in grado di fornire un contributo positivo alla crescita mondiale. Complessivamente sono state riviste al ribasso le previsioni di crescita dell'economia globale nel biennio 2012-13; secondo le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI), diffuse in ottobre, il prodotto mondiale crescerebbe quest'anno del 3,3% (dal +3,8% del 2011) e del 3,6% il prossimo. Il rallentamento, coerentemente con le indicazioni della BCE, per l'FMI sarebbe in larga parte ascrivibile all'indebolimento dell'attività nei Paesi dell'Area dell'euro ed in quelli emergenti evidenziando comunque l'eterogeneità nella dinamica del prodotto che aumenterebbe a ritmi largamente inferiori al 2% nell'aggregato dei Paesi avanzati e superiore al 5% in quello dei Paesi emergenti⁵.

Tornano ad aumentare, dopo il calo del secondo trimestre, i corsi petroliferi che pur

⁵ Cfr. Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook*, Washington DC, ottobre 2012.

restando inferiori ai massimi toccati lo scorso marzo (126,1 USD alla chiusura del 1° marzo) sono saliti del 20% circa rispetto alle quotazioni dei mesi estivi, oscillando intorno ai 110 USD al barile (110,9 USD alla chiusura del 26 novembre). Tale volatilità si spiega attraverso l'interazione di fattori dal lato della domanda (i timori circa le prospettive dell'economia mondiale esercitano pressioni verso il basso) e dell'offerta (le tensioni geopolitiche esercitano spinte al rialzo) che, tra l'altro, vede la produzione OPEC sui livelli più bassi degli ultimi mesi. In prospettiva, gli operatori professionali si attendono una inversione dell'andamento nel medio periodo in ragione anche delle quotazioni dei contratti *futures*, con scadenza dicembre 2013, che si collocano intorno ai 101 USD a barile.

Tab. 2. Scenari macroeconomici: PIL (Variazioni percentuali sull'anno precedente)

Paese	FMI			Consensus Economics	
	2011	2012	2013	2012	2013
Mondo	3,8	3,3	3,6	-	-
Paesi Avanzati	1,6	1,3	1,5	-	-
Area euro	1,4	-0,4	0,2	-0,5	0,2
Giappone	-0,8	2,2	1,2	2,3	1,3
Regno Unito	0,8	-0,4	1,1	-0,2	1,2
Stati Uniti	1,8	2,2	2,1	2,1	2,0
Paesi Emergenti	6,2	5,3	5,6	-	-
Brasile	2,7	1,5	4,0	1,6	4,0
Cina	9,2	7,8	8,2	7,7	8,1
India (1)	6,8	4,9	6,0	5,8	6,8
Russia	4,3	3,7	3,8	3,8	3,7

(1) Le previsioni di Consensus Economics si riferiscono all'anno fiscale, con inizio nell'aprile dell'anno indicato.

Fonte: Banca d'Italia

In conseguenza delle modeste prospettive economiche, risultano già in calo i prezzi delle derrate agricole ed i corsi delle materie prime non energetiche (sebbene a fine ottobre l'indice aggregato dei prezzi delle materie prime non energetiche era dell'1,3% superiore a quello rilevato in avvio d'anno), mentre segnali di ricostituzione delle scorte sostengono i prezzi dei minerali ferrosi.

Come conseguenza del rincaro dei beni energetici è tornato ad aumentare il livello dell'inflazione internazionale. Nell'area OCSE l'inflazione al consumo sui dodici mesi, a settembre, è risultata pari a +2,2% (dal +2,1% di agosto), mentre il dato *core* è ulteriormente diminuito collocandosi al +1,6% (dal +1,7% di agosto). Negli Stati Uniti l'inflazione sui dodici mesi misurata dall'indice dei prezzi al consumo (IPC) è aumentata al 2,0% in settembre dall'1,7% del mese precedente e per la prima volta, dal mese di aprile



2012, torna a crescere anche l'indice *core* che si colloca al +2,0%, lo 0,1% in più rispetto al dato di agosto. Nello stesso periodo l'inflazione si è attestata al +2,2% nel Regno Unito ed al -0,3% in Giappone. Le tensioni sui prezzi sono rimaste relativamente moderate anche in Brasile ed in Cina, mentre più sostenute risultano essere in Russia ed in India.

Dato lo scenario, sulle prospettive di crescita non potranno non pesare le incertezze in merito alla politica di bilancio negli USA, all'evoluzione delle crisi del debito sovrano nell'Area dell'euro ed alle attese sugli sviluppi della domanda nei Paesi emergenti. Pertanto, se da una parte le politiche fiscali sono state per lo più orientate al risanamento dei conti pubblici dall'altro, allo scopo di contrastare la debolezza dell'attività economica, le principali Banche centrali hanno intensificato la loro azione espansiva. Sulla stessa linea si sono collocate le decisioni assunte dalle autorità monetarie cinesi, brasiliane ed indiane; mentre quelle russe, preoccupate dal riacutizzarsi delle pressioni inflazionistiche, hanno corretto al rialzo il tasso di sconto⁶. La *Federal Reserve* ha annunciato un piano di acquisti di *Mortgage-Backed Securities* (per 40 miliardi di dollari al mese, senza stabilire limiti quantitativi o temporali al programma), dichiarando l'intenzione di mantenere un orientamento accomodante della politica economica anche dopo il rafforzamento della ripresa e di conservare invariati i tassi di riferimento almeno fino al 2015. In coerenza si è mossa la Banca del Giappone che ha ampliato il programma di acquisti di attività finanziarie ed ha rimosso la soglia di rendimento minimo annuo per l'acquisto di titoli. La BCE ha lasciato invariati i tassi ufficiali ed ha adottato misure per la salvaguardia della trasmissione della politica monetaria stabilendo le modalità di attuazione delle *Outright Monetary Transactions* (OMT) contribuendo, così, a rendere più distese le condizioni sui mercati del debito sovrano⁷. Al contenimento delle tensioni hanno contribuito anche le decisioni assunte dal Consiglio europeo nei mesi scorsi e che configurano i primi passi verso una piena integrazione finanziaria dell'Area attraverso il passaggio ad un sistema unico di vigilanza bancaria, completato anche da meccanismi per la risoluzione delle crisi bancarie e di garanzia dei depositi, capace di spezzare il circolo vizioso tra banche e debito sovrano.

