



# FEDERTRASPORTO

---

## **Indagine congiunturale sul settore dei trasporti**

I semestre 2013

Numero 36  
Luglio 2013

FEDERTRASPORTO  
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma  
Tel. 06.5903972  
Telefax 06.5903987  
[www.federtrasporto.it](http://www.federtrasporto.it)

Aderente a CONFINDUSTRIA

## **INDICE**

<b>1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE</b>	<b>pag. 1</b>
1.1. Sintesi dei risultati	1
1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2012	14
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2013	32
<b>2. LA POLITICA DEI TRASPORTI</b>	<b>40</b>
2.1. Il quadro nazionale	40
2.2. Il quadro europeo	61
<b>3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA</b>	<b>84</b>
<b>APPENDICI</b>	<b>102</b>
1. Nota metodologica	102
2. I risultati dell'Indagine dal 2006 al 2013	104
3. I dati del trasporto merci e passeggeri – Anni 2005-2013	108

## **NOTA**

*L'indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata dalla FEDERTRASPORTO, con periodicità semestrale, 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) e dati elaborati da Confitarma, Aiscat, Assaeroporti, Assoporti e altri; dal 2013, vengono progressivamente integrati i dati sul sistema interportuale rilevati da Unione Interporti Riuniti - UIR,*
- 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](http://www.federtrasporto.it) è disponibile l'aggiornamento, con cadenza almeno mensile, del quadro statistico del settore.*





## 1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE<sup>1</sup>

### 1.1. Sintesi dei risultati

#### 1.1.1. Trasporto merci

In coerenza con lo scenario economico generale, la dinamica settoriale per i trasporti ha visto concludersi il 2012 complessivamente in rosso. Fa eccezione il trasporto ferroviario che, a volte anticipatore dell'evolversi dell'economia, fornisce qualche segnale positivo. Sebbene i margini di incertezza rimangano elevati, le indicazioni raccolte per il 2013 mostrano per il trasporto un generale progresso misurato dal rallentamento della discesa dei tassi per alcune modalità (quali quella aerea) e, per alcune specifiche realtà, anche da valori in ripresa.

Diminuisce nel 2012 il traffico aereo. La variazione rispetto ai volumi realizzati nel 2011 è stata negativa, pari al 5%, su cui ha pesato la dinamica decrescente di pari misura sia delle merci sia della posta (rappresentano rispettivamente il 93% e 7% del traffico totale). Il calo più consistente si è verificato a Milano Malpensa (46% del totale): -8%, ossia circa 36 mila tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. A seguire, seppure più modesta, la flessione registrata a Roma Fiumicino (quota del 16%): -6%, ossia -9 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nel 2011. Le uniche variazioni positive di rilievo sono state accertate al nord, a Bergamo e Torino (incidenza del 13% e 1%): 4% e 30%, in valore assoluto 4,4 e 2,4 mila tonnellate in più rispetto al 2011.

Considerando le indicazioni disponibili per il 2013, nei primi cinque mesi le tonnellate movimentate sono state 367 mila, appena lo 0,2% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012 (costante il traffico delle merci ed in leggera flessione quello della posta, -3%). Fra gli aeroporti più importanti in termini di traffico, contribuiscono a tale ripresa le dinamiche di Bologna e Milano Malpensa (dove invece il traffico era diminuito nel 2012): nell'ordine +9% e +1%, pari rispettivamente a quasi +1.500 tonnellate e poco più di mille tonnellate, rispetto allo stesso periodo del 2012 (rappresentano il 5% e 47% del traffico di questo

---

<sup>1</sup> 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 30-06-2013.



periodo). Di converso, il calo più rilevante spetta a Brescia (5% del totale), dove il traffico è stato di circa 17 mila tonnellate, ossia il 7% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012 (in valore assoluto -1,3 mila).

Per il trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto dove la tendenza decrescente sembra rallentare. Il numero di veicoli-km pesanti, dopo essere rimasto costante nel 2011, è diminuito nel 2012. Pari a 17 miliardi di veicoli-km, è stato registrato un calo rispetto all'anno precedente del 7,5%, situazione in linea con la crisi generalizzata che ha coinvolto il nostro Paese, e non solo. I dati disponibili per il 2013 (gennaio-aprile) però mettono in evidenza un rallentamento di tale dinamica. In questi primi quattro mesi, il traffico autostradale di veicoli pesanti in termini di veicoli-km diminuisce ma tale variazione si ferma a -3,5%.

**Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2012 e 2013**

	2012	Gen.-giu.'13
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	1,8	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)	-4,9	-0,2
Merci	-4,9	0,0
Posta	-4,6	-3,3
<u>Trasporto marittimo</u> (3)		
Merci (tonnellate; var.%)	-4,7	---
Container (teu; var.%)	1,0	---
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (4)	-7,5	-3,5
<u>Trasporto su gomma</u> (5)		
Domanda nazionale	-30,9	-47,7
Domanda internazionale	-15,6	-34,4

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

(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-maggio '13.

(3) Dati provvisori; in termini di tonnellate, i porti considerati rappresentano circa il 94% del traffico realizzato nel 2011.

(4) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-aprile '13.

(5) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 2° sem.'12, a seguire nel 1° sem.'13 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Invece, passando all'autotrasporto, è sempre negativo il quadro che emerge dalle indicazioni fornite dalle aziende di questo settore in termini di consuntivi e nulla di positivo si evince dalle previsioni per la prima parte del 2013. Per quanto riguarda la domanda nazionale, il saldo fra gli andamenti di crescita e di diminuzione nella seconda parte del 2012 è sempre negativo ed elevato: -31 e -33 punti percentuali rispettivamente in termini di tonnellate e di tonnellate-km (tkm). La situazione non dovrebbe inoltre



migliorare nella prima parte dell'anno in corso. Il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe deteriorarsi, risultando pari a -48 e -44 punti percentuali in termini tonnellate e di tonnellate-km (pari invece a -34 e -39 nello stesso semestre dell'anno precedente).

Considerando il mercato internazionale, la situazione è altrettanto critica. Il consuntivo per il secondo semestre del 2012, in termini sia di tonnellate sia di tkm, mette in evidenza un saldo fra le dinamiche opposte negativo ed in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da -4 a -16 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -4 a -19 punti per le tonnellate-km. Sotto il profilo previsionale, inoltre, non si percepiscono segnali particolari. Il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere infatti negativo e sostenuto, oltre che in leggero aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2012: da -28 a -34 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -32 a -35 punti per le tonnellate-km.

Le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano un quadro difficile. Dopo aver chiuso il 2012 senza grandi variazioni rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, le previsioni per il primo semestre dell'anno in corso sono invece critiche. Il saldo fra i casi in cui la capacità veicolare disponibile è attesa in aumento e quelli in cui è prevista in diminuzione dovrebbe deteriorarsi, risultando pari a circa -40 punti percentuali, ossia undici in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Per quanto riguarda il settore marittimo, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 31 dicembre '12 è composta da 1.137 navi per un totale di tonnellate di stazza lorda (tsl) pari a 14,6 milioni. La flotta continua a crescere in termini di tsl, 0,4%, seppure in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti (9% e 18% nel biennio precedente) mentre diminuisce in termini di navi (19 in meno rispetto al 31 dicembre '11, anno in cui era stato già registrato un calo di 27 unità, preceduto però da un incremento di 69 unità).

Le navi da carico secco<sup>2</sup> a dicembre 2012 sono 240, ossia 5 in meno rispetto alla fine dell'anno precedente (+11 unità invece la variazione nel 2011) ma in termini di tsl continuano a crescere, +2%. Come in passato, le portarinfuse hanno una dinamica positiva: rispetto alla fine del 2011 sono il 2% in più in termini di navi (+2 unità) ed il 4% in più in termini di tsl. Le navi portacontenitori e frigorifere sono invece in diminuzione: pari a 19 unità, ossia 2 in meno rispetto al 2011, per un totale di 763 mila di tsl, ossia 93 mila in

---

<sup>2</sup> Costituiscono il 21% delle unità totali e 57% delle tsl complessive. 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%).



meno (in percentuale, tali variazioni sono -10% e -11%). Anche i traghetti diminuiscono in termini di unità (-5 ossia -7%) ma registrano un incremento dell'1% in termini di tsl (le navi da carico generale non presentano invece variazioni di rilievo).

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

			2012
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.%) (1)			
Treni-km			0,7
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)			
	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	
Totale			-1,6 0,4
- Navi da carico liquido			-2,6 0,1
- Navi da carico secco			-2,0 1,5
- Portarinfuse polivalenti			0,0 0,0
- Navi per servizi ausiliari			-1,0 -8,4
<u>Trasporto su gomma</u> (3)			0,0

(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.  
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'12 rispetto al 31-12-'11.  
(3) Il valore indicato è il saldo fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nel 2° sem.'12.

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

Le navi da carico liquido<sup>3</sup>, in totale 299, sono otto in meno (-3%) rispetto alla fine del 2011 ma in termini di tsl non presentano modifiche significative. Come nel 2011, diminuiscono le chimichiere: in totale sono 122 unità, ossia otto in meno rispetto a fine 2011, con una contrazione delle tsl del 7%. Diminuiscono di solo una unità invece le petroliere, in totale pari a 117, per 3,4 milioni di tsl che invece, seppur in misura modesta (un punto percentuale e mezzo), sono in aumento. Le gasiere (27 navi per 425 mila tsl) sono invece una in più rispetto a dicembre 2011, variazione che in termini di tsl diventa molto più robusta, 27% (nessuna variazione per le altre cisterne, 33 per un totale di 36 mila tsl).

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti sono, come nel 2011, 1 per 33 mila tsl. Diminuiscono invece le navi per i servizi ausiliari (53% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl), in totale 597 ossia sei in meno, variazione che in termini di tsl è dell'8% (i rimorchiatori e le navi di appoggio sono 357, 4 in meno rispetto al 2011, ma in termini di tsl aumentano del 5%; gli altri tipi di navi sono due in meno, in totale 240, e in

<sup>3</sup> Sono il 26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive (quote in leggera flessione). Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 10%, 2%, 11% e 3% e della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 23%, 3%, 12% e 0,2% del totale.





termini di tsl perdono circa quattordici punti percentuali<sup>4</sup>).

In base alle informazioni disponibili per il 2013, la flotta di bandiera italiana per il trasporto merci non presenta ad oggi variazioni da segnalare.

Sempre nel 2012, dopo un inizio d'anno più incerto, il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani, con un totale di 9,6 milioni di teu movimentati, chiude l'anno con una variazione, seppure di modesta entità, positiva pari all'1%. Tale ripresa è stata trainata dal primo porto italiano di transhipment, Gioia Tauro (28% del totale annuo) dove il traffico è aumentato nel 2012 del 18% (recuperando così la flessione dell'anno precedente). Salendo a nord, i teu movimentati sono cresciuti ancora una volta a Genova (quota del 22%) in termini percentuali del 12%, ossia +218 mila teu rispetto al 2011. A rallentare la ripresa è stato invece il porto di Taranto dove il traffico fra i due anni a confronto si è più che dimezzato, passando da 604 a 263 mila teu. A seguire, le flessioni più rilevanti sono state registrate in tre porti dell'alto Tirreno: a Savona dove il traffico continua a diminuire, passando fra i due anni a confronto da 170 a 75 mila teu; a Livorno dove s'interrompe la dinamica positiva rilevata nei due anni precedenti ed il traffico diminuisce del 14% ossia 89 mila teu in meno rispetto al 2011; anche a La Spezia, dopo un biennio di tassi positivi, i teu movimentati scendono del 5%, ossia di 60 mila teu (questi tre porti rappresentano nell'ordine l'1%, 6% e 13% del traffico 2012).

Sono positive anche le informazioni ad oggi disponibili per il 2013, fatta eccezione per Genova dove nei primi cinque mesi i teu movimentati sono diminuiti del 4% rispetto allo stesso periodo del 2012 ed a Taranto dove il traffico, come nel 2012, è in forte calo (-29%). Invece, nel primo trimestre il traffico è balzato in avanti, ancora una volta, a Gioia Tauro, il primo porto italiano per il traffico container, ed in misura particolarmente rilevante, ossia di ben 22 punti percentuali. I teu movimentati sono inoltre aumentati in diverse realtà portuali fra cui Trieste (4% nel periodo gennaio-febbraio), Civitavecchia (4%, primo trimestre), La Spezia (2%, gennaio-aprile) e Ravenna (8% nei primi cinque mesi).

Per la domanda in termini di tonnellate, i risultati del trasporto marittimo di merci non sono altrettanto positivi; d'altra parte, dopo essere comunque aumentato nei due anni precedenti, risente inevitabilmente del perdurare della crisi economica. Nel 2012, il trasporto marittimo, pari a quasi 435 milioni di tonnellate, registra così un calo di poco inferiore a cinque punti percentuali (i dati disponibili si riferiscono ai principali porti italiani in cui si è svolto il 94% del traffico 2011). Ad incidere su tale dinamica è soprattutto il trasporto di merci varie (quota sul totale del 40%) che diminuisce del 7%, -14 milioni di tonnellate rispetto al 2011. Anche

---

<sup>4</sup> Rappresentano rispettivamente il 31% e 21% della flotta in termini di navi e il 2% e 3% in termini di tsl.



le altre tipologie di merci sono comunque in calo: le rinfuse sia solide sia liquide all'incirca del 3%, variazione che corrisponde rispettivamente -2 e -5 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente (incidenza sul totale del traffico annuo del 18% e 42%).

In base ai dati disponibili, l'unico porto con una variazione positiva significativa è Trieste (12% del totale 2012), dove le tonnellate, in aumento per il terzo anno consecutivo, sono state in totale 49 milioni, ossia il 2% (in valore assoluto quasi un milione di tonnellate) in più rispetto al 2011 (in aumento sia le rinfuse liquide, 2%, sia quelle solide, 3%, sia le merci varie, 2%; sono il 73%, 4% e 23% del totale portuale).

Il traffico è invece diminuito in quasi tutti i principali porti italiani, da nord a sud, dall'Adriatico al Tirreno. Passando sullo Ionio, comunque, la diminuzione in valore assoluto più sostenuta del 2012 si riscontra nel porto di Taranto (incidenza sul totale del 9%). Le tonnellate movimentate sono risultate in calo del 14%, ossia 6 milioni in meno rispetto al 2011 con variazioni negative per tutte le attività (le merci varie, -26% ossia -3,2 milioni di tonnellate, le rinfuse liquide, -23% ossia -1,6 milioni e quelle solide, -5% ossia -1 milione; rappresentano rispettivamente il 26%, 15% e 59% del traffico portuale). A seguire, la diminuzione in valore assoluto più sostenuta si è verificata al centro sul Tirreno. Nel porto di Livorno (7% del totale), infatti, dopo la crescita del 13% nel 2010, il traffico è in calo per il secondo anno consecutivo: -8%, ossia -2,3 milioni di tonnellate, determinate sostanzialmente dal trasporto di merci varie (67% del traffico portuale), in calo del 13% (-2,6 milioni). Sull'Adriatico la contrazione più elevata è stata registrata a Ravenna (incidenza del 5%): dopo un biennio di crescita, le tonnellate sono scese dell'8% (-1,9 milioni di tonnellate). Anche in questo caso pesa il calo dal trasporto di merci varie - un terzo dell'attività portuale - passato da 8,5 a 7,1 milioni negli ultimi due anni. È sempre questa tipologia di attività a determinare la dinamica negativa di La Spezia (quota del 4%), dove complessivamente il traffico diminuisce del 10% (-1,6 milioni di tonnellate), passando da 13,8 a 12,5 milioni di tonnellate (-9%).

Scendendo a sud, sia ad Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres sia a Napoli (quote del 2% e 5%), il traffico è diminuito di poco più di un milione e mezzo di tonnellate, corrispondenti in termini percentuali a flessioni del 15% e 7%. Nel primo caso, oltre ad una sostanziosa flessione delle rinfuse liquide (-480 mila, -41%), sono ancora le merci varie a diminuire (-1,2 milioni di tonnellate, -16%), andamenti che si contrappongono a quello delle rinfuse solide risultate invece in crescita (192 mila, 15%). Invece a Napoli, è proprio il traffico delle rinfuse solide, che scende da 4,4 a 3,3 milioni di tonnellate (-25%), ad incidere fortemente sulla



dinamica negativa portuale (calano anche le altre tipologie di trasporto ma in misura decisamente più contenuta)<sup>5</sup>.

In base ai dati disponibili per il 2013, però, in diverse realtà portuali si rilevano segnali di ripresa. Per esempio, il porto di Venezia, dopo la flessione nel 2012 del 4%, nei primi quattro mesi dell'anno in corso aumenta di quasi un punto percentuale e mezzo; a Ravenna, dopo il calo dell'8%, nel periodo gennaio-maggio i volumi di traffico sono cresciuti del 3% ed a Civitavecchia si passa da un calo del 2% ad un incremento dell'1% (primo trimestre). In alcune realtà, il traffico continua a diminuire ma a tassi più contenuti. Per esempio, a Palermo si passa da una riduzione del 10% nel 2012 ad una del 5% nel primo trimestre dell'anno in corso ed a Savona passa da -9% a -2% (periodo gennaio-maggio). Si deteriora ulteriormente invece l'andamento negativo del traffico nel porto di Genova, in calo del 4% nei primi cinque mesi del 2013 ed in quello di Taranto dove in questo periodo il traffico è diminuito di quasi un terzo.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dal Gruppo FS Italiane, prosegue la dinamica positiva già rilevata nel 2011. Il traffico realizzato nel 2012 è stato di circa 22 miliardi di tkm, registrando un incremento del 2% rispetto all'anno precedente. L'offerta di treni-km è stata di 45 milioni, lo 0,7% in più su base annua. Cresce anche il carico medio che, fra i due anni a confronto, passa da 487 a 492.

### 1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Il 2012 è stato un anno difficile per questo settore e d'altra parte in tempi di crisi non potrebbe essere altrimenti. Tutti i comparti della mobilità di passeggeri hanno avuto risultati negativi, in misura più o meno rilevante. Per il trasporto ferroviario sulle medie e lunghe percorrenze, quello autostradale e quello marittimo - complessivo e crocieristico - la domanda soddisfatta ha avuto un andamento negativo di una certa importanza mentre per quello aereo la flessione è stata più contenuta.

Le informazioni disponibili per il 2013 non ci consentono però di fornire indicazioni certe. Se da un lato i dati del trasporto aereo indicano un deterioramento della situazione, soprattutto a livello nazionale, dall'altro lato quelli relativi al trasporto autostradale si muovono nella direzione opposta.

---

<sup>5</sup> Le merci varie, le rinfuse liquide e quelle solide sono il 75%, 8% e 17% del traffico realizzato nel 2012 ad Olbia. A Napoli, le rinfuse solide, quelle liquide e le merci varie rappresentano il 16%, 26% e 58% del totale portuale.



Infine, in termini sia di consuntivo sia di previsione, un quadro di incertezza caratterizza il trasporto pubblico locale.

Il 2012 interrompe l'evoluzione positiva che negli ultimi anni ha contraddistinto il trasporto aereo. Il numero di passeggeri è risultato infatti in calo dell'1,3%, sintesi di una contrazione del 5% della componente nazionale e di un'espansione di quella internazionale del 2% (nell'ordine il 41% e 59% del traffico annuo). Considerando il traffico internazionale che si è svolto in ambito dell'Unione Europea (i due terzi dei movimenti internazionali), la crescita si ferma a mezzo punto percentuale. E, in base ai dati disponibili per il 2013, tale tendenza prosegue, a ritmi ancora più sostenuti: nei primi cinque mesi dell'anno in corso, il traffico passeggeri subisce infatti una variazione tendenziale negativa del 4%. A determinare tale dinamica è la diminuzione del traffico nazionale, -10% (ossia -2,4 milioni di viaggiatori), mentre quello internazionale è rimasto sostanzialmente stabile, pur influenzato negativamente dagli spostamenti in ambito dell'Unione Europea che in questo periodo diminuiscono del 2%.

Il traffico è diminuito in particolare a Roma Fiumicino (26% del totale), dove si amplifica il trend negativo già rilevato nel 2012, registrando in questi primi cinque mesi del 2013 una contrazione del 3%, ossia -431 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-10% il calo della domanda nazionale mentre quella internazionale aumenta dello 0,8%, nonostante il calo del 2% del traffico in ambito dell'Unione Europea). Segue la flessione rilevata a Milano Malpensa (13% del totale), dove il traffico, così come nel 2012, ha una dinamica negativa, -5%, corrispondente a -343 mila passeggeri (-18% la variazione della componente nazionale e -1% quella della domanda internazionale).

Gli incrementi più significativi si sono verificati a Venezia e Bologna (quote del 6% e 4%). Nel primo caso, il numero di passeggeri nei primi cinque mesi del 2013 è cresciuto del 5% su base tendenziale (+137 mila viaggiatori), dove l'influenza negativa del traffico nazionale (in calo dell'8%) è più che compensata dalla dinamica positiva della componente più importante di questo scalo (79% del traffico) ossia quella internazionale che aumenta del 9% (influenzata soprattutto dal traffico extra Unione Europea, considerato che l'incremento all'interno di questa area si ferma al 6%). A Bologna, i passeggeri sono aumentati del 6% (119 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2012) grazie, ancora una volta, alla domanda internazionale, in aumento del 10% ossia +151 mila persone, mentre quella nazionale è risultata in calo del 5%, ossia -29 mila viaggiatori (nell'ordine il 72% e 27% del traffico in questo scalo).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza nel secondo semestre 2012, i volumi di traffico (viaggiatori-km) realizzati dal Gruppo FS Italiane sono



ancora in diminuzione ma a tassi decisamente più contenuti. Si passa infatti da una variazione tendenziale nel primo semestre 2012, rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, di circa l'11% ad una variazione nei sei mesi successivi del 6%. Analogamente l'andamento dell'offerta in termini di treni-km: nel secondo semestre è stato registrato un calo del 5% mentre nel primo semestre tale variazione era stata circa il doppio. Ciò nonostante, il 2012 chiude ancora una volta con risultati complessivamente negativi: la domanda in termini di viaggiatori-km diminuisce del 9% e l'offerta in termini di treni-km del 7%.

**Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2012 e 2013**

	2012	Gen.-giu.'13
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale (2)	-0,8	---
Media e lunga percorrenza	-8,6	---
- di cui Servizi a mercato (3)	-0,8	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (4)	-1,3	-4,4
Nazionale	-5,2	-10,3
Internazionale	1,7	0,1
<u>Trasporto marittimo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (5)	-10,4	---
Trasporto crocieristico	-5,8	1,6
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (6)	-7,0	-3,0
<u>Tpl grandi aziende</u> (7)	7,7	7,7

(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-maggio '13.

(5) Dati provvisori; per il trasporto crocieristico, nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale annua (proiezioni Cemar).

(6) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-aprile '13.

(7) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 2° sem.'12, a seguire nel 1° sem.'13 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Contrariamente a quanto accaduto fino al 2011, anche la domanda dei servizi a mercato chiude il 2012 con una variazione, seppur modesta, negativa, pari allo 0,8%. Tale dato complessivo è però la sintesi di un andamento negativo nella prima parte dell'anno in parte recuperato nei mesi successivi. Infatti, nel secondo semestre del 2012, i viaggiatori-km sono stati 7 miliardi, ossia quasi mezzo punto percentuale in più rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Continua invece a crescere la quota dei servizi a mercato sul totale: pari a 76%, in soli due anni è aumentata di ben dieci punti percentuali (66% nel



2010). All'interno del segmento a mercato prosegue il successo dei prodotti "Freccie" (Frecciarossa e Frecciargento che operano sull'alta velocità, e Frecciabianca) con un incremento annuo di circa il 5% rispetto all'anno precedente in termini di viaggiatori-km.

Analoghe le dinamiche dal lato dell'offerta. Dopo la flessione rilevata nella prima parte dell'anno su base tendenziale del 3%, i treni-km relativi a questi servizi nei sei mesi successivi sono risultati di nuovo in aumento seppur di solo mezzo punto percentuale. Di conseguenza, dopo il forte incremento dei servizi ferroviari reso possibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura negli anni 2009-'11, tale tendenza si arresta nel 2012, anno in cui i treni-km relativi a questi servizi registrano una contrazione dell'1,3%. È invece sempre in crescita la quota sul totale dell'offerta di questa tipologia di servizi che è passata dal 64% al 68% fra il 2011 ed il 2012.