Il contesto nazionale

In Italia il peggioramento del quadro macroeconomico si è ripercosso sui conti pubblici, rispetto ai quali il Governo intende perseguire l'obiettivo per l'anno corrente di un livello di disavanzo inferiore alla soglia del 3% del PIL (collocando l'Italia tra quei pochi Paesi a

⁶ *Op. cit.*, Banca d'Italia, Roma, ottobre 2012.

⁷ Consistono in acquisti di titoli di Stato sul mercato secondario, funzionali al perseguimento della stabilità dei prezzi nell'area dell'euro e pertanto comprese nel mandato della BCE.



non essere sottoposti alla Procedura per i disavanzi eccessivi). Tale intento è dettato dalla consapevolezza che in assenza di misure credibili di consolidamento dei conti pubblici, le condizioni richieste dai mercati finanziari per acquistare titoli di debito di emittenti italiani rischierebbero di diventare proibitive, mettendo a repentaglio non solo la sostenibilità del debito pubblico, ma anche la stabilità del sistema finanziario. Pertanto, anche per gli anni a venire la politica di bilancio resterà orientata al risanamento finanziario pur nella consapevolezza che sulle prospettive del debito, oltre alle condizioni del sistema bancario e del costo del finanziamento, incide l'andamento della crescita economica. Proprio nella virtuosa sinergia tra queste tre grandezze è la risposta più efficace ai rischi per la stabilità finanziaria in Europa e non solo.

Nel secondo trimestre 2012 l'attività economica si è ridotta (-0,8%) ed ha continuato a contrarsi anche nei mesi estivi sebbene con un'intensità minore (-0,2% secondo la stima preliminare riferita al terzo trimestre). La discesa iniziata nel terzo trimestre del 2011 è attesa proseguire fino al secondo trimestre 2013; se tali previsioni venissero rispettate la durata statistica della crisi, che sostanzialmente ha già eguagliato per numero di trimestri di contrazione quella del biennio 2008-09, finirebbe per superare anche quella del 1992-93 (con 6 trimestri di crescita negativa del PIL)⁸.

La spesa delle famiglie, sempre nel secondo trimestre 2012, arretrando dell'1,0% ha segnato la quinta diminuzione consecutiva; si sono confermati in flessione i consumi in servizi (-0,4%), in beni semidurevoli (-4,3%) e non durevoli (-1,1%), mentre recuperano gli acquisti in beni durevoli (+0,8%). Secondo la Banca d'Italia, sulla domanda delle famiglie continua a pesare l'indebolimento del reddito disponibile (segnando nella media della prima parte dell'anno una contrazione tendenziale del 3,9%) che si ripercuote anche sulla propensione al risparmio, in ulteriore contrazione ed appena superiore all'8%. Il rapporto tra debito delle famiglie e reddito disponibile è rimasto stabile (intorno al 65%)⁹ nel secondo trimestre dopo la flessione osservata in avvio di 2012. Sostanzialmente invariati sono rimasti gli oneri (sostenuti dalle famiglie) per il servizio del debito mentre nella media del trimestre si sono contratti sia i tassi sui prestiti per l'acquisto di abitazioni, sia quelli sul credito al consumo.

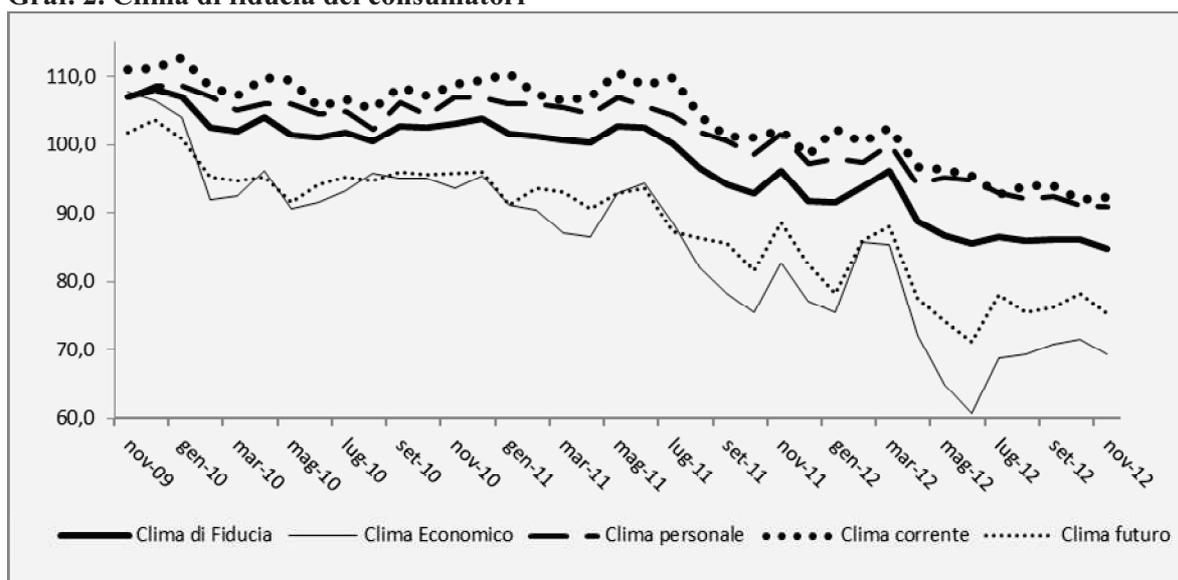
In tale contesto, nel mese di novembre, l'indice del clima di fiducia dei consumatori, dopo due mesi di stabilità, è tornato a scendere toccando il livello minimo di 84,8. Diminuiscono, inoltre, sia la componente riferita al clima economico generale (69,4) sia quella personale (90,9); a migliorare è solamente l'indicatore riferito al clima corrente (sale

⁸ Cfr. Istat, *Le prospettive per l'economia italiana nel 2012-2013*, Roma, novembre 2012.