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 più marcata. Il numero di veicoli-km leggeri sulle autostrade italiane è infatti diminuito del 7%. In base ai dati disponibili per il 2013, però, si rileva un rallentamento di tale dinamica e nel periodo gennaio-aprile la diminuzione del traffico autostradale si ferma al 3%.

Passando ora al trasporto marittimo di passeggeri dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2012, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri si compone di 444 navi per un totale di 4,5 milioni di tsl, risultando così numericamente inferiore rispetto al 31 dicembre 2011 (di 19 unità) ma ancora una volta in crescita in termini di tsl del 7%.

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, le "altre navi di trasporto passeggeri" e gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci<sup>6</sup> diminuiscono in termini sia di unità sia di tsl. Nel primo caso, al 31 dicembre 2012 sono 138 per un totale di 47 mila tsl ossia, rispetto alla fine del 2011, il 4% in meno in termini di unità ed il 24% in meno considerando le tsl; nel secondo caso, le navi sono 71 per un totale di 22 mila tsl, registrando una variazione annua negativa rispettivamente dell'8% e 4%.

Infine, i traghetti misti (212 navi per 2,4 milioni di tsl) e le navi da crociera (23 in tutto per 2 milioni di tsl)<sup>7</sup>, pur diminuendo in termini di unità, presentano una dinamica positiva considerando le tsl. Nel primo caso, sono il 3% in meno rispetto al 2011 in termini di unità ma il 2% in più considerando le tsl mentre le navi da crociera diminuiscono di un'unità rispetto all'anno precedente, ossia -4%, ma incrementano le tsl del 15%.

<sup>6</sup> 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 16% ed 1%.

<sup>7</sup> I traghetti misti sono il 48% e 55% della flotta in termini di navi e di tsl e le navi da crociera il 5% ed il 44%.



In base alle informazioni disponibili per il 2013, la flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri non presenta ad oggi variazioni da segnalare.

Dal lato della domanda, così come negli ultimi tre anni, il trasporto marittimo di passeggeri nei principali porti italiani ha una dinamica negativa. In base ai dati disponibili, nel 2012 il traffico è stato di circa 41 milioni, registrando una flessione rispetto al 2011 del 10%, in valore assoluto corrispondente a -4,8 milioni di viaggiatori. I risultati peggiori sono stati rilevati:

- al sud, a Messina dove i passeggeri sono diminuiti del 16% (circa -1,4 milioni) e dunque ad un tasso negativo più elevato rispetto al passato, ed a Olbia del 13% (-594 mila) dove il traffico è in diminuzione per il terzo anno consecutivo (incidenza sul totale rispettivamente del 18% e 10%);
- al centro, sul Tirreno, a Civitavecchia dove i passeggeri sono scesi dell'11%, ossia quasi mezzo milione in meno rispetto al 2011 e, sull'Adriatico, ad Ancona, -25%, ossia circa -381 mila passeggeri (incidenza sul totale del 10% e 3%);
- al nord, a Genova (quota annua del 7%) dove la domanda soddisfatta, come nel 2011, ha un andamento negativo: in percentuale dell'11%, equivalente a -342 mila persone.

Gli incrementi di traffico più elevati si sono verificati in due porti con un'incidenza molto modesta sul totale del traffico. A nord, a Trieste (quota di pochi decimali), i passeggeri fra i due anni a confronto sono passati da 57 a 99 mila e al sud a Catania (incidenza dell'1%) dove i passeggeri, in totale 437 mila, sono stati il 6% in più rispetto al 2011 (anno in cui però erano diminuiti di pari misura).

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, in base ai dati disponibili, il 2012 interrompe la lunga serie di variazioni positive rilevate in passato, registrando un calo della domanda soddisfatta nei principali porti italiani del 6% ossia di circa 650 mila passeggeri, dinamica influenzata sia dalla crisi economica mondiale sia dai noti incidenti di inizio anno. Va inoltre aggiunto che il 2012 viene confrontato con il 2011, anno in cui il traffico crocieristico nei porti italiani era aumentato di ben 20 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Gli unici incrementi di rilievo sono stati rilevati al sud, ad Olbia e Catania (incidenza del 3% e 2%). Nel porto sardo, dopo essere diminuito per due anni consecutivi, il traffico è quasi raddoppiato. A Catania, il numero di passeggeri, 244 mila, è risultato in aumento del 29%, ossia +55 mila crocieristi rispetto al 2011. Al centro, una variazione in valore assoluto simile a questa è stata registrata a Livorno (10% del traffico annuo), in percentuale +6% dove il traffico è ormai in crescita per il terzo anno consecutivo. Infine,



fra i porti con un'incidenza di pochi punti percentuali, si segnala il boom di traffico rilevato a Trieste: il numero dei passeggeri fra il 2011 ed il 2012 è passato da 28 a 70 mila.

**Tab. 4. Indicatori dell'offerta di trasporto passeggeri nel 2012**

		2012
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.%) (1)		
Regionale (2)		-1,9
Media e lunga percorrenza		-7,3
- di cui Servizi a mercato (3)		-1,3
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (3)		
	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
Totale		-4,1      6,7
Crociera		-4,2      14,6
Aliscafi, catamarani e unità veloci		-7,8      -4,3
Traghetti da trasporto combinato		-2,8      2,0
Altre navi per trasporto passeggeri		-4,2      -24,2
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)		-38,5
(1) Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..		
(2) Dal maggio 2011 il traffico regionale della Regione Lombardia è effettuato dalla società TreNord che non viene consolidata nel bilancio del Gruppo FSI. Pertanto le variazioni percentuali sono calcolate al netto del traffico effettuato da TreNord.		
(3) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi		
(3) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'12 rispetto al 31-12-'11.		
(4) Il valore indicato è il saldo fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nel 2° sem.'12.		

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

Le flessioni più sostenute, nell'ordine, sono state invece rilevate:

- al sud, a Palermo (3% del totale, quota in forte calo negli ultimi anni) dove, dopo l'incremento rilevato nel 2011, i passeggeri, in totale 354 mila, sono diminuiti del 38% ossia di 213 mila persone;
- al centro, a Civitavecchia (2,4 milioni di crocieristi, quota del 23%) dove, dopo due anni di crescita, il numero dei passeggeri è diminuito del 7% (ossia -179 mila persone);
- al nord, a Savona (incidenza sul totale del traffico dell'8%) dove il traffico, dopo essere stato in notevole aumento negli ultimi due anni, diminuisce nel 2012 del 15%, ossia circa 138 mila passeggeri in meno rispetto al 2011.

Fra i porti che incidono in misura modesta sul totale (quota dell'1%), è ancora più robusta la diminuzione registrata a Cagliari dove i crocieristi sono scesi fra il 2011 ed il 2012 da 232 a 81 mila.

In termini previsionali per il 2013, il mercato delle crociere dovrebbe comunque risultare in lieve crescita, secondo le proiezioni Cemar, di quasi il 2%.





Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, la domanda in termini di viaggiatori-km, dopo essere leggermente diminuita nella prima parte del 2012 (-1,6%), nel secondo semestre è stata di 9,1 miliardi di viaggiatori-km, risultando così costante rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Anche l'offerta in termini di treni-km non ha subito notevoli variazioni, pari a 77,4 milioni rispetto ai 77,2 milioni totalizzati nello stesso periodo del 2011, dopo però essere diminuita su base tendenziale del 4% nella prima parte del 2012.

Di conseguenza, influenzata dalla dinamica nel primo semestre, la domanda complessivamente soddisfatta nel 2012, pari a 19 miliardi di viaggiatori-km, subisce una leggera contrazione, di appena lo 0,8% (come nel 2011). Analoga la tendenza dal lato dell'offerta. Nel 2012 questi sono stati complessivamente 155 milioni, ossia il 2% in meno rispetto a quanto realizzato nel 2011. 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, dopo la ripresa nel 2010 e l'incertezza del 2011, il 2012 si presenta come un anno debole, seppure con qualche segnale positivo in alcune realtà aziendali. Per la domanda soddisfatta nella seconda parte dell'anno, infatti, il saldo fra situazioni di crescita e quelle di diminuzione è pari a 8 punti percentuali in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km, un valore positivo anche se non particolarmente elevato. In base alle previsioni delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, il quadro è sempre incerto. In termini di viaggiatori-km, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe essere negativo (pari a 8 punti percentuali mentre era risultato positivo nello stesso semestre dell'anno precedente) mentre considerando solo i viaggiatori dovrebbero essere leggermente più numerosi i casi di crescita rispetto a quelli di diminuzione (il saldo fra tali andamenti dovrebbe oscillare intorno agli otto punti percentuali, un valore comunque più modesto rispetto al passato).

Dal lato dell'offerta, si conferma la presenza di numerosi processi di riorganizzazione e, ancora più che in passato, rivolti ad una riduzione dell'offerta stessa. In termini di consuntivo per il secondo semestre del 2012, solo un terzo delle aziende non l'ha modificata in termini posti-km e il saldo fra gli andamenti opposti è negativo ed elevato, pari a 50 punti percentuali. In termini di posti, l'offerta non ha subito modifiche nel 46% dei casi ed il saldo fra gli andamenti opposti è di -39 punti. In termini previsionali per il primo semestre dell'anno in corso, la situazione non cambia. In termini di posti, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione dovrebbe oscillare intorno a -31 punti percentuali ed a -42 punti considerano i posti-km.

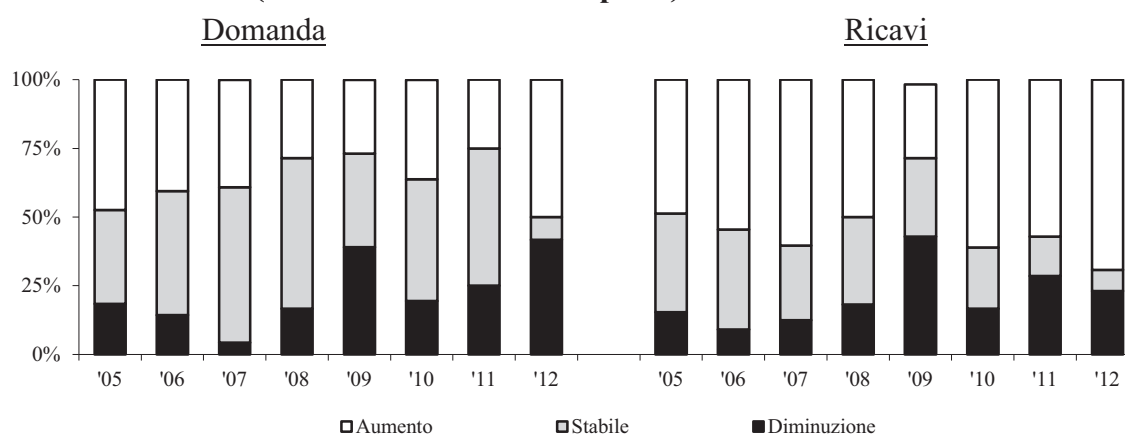
## 1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2012

### 1.2.1. Il trasporto passeggeri

#### Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni delle aziende sulla domanda soddisfatta, la seconda parte del 2012 si presenta come un periodo debole, seppure con qualche risultato positivo in alcune realtà aziendali. In termini di viaggiatori, a fronte di situazioni di stabilità nel 15% delle aziende, fra le altre prevalgono i casi di aumento. Il saldo con quelli di diminuzione si attesta ad 8 punti percentuali, un valore dunque positivo seppur non eccezionale. Analoghe considerazioni per i viaggiatori-km: a fronte di situazioni di stabilità in poche aziende, il saldo fra gli andamenti opposti oscilla intorno ad otto punti percentuali.

**Graf. 1. 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 indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe da parte di quasi i due terzi delle aziende, migliora. Andamenti di crescita e di diminuzione hanno caratterizzato rispettivamente il 69% e 23% delle imprese, generando così un saldo fra tali dinamiche di circa 46 punti percentuali, diciassette punti in più rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011.

Dal lato dell'offerta, si conferma la presenza di numerosi processi di riorganizzazione che in questo periodo hanno coinvolto più della metà delle imprese. Considerando i posti-km, infatti, solo un terzo delle aziende non l'ha modificata mentre fra le altre continuano a prevalere quelle di diminuzione. E, come nello stesso periodo del 2011, il saldo fra gli andamenti opposti è negativo ed elevato, pari a 50 punti percentuali. Le dinamiche, seppur



meno accentuate, sono analoghe considerando l'offerta in termini di posti: in questo caso, le situazioni di stabilità sono stati il 46% ed il saldo fra gli andamenti opposti è di -39 punti percentuali.

**Tab. 5. 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	15,4
Stabile	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	34,3	52,4	38,5
Diminuzione	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	14,3	14,3	46,2
<u>Occupazione</u>								
Aumento	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	22,2	5,3	7,7
Stabile	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	29,6	15,8	0,0
Diminuzione	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	48,2	78,9	92,3

Le indicazioni raccolte sul livello degli investimenti delineano ancora un quadro piuttosto difficile. Situazioni di crescita e di diminuzione sono state indicate rispettivamente dal 15% e 46% delle aziende e, di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti peggiora notevolmente, passando da +19 (stesso semestre del 2011) a -31 punti percentuali. Anche in termini occupazionali, la situazione è decisamente allarmante. Tranne pochissimi casi, infatti, l'occupazione è sempre risultata in diminuzione, generando così un saldo negativo e molto elevato, il più significativo da numerosi anni (-85 punti percentuali).

Infine, le indicazioni sulla produttività che, considerando le risposte 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 risulta infatti positivo ed elevato, oltre che in notevole aumento rispetto al passato.

Passando ora al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, la domanda soddisfatta nel secondo semestre del 2012 è stata di 9,1 miliardi di viaggiatori-km, risultando così costante rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Anche l'offerta in termini di treni-km non ha subito notevoli variazioni, risultando pari a 77,4 milioni rispetto ai 77,2 milioni totalizzati nel secondo semestre del 2011.

Così come nel 2011, la domanda complessivamente soddisfatta nel 2012 subisce una leggera contrazione. I viaggiatori-km sono stati nell'anno 19 miliardi, registrando su base annua una variazione negativa dello 0,8% (a causa della variazione negativa registrata nella prima parte dell'anno, -1,6%). Analoga la tendenza dal lato dell'offerta. Dopo aver chiuso il 2011 con una flessione dei treni-km del 3%, nel 2012 questi sono stati complessivamente 155 milioni registrando così una diminuzione annua del 2%.



**Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel 2012 (1)**

	<i>Viaggiatori-km</i>	<i>Treni-km</i>
<u>II semestre '12</u>		
Var. %	0,1	0,3
<u>Anno 2012</u>		
Var. %	-0,8	-1,9
(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

Dopo un primo semestre caratterizzato da una contrazione sostenuta della domanda soddisfatta, il trasporto ferroviario del Gruppo FS Italiane sulla media e lunga percorrenza continua a diminuire nella seconda parte del 2012 ma a tassi decisamente più contenuti. In questo periodo i viaggiatori-km sono stati 9,6 miliardi, ossia il 6% in meno rispetto allo stesso periodo del 2011 mentre nel primo semestre la variazione tendenziale era stata di circa undici punti percentuali. Stessa dinamica per l'offerta: i treni-km sono stati in totale 36,4 milioni registrando così una flessione su base tendenziale del 5% mentre nel primo semestre tale variazione era stata circa il doppio.

Considerando l'intero 2012, i volumi di traffico continuano ad avere una dinamica decrescente. Dopo la contrazione di circa il 7% ed il 2% nel biennio 2010-'11, i viaggiatori-km sono complessivamente diminuiti nel 2012 del 9%. Dal lato dell'offerta, il trend decrescente rilevato negli ultimi anni, -2% nel biennio precedente, si amplifica nel 2012, anno in cui i treni-km, pari a 71 milioni, registrano una flessione del 7%.

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, tale dinamica si è però interrotta nella prima parte dell'anno, inversione di tendenza che non trova comunque conferma nei risultati relativi al secondo semestre 2012. In questo periodo, infatti, i viaggiatori-km sono stati 7 miliardi registrando una variazione, seppur molto modesta (quasi mezzo punto percentuale), positiva. Nonostante questo recupero negli ultimi sei mesi, il 2012 chiude con una variazione negativa, per ora poco significativa, pari allo 0,8%. È invece ancora in aumento la quota dei servizi a mercato sul totale: pari a 76%, in soli due anni è aumentata di ben dieci punti percentuali (66% nel 2010).



All'interno del segmento a mercato prosegue il successo dei prodotti "Frece" (Frecciarossa e Frecciargento che operano sull'alta velocità, e Frecciabianca) con un incremento annuo di circa il 5 per cento rispetto all'anno precedente in termini di viaggiatori km.

**Tab. 7. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel 2012 (1)**

	Viagg.-km		Treni-km	
	Totale	Di cui Servizi a mercato (2)	Totale	Di cui Servizi a mercato (2)
<u>II sem. '12</u>				
Var. %	-5,9	0,4	-4,7	0,5
<u>Anno 2012</u>				
Var. %	-8,6	-0,8	-7,3	-1,3

(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.

Analoghe le dinamiche dal lato dell'offerta. Dopo la flessione rilevata nella prima parte dell'anno su base tendenziale del 3%, i treni-km relativi a questi servizi nei sei mesi successivi sono risultati di nuovo in aumento seppur di solo mezzo punto percentuale. Di conseguenza, dopo il forte incremento dei servizi ferroviari reso disponibile dalla velocizzazione della nuova infrastruttura negli anni 2009-'11, tale tendenza si arresta nel 2012, anno in cui i treni-km relativi a questi servizi registrano una contrazione dell'1,3%. È invece sempre in crescita la quota sul totale dell'offerta di questa tipologia di servizi che è passata dal 64% al 68% fra il 2011 ed il 2012.

#### Il trasporto aereo di passeggeri

Nel 2012, si arresta la tendenza positiva che negli ultimi anni ha caratterizzato questo settore. Il traffico aereo registra infatti, seppur in valore assoluto contenuto, una variazione negativa dell'1,3%. Tale risultato è la combinazione di una flessione pari al 5% del trasporto nazionale e di un'espansione del trasporto internazionale del 2%, corrispondenti a -3,3 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +1,4 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 41% e 59% del traffico di questo periodo). Considerando il traffico internazionale che si è svolto in ambito dell'Unione Europea (i due terzi del totale), la crescita è invece di appena mezzo punto percentuale.

Ad influenzare questa dinamica, 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 annua è del 4%, determinata da entrambe le componenti: con una variazione negativa del 9% per quella nazionale (-336 mila viaggiatori) e del 3% per

quella internazionale (-422 mila) a sua volta fortemente influenzata dal trasporto in ambito dell'Unione Europea (61% del traffico internazionale) che nell'anno diminuisce dell'8%. Nell'aeroporto principale della capitale, il traffico scende in misura più contenuta, -2%, ossia -671 mila viaggiatori. La dinamica è determinata dal traffico nazionale che, nei due anni a confronto, diminuisce del 9% (-1.140 mila) mentre si conferma positiva quella relativa alla componente internazionale, +2% (+477 mila persone) così come quella relativa al traffico in ambito dell'Unione Europea (60% del traffico internazionale) seppur ad un tasso più modesto (+1%)

**Tab. 8. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel 2012 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%	Passeggeri	Var.%
Bergamo	2.737.053	6,2	6.139.772	5,3	8.888.457	5,6
Bologna	1.703.621	0,0	4.176.168	1,6	5.951.252	1,3
Catania	4.832.559	-11,3	1.374.103	3,9	6.242.669	-8,1
Milano LIN	5.331.031	-4,3	3.844.588	10,1	9.176.997	1,2
Milano MXP	3.549.557	-8,7	14.779.648	-2,8	18.522.760	-4,0
Napoli	2.944.038	-4,8	2.813.841	6,8	5.791.359	0,6
Palermo	3.707.354	-10,9	874.647	8,6	4.605.359	-7,7
Pisa	1.325.616	2,0	3.155.173	-1,7	4.487.502	-0,7
Roma CIA	1.004.042	3,7	3.456.590	-8,4	4.460.632	-5,9
Roma FCO	11.815.150	-8,8	24.925.722	2,0	36.980.157	-1,8
Venezia (3)	1.814.065	-13,2	6.344.617	-1,8	8.175.489	-4,5
<b>Totale</b>	<b>40.764.086</b>	<b>-5,2</b>	<b>71.884.869</b>	<b>1,7</b>	<b>113.282.633</b>	<b>-1,3</b>

(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 ed esclusa l'Aviazione Generale.  
(3) Dal sito Assaeroporti "I dati dello scalo di Venezia del periodo 1 giugno-4 dicembre 2011 includevano i volumi trasferiti dallo scalo di Treviso".

Fonte: Assaeroporti

A seguire, la domanda diminuisce in particolare in Sicilia. A Catania ed a Palermo (4% e 3% del totale) si registra una flessione annua simile, -8%, corrispondente nell'ordine a -547 e -383 mila passeggeri. In entrambi i casi, a determinare tale dinamica è esclusivamente il traffico nazionale (-11%) a cui si contrappone invece un andamento di crescita della componente internazionale (a Catania del 4% ed a Palermo del 9%).

Il traffico diminuisce nel nord-est a Venezia (6% del totale) dove è stata rilevata una contrazione del 5%, ossia di -388 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'1,8% (rispettivamente pari a -276 mila e -119 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 del 2012 si è verificato proprio a Treviso (incidenza sul totale del 2%): i viaggiatori sono passati da un 1,1 a 2,3 milioni.

Gli incrementi più significativi sono stati poi rilevati nei due aeroporti della Lombardia di Bergamo e Milano Linate (entrambi rappresentano il 6% del traffico). Nel primo caso, la domanda soddisfatta è risultata in crescita del 6%, ossia di 471 mila passeggeri, risultando sostenuta sia per la domanda nazionale, 6% (+160 mila) sia per quella internazionale, 5% (+306 mila viaggiatori); tale componente rappresenta il 69% del traffico aeroportuale di cui circa l'87% si è svolto nei confini dell'Unione Europea registrando nell'anno una crescita del 4% (+195 mila). A Milano Linate, lo sviluppo della domanda è stato dell'1% (+113 mila persone) dove l'aumento particolarmente sostenuto del traffico internazionale (10%, +353 mila di cui quasi tutti dell'Unione Europea) si è contrapposto alla diminuzione di quello nazionale (-4%, -239 mila).

#### Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2012, la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri è composta da 444 navi, 19 in meno rispetto al 31 dicembre 2011, variazione negativa che in termini di tsl si traduce comunque in una crescita di sette punti percentuali.

**Tab. 9. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 31-12-2012**

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	71	-7,8	22	-4,3
Traghetti (2)	212	-2,8	2.484	2,0
Altre navi per trasp.passeggeri	138	-4,2	47	-24,2
<b>Totale</b>	<b>444</b>	<b>-4,1</b>	<b>4.536</b>	<b>6,7</b>

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

Fonte: Confitarma

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 decrescente in termini sia di unità sia di tsl. Sono 138 a fine dicembre 2012, ossia il 4% in



meno rispetto alla fine del 2011, per un totale di 47 mila tsl ossia il 24% in meno. Anche gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci, pari a 71 per un totale di 22 mila tsl, sono stati, per il secondo anno consecutivo, in leggera diminuzione sia in termini di navi sia di tsl: sono 6 in meno rispetto alla fine del 2011, con una contrazione delle tsl complessive del 4% (peso del 16% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl).

I traghetti misti (48% e 55% della flotta in termini di navi e di tsl) diminuiscono di sei navi, in totale 212, mentre aumentano considerando le tsl (2,4 milioni ossia il 2% in più rispetto alla fine dell'anno precedente).

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.

Così come nel triennio precedente, la domanda di trasporto passeggeri nei principali porti italiani continua ad avere una dinamica negativa. Nel 2012, in base ai dati disponibili, il numero di passeggeri è stato di circa 41 milioni, ossia il 10% in meno rispetto al 2011, corrispondente a -4,8 milioni di viaggiatori.

Le flessioni più significative sono state rilevate al sud. A Messina (incidenza sul totale del 18%), il traffico continua a diminuire ed in misura più consistente rispetto al passato. I passeggeri sono stati poco più di 7 milioni, ossia il 16% in meno rispetto al 2011, in termini assoluti corrispondente ad una flessione di circa 1,4 milioni di persone. A seguire, la flessione più robusta è stata rilevata in Sardegna, a Olbia (quota del 10%), dove il traffico è in diminuzione per il terzo anno consecutivo: i passeggeri sono diminuiti del 13%, ossia di circa 594 mila persone.

Salendo verso il centro Italia, dopo un biennio di crescita, il traffico è sceso sul Tirreno anche a Civitavecchia (incidenza sul totale del 10%) dove i passeggeri, in totale circa 4 milioni, sono stati quasi mezzo milione in meno rispetto al 2011 (in percentuale -11%). A seguire, sull'Adriatico, è di circa 381 mila passeggeri la riduzione di traffico che si registra ad Ancona (quota del 3%), presentando così per il secondo anno consecutivo un tasso negativo, -25%, e più consistente rispetto a quanto rilevato nel 2011 (-6%, dopo comunque un biennio di crescita). Al nord, la diminuzione più alta si registra a Genova (quota annua del 7%) dove, dopo una lunga serie di variazioni positive interrotta dal risultato negativo del 2011 (-15%), il 2012 chiude con un calo della domanda dell'11%, ossia circa 342 mila persone in meno rispetto al 2011. Fra i porti che incidono in misura modesta sul totale (quota dell'1%), è di poco inferiore a questa la contrazione in valore



assoluto registrata a Cagliari dove, fra i due anni a confronto, i passeggeri sono passati da 657 a 320 mila.

A seguire, ancora sul Tirreno, la flessione rilevata a Livorno. Per il secondo anno consecutivo, il traffico è in diminuzione, registrando una variazione negativa del 9%, ossia - 262 mila passeggeri (a Livorno si è svolto il 7% del traffico 2012). Infine, nel nord est, il traffico diminuisce a Venezia, interrompendo così la dinamica positiva che caratterizzava ormai da diversi anni questo porto. Il numero di passeggeri tra il 2011 ed il 2012 passa da 2,2 a 2 milioni, registrando così una flessione di undici punti percentuali (quota del 5%).

**Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2012**

Porti	Passeggeri		
	Numero	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	1.208.512	-7,5	2,9
Genova	2.771.962	-11,0	6,7
La Spezia	50.239	-44,4	0,1
Marina di Carrara	0	-100,0	0,0
Livorno	2.806.271	-8,5	6,8
Piombino	3.028.505	-6,5	7,3
Civitavecchia	4.039.608	-10,7	9,8
Gaeta	966	-78,5	0,0
Napoli	7.439.763	-1,0	18,0
Salerno	618.077	-3,4	1,5
Taranto	427	-29,3	0,0
Brindisi	481.780	-8,6	1,2
Bari	1.854.217	-5,0	4,5
Monopoli	275	42,5	0,0
Ancona	1.172.489	-24,5	2,8
Ravenna	106.498	-35,0	0,3
Venezia	1.998.960	-10,8	4,8
Monfalcone	40	-81,2	0,0
Trieste	98.647	73,1	0,2
Messina-Mil.	7.198.440	-15,9	17,4
Catania	437.493	5,9	1,1
Palermo-Termini I.	1.723.854	-9,3	4,2
Cagliari	320.000	-51,3	0,8
Olbia-G.A-P.T	3.956.206	-13,0	9,6
<b>Totale</b>	<b>41.313.229</b>	<b>-10,4</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie (dati provvisori)

Sempre in quest'area, si è verificato invece l'incremento di traffico più elevato. Nel porto di Trieste, che ha un'incidenza sul totale del traffico di pochi punti percentuali, i passeggeri sono stati 99 mila ossia ben 42 mila in più rispetto a quanto totalizzato nel 2011. Infine, l'unico altro aumento da segnalare è quello rilevato al sud, nel porto di Catania (incidenza dell'1%): il

traffico è stato di 437 mila passeggeri, ossia il 6% in più rispetto al 2011 (anno in cui però erano diminuiti di pari misura).

Per quanto riguarda il mercato delle crociere, in base ai dati disponibili, il 2012 interrompe la lunga serie di variazioni positive rilevate in passato. Registra infatti su base annua una flessione del 6%, ossia di circa 650 mila passeggeri, dinamica influenzata sia dalla generale crisi economica sia dai noti incidenti di inizio anno. Va inoltre aggiunto che il 2012 viene confrontato con il 2011, anno in cui il traffico crocieristico nei porti italiani era aumentato di ben 20 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

**Tab. 11. Il trasporto crocieristico: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2012**

Porti	Crocieristi		
	Numero	Var. %	Comp. %
Bari	618.882	5,5	5,9
Brindisi	13.507	158,5	0,1
Cagliari	80.555	-65,3	0,8
Catania	243.787	29,1	2,3
Civitavecchia	2.398.063	-7,0	22,8
Genova	797.239	-0,2	7,6
La Spezia	50.239	-44,4	0,5
Livorno	1.037.849	5,6	9,9
Marina di Carrara	0	-100,0	0,0
Messina-Milazzo	438.379	-12,4	4,2
Napoli	1.228.651	-5,3	11,7
Palermo	354.399	-37,5	3,4
Piombino (Portoferraio)	23.099	19,9	0,2
Ancona	110.106	-23,9	1,0
Ravenna	100.379	-35,8	1,0
Savona	810.097	-14,6	7,7
Trieste	69.652	147,1	0,7
Venezia	1.739.501	-2,1	16,6
Salerno	113.268	14,1	1,1
Olbia-Golfo Aranci	276.941	95,5	2,6
<b>Totale</b>	<b>10.504.593</b>	<b>-5,8</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Assoportì

La flessione più elevata in termini assoluti è stata rilevata a Palermo (3% del totale, quota in forte calo negli ultimi anni), andamento che segue quello invece di notevole crescita del 2011 (a sua volta preceduto però da un biennio di forti contrazioni). I passeggeri sono stati infatti 354 mila mentre l'anno precedente 567 mila (-38%). A seguire, la flessione in valore assoluto più consistente è stata rilevata a Civitavecchia (quota del 23%) dove, dopo un biennio di notevole crescita, il numero dei passeggeri, pari a 2,4 milioni, registra una variazione negativa del 7%, ossia di 179 mila persone.

Il traffico è risultato poi in notevole calo al nord, a Savona (incidenza sul totale del traffico dell'8%) dove i crocieristi, dopo essere stati in forte crescita nel biennio precedente, sono diminuiti nel 2012 del 15%, ossia circa 138 mila passeggeri in meno rispetto al 2011. Fra i porti che incidono in misura modesta sul totale, è invece ancora più elevata la contrazione rilevata a Cagliari (quota dell'1%): fra i due anni a confronto, i crocieristi passano infatti da 232 a 81 mila.

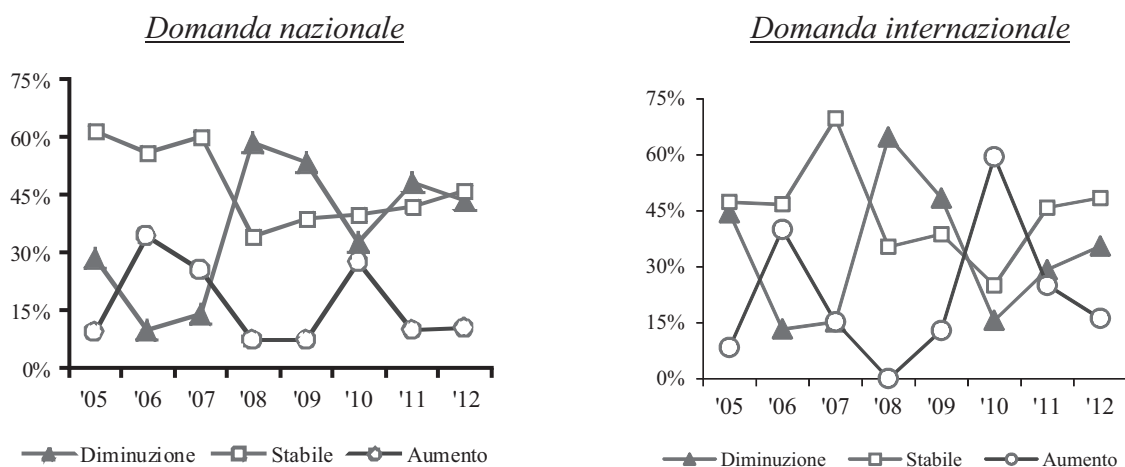
L'unico incremento in valore assoluto di rilievo è stato osservato in Sardegna, ad Olbia (incidenza quasi del 3%), dove, dopo un biennio di flessioni importanti, il traffico, pari a 277 mila crocieristi, è quasi raddoppiato. A seguire, anche se in misura decisamente più contenuta, il traffico è aumentato a Catania e Livorno (2% e 10% del traffico annuo). Nel porto siciliano, il numero di passeggeri è stato di 244 mila, registrando un tasso di variazione positivo del 29%, corrispondente ad una crescita in valore assoluto di 55 mila persone. Molto simile a questa è stata anche la variazione rilevata nel porto toscano dove, per il terzo anno consecutivo, si registra un incremento annuo positivo, nel 2012 del 6%. Infine, fra i porti con un'incidenza di pochi punti percentuali, si segnala il boom di traffico rilevato a Trieste dove il numero dei passeggeri fra i due anni a confronto è passato da 28 a 70 mila.

### 1.2.2. Il trasporto merci

#### Il trasporto merci su strada

È sempre negativo il quadro che emerge dalle indicazioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte del 2012.

**Graf. 2. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2005-2012 (distribuzione % delle risposte)**





Dal lato della domanda sono sempre i casi di diminuzione ad essere i più numerosi, ed in leggero aumento a livello internazionale (un mercato che invece tra il 2010 ed il 2011 aveva messo in evidenza una certa ripresa). In questo caso, sia in termini di tonnellate sia di tkm, il saldo fra le dinamiche opposte è negativo ed in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2011: da -4 a -16 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e da -4 a -19 punti per le tonnellate-km.

Sul mercato nazionale, il saldo fra gli andamenti opposti è sempre negativo e, seppur in calo di alcuni punti rispetto allo stesso semestre del 2011, ancora elevato: -31 e -33 punti percentuali rispettivamente in termini di tonnellate e di tkm.

Le indicazioni raccolte sull'andamento del fatturato, dopo la timida ripresa del biennio 2010-'11, sono di nuovo negative. Infatti, sono diminuiti i casi di crescita e, viceversa, aumentati in misura consistente quelli di diminuzione. Il saldo fra tali dinamiche, nullo e positivo nello stesso periodo del biennio precedente, è di conseguenza di nuovo negativo, pari a circa 14 punti percentuali.

Sul fronte delle tariffe, anche se in misura meno sostenuta rispetto al passato, sono i casi di stabilità i più diffusi, 71% e 56% rispettivamente per la domanda nazionale ed internazionale. Fra le altre aziende, però, contrariamente a quanto accaduto nel recente passato, tornano ad essere più frequenti i casi di diminuzione. A livello nazionale, i casi di aumento e di diminuzione sono stati rispettivamente il 9% e 21% ed a livello internazionale tali percentuali risultano pari a 13% e 31%.

**Tab. 12. 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	28,6
Stabile	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	20,4	34,8	28,6
Diminuzione	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6	32,6	42,8
<u>T. nazionali</u>								
Aumento	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1	22,0	9,0
Stabile	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	68,1	61,0	70,5
Diminuzione	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	29,8	17,0	20,5
<u>T. internaz.</u>								
Aumento	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	17,1	20,0	12,5
Stabile	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	68,3	70,0	56,2
Diminuzione	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	14,6	10,0	31,3

Considerando l'offerta, dopo i numerosi casi di diminuzione che si sono verificati nello stesso semestre del 2011, nel periodo oggetto di analisi la situazione tende a stabilizzarsi.



Le indicazioni delle imprese si ripartiscono in modo perfettamente equo fra casi di aumento e di diminuzione e di conseguenza il saldo, negativo ed elevato nello stesso semestre del 2011, è nullo.

In linea con quanto già illustrato, le risposte sulla dinamica dei fattori produttivi che presentano un quadro negativo. Per il livello degli investimenti, anche se di poco meno frequenti rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente i casi di diminuzione, questi sono comunque molti diffusi (46%). E, seppur a fronte di un leggero aumento delle situazioni di crescita, il saldo fra tali andamenti è ancora negativo ed elevato (30 punti percentuali). Per l'occupazione, continuano ad essere sempre più frequenti i casi di flessione rispetto a quelli di aumento ed il saldo fra le dinamiche opposte oscilla intorno a -33 punti percentuali (in aumento rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente di circa 7 punti).

Infine, le indicazioni sulla produttività. Per quanto riguarda quella del personale, sono sempre le situazioni di stabilità ad essere molto frequenti (48%) mentre, fra le altre aziende, sono sempre più numerosi i casi di diminuzione rispetto a quelli di crescita. Il saldo fra gli andamenti opposti di conseguenza peggiora leggermente, passando da -12 (stesso periodo del 2011) a -22 punti percentuali. Per quanto riguarda la produttività dei mezzi, si riducono sensibilmente i casi di diminuzione a beneficio di quelli sia di aumento sia di stabilità; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti migliora, passando da -41 a -14 punti percentuali.

#### Il trasporto aereo di merci e posta

La dinamica del traffico aereo nel 2012 delinea ancora una situazione difficile. La diminuzione annua si attesta al 5%, determinata dal 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 dell'8%, equivalenti a circa 36 mila in meno rispetto all'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 del 16%) pari a -6%, ossia -9 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nel 2011.

Gli unici incrementi di rilievo nel 2012 si sono verificati al nord. A Bergamo e Torino (incidenza del 13% e 1%), si registra un incremento percentuale rispettivamente del 4% e 30%, variazioni che in valore assoluto corrispondono a 4,4 e 2,4 mila tonnellate in più rispetto al 2011.



**Tab. 13. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel 2012 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var. %	Tonn.	Var. %	Tonn.	Var. %
Bergamo	117.005	4,0	---	---	117.005	4,0
Bologna	38.957	-8,9	1.686	62,4	40.645	-7,2
Brescia	13.701	6,6	27.045	-0,9	40.746	1,5
Milano LIN	15.514	-2,1	4.293	14,8	19.807	1,1
Milano MXP	405.858	-7,8	8.459	-17,0	414.317	-8,0
Roma FCO	135.846	-4,9	7.398	-18,1	143.244	-5,7
Venezia (2)	40.857	-2,3	31	-63,5	40.887	-2,4
<b>Totale</b>	<b>834.368</b>	<b>-4,9</b>	<b>59.738</b>	<b>-4,6</b>	<b>894.112</b>	<b>-4,9</b>

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

(2) Dal sito Assaeroporti "I dati dello scalo di Venezia del periodo 1 giugno-4 dicembre 2011 includevano i volumi trasferiti dallo scalo di Treviso".

Fonte: Assaeroporti

### Il trasporto marittimo di merci

Al 31 dicembre 2012, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone di 1.137 navi, 19 in meno rispetto alla fine del 2011 periodo in cui su base tendenziale era stato riscontrato un calo di 27 unità (preceduto però da un incremento di 69 unità). Le tsl, pari a 14,6 milioni, sono invece ancora in crescita, 0,4%, seppur in misura più contenuta rispetto agli anni precedenti.

Dopo essere aumentate di 11 unità nel 2011, le navi da carico secco<sup>1</sup> (21% delle unità totali e 57% delle tsl complessive) a dicembre 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, quasi il 2% 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 dicembre 19 ossia 2 in meno rispetto al 2011, per un totale di 763 mila di tsl ossia 93 mila in meno (in percentuale, tali variazioni sono -10% e -11%). Anche i traghetti diminuiscono in

<sup>1</sup> 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%).



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 290 mila).

Considerando le navi da carico liquido<sup>2</sup> (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive, quote in leggera flessione), queste sono otto in meno, in percentuale -3%, 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 dicembre a 122 unità, otto in meno rispetto al 31-12-'11, registrando in termini di tsl una flessione del 7%. Seppur di una sola unità, diminuiscono anche le petroliere (in aumento di una nave nel 2011): sono complessivamente 117, per un totale di 3,4 milioni di tsl che invece, seppur in misura modesta (un punto percentuale e mezzo), sono in crescita. In termini di navi, sono invece in aumento di un'unità le gasiere (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.

**Tab. 14. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 31-12-2012**

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	299	-2,6	5.611	0,1
- Petroliere	117	-0,8	3.399	1,5
- Gasiere	27	3,8	425	27,2
- Chimichiere	122	-6,2	1.751	-7,3
- Altre cisterne	33	0,0	36	0,0
<i>Navi da carico secco</i>	240	-2,0	8.262	1,5
- Carico generale	42	0,0	290	1,4
- 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>	597	-1,0	683	-8,4
- Rimorchiatori e navi appoggio	357	-1,1	240	4,8
- Altri tipi di navi	240	-0,8	443	-14,3
<b>Totale</b>	<b>1.137</b>	<b>-1,6</b>	<b>14.589</b>	<b>0,4</b>

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2011.

Fonte: Confitarma

<sup>2</sup> Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 10%, 2%, 11% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 23%, 3%, 12% e 0,2% del totale.



Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'11 (1 unità per 33 mila tsl). Sono invece sei 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 597, registrando anche in termini di tsl una variazione negativa dell'8%. Fra queste, diminuiscono di quattro unità i rimorchiatori e le navi di appoggio, 357 unità, generando però una crescita delle tsl pari al 5% mentre perdono due unità gli altri tipi di navi (in totale 240), determinando anche un calo delle tsl di circa quattordici punti percentuali (rappresentano rispettivamente il 31% e 21% della flotta totale in termini di navi e il 2% e 3% in termini di tsl).

**Tab. 15. Il trasporto marittimo di container: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel 2012**

Porti	Container (teu)		
	Numero	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	75.282	-55,8	0,8
Genova	2.064.806	11,8	21,5
La Spezia	1.247.218	-4,6	13,0
M. di Carrara	99	-98,2	0,0
Livorno	549.047	-13,9	5,7
Civitavecchia	50.965	33,5	0,5
Napoli	546.818	3,8	5,7
Salerno	208.591	-11,3	2,2
Gioia Tauro	2.731.410	18,5	28,4
Taranto	263.461	-56,4	2,7
Brindisi	97	-80,0	0,0
Bari	29.398	164,3	0,3
Ancona	142.213	17,8	1,5
Ravenna	208.152	-3,3	2,2
Venezia	429.893	-6,2	4,5
Monfalcone	812	37,4	0,0
Trieste	408.023	3,8	4,2
Catania	22.087	25,1	0,2
Palermo-T. Imerese	22.784	-20,2	0,2
Cagliari-Sarroch	621.333	3,0	6,5
<b>Totale (1)</b>	<b>9.622.529</b>	<b>1,0</b>	<b>100,0</b>

(1) Compreso il dato relativo a Portonogaro.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie (dati provvisori)

Dal lato della domanda, dopo la crescita nel 2010 di quasi il 3% e la flessione all'incirca della stessa entità l'anno successivo, il numero di teu nel 2012 registra, seppur in misura modesta, una leggera crescita. Pari complessivamente a 9,6 milioni, il traffico registra nell'anno un aumento dell'1%, corrispondente in valore assoluto a quasi 87 mila teu. Ad influenzare tale recupero è il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto nel 2012 il 28% del traffico containerizzato. Infatti, dopo il calo registrato





nel 2011 (-19%), i teu movimentati sono stati complessivamente 2,7 milioni, ossia il 18% in più rispetto all'anno precedente. Sul Tirreno, l'espansione della domanda è stata particolarmente sostenuta a Genova (quota del 22%) dove il traffico è risultato in aumento per il terzo anno consecutivo: in termini percentuali del 12%, ossia +218 mila teu. Infine, anche se ha un peso ridotto sul totale del traffico, si segnala la dinamica del traffico registrato a Bari che, dopo essere passato tra il 2010 ed il 2011 da 0,7 a 11 mila teu, ha raggiunto quota 29 mila teu nel 2012.

A frenare la ripresa di questo settore, è stato in particolare il porto di Taranto (3% del totale) dove il traffico fra i due anni a confronto si è più che dimezzato, passando da 604 a 263 mila teu. A seguire, le flessioni più rilevanti sono state registrate in tre porti dell'alto Tirreno. A Savona (1% del totale), dopo la flessione del 13% l'anno precedente, il traffico nel 2012 si è più che dimezzato, passando da 170 a 75 mila teu. Segue la contrazione di Livorno (quota del 6% sul totale) dove, dopo un biennio di aumento, chiude il 2012 in rosso, registrando una flessione del 14% ossia 89 mila teu in meno rispetto al 2011. Tornando in Liguria, anche a La Spezia (13% del traffico complessivo), s'interrompe la dinamica positiva rilevata negli ultimi due anni: i teu movimentati sono diminuiti del 5%, ossia di 60 mila teu.

Per la domanda in termini di tonnellate, in base ai dati disponibili (i porti considerati rappresentano il 94% del traffico 2011), il 2012, dopo un biennio di crescita, chiude con un risultato negativo, registrando una diminuzione che oscilla intorno al 5%. Tutte le tipologie di merci sono in diminuzione, seppur in misura diversa. Le rinfuse solide e quelle liquide, con una quota sul totale 2012 rispettivamente del 18% e 42%, sono risultate in calo all'incirca del 3%, variazione che però corrisponde a -2 milioni di tonnellate rispetto a quante movimentate nel 2011 nel primo caso ed a -5 nel secondo. È invece più sostenuta la flessione rilevata per le merci varie (40% del totale) che fra i due anni a confronto diminuiscono del 7%, ossia di circa quattordici milioni di tonnellate.

Il traffico è dunque diminuito un po' ovunque da nord a sud, sull'Adriatico, il Tirreno e lo Ionio. L'unica eccezione di rilievo spetta a Trieste (12% del totale 2012), dove le tonnellate sono aumentate per il terzo anno consecutivo. Pari complessivamente a 49 milioni, il traffico è aumentato del 2%, in valore assoluto quasi un milione di tonnellate in più rispetto al 2011. Hanno contribuito positivamente tutte le tipologie di merci: le rinfuse liquide del 2%, quelle solide del 3% e le merci varie del 2% (rappresentano il 73%, 4% e 23% del totale portuale).

Proprio sullo Ionio si è invece verificata la diminuzione in valore assoluto più sostenuta del 2012. Dopo essere stato protagonista della crescita più importante nel 2011, a Taranto (incidenza sul totale del 9%), le tonnellate movimentate sono state pari a 35 milioni, ossia



6 in meno rispetto al 2011, in percentuale -14%, tornando così ai volumi di traffico del 2010. Variazioni negative caratterizzano tutte le tipologie di trasporto: le merci varie, -26% ossia -3,2 milioni di tonnellate, le rinfuse liquide, -23% ossia -1,6 milioni e quelle solide -5% ossia -1 milione (rappresentano il 26%, 15% e 59% del traffico portuale).

**Tab. 16. Il trasporto marittimo di merci: andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nei principali porti italiani nel 2012**

Porti (1)	Tonnellate		
	Migliaia	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	13.311	-9,2	3,1
Genova	50.207	-0,4	11,6
La Spezia	15.438	-9,5	3,6
Marina di Carrara	3.273	1,3	0,8
Livorno	27.418	-7,6	6,3
Piombino	6.007	0,0	1,4
Civitavecchia	11.480	-1,8	2,7
Fiumicino	4.482	-23,9	1,0
Gaeta	2.350	-9,4	0,5
Napoli	20.038	-7,0	4,6
Salerno	10.173	-3,4	2,3
Taranto	34.942	-14,4	8,1
Brindisi	10.108	2,2	2,3
Bari	4.501	-17,2	1,0
Barletta	890	-5,6	0,2
Monopoli	241	-26,3	0,1
Ancona	7.952	-5,5	1,8
Ravenna	21.460	-8,1	5,0
Venezia	25.376	-3,5	5,9
Portonogaro	1.545	28,0	0,4
Monfalcone	3.717	7,2	0,9
Trieste	49.207	2,0	11,4
Messina-Mil.	22.394	-3,8	5,2
Catania	4.840	-6,9	1,1
Augusta	29.937	1,2	6,9
Palermo-T.Imerese	7.691	-10,1	1,8
Cagliari	35.354	-1,3	8,2
Olbia-G.A.-P.Torres	8.708	-14,9	2,0
<b>Totale</b>	<b>433.040</b>	<b>-4,7</b>	<b>100,0</b>

(1) I porti considerati rappresentano circa il 94% del traffico realizzato nel 2011; dati provvisori.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

A seguire, la diminuzione in valore assoluto più sostenuta si è verificata al centro sul Tirreno. A Livorno (7% del totale) dove, dopo la crescita del 13% nel 2010, la domanda soddisfatta diminuisce per il secondo anno consecutivo. Pari complessivamente a 27 milioni di tonnellate, queste sono l'8% in meno rispetto al 2011, ossia -2,3 milioni. A determinare tale risultato, sono soprattutto le merci varie, in calo del 13% (-2,6 milioni) ma anche le



rinfuse solide, -20% (-158 mila) mentre quelle liquide sono aumentate del 7% (+534 mila; queste attività rappresentano rispettivamente il 68%, 2% e 30% del traffico portuale).