⁹ Tale rapporto è comunque inferiore a quello medio dell'Area dell'euro che ammonta a circa il 100%.

a 92,3), mentre quello sulle attese economiche future si conferma in ulteriore contrazione (75,2). Pertanto, il quadro delle attese non sembrerebbe favorire recuperi della spesa per consumi che per l'anno in corso l'Istat stima in contrazione del 3,2% (ed in ulteriore diminuzione nel prossimo)¹⁰. Lo scenario troverebbe ulteriori conferme nel dato, riferito al terzo trimestre, sulle immatricolazioni delle autovetture che denuncia un ulteriore calo del 25% rispetto ad un anno prima.

Graf. 2. Clima di fiducia dei consumatori



Fonte: ISTAT

Prosegue la contrazione degli investimenti (-2,1%), pur se in attenuazione rispetto al calo osservato ad inizio anno, che è risultato particolarmente intenso per gli acquisti di macchinari ed attrezzature (-2,8%) e per quelli di mezzi di trasporto (-3,0%). Rispetto al primo trimestre, è di minore intensità anche la contrazione (-1,5%) registrata negli investimenti in costruzioni.

Sul fronte delle imprese il rimbalzo estivo dell'attività industriale è immediatamente rientrato¹¹. In settembre l'indice destagionalizzato della produzione industriale è diminuito dell'1,5% rispetto al mese precedente (+1,7% in agosto), pertanto nella media del III trimestre la flessione registrata è stata dello 0,1%. Corretto per gli effetti di calendario, in settembre la contrazione dell'indice è stata del 4,8% in termini tendenziali, mentre nella media dei primi nove mesi dell'anno la produzione è diminuita del 6,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

¹⁰ Cfr. Istat, *Op. cit.*, Roma, novembre 2012.

¹¹ I dati riferiti al periodo estivo, vanno comunque interpretati con una certa cautela a fronte dell'instabilità che caratterizza la componente stagionale di tali mesi.



Sebbene prosegua ad un ritmo inferiore, continua il calo degli investimenti anche nelle costruzioni (che nel secondo trimestre scendono dell'1,5%, a fronte del -3,2% del primo trimestre) ed i giudizi delle imprese, pur se lievemente migliorati, rimangono coerenti con un calo dell'attività. Questa, nel terzo trimestre, è stata pari a -2,0% (-2,3% nel secondo trimestre). L'indice corretto per gli effetti di calendario a settembre è diminuito in termini tendenziali del 17,8% contribuendo a determinare una contrazione del 14,1% calcolata sui primi nove mesi del 2012 rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Sul versante delle attese si registra un ulteriore calo nei giudizi sugli ordini e/o piani di costruzione (da -48 a -50), ma migliorano le attese sull'occupazione (da -18 a -17).

Pertanto, a novembre, l'indice composito del clima di fiducia delle imprese italiane (l'*Istat economic sentiment indicator*), espresso in base 2005=100, scende a 76,4, dal 77,1 di ottobre sintetizzando il calo della fiducia delle imprese dei servizi di mercato e delle costruzioni ed il miglioramento registrato nell'industria e nel commercio al dettaglio. In particolare, l'indice del clima di fiducia delle imprese manifatturiere, pur rimanendo su livelli contenuti, dall'87,8 di ottobre è salito nel mese di novembre all'88,5. L'indice del clima di fiducia sale per i beni di consumo (da 92,0 a 92,3), per i beni intermedi (da 86,9 a 88,7) e per i beni strumentali (da 85,5 a 86,2). I giudizi sugli ordini migliorano nei beni di consumo e in quelli intermedi, mentre peggiorano nei beni strumentali; il saldo dei giudizi sulle scorte di prodotti finiti si presenta in diminuzione nei beni di consumo e in quelli intermedi, mentre rimane stabile nei beni strumentali¹². Le attese sulla produzione peggiorano nei beni di consumo migliorando, invece, nei beni intermedi ed in quelli strumentali.

Principalmente a causa del peggioramento delle attese sull'andamento dell'economia in generale (il cui saldo passa da -37 a -46), nel mese di novembre, peggiora anche l'indice destagionalizzato del clima di fiducia delle imprese dei servizi (a 73,5 dal 75,6 di ottobre). Nello specifico, la fiducia delle imprese aumenta nei trasporti e magazzinaggio e nei servizi turistici (da 65,6 a 68,2 e da 72,3 a 73,2 i rispettivi saldi); nel primo aggregato, migliorano le attese sugli ordini e sull'economia in generale (da -36 a -32 e da -32 a -27, i rispettivi saldi) mentre nel secondo aumenta solo il saldo circa i giudizi sugli ordini (da -35 a -30). Diminuisce il clima di fiducia nell'ambito dei servizi di informazione e comunicazione (da 79,6 a 76,3) e nei servizi alle imprese ed altri servizi (da 79,1 a 74,5).

I conti economici relativi al secondo trimestre segnalano come l'attività economica nazionale abbia ricevuto il sostegno della domanda estera in ragione di una variazione

¹² Istat, *Clima di fiducia delle imprese*, Roma, novembre 2012.



appena positiva delle esportazioni e di un più consistente calo delle importazioni che in parte riflette la debolezza della domanda interna. Il saldo di conto corrente appare così migliorato. Anche a settembre è stata registrata una flessione congiunturale più intensa per l'import (-4,2%) che per l'export (-2,0%), che si traduce in un avanzo commerciale di 408 milioni, sintesi di un disavanzo con i Paesi dell'area extra UE (-594 milioni) e di un surplus negli scambi con i Paesi UE (+1,0 miliardo). Pertanto nei primi tre trimestri del 2012 il saldo complessivo risulta positivo e pari a 4,1 miliardi anche in ragione di un terzo trimestre caratterizzato da una crescita tendenziale per le esportazioni (+2,2%) e da una ulteriore riduzione delle importazioni (-6,4%)¹³.

Secondo l'Istat, nel corso del primo semestre 2012, il 49,8% delle imprese manifatturiere "esportatrici" hanno incrementato le vendite dei propri prodotti all'estero rispetto allo stesso periodo del 2011 ed il dato è risultato particolarmente intenso per quelle "poco esposte sui mercati esteri" (che esportano meno del 25% del fatturato). Il fenomeno sembra seguire le dinamiche economiche globali evidenziando come la presenza di imprese in espansione risulta maggiore (53,2%) tra le unità che esportano nei Paesi extra-UE rispetto a quelle orientate verso i mercati dell'Ue (44,8%); mentre sotto il profilo del valore delle esportazioni è ancora più netta la distanza di *performance* tra le imprese, incluse nel panel d'analisi, rispetto ai mercati: UE (-1,1%) ed extra-UE (+5,2%). Le frequenze più elevate di imprese in crescita si rilevano tra quelle che esportano in Giappone, Stati Uniti, Russia; le più basse si concentrano tra le imprese che esportano verso la Spagna e la Grecia¹⁴.