Sull'Adriatico la flessione più elevata è stata registrata a Ravenna (incidenza del 5%). Dopo un biennio di crescita, nel 2012 il traffico è diminuito dell'8% ossia di circa 1,9 milioni di tonnellate. Tale dinamica è stata determinata in particolare dal trasporto di merci varie (un terzo dell'attività portuale) che fra i due anni a confronto sono passate da 8,5 a 7,1 milioni di tonnellate (anche se in misura più contenuta sono diminuita anche le rinfuse sia liquide sia solide).

Tornando sul Tirreno, a seguire, la contrazione di traffico rilevata a La Spezia (quota del 4%), che conferma così la tendenza già rilevata l'anno precedente (preceduta però da un'espansione della domanda pari al 25% nel 2010). Nel 2012, le tonnellate movimentate registrano una flessione del 10%, pari a -1,6 milioni. Come in altri porti, tale dinamica è dovuta al calo particolarmente elevato delle merci varie (l'attività di gran lunga prevalente, 81% del totale) che passano da 13,8 a 12,5 milioni di tonnellate (-9%).

Scendendo a sud, è di poco superiore ad un milione e mezzo di tonnellate il calo registrato sia ad Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres sia a Napoli (quote del 2% e 5%). Nel porto sardo, tale contrazione genera in termini percentuali una flessione del 15% mentre in quello di Napoli del 7% (in entrambi i casi, il traffico è in diminuzione per il secondo anno consecutivo). Nel primo caso, è ancora una volta il trasporto di merci varie ad incidere pesantemente sulla contrazione quantitativa del traffico (-1,2 milioni di tonnellate, -16%) a cui si aggiunge comunque quella delle rinfuse liquide (-480 mila, -41%) mentre il trasporto delle rinfuse solide chiude in aumento (192 mila, 15%)<sup>3</sup>. Invece a Napoli, è proprio questa tipologia di traffico a determinare la flessione complessiva poiché fra i due anni a confronto il trasporto delle rinfuse solide passa da 4,4 a 3,3 milioni di tonnellate (-25%). Diminuiscono anche le altre tipologie di trasporto ma in misura decisamente più contenuta: le rinfuse liquide di circa 300 mila tonnellate ossia -6% e le merci varie di 133 mila ossia -1%. Queste rappresentano il 16%, 26% e 58% del totale portuale.

Risalendo l'Italia ma sempre sul Tirreno, diminuisce di circa 1,4 milioni di tonnellate il traffico a Fiumicino (quota dell'1%) che invece era aumentato nel 2011. Tale flessione, in percentuale del 24%, si riferisce esclusivamente al traffico di rinfuse liquide, l'unica attività svolta in questo porto. Infine, l'ultima flessione superiore ad un milione di tonnellate è stata rilevata a Savona (3% del traffico totale): in percentuale pari a -9%, in ragione di una contrazione del trasporto di merci varie e di rinfuse liquide, rispettivamente di -1,1 e -0,4 milioni di tonnellate (-27% e -6%) e di un aumento di quello relativo alle rinfuse solide di 186 mila tonnellate, ossia del 6% (quote del 24%, 50% e 26% del totale portuale).

<sup>3</sup> Le merci varie, le rinfuse liquide e quelle solide sono il 75%, 8% e 17% del traffico portuale.



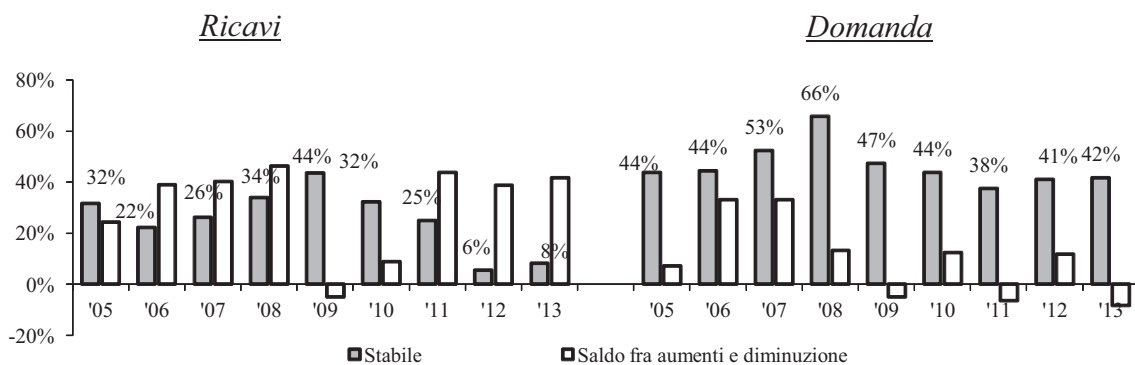
### 1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2013

#### 1.3.1. Il trasporto passeggeri

##### Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, la situazione si presenta leggermente incerta. Dal lato della domanda in termini di viaggiatori, a fronte di situazioni di stabilità dichiarate dal 46% delle imprese, fra le altre dovrebbero prevalere i casi di crescita, anche se in misura più modesta rispetto allo stesso semestre del 2012: il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe risultare positivo, pari a otto punti percentuali. Le previsioni in termini di viaggiatori-km indicano una situazione un po' diversa: a fronte di casi di stabilità nel 42% delle imprese, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe cambiare di segno rispetto al passato ed oscillare intorno a -8 punti percentuali.

**Graf. 3. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)**



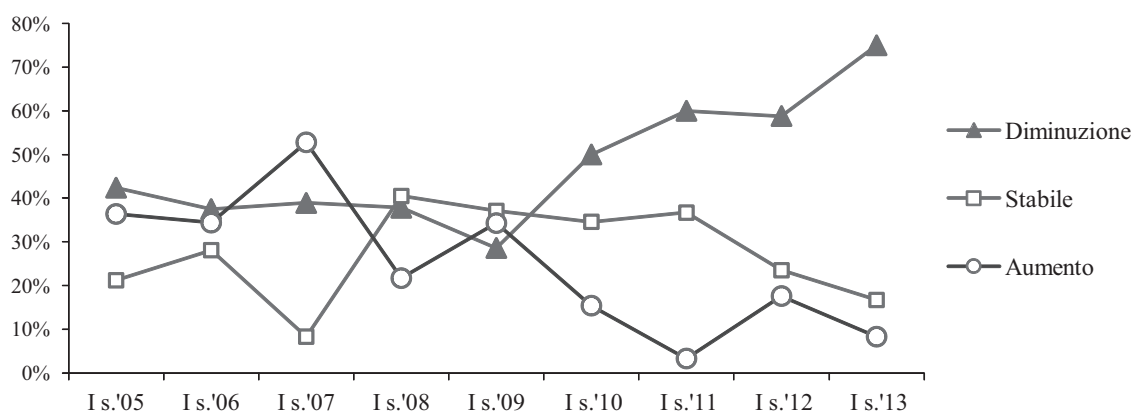
Per quanto riguarda i ricavi da traffico, a fronte di previsioni di aumento del livello medio delle tariffe nel 46% (un dato piuttosto elevato), i ricavi dovrebbero risultare in aumento e diminuzione rispettivamente nel 67% e 25% delle imprese; il saldo fra tali dinamiche è dunque, oltre che positivo, molto elevato e simile a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Dal lato dell'offerta, il primo semestre dell'anno in corso delinea ancora una situazione di diffusa riorganizzazione (che coinvolge quasi la metà delle aziende) e, ancora più che in passato, rivolta ad una riduzione dell'offerta stessa. In termini di posti, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione dovrebbe oscillare intorno a -31 punti percentuali, quasi il doppio rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2012. Tale indicatore dovrebbe

deteriorarsi in misura ancora più evidente considerando i posti-km: in questo caso infatti, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe passare da -6 (stesso periodo dell'anno precedente) a -42 punti percentuali.

In merito alla dinamica dell'occupazione, la situazione è sempre molto critica. I casi di diminuzione dovrebbero essere, oltre che molto numerosi, in aumento cosicché il saldo fra le risposte opposte dovrebbe oscillare intorno a -67 punti percentuali, un valore fra i più elevati negli anni. In relazione al livello degli investimenti, la distribuzione delle risposte mostra invece una situazione leggermente diversa. Casi di aumento e di diminuzione dovrebbero verificarsi nel 39% e 31% delle aziende mentre tali percentuali erano risultate pari a 28% e 39% nello stesso periodo dello scorso anno; il saldo fra tali andamenti dovrebbe di conseguenza migliorare, passando da -11 a +8 punti percentuali.

**Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)**



Infine, per quanto riguarda la produttività dei mezzi, dovrebbero aumentare i casi di crescita e viceversa diminuire quelli negativi rispetto allo stesso periodo del 2012 cosicché il saldo fra tali risposte dovrebbe passare da 50 a 62 punti percentuali. Di converso, per quanto riguarda la produttività del personale, anche se sono sempre molto numerosi i casi di aumento (62%), il saldo con quelli di diminuzione dovrebbe leggermente diminuire passando da 61 a 54 punti percentuali.

#### Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi mesi del 2013, prosegue la flessione della domanda di trasporto soddisfatta dal vettore aereo. Il traffico passeggeri, nel periodo gennaio-maggio, registra infatti su base tendenziale una variazione negativa del 4%. Tale risultato è la combinazione però di una contrazione sostenuta del traffico nazionale, -10% ossia quasi due milioni e mezzo di



viaggiatori in meno rispetto allo stesso periodo del 2012, e di un andamento sostanzialmente stabile della componente internazionale (rispettivamente nel periodo sono il 40% e 59% del traffico totale). In questo mercato, pesa, la dinamica particolarmente negativa del traffico in ambito dell'Unione Europea (due terzi dei movimenti internazionali) che perde il 2%, ossia circa 410 mila passeggeri.

**Tab. 17. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2013 (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	1.031.674	-2,3	2.268.930	-2,0	3.305.207	-2,0
Bologna	607.499	-4,6	1.662.604	10,0	2.295.100	5,5
Catania	1.795.895	-7,8	463.218	11,0	2.271.771	-4,5
Milano LIN	1.952.034	-6,6	1.525.003	-0,1	3.477.883	-3,9
Milano MXP	1.171.248	-17,6	5.621.104	-1,4	6.856.565	-4,8
Napoli	1.032.695	-17,8	890.632	2,5	1.935.586	-9,3
Roma CIA	364.370	-19,8	1.317.853	-7,0	1.682.223	-10,1
Roma FCO	4.245.965	-10,4	9.135.410	0,8	13.478.825	-3,1
Venezia	612.417	-8,4	2.380.408	8,8	2.997.867	4,8
<b>Totale</b>	<b>20.989.271</b>	<b>-10,3</b>	<b>31.098.671</b>	<b>0,1</b>	<b>52.361.325</b>	<b>-4,4</b>

(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 ed esclusa l'Aviazione Generale.

Fonte: Assaeroporti

Il traffico è diminuito nella maggior parte degli aeroporti. La flessione più importante in valore assoluto è stata rilevata nello scalo di Fiumicino (segue quella più contenuta del 2012) dove il traffico (quota del 26%) è sceso in termini tendenziali del 3%, ossia -431 mila passeggeri. Tale dinamica è determinata dalla componente nazionale che nei primi cinque mesi del 2013 subisce una riduzione su base tendenziale del 10%, ossia di 492 mila passeggeri, flessione attenuata dall'andamento del traffico internazionale che, seppur in misura ridotta (0,8%) aumenta grazie a quello con i paesi esterni all'Unione Europea (il traffico in questa zona diminuisce invece del 2%, ossia -96 mila passeggeri)<sup>1</sup>.

La contrazione di traffico in termini assoluti più robusta successiva è stata rilevata invece al nord, a Milano Malpensa (quota sul totale del 13%), -5% corrispondente a -343 mila passeggeri, andamento che conferma quello calante già rilevato nel 2012. La flessione del traffico nazionale è stata di circa 250 mila passeggeri, -18%, mentre è di -78 mila quella

<sup>1</sup> Nell'aeroporto di Roma Fiumicino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 32% ed il 68% (di cui il 60% riguarda spostamenti nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.



relativa alla componente internazionale, -1% (rispettivamente il 17% e l'82% del traffico aeroportuale).

Di poco inferiore ai 200 mila passeggeri è stata poi la flessione tendenziale rilevata a Napoli (quota sul totale del 4%) dove il traffico è diminuito complessivamente del 9% rispetto allo stesso periodo del 2012. È esclusivamente il mercato nazionale (53% del totale aeroportuale) a determinare questo andamento dato che in questo periodo registra una flessione del 18% (-224 mila viaggiatori) mentre quello internazionale chiude con una crescita del 3%, andamento rallentato dal traffico in ambito Ue, in diminuzione dell'1% in questi cinque mesi del 2013.

A seguire, il calo di circa 190 mila passeggeri rilevato nell'aeroporto minore della capitale (incidenza del 3%) dove prosegue il trend negativo già rilevato nel 2012. In termini percentuali, tale variazione si traduce in un calo di 10 punti, determinata dall'andamento del traffico<sup>2</sup> sia nazionale, -20% ossia -90 mila viaggiatori, sia internazionale, -7% ossia -100 mila, su cui pesa la riduzione del trasporto in ambito dell'Unione Europea che in questi mesi diminuisce dell'8% ossia di 115 mila persone rispetto allo stesso periodo del 2012.

Fra gli aeroporti con un'incidenza inferiore al 3%, si segnala la consistente flessione del traffico rilevata a Verona, -18% ossia 207 mila persone in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. Anche in questo caso, diminuisce il traffico sia nazionale, -29% ossia -119 mila persone, sia internazionale, -13% ossia -90 mila (rappresentano rispettivamente il 32% e 67% del totale aeroportuale).

Sempre in questa area, si è invece riscontrato l'incremento in valore assoluto più rilevante. A Venezia (6% del totale), i passeggeri sono aumentati in questi cinque mesi del 5%, ossia +137 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale andamento è stato determinato esclusivamente dalla componente più importante di questo scalo (79% del traffico) ossia quella internazionale, +9% che corrisponde a +192 mila passeggeri, a sua volta influenzata soprattutto dal traffico extra Unione Europea dato che l'incremento all'interno di questa area si ferma al 6%; la componente nazionale, invece, segna una variazione negativa dell'8% (-56 mila viaggiatori).

A seguire, la variazione positiva in valore assoluto più sostenuta è stata rilevata a Bologna (incidenza di periodo del 4%), dove è stato registrato un incremento del 6% (119 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2012); rilevante è, come sempre, la

---

<sup>2</sup> Nell'aeroporto di Roma Ciampino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 22% ed il 78% (di cui quasi tutto nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.

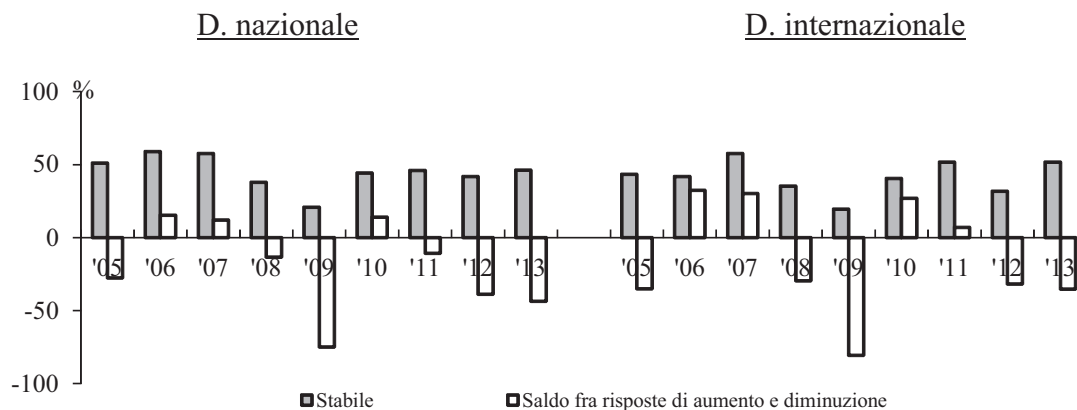
crescita della componente internazionale, 10% ossia +151 mila persone, mentre diminuisce del 5% quella nazionale, ossia -29 mila persone (rappresentano rispettivamente il 72% e 27% del traffico in questo scalo).

### 1.3.2. Il trasporto merci

#### Il trasporto merci su gomma

Continua ad essere negativo il quadro che emerge dalle previsioni fornite dalle aziende di questo settore per la prima parte dell'anno in corso. Per quanto riguarda la domanda nazionale, dovrebbero infatti aumentare, rispetto allo stesso semestre del 2012, i casi di diminuzione e viceversa diminuire quelli di aumento. Aspettative negative sono state espresse dal 55% delle aziende considerando le tonnellate e dal 49% considerando le tonnellate-km. Per il primo indicatore, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe deteriorarsi, passando da -34 (stesso semestre 2012) a -48 punti percentuali e, in termini di tkm, da -39 a -44 punti percentuali. Per quanto riguarda la domanda internazionale, in termini sia di tonnellate sia di tkm, le previsioni sono altrettanto negative. Il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere negativo e sostenuto: -34 e -35 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e di tkm.

**Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2005-2013**



In linea con questi risultati le indicazioni sull'andamento dei ricavi del traffico che, dopo la timida ripresa del biennio 2010-'11 annullata però nel 2012, sono ancora negative. Infatti, dovrebbero ulteriormente diminuire i casi di crescita e, viceversa, aumentare quelli di diminuzione. Il saldo fra tali dinamiche dovrebbe deteriorarsi ulteriormente, passando da -21 (stesso periodo dell'anno precedente) a -39 punti percentuali.





Dal lato delle tariffe, sono ancora molto numerose le aziende che prevedono di non modificarle. A livello internazionale, il livello medio dovrebbe rimanere costante nel 79% delle imprese mentre fra le altre aziende dovrebbero prevalere di gran lunga i casi di diminuzione rispetto a quelli di aumento. A livello nazionale, i casi di stabilità in termini previsionali sono ancora più frequenti, 84%, e pure in questo caso sono state indicate in diminuzione da quasi tutte le altre aziende.

Anche le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano un quadro decisamente incerto. Infatti, dovrebbe ulteriormente diminuire la quota delle imprese in cui si verifica un aumento della capacità veicolare disponibile e, viceversa, essere più frequenti quelle di diminuzione. Il saldo fra le risposte opposte dovrebbe di conseguenza peggiorare, pari a circa -40 punti percentuali, ossia dodici in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

**Tab. 18. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2005-2013 (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>	<i>I s. '13</i>
<u>Fatturato</u>									
Aumento	25,5	42,0	51,9	34,5	1,8	50,0	51,1	28,2	16,6
Stabile	29,0	44,0	34,6	31,0	8,8	20,4	26,7	23,1	28,6
Diminuzione	45,5	14,0	13,5	34,5	89,5	29,6	22,2	48,7	55,1
<u>T. nazionali</u>									
Aumento	11,3	16,7	28,3	40,4	1,9	2,1	28,6	27,0	4,4
Stabile	66,0	78,6	69,6	51,9	45,3	76,6	61,9	59,5	84,4
Diminuzione	22,7	4,8	2,2	7,7	52,8	21,3	9,5	13,5	11,1
<u>T. internaz.</u>									
Aumento	4,9	22,6	23,1	23,7	0,0	10,0	35,3	14,3	3,0
Stabile	73,1	74,2	76,9	60,5	35,0	85,0	58,8	71,4	78,8
Diminuzione	22,0	3,2	0,0	15,8	65,0	5,0	5,9	14,3	18,2

In relazione all'andamento dei fattori produttivi, le previsioni delineano sempre un clima di sfiducia. Per gli investimenti, a fronte del 24% di casi di stabilità, previsioni di crescita e di diminuzione sono state formulate dal 24% e 51%, percentuali in entrambi i casi superiori a quelle rilevate dello stesso periodo del 2012, generando così un saldo negativo e sostenuto, pari a -27 punti percentuali. Per quanto riguarda l'occupazione, il quadro che si delinea è ancora più preoccupante. Il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe oscillare intorno a -39 punti percentuali, risultando così superiore a quello rilevato nello stesso semestre del 2012 di diciassette punti.

Infine, le previsioni sulla produttività. Per quanto riguarda quella del personale, in termini previsionali, questa è stata indicata costante da poco più della metà delle imprese (53%) e nel 44% in diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe così oscillare intorno



a -42 punti percentuali, un valore nettamente peggiore rispetto allo stesso periodo del 2012. Per quanto riguarda la produttività dei mezzi, la situazione si presenta analoga. A fronte di aspettative di stabilità e di diminuzione formulate dal 47% e 49%, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe deteriorarsi, passando da -27 a -45 punti percentuali.

### Il trasporto aereo di merci e posta

La dinamica negativa rilevata nel 2012 (-5%) tende ad arrestarsi nei primi cinque mesi del 2013. In questo periodo le tonnellate movimentate sono state 367 mila, appena lo 0,2% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. La quantità di merci movimentata è rimasta essenzialmente costante mentre quella della posta è diminuita di circa il 3% (rispettivamente il 93% e 7% del totale di periodo).

**Tab. 19. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2013 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var. %	Mgl.	Var. %	Mgl.	Var. %
Bergamo	46.638	0,7	0	-	46.638	0,7
Bologna	18.311	13,2	0	-100,0	18.311	8,7
Brescia	5.735	-21,0	11.708	2,1	17.443	-6,9
Milano LIN	6.606	-1,1	1.949	5,4	8.555	0,3
Milano MXP	169.316	0,8	3.531	-6,2	172.847	0,6
Roma CIA	7.360	1,9	4	-	7.364	2,0
Roma FCO	53.360	0,3	2.957	-9,2	56.317	-0,3
Venezia	17.522	4,1	3	-83,3	17.525	4,0
<b>Totale</b>	<b>341.997</b>	<b>0,0</b>	<b>24.732</b>	<b>-3,3</b>	<b>366.729</b>	<b>-0,2</b>

(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

Gli incrementi più importanti si sono verificati a Bologna e Milano Mxp, dove invece il traffico era diminuito nel 2012. Nel primo caso, il traffico è aumentato del 9%, pari a quasi 1.500 tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, e nel secondo caso dell'1%, ossia di poco più di mille tonnellate. Diverso il peso di questi due aeroporti sul totale: in quello emiliano si è svolto il 5% del traffico di questo periodo mentre in quello della Lombardia tale percentuale è del 47%.

Fra gli aeroporti più importanti in termini di traffico, la flessione più rilevante si è verificata a Brescia (5% del totale). Le tonnellate movimentate sono state circa 17 mila, ossia il 7% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012 (in valore assoluto -1,3 mila). Tale dinamica è stata determinata esclusivamente dal traffico delle merci, in calo del 21%



su base tendenziale (in valore assoluto -1,5 mila tonnellate) mentre quello della posta, la componente di gran lunga più importante in questo scalo (67% del traffico) è risultata in aumento del 2%.

Flessioni particolarmente sostenute si sono comunque verificate in due scali minori, a Catania e Pisa, che hanno un'incidenza sul totale di periodo dello 0,7% e 0,3%. Nell'aeroporto siciliano, le tonnellate movimentate sono diminuite di circa un terzo, ossia di circa 1,2 mila tonnellate; in quello toscano, il traffico è stato di circa 980 tonnellate mentre nello stesso periodo del 2012 aveva raggiunto le 2,7 mila tonnellate. In entrambi questi scali, il trasporto delle merci rappresenta più del 90% del traffico.

## 2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

### 2.1. Il quadro nazionale

Le consultazioni elettorali nazionali del 24 e 25 febbraio e l'avvio della nuova legislatura, le elezioni per la Presidenza della Repubblica che hanno condotto in aprile all'affidamento di un nuovo mandato a Giorgio Napolitano, il passaggio di consegne al nuovo Governo hanno scandito la transizione che ha attraversato il primo semestre del 2013.

#### 2.1.1. Il programma del governo nel settore dei trasporti

Dal 27 aprile è in carica il nuovo Esecutivo presieduto da Enrico Letta. Dopo l'esperienza di accorpamento con lo Sviluppo economico voluta dall'ex Premier Mario Monti, il Dicastero dei Trasporti e delle Infrastrutture ritrova la propria autonomia e passa sotto la guida del ministro Maurizio Lupi, che a fine maggio ha presentato il programma degli interventi che il nuovo Governo intende attuare nel settore dei trasporti<sup>1</sup>.

Il documento mette a fuoco le priorità; tra queste, il trasporto pubblico locale, le infrastrutture, la sicurezza, la sostenibilità ambientale, lo sviluppo della portualità e della logistica, il riordino del settore ferroviario, l'avvio dell'Autorità per i Trasporti<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, 29 maggio 2013.

<sup>2</sup> Tra i punti principali del Programma del Ministro Lupi si segnalano:

- *Autorità dei trasporti*: il rapido avvio dell'Autorità di regolazione di settore, istituita dal decreto-legge 1/2012, con la nomina del presidente e dei componenti;
- *Infrastrutture*: posto che gli archi di rete fondamentali sono realizzati, il documento prospetta un cambio di visione piuttosto centrata sui nodi; rivisitazione della legge Obiettivo per concentrare gli interventi sulle opere che in ciascun comparto rivestono, alla luce di una recente ricognizione effettuata dal Ministero, particolare rilevanza strategica; sostegno alla proposta, in sede Ue, di applicare alle opere strategiche la "golden rule" al fine di escludere che gli investimenti per le infrastrutture Ten-T di rilevanza comunitaria siano imputati al debito pubblico ai fini dei vincoli di Maastricht.
- *Trasporto pubblico locale*: sono tre gli obiettivi prioritari: elevare il livello di liberalizzazione e di competizione; definire i costi standard; istituire un Fondo rotativo per il materiale rotabile.
- *Trasporto ferroviario*: sono valutate soluzioni alternative alla separazione societaria rete/servizi; si sostengono le gare per l'affidamento dei servizi di TPL, anche ferroviario, e dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza in regime di servizio pubblico, compresi nel c.d. "servizio universale". Nel segmento merci, l'indirizzo esposto è di demandare al mercato l'offerta di trasporto e insieme varare misure di incentivazione per gli utenti finali (Ferrobonus).
- *Autotrasporto*: sospesa la posizione del Governo sui costi minimi in attesa delle pronunce della Corte di Giustizia europea e della Corte Costituzionale, si ritiene necessario un processo di riforma e di aggregazione industriale.
- *Settore aereo e aeroportuale*: attuazione del Piano aeroporti messo a punto dal predecessore, Corrado Passera.
- *Porti, interporti e logistica*: allo studio le riforme dei porti e degli interporti; si preannuncia il rilancio del progetto Autostrade del Mare e l'estensione della Piattaforma logistica nazionale nell'ambito del



### 2.1.2. Provvedimenti e disposizioni multisettoriali che interessano anche i trasporti

#### Misure fiscali per la R&S

A decorrere dal 2013, la legge di Stabilità per il 2013<sup>3</sup> (art.1, c. 95, 96, 97) ha istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri un Fondo per la concessione di un credito di imposta per la ricerca e lo sviluppo con particolare riferimento alle PMI, nonché per la riduzione del cuneo fiscale, finanziato mediante le risorse derivanti dalla progressiva riduzione degli stanziamenti di parte corrente e di conto capitale iscritti in bilancio destinati ai trasferimenti e ai contributi alle imprese. Il credito di imposta è riservato alle imprese e alle reti di impresa che affidano attività di ricerca e sviluppo a università, enti pubblici di ricerca o organismi di ricerca, ovvero che realizzano direttamente investimenti in ricerca e sviluppo. La fase attuativa è affidata all'iniziativa dei Ministri dell'economia e dello sviluppo che dovranno riferire alle Commissioni parlamentari competenti ai fini dell'adozione dei provvedimenti normativi necessari alla definizione dei profili finanziari relativi all'individuazione e alla quantificazione dei trasferimenti e dei contributi.

#### Gestori di servizi di interesse generale/proroga di termini

Per le società che gestiscono servizi di interesse generale sul territorio nazionale, le limitazioni alle spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi, imposte a partire dal 2013 dalla Spending Review di luglio 2012<sup>4</sup> a tutte le amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'ISTAT, diventeranno operative a partire dal 2014. La proroga è disposta dalla legge di Stabilità 2013 (art.1, c. 423)

#### Fondo per la crescita sostenibile

Con il decreto interministeriale Sviluppo economico-Economia dell'8 marzo 2013<sup>5</sup> sono state individuate le priorità, le forme e le intensità massime degli aiuti concedibili dal

---

progetto UIRNet, ai porti - in attuazione art. 61 bis DL 1/2012 convertito con L 27/2012 - e agli interporti.

<sup>3</sup> Legge 24 dicembre 2012, n. 228 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - GU n. 302 del 29.12.2012 - SO n. 212

<sup>4</sup> DL 6 luglio 2012, n. 95 - Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini. GU n. 156 del 6.7.2012 - SO n. 141, conv. dalla L 7 agosto 2012, n. 135.

<sup>5</sup> Decreto 8 marzo 2013 - Ministero dello Sviluppo economico - Individuazione delle priorità, delle forme e delle intensità massime di aiuto concedibili nell'ambito del Fondo per la crescita sostenibile, ai sensi dell'articolo 23, comma 3, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83. GU n. 113 del 16.5.2013.

Fondo per la crescita sostenibile istituito dall'art. 23 del DL 83/2012 (Decreto Sviluppo)<sup>6</sup>. Giunge così a compimento la riforma degli incentivi alle imprese avviata lo scorso anno dal governo Monti con l'obiettivo di modificare in maniera significativa i meccanismi degli interventi in favore delle imprese.

Il Fondo nasce per sostenere programmi, progetti o attività di pubblico interesse che le imprese beneficiarie non avrebbero svolto in assenza del sostegno del Fondo o che avrebbero effettuato in misura inferiore o con tempi di realizzazione più lunghi.

Il nuovo quadro normativo annovera tra i punti qualificanti la finalizzazione dei finanziamenti su pochi obiettivi ritenuti strategici per lo sviluppo del Paese:

- ricerca, sviluppo e innovazione;
- rafforzamento della struttura produttiva nazionale, riutilizzo di impianti produttivi e rilancio di aree in stato di crisi complessa;
- sostegno all'internazionalizzazione delle imprese<sup>7</sup>.

Le risorse del Fondo saranno impiegate prevalentemente per misure di finanziamento agevolato. La forma e l'intensità degli aiuti saranno definite con bandi ovvero direttive del Ministro dello Sviluppo economico che individueranno, oltre a quanto già previsto dal

<sup>6</sup> DL 22 giugno 2012, n. 83 - Misure urgenti per la crescita del Paese. GU n. 147 del 26.6.2012 - SO n. 129. Legge 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.

<sup>7</sup> Per ciascun obiettivo il Decreto interministeriale 8 marzo 2013 individua specifiche priorità di intervento. In materia di ricerca e sviluppo, saranno finanziati in maniera preferenziale i progetti:

- a) che prevedono forme di collaborazione tra imprese e Organismi di ricerca e/o Centri di ricerca, per i quali il ruolo di soggetto capofila è assunto dal Centro di ricerca o dall'Organismo di ricerca;
- b) che prevedono forme di collaborazione internazionale effettiva e stabile con imprese e/o Organismi di ricerca e/o Centri di ricerca esteri;
- c) diretti alla realizzazione di nuovi prodotti o servizi, in grado di produrre un significativo avanzamento tecnologico di rilevante impatto sul mercato di riferimento;
- d) che prevedono l'utilizzo efficiente delle risorse energetiche, l'impiego di energia prodotta da fonti rinnovabili, ovvero lo sviluppo e l'applicazione di tecnologie e processi produttivi in grado di minimizzare gli impatti ambientali;
- e) che prevedono lo sviluppo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Per l'obiettivo del rafforzamento della struttura produttiva del Paese, il decreto dà priorità per i progetti:

- a) realizzati nelle Regioni Obiettivo Convergenza;
- b) che prevedono il coinvolgimento di PMI;
- c) che prevedono la creazione di nuova occupazione e la salvaguardia dell'occupazione esistente;
- d) che prevedono l'applicazione di tecnologie e processi produttivi in grado di minimizzare gli impatti ambientali.

Infine, in materia di internazionalizzazione, la priorità è attribuita ai programmi:

- a) realizzati congiuntamente da più imprese tramite il ricorso allo strumento del Contratto di rete o ad altre forme contrattuali di collaborazione;
- b) promossi congiuntamente da PMI;
- c) proposti da imprese operanti in determinati ambiti tecnologici riconducibili al Programma Horizon 2020, che rappresenta il quadro di riferimento comunitario per le azioni europee a sostegno della R&S.



Decreto Sviluppo e dal decreto 8 marzo 2013, anche i requisiti di accesso dei soggetti beneficiari, le condizioni di ammissibilità dei programmi e/o progetti, le spese ammissibili, termini e modalità di presentazione delle domande, criteri di valutazione, modalità di concessione ed erogazione.

#### Ritardi di pagamento

Una nota del Ministero dello Sviluppo economico del 23 gennaio 2013<sup>8</sup> ha chiarito che le disposizioni del dlgs 192/2012 in materia di ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali tra pubbliche amministrazioni e imprese e tra imprese, approvate a novembre scorso in attuazione della direttiva 2011/7/UE, si applicano anche ai lavori pubblici.

#### Pagamento dei debiti delle pubbliche amministrazioni

È stato approvato il decreto-legge<sup>9</sup> che sblocca i pagamenti dei debiti commerciali delle pubbliche amministrazioni verso imprese, cooperative e professionisti per un importo complessivo di 40 miliardi, 20 nel 2013 e 20 nel 2014. Il provvedimento prevede la creazione di un Fondo destinato al pagamento dei debiti di Regioni, Province e Comuni e ASL a cui, tramite la Cassa Depositi e Prestiti, potranno attingere per il finanziamento gli enti in difetto di liquidità. In caso di richiesta di pagamenti superiori alle disponibilità, dovrà essere applicato il criterio dell'anzianità del credito scaduto.

Le Amministrazioni potranno pagare a fronte di crediti certi, liquidi ed esigibili. I soggetti creditori dovranno chiedere la certificazione dei loro crediti mentre alle Amministrazioni compete l'individuazione dei beneficiari, gli importi da liquidare nonché la tempistica.

Tenuto conto dei vincoli assunti dall'Italia con l'Unione europea nell'ambito del Patto di Stabilità e Crescita per il risanamento dei conti pubblici, il decreto prevede un allentamento del Patto di Stabilità interno per i pagamenti di debiti relativi ad investimenti già effettuati dalle PA nonché ad investimenti cofinanziati dai fondi strutturali europei.

---

<sup>8</sup> Nota MISE del 23 gennaio 2013- Ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali (Decreto legislativo 192/2012) <http://www.sviluppoeconomico.gov.it>. 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.

<sup>9</sup> Decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35 - Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali. GU n. 82 del 8.4.2013.

La legge di conversione<sup>10</sup> ha apportato al decreto-legge numerose modifiche volte ad accelerare l'iter di approvazione dei provvedimenti attuativi, semplificare le procedure e assicurare maggiore certezza ai tempi di pagamento, rafforzare gli aspetti sanzionatori, potenziare i meccanismi di certificazione e ricognizione dei debiti, ampliare le ipotesi di compensazione tra crediti certificati e debiti iscritti a ruolo. Tra altro, è stata ridotta di 400 milioni la dotazione della sezione del citato Fondo destinata al pagamento dei debiti degli Enti locali, che passa quindi da 4 miliardi a 3,6 miliardi ed è stata prevista la pubblicazione sui rispettivi siti entro, il 5 luglio, della lista completa dei creditori delle pubbliche amministrazioni che si avvalgono delle nuove norme.

### Il decreto-legge del “Fare”

Il decreto-legge 69/2013<sup>11</sup> approvato il 21 giugno dal Governo Letta, il cosiddetto decreto del “Fare”, ha introdotto una serie di misure per la ripresa economica, alcune direttamente rivolte al settore dei trasporti. Si segnalano quelle in materia di:

- infrastrutture: istituzione di un Fondo di 2.030 milioni (per il quadriennio 2013-2017) per consentire la continuità dei cantieri in corso o per l'avvio di nuovi lavori (art. 18);
- miglioramento e semplificazione dell'accesso al Fondo di garanzia per le PMI di cui alla legge 662/1996, art. 2, c. 100, lett. a) (art. 1);
- concorrenza nel mercato dei carburanti (art. 4);
- riduzione dei prezzi dell'energia elettrica (art. 5)
- accelerazione dell'utilizzo dei Fondi comunitari (art. 9)
- Agenda digitale italiana (artt. 13- 17);
- porti: autonomia finanziaria e semplificazione delle procedure per i dragaggi (art. 22) (v. infra paragrafo 2.1.6);
- accesso al mercato del trasporto nazionale ferroviario a media e lunga percorrenza (art. 24), con la modifica dell'art. 59 della legge 99/2009<sup>12</sup> (v. paragrafo 2.1.3);
- altre misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti (art. 25);
- semplificazione dell'iter per le variazioni dei pedaggi autostradali (art. 27);
- semplificazione amministrativa con la previsione di un indennizzo per i ritardi nella conclusione dei procedimenti (50 euro al giorno fino ad un massimo di 2.000 euro) (art.

<sup>10</sup> Legge 6 giugno 2013, n. 64 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, recante disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali. Disposizioni per il rinnovo del Consiglio di presidenza della giustizia tributaria. GU n.132 del 7.6.2013.

<sup>11</sup> DL 21 giugno 2013, n. 69 - Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia. GU n. 144 del 21.6.2013 - SO n. 50.

<sup>12</sup> Legge 23 luglio 2009 n. 99 - Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia. GU 31 luglio 2009, n. 176, S.O.





28) nonché della data unica di efficacia degli obblighi (la data di decorrenza dell'efficacia degli obblighi amministrativi introdotti a carico di cittadini e imprese è fissata al 1° luglio o al 1° gennaio successivi alla loro entrata in vigore) (art. 29);

- semplificazione di alcuni adempimenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro (artt. 32, 34, 35);
- estensione delle “aree a burocrazia zero” per le attività di sperimentazione “ai fini della definizione delle modalità operative per la creazione di un sistema integrato di dati telematici tra le diverse amministrazioni e i gestori di servizi pubblici e di servizi per la pubblica utilità” (art. 37);
- semplificazioni in materia fiscale (artt. 50-56);
- finanziamento della ricerca scientifica (art. 57);
- accise: previsto un aumento dell'aliquota delle accise su gasolio e benzina per la copertura di alcuni oneri derivanti dal decreto stesso; resta salva la possibilità per gli autotrasportatori di merci con veicoli di massa superiore o pari a 7,5 tonnellate di ottenere il rimborso degli incrementi (art. 61);
- sistema giudiziario e contenzioso civile (artt. 62-84); estensione dell'ambito della mediazione civile.

#### Rinvio aumento IVA

È stato spostato al 1° ottobre 2013 il termine a partire dal quale viene applicato l'aumento dell'aliquota ordinaria dell'IVA dal 21 al 22 per cento previsto dal decreto-legge 98/2011, convertito dalla legge 111/2011, termine attualmente fissato al 1° luglio 2013<sup>13</sup>.

#### 2.1.3. ITS – Sistemi di trasporto intelligenti

Le tecnologie dell'informazione rappresentano per tutti i settori una promessa di sviluppo. Il Ministero infrastrutture e trasporti ha adottato il decreto che, in attuazione dell'art. 8, c. 9 del DL 179/2012<sup>14</sup> e nel quadro normativo predisposto dalla direttiva comunitaria 2010/40/UE, stabilisce i requisiti dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore dei trasporti stradali e individua le azioni da promuovere per favorirne lo sviluppo e la diffusione coordinata, integrata e coerente sul territorio nazionale<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Decreto-legge 28 giugno 2013, n. 76 “Primi interventi urgenti per la promozione dell'occupazione, in particolare giovanile, della coesione sociale, nonché in materia di Imposta sul valore aggiunto (IVA) e altre misure finanziarie urgenti” (art. 11). GU n. 150 del 28.06.2013.

<sup>14</sup> Decreto Sviluppo bis (L 17 dicembre 2012, n. 221 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese. GU n. 294 del 18.12.2012 - SO n. 208).

<sup>15</sup> Decreto MIT 1 febbraio 2013 - Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia. GU n. 72 del 26.3.2013.

Per quanto riguarda i requisiti, i sistemi dovranno essere efficaci, ovvero in grado di offrire soluzioni valide ai principali problemi del trasporto, soprattutto stradale, essere efficienti in termini di costi, assicurare l'intermodalità e l'interoperabilità, promuovere la parità di accesso alle applicazioni, sostenere il migliore utilizzo delle infrastrutture nazionali e delle reti esistenti assicurando la qualità di sincronizzazione e posizionamento tramite l'impiego di servizi di navigazione satellitare avanzati in grado di coprire le zone d'ombra.

Per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio italiano il decreto prevede che il Ministro promuova una serie di azioni tra le quali: la costituzione di una piattaforma telematica nazionale; l'interoperabilità e la compatibilità tra ITS nazionali e analoghi sistemi in ambito comunitario; il migliore utilizzo di tecnologie di bordo dei veicoli; l'integrazione e la cooperazione applicativa delle piattaforme riguardanti il trasporto delle merci, "con particolare attenzione alle interfacce tra le diverse modalità di trasporto, in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti tra sistemi e promuovere l'interoperabilità delle stesse".

Più nel dettaglio, sono quattro i settori di intervento per la diffusione e l'utilizzo degli ITS previsti nel provvedimento.

- 1) *Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità.* Per garantire l'accesso degli utenti e dei fornitori di ITS alle informazioni concernenti il traffico e la mobilità, affidabili e regolarmente aggiornate, il decreto prevede
  - che il Ministero attraverso il CCISS renda disponibili sul web i dati di traffico in tempo reale del CCISS sull'intera rete infrastrutturale stradale di interesse nazionale, informazioni di cui chiunque può avvalersi al fine di garantire la massima diffusione delle comunicazioni a titolo gratuito nei confronti dei cittadini, previa convenzione d'uso da stipulare con il CCISS;
  - che gli enti proprietari e i gestori di infrastrutture, di parcheggi a pagamento, aree di sosta e di servizio - incluse le stazioni di rifornimento di carburante - e nodi logistici sul territorio nazionale si dotino di una banca dati relativa al servizio e all'infrastruttura di propria competenza, con obbligo di aggiornamento e pubblicazione sul web; gli enti proprietari di strade e i concessionari sono inoltre tenuti a comunicare al CCISS tutti gli eventi di traffico con rilevanza sulla sicurezza e la regolarità della circolazione (entro 18 mesi), e a pubblicare sul web le informazioni relative ai livelli di servizio dell'infrastruttura, espressi ad esempio in termini di percentuale di occupazione dell'infrastruttura, per unità di tempo (entro 18 mesi), e i valori di flusso veicolare e velocità media (entro 24 mesi);
  - l'attivazione dell'Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico (IPIT), tenuto dal Ministero infrastrutture e trasporti e pubblicato sul portale web del



CCISS, contenente gli indirizzi url di esposizione di tutte le informazioni, pubbliche e private, afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale, al fine di consentire l'accesso alle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico provenienti da fonti diverse dal CCISS. I soggetti precitati alimentano l'IPIT comunicando al CCISS l'indirizzo url di pubblicazione delle informazioni di propria competenza e la pubblicazione e la diffusione, con qualsiasi mezzo, di dati estratti dall'IPIT è libera.

Le modalità, i tempi, le frequenze di aggiornamento, gli standard di riferimento e i formati di acquisizione e pubblicazione di tutti i dati e le informazioni, nonché le modalità e le condizioni per il monitoraggio continuativo della effettività delle informazioni e dell'efficacia della metodologia di raccolta dei dati dovranno essere definite entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, con provvedimento del Capo Dipartimento competente.

- 2) *Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto passeggeri e merci.* In questo ambito le principali priorità riguardano: l'impiego degli ITS per la gestione delle flotte per il trasporto multimodale dei passeggeri e per la localizzazione e il tracciamento dei mezzi abilitati al trasporto multimodale di merci, con particolare riguardo alle merci pericolose; l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento di servizi di mobilità pubblici e privati (taxi e sosta); creazione da parte degli enti locali di *data base* per la gestione delle flotte regolamentate (ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo) e veicoli autorizzati che accedono alle Ztl, con particolare riferimento ai processi di accreditamento dei veicoli; il miglioramento della circolazione del trasporto pubblico locale (intervendo, per esempio, su corsie preferenziali, sincronizzazione dei semafori, localizzazione dei veicoli, pianificazione del servizio); in materia di mobilità urbana, sostegno alla Smart Mobility (promozione della mobilità elettrica, car sharing, bike sharing, car pooling e servizi sostenibili di logistica urbana). In questo settore di intervento, il Ministero individua quale ulteriore priorità "la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo).
- 3) *Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto.* Presso il Ministero infrastrutture e trasporti è istituito l'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia che non risultano coperti dall'assicurazione per la

responsabilità civile verso i terzi. L'archivio è alimentato dalle compagnie di assicurazioni. Altre azioni riguardano l'attivazione di un servizio Pan Europeo eCall per una migliore e più rapida gestione delle chiamate di emergenza.

4) *Collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto*. Le azioni prioritarie in questo settore riguardano:

- a) la definizione delle specifiche tecniche relative ai supporti necessari per operare il collegamento telematico tra veicoli ed infrastruttura e tra veicoli in modo da favorire la guida cooperativa;
- b) la diffusione di sistemi di scambio dati ed informazioni tra infrastruttura e veicoli (I2V) ai fini del miglioramento dei parametri di sicurezza della circolazione in condizioni atmosferiche avverse;
- c) la diffusione di sistemi di monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale;
- d) il miglioramento delle condizioni di accesso alle aree di parcheggio a pagamento per i veicoli commerciali, anche attraverso l'implementazione dei servizi di informazione e di prenotazione delle aree di parcheggio stesse mediante soluzioni ITS;
- e) il miglioramento dei sistemi di controllo nel settore dell'autotrasporto al fine di verificarne il rispetto dei requisiti minimi di sicurezza, anche attraverso l'implementazione del sistema telematico integrato per il controllo dell'autotrasporto, gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- f) la promozione dell'uso dei sistemi ITS per il controllo, su tutta la rete stradale urbana ed extraurbana, della velocità media e istantanea dei veicoli sulle strade a scorrimento veloce.

Il decreto, la cui attuazione non dovrà comportare nuovi o maggiori oneri di finanza pubblica, istituisce presso il Ministero infrastrutture e trasporti il Comitato di indirizzo e coordinamento delle iniziative in materia di ITS, denominato ComITS.

### 2.1.3. Trasporto pubblico locale

La legge di Stabilità 2013 (L 228/2012, art. 1, c. 301) ha riscritto l'art. 16 bis del c.d. Decreto Spending Review (DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012) istituendo il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. Tale strumento sostituisce il Fondo per il TPL già previsto dalla legge Finanziaria 2011 (DL 98/2011, conv. dalla L 111/2011, art. 21, c.3) e successivamente ridisciplinato dal menzionato DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012 (art. 16 bis). Il nuovo Fondo sarà alimentato da una quota di compartecipazione



al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'art. 16 bis novellato prevede che l'aliquota di compartecipazione nonché i criteri e le modalità di riparto delle risorse del Fondo siano determinati con successivi DPCM<sup>16</sup>.

I criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo sono stati adottati con DPCM 11 marzo 2013<sup>17</sup>. In una logica di premialità, tale provvedimento prevede che, ai fini della distribuzione del Fondo, le attività delle Regioni siano valutate annualmente dal Ministero dei trasporti, che si avvarrà dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale<sup>18</sup>, sulla base di una serie di indicatori che consentiranno di valutare il soddisfacimento di specifici obiettivi di miglioramento ed efficienza della programmazione e della gestione dei servizi di TPL, anche ferroviario.