Il disavanzo di conto corrente si è ulteriormente ridotto nei dodici mesi terminanti a settembre riflettendo sostanzialmente quello della bilancia mercantile che, nello stesso periodo, ha registrato un surplus di quasi 9,7 miliardi di euro; anche il disavanzo dei servizi ha segnato una flessione in ragione di una crescita generalizzata degli incassi ed una riduzione dei pagamenti.

Le tensioni sui mercati hanno comunque alimentato la percezione di un più elevato rischio paese che non ha mancato di riverberarsi, in particolare, sul conto finanziario. Gli investitori privati esteri hanno effettuato ingenti disinvestimenti netti dall'Italia che hanno riguardato per lo più titoli pubblici e prestiti alle banche. Nei dodici mesi terminati in settembre il saldo complessivo degli investimenti di portafoglio ha registrato deflussi netti per oltre 22 miliardi che, negli ultimi mesi, si sono venuti comunque attenuando. In questo stesso periodo di osservazione anche il saldo complessivo degli investimenti diretti ha registrato deflussi netti per 14,2 miliardi. Pertanto alla fine del secondo trimestre dell'anno

¹³ Cfr. Istat, *Commercio con l'estero*, Roma, novembre 2012.

¹⁴ Cfr. Istat, *La performance delle imprese manifatturiere sui mercati esteri*, Roma, ottobre 2012.

la posizione patrimoniale sull'estero dell'Italia risultava passiva per 341,1 miliardi, in calo rispetto al trimestre precedente in ragione degli "aggiustamenti di valutazione, in relazione al deprezzamento dei titoli di Stato e delle azioni emesse da residenti"¹⁵.

Tab. 3. Bilancia dei pagamenti: saldi (milioni di euro)

Data (1)	Conto Corrente	Conto Capitale	Conto Corrente e Conto Capitale	Conto Finanziario (incluse le riserve)	Variazione Riserve Ufficiali	Errori ed Omissioni
2012						
30/09	(-2.581)	(-32)	(-2.613)	(4.071)	(-213)	(-1.458)
31/08	(-2.528)	(-22)	(-2.550)	(-1.582)	(1.057)	(4.132)
31/07	(3.334)	(-9)	(3.325)	10.439	-908	(-13.764)
30/06	1.268	-36	1.232	-7.764	-148	6.532
31/05	-1.256	-58	-1.314	3.470	-2	-2.156
30/04	-806	-71	-877	1.016	-785	-139
31/03	-1.457	-137	-1.594	10.920	-72	-9.326
29/02	-4.344	-34	-4.378	-9.238	-84	13.616
31/01	-7.276	-42	-7.318	11.604	-203	-4.286
2011						
31/12	489	529	1.017	-3.614	-591	2.597
30/11	-3.438	607	-2.831	17.848	49	-15.017
31/10	-2.320	627	-1.693	3.288	185	-1.595
30/09	-4.175	-72	-4.247	18.159	-444	-13.912
31/08	-5.080	-196	-5.275	11.616	11	-6.341
31/07	501	-76	425	-14.970	-342	14.545
30/06	-2.401	-161	-2.562	27.556	200	-24.994
31/05	-5.200	-482	-5.682	10.801	-623	-5.119
30/04	-4.637	-124	-4.761	-13.131	2.502	17.892
31/03	-7.011	-115	-7.125	9.031	-1.252	-1.906
28/02	-6.381	-45	-6.426	14.921	417	-8.495
31/01	-8.792	-7	-8.799	-8.660	-1.053	17.459

(1) I dati fra parentesi sono provvisori.

Fonte: Banca d'Italia

Ristagna l'occupazione, mentre prosegue la crescita dell'offerta di lavoro con un conseguente incremento del tasso di disoccupazione. Nel III trimestre del 2012, il numero degli occupati rimane sostanzialmente stabile su base annua (+3.000 unità rispetto a un anno prima), sintetizzando una contrazione dell'occupazione maschile (-1,1%, equivalente a -149.000 unità) ed un incremento di quella femminile (+1,6%, pari a 153.000 unità); mentre, rispetto all'età, aumenta l'occupazione più adulta, con almeno 50 anni, a fronte della persistente riduzione di quella più giovane e dei 35-49enni. In termini tendenziali, la diminuzione interessa l'industria in senso stretto (-1,8%, pari a -82.000 unità), il settore delle costruzioni (-5,8%, pari a -107.000 unità), mentre il terziario registra una significativa variazione positiva (+1,5%, pari a 230.000 unità), dovuta alla crescita delle posizioni

¹⁵ Banca d'Italia, *Bilancia dei pagamenti e posizione patrimoniale sull'estero*, Roma, novembre 2012.

lavorative sia dipendenti sia autonome.

Tab. 4. Tassi di attività, occupazione, disoccupazione e inattività

Mese	Tasso di attività	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupaz. (3)		Tasso di inattività
	15-64 anni (1)	15-64 anni (2)	Totale	15-24 anni	15-64 anni (4)
2011-Gennaio	61,9	56,8	8,1	28,6	38,1
Febbraio	61,8	56,8	8,0	27,7	38,2
Marzo	62,2	57,1	7,9	27,9	37,8
Aprile	61,9	56,9	7,8	26,8	38,1
Maggio	62,0	57,0	8,0	27,2	38,0
Giugno	62,0	57,0	8,0	27,6	38,0
Luglio	62,3	57,1	8,3	28,6	37,7
Agosto	62,5	57,0	8,4	29,9	37,6
Settembre	62,4	56,8	8,8	31,3	37,6
Ottobre	62,6	56,9	8,8	30,7	37,4
Novembre	62,7	56,8	9,4	32,4	37,3
Dicembre	63,0	56,9	9,5	31,9	37,0
2012-Gennaio	63,1	56,9	9,7	32,6	36,9
Febbraio	63,3	56,9	10,0	33,4	36,7
Marzo	63,5	56,9	10,3	34,7	36,6
Aprile	63,6	56,9	10,5	34,1	36,4
Maggio	63,7	57,0	10,5	34,4	36,3
Giugno	63,8	57,0	10,6	33,6	36,2
Luglio	63,9	57,1	10,5	34,8	36,1
Agosto	63,7	57,0	10,5	34,6	36,3
Settembre	63,8	56,9	10,8	35,9	36,2
Ottobre	64,0	56,9	11,1	36,5	36,0

(1) Tasso di attività: rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la corrispondente popolazione di riferimento.

(2) Tasso di occupazione: rapporto tra gli occupati e la corrispondente popolazione di riferimento.

(3) Tasso di disoccupazione: rapporto tra le persone in cerca di occupazione e le corrispondenti forze di lavoro.

(4) Tasso di inattività: rapporto tra le persone non appartenenti alle forze di lavoro e la corrispondente popolazione di riferimento. La somma del tasso di inattività e del tasso di attività è pari al 100 per cento.

Fonte: Istat

In presenza di una forte incertezza del contesto economico, le imprese continuano a prediligere il ricorso a contratti flessibili e *part-time*, le uniche componenti dell'occupazione in crescita. Diminuisce, infatti, l'occupazione a tempo pieno (-2%, pari a -398.000 unità) ed in particolare la componente dipendente a carattere permanente; per contro continua ad aumentare l'occupazione a tempo parziale (+11,6%, pari a 401.000 unità) ma - come specifica l'Istat - si tratta in gran parte di *part-time* involontario. Pertanto, dopo la flessione dei precedenti trimestri, il tasso di occupazione per la popolazione tra 15 e 64 anni (dati grezzi) rimane invariato al 56,9%, mentre prosegue la discesa del tasso di occupazione giovanile, che per i 15-34enni scende nel trimestre in esame al 43,5%.

Aumenta anche il numero dei disoccupati (+30,6%, pari a 581.000 unità) che senza distinzioni di genere interessa in più della metà dei casi persone con almeno 35 anni d'età



(la crescita è dovuta, per la metà dei casi, a quanti hanno perso la precedente occupazione). Pertanto, il tasso di disoccupazione medio trimestrale (dati grezzi) sale al 9,8% rispetto ad un anno prima, mentre per la classe dei 15-24enni si colloca al 32,1% (con un picco del 43,2% per le giovani donne del Mezzogiorno).

Scende, invece, lo stock di popolazione inattiva (-4%, pari a -601.000 unità) in ragione soprattutto dell'assottigliamento del numero di quanti non cercano o non sono disponibili a lavorare e nel terzo trimestre 2012 il tasso di inattività della popolazione tra 15 e 64 anni (dati grezzi) si attesta al 36,9%; per i giovani tra 15 e 24 anni il tasso scende al 71,6%.

Secondo la Banca d'Italia, nel secondo trimestre 2012 le retribuzioni di fatto¹⁶ per unità di lavoro dipendente nel settore privato non agricolo sono aumentate dell'1,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, meno delle retribuzioni contrattuali¹⁷ (+2,0%) e dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (+3,6%). Tale dinamica salariale risulterebbe in linea con la ricomposizione della manodopera verso lavoratori a retribuzione più contenuta. Nel complesso dell'economia la variazione delle retribuzioni di fatto è stata ancora più modesta (+0,2% tendenziale) e, secondo il Centro Studi della Banca d'Italia, per il prossimo biennio le retribuzioni unitarie di fatto dovrebbero continuare a crescere ad un ritmo inferiore a quello dei prezzi al consumo, con una conseguente ulteriore riduzione dei salari reali¹⁸.

La dinamica dei prezzi, dal mese di settembre 2011, è stata caratterizzata da un'inflazione al consumo generalmente al di sopra del 3%, risentendo sia dei rincari delle materie prime energetiche sia dell'inasprimento della tassazione indiretta i cui effetti, tuttavia, dovrebbero esaurirsi nei prossimi mesi. Il dato di ottobre 2012 riporta un incremento del 2,6% che

¹⁶ “Le retribuzioni di fatto comprendono i salari, gli stipendi e le competenze accessorie e occasionali, in denaro e in natura, al lordo delle trattenute erariali e previdenziali. Le retribuzioni di fatto si differenziano dalle retribuzioni contrattuali perché queste ultime comprendono per definizione solo le competenze determinate dai contratti nazionali di lavoro. Gli indici congiunturali delle retribuzioni di fatto rispondono all'esigenza di misurare l'andamento nel tempo dell'importo medio della retribuzione effettivamente pagata dai datori di lavoro, e, pertanto, includono gli effetti: di tutti i tipi e livelli di contrattazione; dei mutamenti nella struttura dell'occupazione per qualifica, livello di inquadramento, orario (full-time, part-time); di premi, indennità varie, straordinari, anzianità, assenze, conflitti ecc.” Fonte: Istat.

¹⁷ “Per retribuzione contrattuale si intende la retribuzione annua riportata a media mensile calcolata con riferimento alle misure tabellari stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro (CCNL), al lordo delle trattenute fiscali e previdenziali (oneri sociali). Le statistiche derivanti dall'indagine sulle retribuzioni contrattuali si basano sul concetto di "prezzo della prestazione di lavoro". Fanno quindi riferimento a un collettivo di lavoratori costante e caratterizzato da una composizione fissa per qualifica (operai, impiegati, dirigenti) e per livello di inquadramento contrattuale (base). La base attualmente vigente è quella dicembre 2000=100. Esse soddisfano l'esigenza di valutare la dinamica delle retribuzioni al netto degli effetti dovuti a: mutamenti nella struttura dell'occupazione per qualifica, livello di inquadramento, regime orario (full-time/part-time), anzianità, straordinari, contrattazione decentrata, assenze, conflitti ecc.” Fonte: Istat.