Le risorse stanziare sul Fondo devono essere ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia, entro il 30 giugno di ciascun anno, salvo quanto già ripartito ed erogato a titolo di anticipazione<sup>19</sup>. Una quota inizialmente pari al 90%<sup>20</sup> delle risorse del Fondo sarà distribuita tra le Regioni sulla base di determinate percentuali (di cui alla Tabella 1 allegata al DPCM<sup>21</sup>) mentre per il restante 10% i trasferimenti premieranno, secondo criteri prestabiliti dallo stesso DPCM, le Regioni più virtuose rispetto ai menzionati obiettivi.

<sup>16</sup> In particolare il citato art. 16 bis prevede ora che l'aliquota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sia determinata - con DPCM - in misura tale che la dotazione del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni per l'anno 2013, 443 milioni per l'anno 2014 e 507 milioni annui a decorrere dal 2015.

<sup>17</sup> DPCM 11 marzo 2013 – Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. GU 26.6.2013, n. 148.

<sup>18</sup> Osservatorio istituito dall'art.1, c.300, della legge n. 244/2007, presso il Ministero infrastrutture e trasporti, con il fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma, senza oneri per la finanza pubblica. All'Osservatorio partecipano i rappresentanti dei ministeri competenti, delle Regioni e degli enti locali.

<sup>19</sup> Come previsto dall'art. 16 bis, c. 6 del DL 95/2012, l'art. 2 del DPCM 11 marzo 2013 stabilisce che a titolo di anticipazione, in attesa dell'approvazione del decreto da emanare entro giugno, il 60% delle risorse stanziare sul Fondo è ripartito ed erogato alle Regioni sulla base delle percentuali della Tabella 1 dello stesso DPCM. "Il residuo 40% ..., al netto delle eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi ... è erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno". "Con le medesime modalità le Regioni provvedono ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali".

<sup>20</sup> Il DPCM prevede a partire dal 2015 un incremento biennale di due punti percentuali della quota premiale e la conseguente riduzione della quota inizialmente stabilita al 90%.

<sup>21</sup> Il DPCM prevede (art. 4) l'adeguamento annuale delle percentuali di riparto di cui alla Tabella 1 entro il 31 dicembre dell'anno precedente su proposta della Conferenza delle Regioni e Province autonome previa intesa in sede di Conferenza unificata.

A questo scopo, entro quattro mesi dall'emanazione del DPCM, ciascuna Regione dovrà predisporre un Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario e trasmettere<sup>22</sup> tutti i provvedimenti e i dati necessari a comprovarne l'adozione al MIT e all'Osservatorio. Per il 2013 gli obiettivi di efficientamento e miglioramento della programmazione e gestione dei servizi si riterranno raggiunti mediante l'adozione di tale Piano. A partire dal 2014 le Regioni dovranno invece trasmettere, entro il 15 giugno di ciascun anno, i risultati delle attività di riprogrammazione dei servizi effettuata nell'anno precedente sull'intero comparto del TPL e del servizio ferroviario regionale al Ministero e all'Osservatorio. In mancanza di comunicazione, sarà precluso l'accesso alle risorse del Fondo rientranti nella quota del 10%.

Si segnala, inoltre che:

- a febbraio, è stato approvato il decreto ministeriale<sup>23</sup> che – secondo quanto previsto dall'art. 16 bis, c. 6 del DL 95/2012 - ha ripartito per l'anno 2013 tra le 15 Regioni a statuto ordinario, a titolo di anticipazione, il 60% delle risorse del Fondo. Si tratta di una cifra prossima a 3 miliardi su circa 5 disponibili in totale. Tali somme sono vincolate, in base alla legge, all'esclusivo finanziamento delle esigenze del TPL;
- ad aprile, il Ministero infrastrutture e trasporti ha provveduto ad erogare alle Regioni a statuto ordinario una prima quota per un importo di circa 1.225 milioni delle risorse stanziata sul Fondo stesso. È prevista una ulteriore erogazione di circa 422 milioni, cui seguiranno trasferimenti di pari entità con cadenza mensile.

### 2.1.3. Settore ferroviario

#### Copertura OSP 2012

La legge di Stabilità 2013 (art.1, c. 302) ha autorizzato il Ministero economia e finanze a corrispondere a Trenitalia le somme previste, per l'anno 2012, dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, nel rispetto della vigente normativa comunitaria.

---

<sup>22</sup> La trasmissione dei dati e dei provvedimenti al MIT e all'Osservatorio dovrà avvenire entro 130 giorni dall'emanazione del DPCM (art. 3).

<sup>23</sup> Decreto 25 febbraio 2013 – Ministero dell'Economia e delle Finanze - Erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione del 60 per cento dello stanziamento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 6, del DL 6 luglio 2012, n. 95, come modificato dall'art.1, c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228. GU n. 51 del 1.3.2013.



### Decreto del “Fare” - Regolamentazione del trasporto ferroviario

In materia di accesso al mercato del trasporto nazionale ferroviario di media e lunga percorrenza, l’art. 24 del decreto-legge 69/2013 modifica l’art. 59 della legge 99/2009<sup>24</sup> sulle limitazioni/compensazioni a carico dei servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte nazionale di servizi internazionali, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l’equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività dei servizi coperti da tale contratto.

Lo stesso art. 24 stabilisce che:

- il canone per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria sia stabilito con il parere e non con l’intesa con la Conferenza unificata e che il decreto del Ministero infrastrutture e trasporti non determini autonomamente il canone bensì approvi la proposta del gestore dell’infrastruttura (RFI Spa) al riguardo;
- i corrispettivi per i servizi non compresi nel canone di accesso all’infrastruttura siano determinati con decreto del Ministro infrastrutture e trasporti;
- la separazione contabile tra gestore dell’infrastruttura ferroviaria e impresa di trasporto ferroviario debba “fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività”.

#### 2.1.4. Autotrasporto e trasporto passeggeri su strada

##### Costi minimi

La questione dei costi minimi dell’autotrasporto previsti dall’83 bis del DL 112/2008, convertito dalla L 133/2008, deferita lo scorso anno ai giudici amministrativi da diverse associazioni ed imprese di committenza, è giunta al vaglio della Corte di Giustizia europea. Con un’ordinanza datata 15 marzo 2013<sup>25</sup> il Tar del Lazio ha infatti disposto un rinvio pregiudiziale per ottenere dai giudici di Lussemburgo una pronuncia in merito alla compatibilità con i principi comunitari - in materia di concorrenza, libera prestazione dei servizi e libertà di stabilimento - di discipline nazionali che implicino una “fissazione eteronoma di un elemento costitutivo del corrispettivo del servizio e, quindi, del prezzo contrattuale”. Con particolare riferimento alla disciplina di cui al citato art. 83 bis, il Tribunale amministrativo ha poi chiesto alla Corte di chiarire “se, ed a quali condizioni, limitazioni dei principi citati siano giustificabili in relazione ad esigenze di salvaguardia

---

<sup>24</sup> Legge 23.7.2009, n. 99 - Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia. GU 31 luglio 2009, n. 176, S.O.

<sup>25</sup> Ordinanza TAR Lazio del 15-3-2013. Si veda in [http://www.giustizia-amministrativa.it/DocumentiGA/Roma/Sezione%203T/2011/201110986/Provvedimenti/201302721\\_08.XML](http://www.giustizia-amministrativa.it/DocumentiGA/Roma/Sezione%203T/2011/201110986/Provvedimenti/201302721_08.XML).

dell'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale". Dubbia per il Tar, in assenza di criteri predeterminati a livello legislativo, anche la previsione del citato art. 83 bis che demanda la determinazione dei costi minimi di esercizio ad accordi volontari di settore tra le rappresentanze della committenza e dei vettori e, in mancanza di tali accordi, ad organismi la cui composizione è caratterizzata da una forte presenza di soggetti rappresentativi degli operatori economici privati di settore. Anche su tale punto viene richiesto il parere dei giudici comunitari.

Il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia sospende il giudizio sulla legittimità delle determinazioni dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto e del decreto dirigenziale 22 novembre 2011 della Direzione Generale per Trasporto stradale e per l'Intermodalità presso il Ministero dei trasporti, oggetto dei ricorsi in quanto attuativi dell'art. 83 bis. Tali provvedimenti, pertanto, continuano a restare in vigore<sup>26</sup>.

D'altra parte, da febbraio di quest'anno pende anche dinanzi alla Corte Costituzionale una questione di legittimità, sollevata nell'ambito di una causa in materia di costi minimi dell'autotrasporto dal Tribunale di Lucca (ordinanza 12 febbraio 2013)<sup>27</sup>, relativa allo stesso art. 83 bis, commi 1, 2, 6 e 7, con riferimento agli articoli 3 (principio di uguaglianza) e 41 (libertà di impresa) della Costituzione.

In particolare, con riferimento al principio di uguaglianza sancito dall'art. 3 della Costituzione, secondo il Tribunale di Lucca andrebbero vagliati i possibili effetti discriminatori della disciplina sui costi minimi nei confronti degli autotrasportatori italiani, a fronte del fatto che gli autotrasportatori degli altri Paesi Ue, nei limiti delle previsioni delle norme comunitarie (Reg. 1072/2009/UE), non sono tenuti a rispettare tale regime tariffario nell'esercizio dei trasporti nazionali in regime di cabotaggio.

L'art. 41 della Costituzione stabilisce che l'iniziativa economica privata è libera e allo stesso tempo specifica che questa non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana. Rispetto a tale norma il giudice del rinvio individua due possibili profili di contrasto nelle disposizioni dell'art. 83 bis e giunge alla conclusione che le limitazioni imposte all'attività di autotrasporto derivanti dal regime tariffario dei costi minimi non sarebbero giustificate. In primo luogo, l'autotrasporto svolto nel rispetto del Codice della Strada e delle norme di

---

<sup>26</sup> Si ricorda che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con parere datato 5 marzo 2012 ha ritenuto la disciplina sui costi minimi contenuta nell'art. 83 bis inapplicabile in quanto in contrasto con le regole italiane e comunitarie a tutela della concorrenza (AGCM AS 913/2012).

<sup>27</sup> Si veda <http://www.ctlaw.it/wp-content/uploads/2013/03/Tribunale-di-Lucca-Ordinanza-1302121.pdf>





tutela della sicurezza sul lavoro non sarebbe un'attività economica ex se in contrasto con l'art 41. In secondo luogo, fermo restando che la libera iniziativa economica e la tutela della salute sono due interessi meritevoli di tutela e riconosciuti dalla Carta Costituzionale, la limitazione della prima attraverso l'imposizione del regime tariffario dei costi minimi non garantirebbe l'obiettivo di assicurare una maggiore sicurezza della circolazione e/o una maggiore tutela della sicurezza per i lavoratori del settore.

#### Individuazione dei dispositivi elettronici che registrano le attività dei veicoli

Un decreto del Ministero infrastrutture e Trasporti<sup>28</sup> ha individuato le caratteristiche, dotazioni e funzioni minime degli strumenti elettronici, quali scatole nere o equivalenti, atti a registrare le attività dei veicoli. Tali dispositivi serviranno, ad esempio, a registrare continuamente la posizione, la velocità e le accelerazioni nonché ad individuare tempestivamente guasti e malfunzionamenti dei veicoli. Tra le dotazioni richieste, un ricevitore GPS, un accelerometro e un dispositivo di telefonia mobile.

L'obiettivo del provvedimento è favorire una riduzione significativa delle tariffe dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile, in attuazione del codice delle assicurazioni private (Dlgs 209/2005), il quale all'art. 132, comma 1 prevede, tra l'altro, che nelle polizze relative alla RCA derivante da circolazione dei veicoli, l'assicurato possa acconsentire ad installare un dispositivo di bordo che registri le attività del mezzo di trasporto allo scopo di ottenere uno sconto significativo rispetto alle tariffe in vigore.

#### Fondi all'autotrasporto

Il decreto interministeriale n. 92 del 13 marzo 2013<sup>29</sup> ripartisce le risorse disponibili per l'anno in corso per l'autotrasporto. Si tratta di 400 milioni stanziati dall'art. 23, c.1 del decreto-legge 95/2012 (convertito dalla legge 135/2012).

Nel testo definitivo del decreto, che accoglie i rilievi del Ministero dell'Economia sulla ripartizione tra i vari interventi, interventi già tutti previsti dalla legislazione vigente, si è tenuto conto sia del grado di utilizzazione delle risorse negli esercizi finanziari precedenti, sia delle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato, con particolare riguardo agli interventi per la riduzione dei costi di esercizio.

<sup>28</sup> Decreto 25 gennaio 2013 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Individuazione dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo. GU n. 30 del 5.2.2013.

<sup>29</sup> Comunicato MIT del 19/4/2013 - <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2541>

Nel dettaglio:

- riduzione dei premi INAIL: 91 milioni dei quali 82 destinati ad imprese con dipendenti e 9 alle imprese artigiane dell'autotrasporto merci;
- protezione ambientale e sicurezza della circolazione (compresa la riduzione dei pedaggi autostradali): 134 milioni;
- formazione professionale: 16 milioni;
- compensazione della quota destinata al Servizio Sanitario Nazionale nell'ambito dei premi di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli adibiti al trasporto merci e deduzione forfetaria di spese non documentate: 135 milioni (di cui 22 milioni per il contributo al SSN e 113 milioni per le deduzioni forfetarie);
- aiuti per investimenti destinati alla razionalizzazione e strutturazione delle imprese di autotrasporto anche favorendo l'acquisto di veicoli Euro VI, il ricorso a modalità alternative al trasporto stradale e l'ottimizzazione della catena logistica: 24 milioni.

Il provvedimento ha dato avvio alla fase di erogazione con l'approvazione dei decreti del Ministro infrastrutture e trasporti concernenti l'erogazione dei contributi per investimenti da parte delle imprese di autotrasporto (prot. n. 118 del 21.3.2013)<sup>30</sup>, il finanziamento di progetti per la formazione professionale (prot. n. 119 del 21.3.2013) ed infine la direttiva del Ministro infrastrutture e trasporti per l'operatività della riduzione compensata dei pedaggi autostradali, gestita dal Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi (prot. n.117 del 21.3.2013). Tali decreti diventeranno pienamente operativi dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

#### Decreto del "Fare"/ Incrementi delle accise e rimborso

Il decreto 69/2013 (art. 61) ha stabilito un aumento dell'aliquota delle accise su gasolio e benzina per la copertura di alcuni oneri derivanti dall'attuazione del decreto stesso; è fatta salva la possibilità per gli autotrasportatori di merci con veicoli di massa superiore o pari a 7,5 tonnellate di ottenere il rimborso degli incrementi.

#### Trasporto merci/ Ingresso della Croazia nell'UE

Con l'entrata in vigore del Trattato di adesione, dal 1° luglio 2013 la Croazia è entrata a far parte dell'Unione europea, che dunque conta ora 28 Stati membri. Da tale data, i trasporti internazionali di merci su strada conto terzi con la Croazia saranno pertanto effettuati sulla

---

<sup>30</sup> Decreto 21 marzo 2013 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera e), del decreto 13 marzo 2013, n. 92. GU n.134 del 10.6.2013.



base della licenza comunitaria prevista dal Regolamento comunitario n. 1072/2009, e non più sulla base delle autorizzazioni bilaterali scambiate con l'Italia. I trasporti a destinazione, in transito e quelli multilaterali con Paesi UE, saranno liberalizzati per tutti i vettori comunitari e quindi anche per quelli croati.

Per quanto riguarda il cabotaggio, invece, il Trattato di adesione stabilisce un periodo transitorio massimo di 4 anni (2 anni + 2 anni opzionabili da parte dei singoli Stati membri, a titolo di reciprocità). Pertanto per due anni, rinnovabili, continua ad essere vietata l'effettuazione di trasporti di cabotaggio in territorio italiano ai vettori croati così come sarà vietata l'esecuzione di trasporti di cabotaggio ai vettori italiani in territorio croato.

#### Diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus

Dal 1° marzo 2013 è divenuto applicabile in tutta l'Unione europea il regolamento comunitario n. 181/2011<sup>31</sup> che estende ai viaggiatori del trasporto con autobus tutele analoghe a quelle già disponibili per i viaggiatori del trasporto aereo, marittimo e ferroviario. Il regolamento riguarda i passeggeri che viaggiano con servizi regolari, con origine e destinazione nel territorio di uno Stato membro dell'Unione, disponibili per categorie di viaggiatori non determinate, che coprono distanze pari o superiori a 250 km.

Per servizi regolari si intendono quelli che assicurano il trasporto di passeggeri con autobus con frequenza e itinerario determinati e fermate prestabilite.

Le nuove norme stabiliscono i diritti fondamentali dei viaggiatori e impongono una serie di obblighi alle imprese di trasporto e ai gestori delle stazioni nei casi di mancata partenza per overbooking, cancellazione, ritardo significativo, incidenti stradali con danni alle persone e/o danneggiamento o perdita dei bagagli.

I capisaldi della nuove norme sono:

- principio di non discriminazione in base alla cittadinanza, riguardo alle tariffe e ad altre condizioni contrattuali; principio di non discriminazione delle persone disabili o a mobilità ridotta;
- obblighi di informazione: i vettori devono fornire informazioni adeguate e accessibili per tutti i passeggeri prima e durante il viaggio, nonché informazioni a carattere generale sui loro diritti nelle stazioni e su Internet;
- tutela dei passeggeri nei casi di annullamento, ritardo significativo, overbooking: è previsto il rimborso del prezzo del biglietto o, a scelta del passeggero, il re-

---

<sup>31</sup> Regolamento(UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011)



instradamento per la destinazione finale non appena possibile, in caso di accettazione di un numero di prenotazioni superiore ai posti disponibili, di cancellazione o di ritardo superiore a due ore rispetto all'ora di partenza prevista dal capolinea; qualora la società di trasporti non consenta al passeggero di scegliere tra il rimborso e il re-instradamento, oltre al rimborso del prezzo pieno del biglietto è prevista una ulteriore compensazione pari al 50% del prezzo del biglietto;

- assistenza (pasti, bevande e, se necessario, alloggio) in caso di cancellazione o ritardo superiore a 90 minuti per i viaggi di durata superiore alle tre ore;
- risarcimenti con importi determinati nel minimo: per decesso, lesioni, perdita o danneggiamento del bagaglio in seguito a incidenti stradali le leggi nazionali impongono risarcimenti non inferiori a 220.000 euro per passeggero e a 1.200 euro per bagaglio;
- trattamento dei reclami da parte delle società di trasporti;
- istituzione in ogni Stato membro di organismi nazionali indipendenti incaricati di garantire l'applicazione del regolamento e, se del caso, di imporre sanzioni.

Le disposizioni che regolano la responsabilità dei vettori nei casi di annullamento non si applicano nei casi di annullamento di un viaggio con circuito tutto compreso per motivi diversi dalla cancellazione del servizio con autobus.

#### 2.1.5. Trasporto aereo e settore aeroportuale

##### Atto di indirizzo per il Piano aeroporti

Individuazione di 31 aeroporti di interesse nazionale su cui concentrare le azioni per lo sviluppo del settore, concessioni condizionate all'adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario, incentivazione delle reti aeroportuali, razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela. Questi i principali contenuti dell'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale emanato il 29 gennaio dal Ministro Corrado Passera (Governo Monti).

##### *Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale*

In Italia sono oggi operativi 112 aeroporti, di cui 90 aperti al solo traffico civile (43 aperti a voli commerciali, 47 a voli civili non di linea), 11 militari aperti al traffico civile (3 scali aperti a voli commerciali, 8 a voli civili non di linea), 11 a uso esclusivamente militare.

Per favorire la riorganizzazione e l'efficientamento degli scali, l'Atto di indirizzo propone di individuare un numero limitato di aeroporti di interesse nazionale su cui fondare le politiche di sviluppo del settore nei prossimi anni. Gli scali individuati sono in tutto 31. Per



questi è previsto il mantenimento della concessione nazionale e “la soluzione delle criticità relative al rilascio della concessione in gestione totale”, se mancante. L’Atto distingue tra:

- *Aeroporti inseriti nella Core Network* (considerati di rilevanza strategica a livello Ue in quanto pertinenti a città o nodi primari): Bergamo Orio al Serio, Bologna, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia.
- *Aeroporti inseriti nella Comprehensive Network*:
  - con traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui: Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Verona;
  - con traffico superiore a 500mila passeggeri annui e con specifiche caratteristiche territoriali (unicità nell’ambito regionale o servizio a territorio di scarsa accessibilità): Ancona, Pescara, Reggio Calabria, Trieste;
  - indispensabili per la continuità territoriale: Lampedusa, Pantelleria.
- *Aeroporti non facenti parte delle reti europee*:
  - con traffico vicino al milione di passeggeri e con trend in crescita: Rimini;
  - destinati a delocalizzare traffico di grandi aeroporti: Salerno.

Questi aeroporti potranno essere potenziati per quanto riguarda le infrastrutture allo scopo di incrementarne la capacità, l’accessibilità e l’intermodalità. Per Roma Fiumicino è proposta la realizzazione di una nuova pista e il potenziamento delle aree di imbarco e dei terminal. Per Malpensa e Venezia, il miglioramento dell’accessibilità delle strutture e della interconnessione con l’alta velocità. Nel medio-lungo periodo è previsto il potenziamento di altri scali.

Gli altri aeroporti, quelli non di interesse nazionale, dovranno essere invece trasferiti alle Regioni competenti, che valuteranno cambi di destinazione d’uso ed eventuali chiusure.

L’Atto di indirizzo non prevede la realizzazione di nuovi scali. Non sono contemplati Grazzanise - in considerazione della capacità di Napoli Capodichino di sostenere ulteriori aumenti di traffico e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno - e Viterbo, con la possibilità che gli investimenti destinati a tale scalo siano invece impiegati per il potenziamento infrastrutturale di Fiumicino.

#### *Adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario*

L’Atto di indirizzo propone una progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici e di favorire l’ingresso di capitali privati per i tanti scali italiani che hanno una forte rappresentanza pubblica nella compagine societaria.

In linea con le norme vigenti “dovranno inoltre essere messi a punto piani di riequilibrio per raggiungere entro breve termine adeguati livelli di patrimonializzazione (condizione necessaria per il rilascio della concessione totale)”. È prevista una valutazione attenta degli investimenti previsti nelle concessioni.

#### *Incentivazione delle Reti Aeroportuali*

Il Piano promuove la costituzione di “reti aeroportuali” con un unico soggetto gestore “al fine di conseguire vantaggi sul fronte della differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico) e dell’ottimizzazione nell’acquisizione di servizi e beni da parte di fornitori terzi, con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete”.

#### *Razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela*

Sul versante della razionalizzazione delle procedure e della gestione l’Atto propone:

- contratti di programma: semplificazione delle procedure per approvazioni più rapide;
- servizi di navigazione aerea: revisione dell’orario di apertura degli aeroporti e/o degli orari di fornitura dei servizi, con possibile chiusura notturna degli aeroporti con traffico limitato o con criticità di impatto ambientale; modifica del servizio di controllo aereo passando da un servizio di torre ad un servizio di AFIS (Servizio Informazioni di Volo Aeroportuali) negli aeroporti con scarso traffico commerciale; rimodulazione delle tariffe relative ai servizi di assistenza in fase di decollo e atterraggio;
- servizi generali alla clientela: riorganizzazione delle risorse umane e finanziarie destinate ai servizi antincendio, ai controlli di sicurezza e doganali e ad altre tipologie di servizi.

#### Continuità territoriale nei collegamenti aerei con le isole minori della Sicilia

La legge di Stabilità 2013 (art. 1, c. 310) ha individuato le risorse per la compartecipazione statale alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico relativi ai collegamenti aerei da e per le isole minori della Sicilia. Per gli anni dal 2013 al 2016, al fine di garantire la continuità territoriale per le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali, in conformità alle disposizioni comunitarie (Reg. n.1008/2008), alla compartecipazione a carico dello Stato si fa fronte con le risorse disponibili presso l'ENAC già finalizzate alla continuità territoriale del trasporto merci per via aerea con gli aeroporti siciliani nel limite di € 2.469.000 per l'anno 2013 ed € 1.531.000 per l'anno 2014, nonché nel limite di €



2.722.000 per l'anno 2014, € 4.253.000 per l'anno 2015 e € 1.785.000 per l'anno 2016, mediante parziale utilizzo della quota delle entrate derivanti, per i medesimi anni, dall'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione (incremento disposto dall'art. 1, c. 238, secondo periodo, della L. 30.12.2004, n. 311).