¹⁸ Banca d'Italia, *Op. Cit.*, Roma, ottobre 2012.



secondo le stime preliminari è atteso collocarsi nel mese di novembre al 2,5%. L'inflazione di fondo, calcolata al netto dei beni energetici e degli alimentari freschi, in discesa risulta pari al +1,5% (dall'1,9% di settembre) ed è attesa tale anche per il mese di novembre. Al netto dei soli beni energetici, la crescita tendenziale dell'indice dei prezzi al consumo rallenta all'1,7% (+2,0% nel mese precedente). Rispetto a ottobre 2011 il tasso di crescita dei prezzi dei beni scende al 3,4% (dal 4,1% del mese precedente), quello dei prezzi dei servizi all'1,7% (dal +1,9% a settembre); il relativo differenziale inflazionistico, invece, si riduce di cinque decimi di punto percentuale rispetto allo scorso settembre.

Per i prodotti acquistati con maggiore frequenza dai consumatori all'invarianza su base mensile segue una contrazione del tasso di crescita su base annua che passa al +4,0%, dal +4,7% di settembre. L'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI), al netto dei tabacchi, non varia su base mensile e aumenta del 2,7% su base annua. Infine, l'inflazione acquisita per il 2012 si conferma al 3,0%.

Per i mesi a venire, le previsioni degli operatori professionali censiti da *Consensus Economics* stimano un'inflazione al +3,2% nella media dell'anno in corso ed al +2,3% nel prossimo¹⁹.

L'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) aumenta dello 0,3% su base mensile e del 2,8% su base annua, con una decelerazione della crescita di sei decimi di punto percentuale rispetto al mese di settembre 2012 (+3,4%). Cresce dello 0,2% sul piano congiunturale l'indice IPCA a tassazione costante (IPCA-TC) e del 2,3% su quello tendenziale. Tali dati testimoniano che la distanza rispetto alla media dell'Area dell'euro (+2,5% in ottobre) ha iniziato a ridursi e secondo le attese degli analisti, riflettendo la debolezza della domanda, si restringerebbe ancora nel corso del prossimo anno.

I prezzi alla produzione nel mese di luglio hanno interrotto la decelerazione in atto dallo scorso anno grazie agli effetti dei rincari del greggio, al netto dei quali l'indice rimane sostanzialmente stabile intorno al punto percentuale. Tuttavia, dopo il dato di agosto, è ripreso un andamento ribassista dell'indice che ad ottobre è risultato pari a +2,6%. In prospettiva le pressioni derivanti dai costi degli input potrebbero venire contrastate dalla debolezza della domanda.

¹⁹ Cfr. Banca d'Italia, Op. Cit., Roma, ottobre 2012.

Tab. 5. Indicatori di inflazione

Var. %	IPCA (1)		IPCA a tassazione costante (1) (2)		NIC - Compresi i tabacchi		IPP	
	Rispetto periodo preced.	Risp. allo stesso periodo anno prec.	Risp. periodo preced.	Risp. allo stesso periodo anno prec.	Risp. periodo preced.	Risp. allo stesso periodo anno prec.	Risp. periodo preced.	Risp. allo stesso periodo per. anno prec.
2006	-	2,2	-	2,2	-	2,1	-	5,2
2007	-	2,0	-	2,1	-	1,8	-	3,3
2008	-	3,5	-	3,5	-	3,3	-	5,9
2009	-	0,8	-	0,8	-	0,8	-	-5,4
2010	-	1,6	-	1,6	-	1,5	-	3,0
2011	-	2,9	-	2,6	-	2,8	-	5,0
2012								
Gen.	-1,8	3,4	-2,0	2,4	0,3	3,2	0,8	3,5
Feb.	0,2	3,4	0,2	2,4	0,4	3,3	0,4	3,2
Mar.	2,5	3,8	2,5	2,7	0,5	3,3	0,4	2,8
Apr.	0,9	3,7	0,9	2,7	0,5	3,3	0,3	2,5
Mag.	0,0	3,5	0,0	2,5	0,0	3,2	-0,3	2,3
Giu.	0,2	3,6	0,1	2,5	0,2	3,3	-0,1	2,2
Lug.	-1,7	3,6	-1,7	2,7	0,1	3,1	0,2	2,2
Ago.	0,0	3,3	0,0	2,4	0,4	3,2	0,9	3,0
Set.	2,1	3,4	2,1	2,5	0,0	3,2	-0,1	2,8
Ott.	0,3	2,8	0,2	2,3	0,0	2,6	-0,3 (3)	2,6 (3)

(1) Il procedimento di calcolo delle variazioni medie annue sono conformi alle regole stabilite in ambito comunitario ed è illustrato nella nota metodologica.

(2) Nel corso dell'anno l'indice IPCA-TC può essere soggetto a revisione. I dati diventano definitivi l'anno successivo a quello di riferimento.

(3) Dato provvisorio.

Fonte: Istat

Sul versante della finanza pubblica, con la *Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2012* il Governo ha rivisto le previsioni di finanza pubblica in ragione di attese all'insegna di un marcato peggioramento del quadro macroeconomico che potrebbe rivelarsi ulteriormente severo nel caso si riacutizzassero le tensioni sui mercati finanziari internazionali ovvero la ripresa dell'economia globale tardasse a manifestarsi. Come è noto, le misure di bilancio adottate nella seconda metà del 2011 hanno determinato incrementi di entrate e riduzioni di spese il cui ammontare complessivo supera i 75 miliardi nel 2013, con un effetto negativo sulla dinamica del PIL stimabile intorno a un punto percentuale per l'anno in corso e per il prossimo²⁰.

L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche è previsto scendere dal 3,9% del PIL nel 2011 al 2,6% nel 2012 (anziché all'1,7 indicato nelle stime dello scorso aprile). La riduzione del disavanzo, comunque significativa, è tale da ricondurlo al di sotto del 3% del

²⁰ Cfr. Ministero dell'economia e delle finanze, *Documento economia e finanza 2012*, Roma, aprile 2012.

PIL nei tempi concordati in sede europea. L'indebitamento netto strutturale, calcolato escludendo gli effetti del ciclo economico e delle misure temporanee, scenderebbe allo 0,9%, mentre nelle stime del Governo l'avanzo primario aumenterebbe di quasi 2 punti di PIL rispetto al 2011 (al 2,9% - il livello più elevato tra quelli attesi per i Paesi dell'Area dell'euro).

Tab. 6. Consuntivi e previsioni ufficiali dei principali aggregati delle Amm. pubbliche

	2011	2012	2013	2014	2015
Indebitamento netto	3,9	2,6	1,6	1,5	1,4
Avanzo Primario	1,0	2,9	4,0	4,4	4,8
Spesa per interessi	5,0	5,5	5,6	6,0	6,3
Indebitamento netto strutturale	...	0,9	-0,2	0,2	0,5
Debito	120,7	126,4	127,1	125,1	122,9
Debito al netto dei sostegni ¹	119,9	123,4	123,3	121,3	119,1

(1) Al netto dei prestiti diretti alla Grecia, della quota di pertinenza dell'Italia dei prestiti erogati dallo European Financial Stability Facility (EFSF) e del contributo italiano allo European Stability Mechanism (ESM).

Fonte: Banca d'Italia

Per il 2012, in rapporto al prodotto aumenterebbero: le spese primarie correnti (43,0%); le spese per interessi (5,5%); le entrate (48,9%).

Nei primi dieci mesi dell'anno in corso il fabbisogno complessivo è stato di 58,5 miliardi, inferiore di 2,4 miliardi di euro rispetto a quello calcolato per il medesimo periodo del 2011. Secondo il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'andamento si conferma coerente con il trend ipotizzato per il raggiungimento dell'obiettivo del 2012. L'avanzo primario continuerebbe ad aumentare ed altrettanto il debito pubblico per raggiungere nell'anno in corso rispettivamente il 2,9% ed il 126,4% del PIL. Quest'ultimo dato, sulla cui dinamica pesa oltre alla caduta del prodotto anche la mole di aiuti finanziari concessi ai Paesi europei in difficoltà, identifica un importante elemento di criticità per la finanza pubblica italiana rispetto al quale il Governo intende predisporre un efficace percorso di rientro. Per accelerare tale percorso è stato delineato anche un piano di cessioni di attività finanziarie e beni immobili per un ammontare pari ad un punto percentuale del PIL all'anno per il prossimo triennio. Nonostante le complessità che un'operazione del genere comporta, vi è comunque la consapevolezza che dall'estensione delle dismissioni previste dipende la riduzione dell'incidenza del debito sul PIL che, comunque, non può prescindere dal mantenimento dell'equilibrio di bilancio. Nelle stime del Governo il 2013 sarebbe l'anno del sostanziale pareggio di bilancio in termini strutturali, in un quadro di crescita



dell'avanzo primario. Realizzato il pareggio non sono preventivate ulteriori correzioni consentendo solo eventuali e limitati disavanzi nell'ambito della tolleranza consentita dalle regole. Il conseguimento di tali obiettivi richiede pertanto un attento monitoraggio dei conti; l'attività di *spending review* è prevista continuare affinando i meccanismi operativi così da consentire sistematiche verifiche e revisioni dei piani di spesa per innalzarne l'efficienza ed al contempo per risparmiare risorse. L'obiettivo di riavviare la crescita economica, infatti, passa anche attraverso un cambiamento della composizione del bilancio pubblico nell'intento di favorirla non solo contenendo l'ammontare delle spese e preferendo, tra queste, quelle che rafforzano il potenziale (in senso ampio) dell'economia, ma anche creando le condizioni per una riduzione della pressione fiscale sui contribuenti, sul lavoro e sulle imprese.

APPENDICE 1 - 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. L'Indagine fa riferimento anche ad informazioni di altre fonti quali, per esempio, l'Aiscat (per il trasporto autostradale).

Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 46 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 %)	27	29	15	29	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		70	19	11	100

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

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

- FS_Italiane SpA;
- 18 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).

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 FS_Italiane SpA ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di FS_Italiane SpA.

La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo gennaio-giugno 2012



(esaminati rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni luglio-dicembre 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

<i>Classi</i>	<i>101-250</i>	<i>251-500</i>	<i>Più di 500</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	0	28	72	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	33	11	56	100

APPENDICE2 - 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.														
<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	15,0	15,0
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	55,0	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	30,0	35,0
<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	25,0	25,0
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	45,0	35,0
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	30,0	40,0
<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	40,0	40,0
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	45,0	40,0
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	15,0	20,0
<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	31,6	36,8
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	47,4	36,8
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	21,0	26,2
<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	60,0	65,0
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	15,0	10,0
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	25,0	25,0
<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	35,0	30,0
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	65,0	70,0
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	0,0

(segue)

(segue Tab. I.)

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	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	60,0	42,9
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	15,0	50,0
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	25,0	7,1
<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	25,0	15,0
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	30,0	45,0
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	45,0	40,0
<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	55,0	55,0
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	35,0	35,0
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	10,0	10,0
<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	16,7	5,9
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	23,5
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	55,6	70,6
<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	11,1	11,1
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	44,4	33,3
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	44,4	55,6
<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	55,0	65,0
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	45,0	35,0
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	0,0	0,0

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2004 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	20,0	17,8
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	33,3	33,3
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	46,7	48,9
<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	17,5	15,4
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	25,0	23,1
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	57,5	61,5
<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	18,8	21,2
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	31,3	24,2
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	50,0	54,5
<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	20,7	21,4
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	31,0	17,9
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	48,3	60,7
<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	19,2	19,2
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	30,8	19,2
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	50,0	61,5
<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	28,9	22,2
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	20,0	22,2
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	51,1	55,6

(segue)

(segue Tab.2.)