#### 2.1.6. Trasporto marittimo e settore portuale

##### Pirateria marittima

È stato pubblicato a marzo l'atteso Decreto Ministeriale che stabilisce le modalità attuative delle vigenti disposizioni per l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana in transito nelle acque internazionali a rischio di pirateria<sup>32</sup>. In attesa che siano in concreto predisposti i percorsi di formazione ivi prescritti, con successivo DPCM<sup>33</sup> è stato prorogato al 31 dicembre 2013 il termine di scadenza del regime già previsto dalla Legge 130 del 2011<sup>34</sup> che ha sinora consentito l'impiego di guardie giurate private che non abbiano ancora frequentato i predetti corsi teorico-pratici in attesa di attivazione, a condizione che si tratti di personale che abbia partecipato per un periodo di almeno sei mesi, in qualità di appartenente alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal ministero della Difesa.

##### Fondi ad alcuni porti

Firmato a marzo dal Ministro Passera, non è ancora stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il decreto con il quale sono stati ripartiti 80 milioni tra le Autorità Portuali che hanno utilizzato, come previsto dalla legge, almeno l'80% dei finanziamenti ottenuti alla data del 31 dicembre 2009 per la realizzazione di opere infrastrutturali. I Porti individuati dal provvedimento sono cinque: Genova, Savona, Gioia Tauro, Cagliari e Civitavecchia<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Decreto Ministero dell'Interno 28 dicembre 2012, n. 266 – Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi delle navi mercantili battenti bandiera italiana in transito nelle acque internazionali a rischio di pirateria. GU n. 75 del 29.3.2013.

<sup>33</sup> DPCM 6 aprile 2013. GU n. 141 del 18.6.2013. Termine già prorogato dal 31 dicembre 2012 al 30 giugno 2013 dalla Legge di Stabilità 2013, art. 1 c. 388.

<sup>34</sup> Art 5, c. 5 DL 12 luglio 2011, n. 107, come sostituito dalla Legge di conversione 2 agosto 2011, n. 130.

<sup>35</sup> "A Genova andranno 20 milioni quale cofinanziamento dell'Accordo di programma del 28 luglio 2011 per l'area industriale di Sestri; 25 milioni a Savona per il completamento della Piastra multifunzionale di Vado; 33 milioni a Civitavecchia, in tranche annuali a partire dal 2013 e fino al 2021, e destinati all'infrastrutturazione del porto commerciale di Gaeta. Come compensazione dei minori introiti derivanti dall'azzeramento delle tasse di ancoraggio sono stati riconosciuti infine 3,3 milioni a Gioia Tauro e circa 1 milione a Cagliari." Comunicato MIT del 22 marzo 2013.

### Decreto del “Fare” – Disposizioni in materia di porti

Per il settore portuale, il decreto-legge 69/2013 (art. 22) prevede:

- la semplificazione della disciplina in materia di dragaggi;
- la possibilità per le Autorità Portuali di diminuire fino all’azzeramento ovvero di aumentare fino al doppio le tasse di ancoraggio e portuali;
- in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali introdotte dal decreto-legge n. 83/2012: a) l’innalzamento da 70 milioni annui a 90 milioni del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell’uno per cento dell’IVA riscossa nei porti; b) la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

#### 2.1.7. Interporti

##### Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale/Agenda digitale italiana

La legge di Stabilità 2013 (L 228/2012, art.1, c. 211) ha disposto che UIRNet, soggetto attuatore unico per la realizzazione e gestione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, “deve provvedere al completamento della Piattaforma logistica nazionale, anche nell’ambito dell’Agenda Digitale Italiana, e alla relativa gestione come sistema di rete infrastrutturale aperto a cui si collegano le piattaforme ITS locali, autonomamente sviluppate e all’uopo rese compatibili, di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche. Al fine di garantire il più efficace coordinamento e l’integrazione tra la Piattaforma logistica nazionale e le piattaforme ITS locali, le Autorità portuali possono acquisire una partecipazione diretta al capitale del soggetto attuatore (...). In ogni caso, la maggioranza del capitale sociale del soggetto attuatore dovrà essere detenuta da Interporti e Autorità portuali. Considerata la portata strategica per il Paese della Piattaforma per la gestione della Rete logistica nazionale, la stessa è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001”.





## 2.2. Il quadro europeo

La lotta alla disoccupazione giovanile, la promozione della crescita e della competitività, il completamento dell'Unione economica e monetaria rappresentano le principali questioni affrontate dal Consiglio europeo del 27-28 giugno<sup>1</sup>.

Particolare enfasi è stata posta sulla necessità di lanciare, nell'attuale congiuntura economica, un nuovo piano per gli investimenti nell'UE che favorisca soprattutto l'imprenditorialità delle PMI. Uno strumento essenziale per stimolare la crescita e l'occupazione sarà il nuovo Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2014-2020, su cui le istituzioni comunitarie hanno raggiunto un accordo di compromesso<sup>2</sup>, che il Consiglio spera possa essere definitivamente approvato in tempi rapidi.

È stata sottolineata l'importanza di adottare entro fine anno le iniziative dell'UE a sostegno della strategia Europa 2020 e di dare rapida attuazione ai Fondi strutturali, ai Programmi per la competitività delle imprese e le PMI (COSME)<sup>3</sup> e in materia di ricerca e innovazione (Orizzonte 2020)<sup>4</sup>. Ma anche di accelerare la sperimentazione della fase pilota dei *project bonds*<sup>5</sup>, che sarà oggetto di valutazione da parte della Commissione a fine 2013.

Il Consiglio ha inoltre indicato come prioritarie le misure che vedono la Commissione e la Banca europea degli investimenti (BEI) collaborare sul fronte del finanziamento dell'economia tra cui: l'espansione degli strumenti finanziari a rischio condiviso per incentivare gli investimenti nelle PMI da parte del settore privato e del mercato dei capitali; la destinazione di una quota significativa (150 miliardi) del recente aumento di capitale della BEI per sostenere l'erogazione di prestiti in materia di ricerca e innovazione, l'accesso al credito delle PMI, le infrastrutture strategiche.

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/it/ec/137643.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/ec/137643.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/genaff/137642.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/genaff/137642.pdf)

<sup>3</sup> COM (2011) 834 del 30 novembre 2011 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma per la competitività delle imprese e le piccole e le medie imprese (2014 – 2020)". Un accordo informale è stato raggiunto e trasmesso il 24 giugno per l'analisi del Coreper.

<sup>4</sup> 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". Un accordo di compromesso sul Programma Orizzonte 2020 è stato raggiunto il 25 giugno.

<sup>5</sup> La sperimentazione dei prestiti obbligazionari (*project bonds*) Europa 2020 per il finanziamento di progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni è prevista dal regolamento (UE) n. 670/2012 dell'11 luglio 2012 che modifica la decisione n. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, pubblicato sulla GUUE L 204 del 31 luglio 2012.



### 2.2.1. Il trasporto stradale

#### Tachigrafo digitale

Un testo di compromesso è stato definito dalle istituzioni comunitarie il 14 maggio, a conclusione del trilogio informale avviato a novembre dello scorso anno, sulla proposta di revisione dei regolamenti nn. 3821/85 sul tachigrafo e 561/2006 sui tempi di guida e di riposo<sup>6</sup>. Il testo di compromesso, passato al vaglio del Coreper (24 maggio) e adottato dagli eurodeputati della commissione Trasporti (18 giugno)<sup>7</sup>, dovrà essere ufficialmente approvato dal Consiglio e dal Parlamento riunito in plenaria.

Si ricorda che l'obiettivo della proposta è 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. Rispetto alle questioni che vedevano le istituzioni comunitarie particolarmente distanti, sono state individuate le seguenti soluzioni di compromesso:

- a) il tachigrafo digitale dovrà essere installato sui veicoli di nuova immatricolazione entro tre anni dalla data di adozione delle relative specifiche tecniche. Entro 15 anni da tale data, sarà completato l'equipaggiamento degli altri veicoli;
- b) le autorità competenti potranno effettuare il controllo da remoto dei dati registrati sul tachigrafo in modo da rendere più efficiente l'organizzazione dei fermi stradali. La trasmissione dei dati dovrà svolgersi secondo le modalità previste dal regolamento, ma gli Stati membri saranno obbligati a dotare le autorità di controllo della strumentazione necessaria soltanto trascorsi 15 anni dalla installazione del tachigrafo digitale su tutti i veicoli;
- c) il nuovo tachigrafo sarà collegato ad un sistema di navigazione satellitare allo scopo di consentire la registrazione automatica della posizione del veicolo nell'arco del periodo lavorativo giornaliero del conducente. Il tachigrafo dovrà possedere un'interfaccia specifica che consenta, a determinate condizioni, l'uso dei dati registrati o generati per le applicazioni dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS);
- d) il rafforzamento delle norme sulla protezione dei dati e sulla formazione delle autorità di controllo competenti;

---

<sup>6</sup> Per l'accordo di compromesso: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/13/st09/st09275-re01.en13.pdf>. 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 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".

<sup>7</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/137278.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/137278.pdf)



- e) l'estensione dell'esonero dall'utilizzo del tachigrafo alle operazioni effettuate dal conducente non professionale - entro un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa - con veicoli di massa non superiore alle 7,5 tonnellate per il trasporto di materiale o attrezzature utilizzati nell'esercizio della sua attività lavorativa. La normativa attuale consente già agli Stati membri di applicare tale deroga, ma fino ad un raggio di 50 km;
- f) il rilascio della carta del conducente ai residenti nei territori degli Stati membri dove non si applicano i trattati dell'UE, a condizione che questi conducenti rispettino il regolamento. La Commissione inoltre monitorerà attentamente il rilascio di carte del conducente temporanee (previsto ad esempio per i conducenti che non hanno la loro abituale residenza in uno Stato membro) allo scopo di evitare un impatto negativo sul mercato del lavoro così come il rilascio di una carta temporanea allo stesso conducente per più di una volta;
- g) la Commissione valuterà se le attività di controllo dei tempi di riposo e di guida potranno essere migliorate in futuro grazie all'inclusione di "sensori del peso" quali componenti del tachigrafo digitale.

#### Liberalizzazione del cabotaggio stradale

La Commissione europea ha annunciato la sospensione dei piani per l'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio stradale di merci, ritenendo di non poter affrontare una questione ancora così complessa nel corso di un mandato in scadenza nel 2014.

Nel comunicato del 14 maggio<sup>8</sup>, il portavoce del Commissario ai Trasporti ha ribadito che nel lungo periodo la normativa sul cabotaggio dovrà evolvere, ma in modo graduale e corretto, coinvolgendo tutti gli stakeholder. Nell'immediato la Commissione lavorerà sulle azioni che consentano la piena applicazione della legislazione vigente, inclusa quella riguardante gli aspetti sociali, ed un migliore funzionamento del mercato.

La decisione segue un acceso dibattito sviluppatosi sul tema a livello comunitario, che ha visto l'opposizione di diversi Stati membri (tra cui l'Italia) e di numerose Associazioni europee in rappresentanza sia degli operatori di trasporto sia dei lavoratori del settore<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/05/cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/05/cabotage_en.htm)

<sup>9</sup> Italia, Francia, Danimarca, Austria e Belgio hanno formalizzato in una posizione comune, durante il Consiglio Trasporti dell'11 marzo, la loro contrarietà rispetto all'ipotesi di un imminente processo di liberalizzazione del cabotaggio stradale di merci. Per la posizione comune dei cinque Stati membri, si veda: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/xx/13/st07/st07342.xx13.pdf>

Il 23 aprile scorso, invece, uno scambio di opinioni sul cabotaggio stradale di merci ha avuto luogo in seno alla Commissione Trasporti del Parlamento europeo, cui hanno partecipato anche le associazioni europee di categoria in rappresentanza delle imprese operanti nei comparti del trasporto stradale (IRU) e della logistica (CLECAT), nonché dei lavoratori del settore (ETF). Di nuovo, l'orientamento generale espresso è stato di contrarietà rispetto al percorso di liberalizzazione che la Commissione europea avrebbe voluto intraprendere. Il dibattito è stato alimentato dalla presentazione di due studi, commissionati dallo stesso



Si ricorda che lo stesso *High Level Group*, creato per assistere l'Esecutivo UE nella stesura - entro il 2013 - della Relazione finale sullo stato del mercato comunitario del trasporto stradale prevista dal regolamento (CE) n. 1072/2009, si è recentemente espresso a favore di un processo graduale di liberalizzazione del cabotaggio stradale, con il suggerimento di adottare misure che intervengano principalmente sull'applicazione armonizzata delle regole comunitarie e sulla forza lavoro (condizioni di impiego, assicurazione medica e sanitaria, remunerazione e sicurezza).

### Gigaliner

Lo scorso mese di aprile, la Commissione ha formalizzato una proposta di modifica della direttiva 96/53/CE<sup>10</sup> che stabilisce le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale per i veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e dei loro rimorchi di categoria 03 e 04. Secondo la Commissione, pur nel rispetto dei limiti imposti dalla geometria delle infrastrutture stradali, dalla revisione della direttiva possono emergere spazi per migliorare l'aerodinamica dei veicoli, la loro efficienza energetica e la sicurezza stradale.

Nella proposta è confluita l'interpretazione della Commissione, annunciata lo scorso anno, sulle deroghe previste dall'art. 4 della direttiva alle dimensioni massime consentite che sarebbero applicabili al trasporto transfrontaliero. Secondo le modifiche, l'utilizzo dei megacamion (gigaliner) sarebbe possibile nel caso di un'operazione di trasporto tra Stati limitrofi se questi ultimi li hanno autorizzati e ne consentono la circolazione sul territorio nazionale.

### 2.2.2. Il trasporto aereo

#### Emission Trading System-ETS

Con Decisione n.377/2013/UE<sup>11</sup> dello scorso 24 aprile, il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno accordato agli operatori aerei l'annunciata deroga alla direttiva 2003/87/CE<sup>12</sup>, istitutiva del sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto

---

Parlamento: *Social and working conditions of road transport hauliers* e *Development and implementation of EU road cabotage*.

<sup>10</sup> COM (2013) 195 del 15 aprile 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 26 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale".

<sup>11</sup> Pubblicata sulla GUUE L 113 del 25 aprile 2013.

<sup>12</sup> Modificata dalla direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 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.



serra nella Comunità. Pertanto gli Stati membri, in deroga all'art.16 della direttiva ETS, non adotteranno misure nei confronti dei vettori che non rispettino gli obblighi di notifica delle emissioni verificate per l'anno 2012 per voli da e verso aeroporti situati al di fuori dell'Unione (oltreché dei Paesi Efta, See o firmatari di trattati di adesione all'UE). Gli Stati membri cancellano le corrispondenti quote assegnate al trasporto aereo per il 2012 che non siano state rilasciate o, se già rilasciate, che siano state restituite entro trenta giorni dall'adozione della Decisione in oggetto.

La Decisione, a seguito dell'avvio a novembre 2012 di negoziati in ambito ICAO per la realizzazione di una regolamentazione mondiale delle emissioni dell'aviazione, mira a rafforzare le "possibilità di successo dell'assemblea dell'ICAO del 2013 per quanto concerne la messa a punto di uno strumento economico di stimolo alla riduzione delle emissioni (misura mondiale basata sul mercato - MBM) e l'adozione di un quadro volto ad agevolare l'applicazione ai trasporti aerei internazionali, da parte degli Stati, di misure basate sul mercato". Al riguardo, si segnala la recente risoluzione adottata dalla IATA<sup>13</sup>, che richiama la necessità di un accordo internazionale sulla riduzione delle emissioni basato in primo luogo su di uno strumento MBM. La Commissione europea ha accolto con favore tale iniziativa indicandola, nella sua relazione sulla stato dell'arte in materia di ETS al Consiglio Trasporti del 10 giugno, come la base di lavoro che dovrebbe orientare il futuro dibattito in sede ICAO<sup>14</sup>.

#### Cielo unico europeo: SES+2, consultazione pubblica e regolamenti esecutivi

Un nuovo pacchetto di misure (SES+2) è stato recentemente proposto dalla Commissione per accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo<sup>15</sup> il cui sviluppo, ad oggi, presenta numerose criticità: dai ritardi accumulati nella realizzazione dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB)<sup>16</sup>, alle resistenze mostrate dagli Stati membri nell'accettare gli obiettivi di prestazione per i servizi di navigazione aerea fissati dall'UE nel primo periodo di

<sup>13</sup> Per la risoluzione, adottata in occasione dell'Assemblea annuale IATA svoltasi in Sudafrica il 3 giugno scorso, si veda <http://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/ags69-resolution-cng2020.pdf>

<sup>14</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/13/st10/st10609.en13.pdf>

<sup>15</sup> L'istituzione del Cielo unico europeo è avvenuta nel 2004 (SES I) ed un nuovo pacchetto di misure è stato adottato nel 2009 (SES II).

<sup>16</sup> Sono stati individuati i seguenti nove FAB:

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).



riferimento (2012-2014) che hanno determinato piani e obiettivi di prestazione nazionali non pienamente soddisfacenti, fino all'inadeguatezza del quadro comunitario in termini di ruoli e ripartizione delle competenze tra i diversi enti istituzionali.

Il pacchetto comprende una Comunicazione, la rifusione dei quattro regolamenti istitutivi del *Single European Sky* (SES)<sup>17</sup> e la modifica del regolamento che ha creato l'Agenzia europea per la sicurezza aerea<sup>18</sup>. In sintesi, le azioni prioritarie proposte dalla Commissione mirano a:

- rafforzare le autorità nazionali di vigilanza per quanto riguarda sia la loro indipendenza rispetto ai prestatori di servizi di navigazione aerea sia le competenze del personale e le risorse di cui possono disporre;
- migliorare l'efficienza dei servizi di assistenza<sup>19</sup>, con gli Stati membri che adottano le misure necessarie affinché i prestatori di tali servizi possano competere all'interno dell'UE sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Si richiede l'applicazione delle norme che disciplinano gli appalti pubblici nella selezione del prestatore e l'ente appaltatore dovrà porre particolare attenzione, in fase di valutazione delle offerte, sull'efficienza in rapporto ai costi, sulla qualità generale e sulla sicurezza dei servizi. Gli Stati membri adotteranno inoltre le misure necessarie per garantire che i servizi di traffico aereo ed i servizi di assistenza siano forniti da due imprese distinte;
- richiedere ai fornitori di servizi di navigazione aerea di predisporre meccanismi di consultazione delle parti interessate (utenti dello spazio aereo ed operatori aeroportuali) sui principali aspetti riguardanti i servizi forniti o modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. In particolare, gli utenti dello spazio aereo dovranno essere coinvolti nel processo di approvazione dei piani strategici d'investimento;
- rafforzare il sistema di prestazioni, razionalizzando il processo di fissazione degli obiettivi e consentendo che esso si svolga maggiormente a livello locale. La Commissione può decidere che gli Stati membri interessati, qualora le misure correttive di un piano nazionale non siano sufficienti, adottino le necessarie misure correttive o sanzioni. È prevista inoltre una maggior indipendenza dell'organo di valutazione delle prestazioni;

<sup>17</sup> Si tratta dei regolamenti (CE) nn. 549-552/2004, quali modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009.

<sup>18</sup> Il pacchetto SES+2 è formato dai seguenti documenti:  
COM (2013) 408 dell'11 giugno 2013 "Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo";  
COM (2013) 409 dell'11 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea";  
COM (2013) 410 dell'11 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo" (rifusione).

<sup>19</sup> Si tratta dei "servizi di navigazione aerea diversi dai servizi di traffico aereo, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi".



- agevolare e migliorare lo sviluppo dei FAB che, ove possibile, saranno costituiti sulla base di un “partenariato settoriale cooperativo” tra i fornitori dei servizi di navigazione aerea che punterà al conseguimento e, in caso di sussistenza delle condizioni, anche al superamento degli obiettivi del sistema di prestazioni;
- chiarire il ruolo del gestore di rete e dei servizi da esso forniti, con l’indicazione di nuove funzioni centralizzate per la gestione dei flussi di traffico aereo; la creazione di un portale di informazione aeronautica; l’ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei FAB; il coordinamento delle crisi nel settore dell’aviazione. Entro il 1° gennaio 2020 la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e, se possibile, nell’ambito di un partenariato settoriale;
- definire una chiara ripartizione delle competenze tra i diversi enti istituzionali. L’Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) garantirà l’elaborazione coordinata e la supervisione di tutte le norme tecniche, mentre Eurocontrol si occuperà della gestione della rete. La Commissione si concentrerà sulle questioni riguardanti la regolazione economica (prestazioni, tariffazione, ecc.).

In tema di Cielo unico, si segnalano ulteriori iniziative intraprese dalla Commissione, a partire dalla consultazione pubblica lanciata il 17 maggio (*deadline*: 3 luglio) ai fini dell’individuazione degli obiettivi a livello dell’Ue che dovranno informare il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete nel periodo 2015-2019<sup>20</sup>.

Eurocontrol, in qualità di organismo di valutazione delle prestazioni, ha redatto il documento oggetto di consultazione<sup>21</sup> che, nella sua versione definitiva, servirà come base di lavoro per la Commissione nella formulazione, prevista entro fine anno, di una proposta sull’individuazione degli obiettivi prestazionali 2015-2019 (il cosiddetto “secondo periodo di riferimento”).

Il 3 maggio, la Commissione ha adottato inoltre due regolamenti di esecuzione<sup>22</sup> riguardanti il sistema di prestazioni e la tariffazione comune dei servizi di navigazione aerea, che pongono le basi giuridiche per l’attuazione del “secondo periodo di riferimento” e si fondano sull’accordo raggiunto tra gli Stati membri, nel mese di marzo, in seno al

---

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-07-03-sesrp2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-07-03-sesrp2_en.htm)

<sup>21</sup> <http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/doc/2013-07-03-sesrp2/report.pdf>

<sup>22</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione del 3 maggio 2013 che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete, pubblicato sulla GUUE L 128 del 9 maggio 2013;

Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione del 3 maggio 2013 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, pubblicato sulla GUUE L 128 del 9 maggio 2013.



Comitato per il Cielo unico. Sempre il 3 maggio, un ulteriore regolamento esecutivo<sup>23</sup> è stato adottato sulla definizione dei progetti comuni, dei meccanismi di governance e degli incentivi che contribuiranno alla proficua attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (piano ATM), che rappresenta lo strumento essenziale per la realizzazione di SESAR, il pilastro tecnologico del Cielo unico.

#### “Pacchetto aeroporti”: servizi di assistenza terra

Il Parlamento europeo, nella plenaria del 16 aprile, ha adottato una posizione in prima lettura sulla proposta di regolamento COM(2011) 824 riguardante i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'UE<sup>24</sup>. Sono stati così avviati i negoziati col Consiglio per trovare un accordo di compromesso sull'intero “Pacchetto aeroporti”<sup>25</sup>, di cui la proposta fa parte assieme ad altre due iniziative legislative in tema di assegnazione delle bande orarie e di riduzione delle emissioni sonore per le quali la posizione in prima lettura è stata formalizzata a fine 2012<sup>26</sup>.

Rispetto alla Commissione, gli eurodeputati sono a favore di una più graduale liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra, prevedendo l'innalzamento a tre del numero minimo di prestatori per ciascuna categoria di servizi (bagagli; operazioni in pista; carburante e olio; merci e posta tra aerostazione ed aereo) negli aeroporti che, almeno negli ultimi tre anni, abbiano registrato un volume di traffico annuale superiore a 15 milioni di passeggeri o 200.000 tonnellate di merci (contro le soglie proposte dall'Esecutivo UE di 5 milioni di passeggeri o 100.000 tonnellate di merci).

Il Parlamento giudica necessario accompagnare la liberalizzazione con un rafforzamento delle norme minime di qualità proposte per i servizi offerti dalle società di handling (tempi

<sup>23</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione del 3 maggio 2013 relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa, pubblicato sulla GUUE L 123 del 4 maggio 2013.