	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	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	23,8	16,7
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	64,3	76,2
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	11,9	7,1
<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	12,9	6,7
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	74,2	83,3
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	12,9	10,0
<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	12,2	9,8
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	41,5	46,3
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	46,3	43,9
<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	11,9	18,6
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	54,8	48,8
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	33,3	32,6
<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	14,3	11,6
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	47,6	46,5
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	38,1	41,9
<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	50,0	44,2
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	45,2	43,5
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	4,8	2,3
<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	16,7	14,0
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	54,8	60,5
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	28,6	25,6



APPENDICE 3 - 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								
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.Terne	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.-Ott.'12	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	1.445	1	1.579	1	1.349	---
Ancona	5.349	925	6.293	703	4.971	665
Bari	247	2.155	201	1.930	196	1.480
Bergamo	106.921	---	112.556	---	96.086	---
Bologna	35.832	1.967	42.749	1.038	32.345	1.389
Bolzano	---	---	---	---	---	---
Brescia	4.266	30.054	12.852	27.290	12.015	22.423
Brindisi	154	---	75	---	44	5
Cagliari	1.810	1.802	1.630	1.485	1.376	1.174
Catania	8.236	974	8.202	764	6.857	368
Crotone	---	---	---	---	---	---
Cuneo	2.030	---	---	---	---	---
Firenze	575	---	484	---	289	---
Foggia	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.204	---	544	---	2	---
Genova	3.591	325	3.256	---	3.041	---
Lam.Terme	117	1.823	103	1.671	87	1.323
MI Linate	15.519	3.543	15.852	3.739	13.053	3.491
MI MXP	422.429	10.245	440.258	10.188	335.665	6.933
Napoli	2.873	2.454	2.956	1.993	2.764	1.733
Olbia	221	---	203	---	114	---
Palermo	1.002	1.850	745	1.232	435	952
Parma	---	---	3	---	---	---
Perugia	5	---	---	---	---	---
Pescara	846	1.270	2	1.198	23	1.013
Pisa	6.836	121	7.346	133	6.073	99
Reggio C.	191	---	131	---	86	---
Rimini	400	---	668	119	577	58
RM C.	18.002	---	18.845	---	13.927	---
RM FCO	153.679	10.866	142.836	9.031	113.244	6.063
Torino	8.351	---	8.137	---	8.653	1
Trapani	10	---	13	---	33	---
Treviso	2.932	---	868	---	53	---
TS-R.Leg.	659	---	676	---	584	---
Venezia	37.478	131	41.801	85	34.194	23
Verona	4.630	4	5.379	2	4.381	---
Totale	847.840	70.510	877.243	62.602	692.517	49.193

Fonte: Assaeroporti



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

Aeroporto	2005			2006			2007			2008		
	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	1.191
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.-Ott. '12		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)									
Alghero	944	560	1.506	920	465	1.387	1.023	488	1.513	870	484	1.358
Ancona	119	300	425	149	355	511	174	423	602	158	335	498
Bari	2.185	612	2.822	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722	2.343	911	3.266
Bergamo	1.748	5.396	7.157	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417	2.336	5.325	7.671
Bologna	1.429	3.290	4.775	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876	1.485	3.593	5.141
Bolzano	50	2	52	53	1	54	59	0,4	59	33	0	34
Brescia	77	122	200	57	102	161	1	27	30	0	18	19
Brindisi	947	134	1.090	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056	1.516	301	1.822
Cagliari	2.565	749	3.329	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694	2.509	646	3.168
Catania	4.710	1.193	5.932	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790	4.273	1.298	5.604
Crotone	52	---	52	104	---	104	121	0,4	122	133	4	137
Cuneo	32	91	124	47	129	178	67	154	223	63	137	201
Firenze	378	1.298	1.677	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893	318	1.299	1.617
Foggia	66	1	66	70	0,1	70	61	0,1	61	6	0	6
Forlì	286	235	523	268	371	640	48	296	345	1	230	232
Genova	667	452	1.127	809	464	1.278	859	535	1.397	696	496	1.196
L. Terme	1.323	314	1.645	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300	1.564	358	1.929
MI Linate	5.834	2.460	8.295	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064	4.585	3.285	7.871
MI MXP	3.038	14.312	17.552	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291	3.095	12.704	15.970
Napoli	2.934	2.346	5.311	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757	2.524	2.553	5.106
Olbia	1.100	522	1.669	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851	1.075	692	1.772
Palermo	3.651	699	4.373	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989	3.197	811	4.029
Parma	186	69	256	169	69	239	200	68	269	112	46	158
Perugia	19	99	118	15	93	108	49	122	171	49	126	176
Pescara	145	259	405	197	259	457	229	317	547	210	277	488
Pisa	1.096	2.900	4.012	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519	1.141	2.842	3.988
R. Calabria	441	10	508	453	18	545	512	8	558	482	0	482
Rimini	33	336	379	28	511	549	229	684	916	158	569	734
RM Ciamp.	971	3.787	4.758	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741	861	2.999	3.860
RM FCO	12.563	20.853	33.808	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651	10.132	21.656	31.988
Siena	1	0,4	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
Torino	1.930	1.278	3.221	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704	1.799	1.200	3.007
Trapani	758	301	1.068	1.025	657	1.682	918	551	1.470	956	436	1.392
Treviso	355	1.416	1.771	371	1.773	2.146	212	862	1.075	410	1.624	2.037
TS-Ronchi	379	313	696	430	291	723	498	356	856	448	318	768
Venezia	1.716	4.973	6.702	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563	1.560	5.549	7.124
Verona	1.216	1.820	3.059	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379	944	1.941	2.918
Totale	55.795	73.243	130.055	59.228	79.297	139.558	63.415	84.290	148.473	52.042	75.066	127.773

(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
<u>Grandi Imprese</u>						
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
<u>Piccole e medie imprese</u>						
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
<u>Totale</u>						
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	
	<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 2005-2012**

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
30/11/'12	23	1.983	75	23	214	2.486	140	47	452	4.539

(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		30/11/'12	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	307	5.606	301	5.592
- Petroliere	117	3.102	118	3.348	117	3.329
- Gasiere	27	358	26	334	27	425
- Chimichiere	134	1.924	130	1.888	124	1.801
- Altre cisterne	39	38	33	36	33	36
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	245	8.143	240	8.256
- Carico generale	45	280	42	286	42	284
- Portacontenitori e frigorifere	21	856	21	856	19	763
- Portarinfuse	92	3.722	107	4.475	109	4.648
- Traghetti	76	2.318	75	2.526	70	2.561
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	631	720	603	746	602	755
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	361	229	362	241
- Altri tipi di navi	264	550	242	517	240	513
Totale	1.183	13.351	1.156	14.528	1.144	14.635

(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	Gen.-ago. '12
Veicoli leggeri	60.171,6	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	64.476,3	63.573,5	40.443,5
Veicoli pesanti	19.174,7	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	18.756,4	18.750,9	11.662,2
Totale	79.346,3	81.864,0	83.731,0	83.063,7	82.345,5	83.232,7	82.324,4	52.105,7

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