<sup>24</sup> La posizione in prima lettura è contenuta nel documento P7\_TA (2013) 0116 del 16 aprile 2013.

<sup>25</sup> Il pacchetto è composto dalla Comunicazione 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 dalle seguenti iniziative legislative:

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”.

<sup>26</sup> Il Parlamento ha adottato una posizione in prima lettura sulle bande orarie (T7\_0495/2012) e sul rumore negli aeroporti dell'UE (T7\_0496/2012) durante la plenaria del 12 dicembre 2012.





massimi di attesa e di consegna dei bagagli, operazioni invernali, formazione, sicurezza, ambiente, ecc.) e relative sanzioni.

Per gli aeroporti che svolgono anche attività di assistenza a terra, con determinate soglie di traffico, il Parlamento richiede la separazione contabile, non giuridica, tra i servizi di assistenza e qualsiasi altra attività svolta dall'ente gestore. Le disposizioni di carattere sociale sono irrobustite: qualora cambi il prestatore di servizi, gli Stati membri esigono che ai lavoratori precedentemente assunti allo scopo di svolgere i servizi in questione siano concessi i diritti che spetterebbero loro in caso di trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE, inclusa l'applicazione di contratti collettivi di validità generale.

Il Parlamento inoltre sposta in avanti i termini, posticipando da due a tre anni l'applicazione del regolamento e da uno a tre ulteriori anni il termine massimo per l'ingresso del terzo operatore negli aeroporti con i volumi di traffico indicati.

### 2.2.3. Il trasporto marittimo

#### Riciclaggio delle navi

Lo scorso 18 aprile l'assemblea plenaria del Parlamento europeo ha definito la posizione in prima lettura<sup>27</sup> sulla proposta di regolamento riguardante il miglioramento delle condizioni di riciclaggio (ovvero "l'attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare e riutilizzare [...]") delle grandi navi mercantili battenti bandiera degli Stati dell'UE, che rientrano nella convenzione di Hong Kong. Tra le misure proposte dalla Commissione europea: l'obbligo di riciclare le navi in infrastrutture sicure e compatibili con l'ambiente; la definizione di un piano ad hoc per il riciclaggio; l'istituzione di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio e la definizione dei requisiti che gli impianti devono rispettare; la conclusione di un contratto tra l'armatore e l'impianto di riciclaggio.

Di rilievo è stato il rigetto dell'emendamento proposto dalla commissione Ambiente del Parlamento riguardante l'introduzione di un meccanismo di finanziamento per il riciclaggio delle navi basato sull'imposizione di una tassa portuale su quelle in entrata nei porti UE, che alimenterebbe un Fondo per l'eco-rottamazione. A giudizio della maggioranza degli eurodeputati, riuniti in plenaria, una simile tassa avrebbe minato la competitività dei porti europei senza migliorare le condizioni di riciclaggio a livello globale. In alternativa, il Parlamento ha invitato la Commissione europea a presentare,

---

<sup>27</sup> La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2012) 118 del 23 marzo 2012 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi".

La posizione in prima lettura è contenuta nel documento P7\_TA (2013) 0182 del 18 aprile 2013.



entro il 2015, una proposta per la definizione di un sistema basato su incentivi in grado di agevolare un corretto riciclaggio delle navi nel rispetto della sicurezza.

Il testo adottato dovrà essere esaminato e votato in prima lettura dal Consiglio.

### Emissioni di CO<sub>2</sub>

Due recenti iniziative della Commissione, una Comunicazione ed una proposta di regolamento<sup>28</sup>, tracciano la strategia UE per la progressiva riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo, dal momento che i progressi finora compiuti in ambito IMO sono giudicati dall'UE apprezzabili – come l'indice di efficienza energetica per la progettazione delle navi adottato nel 2011 – ma non sufficienti per un'efficace lotta al cambiamento climatico. La Commissione ha tuttavia dichiarato che “sulla base degli attuali orientamenti strategici, l'UE proseguirà la sua azione, in collaborazione con i suoi partner mondiali, al fine di giungere a una soluzione globale internazionale”.

La strategia si articola in tre fasi, a partire dall'attuazione di un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di gas serra. Seguiranno la definizione di obiettivi di riduzione per il settore del trasporto marittimo e l'applicazione di uno strumento di mercato per il loro conseguimento (MBM).

Focalizzando l'attenzione sulla prima fase, la Commissione propone un regolamento che rende obbligatoria – a partire dal 1° gennaio 2018 - la raccolta e la pubblicazione dei dati annuali verificati concernenti le emissioni di CO<sub>2</sub> rilasciate da tutte le navi di grandi dimensioni (stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate lorde) che arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro<sup>29</sup>.

Prima di tale data, gli armatori<sup>30</sup> dovranno sottoporre ad un organismo di verifica un piano di monitoraggio che descriva la metodologia usata per controllare e comunicare le emissioni e altre informazioni rilevanti sotto il profilo climatico (tra cui i dati per determinare l'efficienza energetica delle navi). Dal 2019, gli armatori trasmetteranno in formato elettronico una relazione sulle emissioni prodotte alla Commissione europea ed alle autorità dello Stato di bandiera interessato. A bordo delle navi, dovrà inoltre essere

---

<sup>28</sup> COM (2013) 479 del 28 giugno 2013 “Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies”;

COM (2013) 480 del 28 giugno 2013 “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013”.

<sup>29</sup> Tratte da un porto UE al successivo porto di scalo non UE (tratte di partenza), tratte dall'ultimo porto non UE al primo porto di scalo UE (tratte di arrivo), tratte intra-UE.

<sup>30</sup> In alternativa, qualsiasi altra persona che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore stesso.



disponibile un documento che attesti la conformità ai requisiti prescritti dal regolamento del piano di monitoraggio e della relazione sulle emissioni, rilasciato da un organismo di verifica. Gli Stati membri potranno effettuare ispezioni nei porti sotto la loro giurisdizione e richiedere il documento di conformità, comminando sanzioni in caso di riscontrate irregolarità.

Secondo la Commissione, “le regole proposte sono destinate a sostenere un approccio graduale verso la definizione di norme di efficienza energetica globali per le navi esistenti, come proposto dagli Stati Uniti e auspicato da altri membri dell’Organizzazione marittima internazionale. Le norme dell’UE saranno adeguate alle norme mondiali se e quando sarà istituito un sistema globale”.

Secondo la valutazione d’impatto della proposta<sup>31</sup>, il sistema MRV dovrebbe determinare nel 2030 una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 2% rispetto alla situazione attuale e, contestualmente, una flessione complessiva dei costi per il settore fino a 1,2 miliardi di euro a causa dei ridotti consumi di carburante.

#### Politica portuale

Modernizzare i servizi portuali, attirare investimenti nel comparto, favorire l’intermodalità e il dialogo sociale sono gli obiettivi indicati nella recente iniziativa di interesse portuale della Commissione UE che contempla una Comunicazione e ripropone - dopo i tentativi falliti in passato - un regolamento sull’accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti<sup>32</sup>. La Commissione fissa al 1° luglio 2015 la decorrenza per l’applicazione del regolamento, accordando il mantenimento della validità sino a scadenza, non oltre il 1° luglio 2025, ai contratti di servizio portuale non conformi e conclusi anteriormente la data di adozione del provvedimento.

Nell’ambito delle linee strategiche individuate per la revisione della politica portuale dell’UE, la proposta di regolamento si applicherebbe ai porti marittimi contemplati dai nuovi orientamenti per lo sviluppo della rete TEN-T, in via di approvazione: 319 scali di cui 83 appartenenti alla “core network” e 236 dislocati lungo la “rete globale” (con la

---

<sup>31</sup> La valutazione d’impatto è contenuta nel documento di lavoro SWD (2013) 237 del 28 giugno 2013 [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/swd\\_2013\\_237\\_1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/swd_2013_237_1_en.pdf) (Parte I) [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/swd\\_2013\\_237\\_2\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/swd_2013_237_2_en.pdf) (Parte II)

<sup>32</sup> COM (2013) 295 del 23 maggio 2013 “Porti: un motore per la crescita”; COM (2013) 296 del 23 maggio 2013 “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l’accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti”. Per la relativa valutazione d’impatto si veda il documento di lavoro della Commissione SWD (2013) 181 del 23 maggio 2013: [Volume I](#); [Volume 2](#); [Volume III](#)



possibilità per gli Stati membri di applicarle ad altri porti marittimi previa notifica alla Commissione). In estrema sintesi, i contenuti mirano a<sup>33</sup>:

- modernizzare i servizi portuali. La proposta regolamentare prevede la libertà di prestazione dei servizi nei porti (rifornimento combustibile, dragaggio, ormeggio, impianti portuali di raccolta rifiuti/residui, pilotaggio e rimorchio), salva la facoltà per l'ente di gestione del porto di esigere "requisiti minimi" per la fornitura dei servizi, purché si tratti di requisiti trasparenti, pertinenti, obiettivi, non discriminatori e riferibili esclusivamente a qualifiche professionali, attrezzature o sicurezza marittima, sicurezza generale all'interno del porto e ai pertinenti requisiti ambientali. Il numero dei prestatori potrà essere limitato, per ragioni di oggettiva carenza (o destinazione riservata) di spazi, documentata in un piano di sviluppo del porto definito dall'ente di gestione o da altra autorità pubblica competente, ovvero nel caso l'assenza di limitazioni possa ostacolare l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico imposti ai prestatori. Tali limitazioni si basano su procedure di selezione del fornitore aperte, trasparenti e non discriminatorie. All'autorità competente è riconosciuta la facoltà di esercitare e sfruttare commercialmente in prima persona ovvero affidare a un operatore interno i servizi soggetti a obblighi di servizio pubblico.

Le disposizioni in materia di accesso al mercato (Capo II) non si applicano ai servizi di movimentazione di merci e passeggeri "spesso organizzati mediante l'aggiudicazione di contratti che rientrano nel campo di applicazione della futura direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione"<sup>34</sup>. L'autoprestazione, fuori dal campo di applicazione del provvedimento, è lasciata all'autonomia nazionale.

Secondo la Commissione, la modernizzazione dei servizi portuali si realizzerà anche mediante altre misure di semplificazione amministrativa indicate nella Comunicazione ("cintura blu", e-maritime, e-freight, ecc.) e migliori meccanismi di coordinamento in seno ai porti. Al riguardo, la proposta di regolamento prevede l'istituzione del "Comitato consultivo degli utenti del porto" costituito dai rappresentanti degli operatori di navi, dei proprietari dei carichi o di altri utenti del porto. Il Comitato viene consultato sulla struttura e sul livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e, in alcuni casi, dei diritti per i servizi portuali che l'ente di gestione ed i prestatori intendano fissare. L'ente di gestione consulta periodicamente le parti interessate (imprese stabilite nel porto, prestatori di servizi portuali, operatori di trasporti terrestri e pubbliche

---

<sup>33</sup> Sono stati riscontrati scostamenti tra la versione inglese e quella italiana del provvedimento.

<sup>34</sup> COM (2011) 897 del 20 dicembre 2011 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione".

amministrazioni) che operano nell'area portuale in merito al coordinamento dei servizi portuali, alle misure per migliorare i collegamenti con l'entroterra, all'efficienza delle procedure amministrative nel porto e ad una loro eventuale semplificazione;

- attirare gli investimenti nel comparto. Lo schema di regolamento prevede la trasparenza in sede contabile delle relazioni finanziarie tra enti pubblici e enti di gestione portuali, nonché un'autonomia che consenta all'ente di gestione del porto di fissare la struttura e il livello dei diritti per l'uso delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e d'investimento (non dei costi effettivi). Tali diritti dovranno essere comunicati agli utenti portuali e applicati senza discriminazioni;
- promuovere l'intermodalità e migliori collegamenti con l'entroterra. La Comunicazione sottolinea che l'UE sosterrà l'obiettivo orientando le risorse del "Connecting Europe Facility" (CEF) sui progetti portuali individuati lungo i corridoi TEN-T a finanziamento prioritario e sui collegamenti tra porti e ferrovie, vie navigabili e strade;
- favorire il dialogo sociale a livello dell'Unione. La Comunicazione richiama l'imminente istituzione del "Comitato per il dialogo sociale per il settore portuale", nel cui seno la Commissione spera possano essere affrontate le questioni relative all'organizzazione del lavoro ed alle condizioni lavorative. La Commissione fornirà sostegno tecnico e amministrativo al Comitato, prevedendo di valutare nel 2016 il funzionamento e lo sviluppo del dialogo sociale europeo nel settore portuale, così come la situazione della fornitura dei servizi di movimentazione merci e passeggeri.

#### 2.2.4. Il trasporto ferroviario

##### "IV pacchetto ferroviario"

Governance dell'infrastruttura, apertura dei mercati nazionali del trasporto di passeggeri su rotaia, sicurezza e interoperabilità sono i principali campi di intervento delle proposte del "IV pacchetto ferroviario", presentato dalla Commissione europea il 30 gennaio scorso. Il pacchetto si compone di una Comunicazione, tre proposte di direttiva, tre proposte di regolamento e tre relazioni, secondo un "approccio strategico integrato" che lega i vari provvedimenti e gli effetti attesi<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Per la Comunicazione, le Relazioni e gli altri documenti connessi alle proposte legislative (le valutazioni d'impatto), si veda [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.htm). Di seguito, le sei proposte legislative contenute nel "IV pacchetto ferroviario":  
COM (2013) 26 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie";



Viene proposta innanzitutto la separazione istituzionale (giuridica, finanziaria e operativa) tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, con la possibilità per gli Stati membri di mantenere le strutture ad integrazione verticale (tra cui le "holding"). In tal caso sono richieste misure a garanzia dell'indipendenza dei gestori di infrastruttura, soggette a verifica comunitaria.

Sempre in tema di governance, vengono precisate le funzioni che fanno capo al gestore dell'infrastruttura (sviluppo, esercizio e manutenzione della rete) con il rispetto degli obblighi di indipendenza estesi a tutte le funzioni. Ai gestori è richiesta la creazione di un comitato di coordinamento per favorire il dialogo con i soggetti che saranno interessati dalle decisioni assunte sulla rete (tra cui imprese ferroviarie, utenti, autorità locali/regionali e nazionali, organismi di regolamentazione). Si propone inoltre la nascita della rete europea dei gestori dell'infrastruttura allo scopo di promuovere la cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella realizzazione della TEN-T, dei corridoi ferroviari merci e del sistema ERTMS. Il forum contribuirà al monitoraggio del mercato ferroviario svolto dall'Esecutivo europeo ed alla valutazione dell'efficienza sulla base di indicatori comuni con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi offerti.

La Commissione procede inoltre sulla strada della liberalizzazione del comparto con il riconoscimento del diritto di accesso alla rete a tutte le imprese ferroviarie europee per la prestazione dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri. A partire da dicembre 2019, propone gare d'appalto obbligatorie per i contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario. Per i contratti di volume esiguo (a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale) avanza l'ipotesi dell'assegnazione diretta. I contratti esistenti, aggiudicati con procedura diretta tra il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019, resterebbero in vigore fino alla data di scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 2022. Le autorità competenti avrebbero la facoltà di assegnare a imprese ferroviarie differenti contratti di trasporto pubblico di passeggeri che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti.

---

COM (2013) 27 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004";

COM (2013) 28 del 30 gennaio 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia";

COM (2013) 29 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria";

COM (2013) 30 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea" (rifusione);

COM (2013) 31 del 30 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie" (rifusione).



Si propone il trasferimento all’Agenzia ferroviaria europea (ERA) delle competenze per il rilascio dell’autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato e del certificato unico di sicurezza alle imprese ferroviarie, così come il potenziamento delle sue funzioni di vigilanza e di controllo rispettivamente sulle norme nazionali e sulle agenzie nazionali di sicurezza. All’ERA viene inoltre attribuito un ruolo più incisivo ai fini della realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS.

A marzo, i Ministri dei trasporti dell’UE hanno avviato l’esame del “IV pacchetto ferroviario”, partendo dalla proposta di rifusione della direttiva 2008/57/CE sull’interoperabilità che mira all’eliminazione delle barriere amministrative e tecniche per creare una rete ferroviaria europea integrata<sup>36</sup>. La proposta è strettamente legata ai provvedimenti riguardanti la sicurezza e l’ERA che, nel loro complesso, costituiscono il cosiddetto “pilastro tecnico” del IV pacchetto. L’esame è sfociato nella definizione di un orientamento generale, durante il Consiglio Trasporti del 10 giugno scorso<sup>37</sup>, che ha visto innanzitutto i Ministri preferire una ripartizione delle competenze tra le autorità nazionali di sicurezza e l’ERA in materia di rilascio dell’autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato, rispetto alla proposta della Commissione di centralizzare tali competenze in capo all’Agenzia ferroviaria europea. A quest’ultima spetterà il rilascio delle autorizzazioni per i veicoli utilizzati nelle operazioni di trasporto transfrontaliere, sulla base di una valutazione preliminare effettuata dalle autorità nazionali. Nel caso di veicoli utilizzati esclusivamente in ambito domestico, le imprese potranno scegliere se chiedere l’autorizzazione all’ERA o alle autorità nazionali di sicurezza.

L’ERA potrà siglare accordi di cooperazione con le autorità nazionali di sicurezza, ad esempio nel caso in cui la rete ferroviaria presenti caratteristiche, per ragioni storiche o geografiche, tali da rendere necessarie professionalità specifiche allo scopo di ridurre i costi e gli oneri amministrativi dei richiedenti.

Inoltre, il testo di compromesso ha esteso la portata delle attività di informazione e comunicazione attribuite alla Commissione. Quest’ultima sarà chiamata a trasmettere una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio riguardante l’identificazione e la tracciabilità delle componenti critiche per la sicurezza in circolazione sulla rete ferroviaria europea. Tale relazione si aggiunge a quella già prevista sul funzionamento dell’ERA e sui progressi conseguiti sul fronte dell’interoperabilità.

---

<sup>36</sup> Si tratta della COM (2013) 31 del 30 gennaio 2013.

<sup>37</sup> Conclusioni del Consiglio del 10 giugno 2013

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/137408.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/137408.pdf)

L’orientamento generale è disponibile al seguente indirizzo:

<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/13/st10/st10813.en13.pdf>



Un ulteriore elemento riguarda il regime transitorio di messa in servizio dei veicoli secondo cui gli Stati membri applicheranno le nuove disposizioni del Capo V trascorsi cinque anni (contro i due proposti dalla Commissione) dall'entrata in vigore della direttiva.

### 2.2.5. Rete Transeuropea di Trasporto - TEN-T

#### I nuovi orientamenti TEN-T

L'iter legislativo della proposta di regolamento contenente i nuovi orientamenti dell'UE per lo sviluppo di lungo periodo - entro il 2050 - della rete TEN-T<sup>38</sup>, che sostituirà quelli attuali previsti dalla decisione n. 661/2010/UE, dovrebbe essere ormai prossimo alla conclusione. Il testo di compromesso raggiunto dalle istituzioni comunitarie a metà maggio è stato avallato dal Coreper il 12 giugno e attende l'approvazione definitiva del Parlamento riunito in plenaria e del Consiglio<sup>39</sup>.

Obiettivi principali dei nuovi orientamenti saranno la creazione di una rete europea di infrastrutture integrata, efficiente e sostenibile per la mobilità di passeggeri e merci, così come il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. Si procederà alla realizzazione dei collegamenti mancanti soprattutto nelle tratte transfrontaliere; alla creazione di nuove infrastrutture ed al miglioramento qualitativo di quelle esistenti; agli interventi sui principali nodi per l'integrazione tra le diverse modalità (ferroviaria, marittima, aerea, stradale, navigazione interna) a vantaggio anche del trasporto multimodale; alla significativa riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in linea con l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra fissato al 2050; all'armonizzazione delle norme e dei requisiti per i progetti transeuropei. La futura TEN-T si fonda sulla realizzazione di progetti di interesse comune<sup>40</sup>, comprendendo l'infrastruttura del trasporto ferroviario, marittimo, aereo, stradale, multimodale (terminali merci e piattaforme logistiche) e delle vie navigabili interne, nonché degli impianti e dei sistemi ITS associati.

I punti principali del testo di compromesso riguardano:

- la conferma dell'approccio secondo cui la rete TEN-T verrà sviluppata attraverso un doppio livello di intervento, che riguarda innanzitutto la rete globale (*comprehensive*

<sup>38</sup> COM (2011) 650 del 19 ottobre 2011 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti".

<sup>39</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/137446.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/137446.pdf).

Per il testo di compromesso presentato al Coreper si veda il documento del Consiglio n. 10676/13.

<sup>40</sup> Un progetto di interesse comune contribuisce allo sviluppo della rete TEN-T mediante la creazione di una nuova infrastruttura di trasporto, il recupero e l'ammodernamento di un'infrastruttura esistente o qualsiasi misura che permetta l'uso efficiente dell'infrastruttura.





- network*) da completare possibilmente entro il 2050 e costituita dalle infrastrutture di trasporto esistenti, da quelle programmate e dalle misure che ne promuovono l'uso efficiente. Il secondo livello è rappresentato dalla rete centrale (*core network*), da rendere operativa entro il 2030<sup>41</sup>, espressione delle componenti della rete globale a più alto valore aggiunto europeo. La rete centrale comprende i principali nodi urbani (inclusi i porti e gli aeroporti di appartenenza) e, al di fuori di questi, i porti marittimi e quelli lungo le vie navigabili interne, i punti di attraversamento delle frontiere con i Paesi confinanti, i terminali strada-ferrovia, gli aeroporti merci e passeggeri;
- lo sviluppo coordinato della *core network* sarà affidato alla realizzazione degli investimenti mediante lo strumento dei “corridoi”, costituiti da sezioni della rete che devono includere, se possibile, almeno tre modi di trasporto (comprese le Autostrade del mare) e attraversare almeno due confini. Al fine di garantire l'attuazione coordinata di tali corridoi, dell'ERTMS e delle Autostrade del mare, sarà nominato un coordinatore europeo competente per ciascun corridoio che sarà assistito anche da un organo consultivo (Forum di Corridoio). Dovrà inoltre essere assicurato il coordinamento tra i corridoi della *core network* e i corridoi ferroviari merci previsti dal regolamento (UE) n. 913/2010<sup>42</sup>;
  - le modifiche alle mappe riguardanti l'identificazione in via preliminare dei nodi sia della rete centrale sia della rete globale, che saranno incluse come allegati al regolamento sullo strumento di finanziamento delle reti TEN-T, il “Meccanismo per collegare l'Europa” (CEF), che è ancora in fase di approvazione<sup>43</sup>. Rispetto alla lista dei nodi *core network* presentata dalla Commissione, si segnala l'inserimento di Cagliari tra i nodi urbani e di Augusta, Cagliari e Palermo tra i porti marittimi;
  - gli Stati membri dovranno elaborare piani e programmi nazionali sullo sviluppo e sull'avanzamento della rete TEN-T e trasmetterli per informazione alla Commissione;
  - il coinvolgimento degli *stakeholder* pubblici e privati (Stati membri, autorità regionali e locali, gestori e utenti dell'infrastruttura, rappresentanti dell'industria e della società civile) direttamente interessati nella pianificazione e realizzazione dei progetti della rete TEN-T.

---

<sup>41</sup> I principali aeroporti della rete centrale indicati nell'allegato II, parte 1b, saranno collegati con l'infrastruttura di trasporto stradale e ferroviaria della rete TEN-T entro il 31 dicembre 2050, salvo l'esistenza di ostacoli fisici.

<sup>42</sup> Pubblicato sulla GUUE L 276 del 20 ottobre 2010.

<sup>43</sup> Il 27 giugno scorso la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha definito un accordo informale sul CEF con la Presidenza del Consiglio, che dovrà essere approvato ufficialmente dal Parlamento in plenaria e dal Consiglio. Si veda <http://www.europarl.europa.eu>. La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 665 del 19 ottobre 2011 “Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa”.



### 2.2.6. Sistemi intelligenti di trasporto - ITS

Nell'ambito della direttiva 2010/40/UE<sup>44</sup>, che definisce il quadro generale di riferimento per la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) nell'Unione, sono state presentate dalla Commissione due proposte di regolamento riguardanti la predisposizione armonizzata in tutto il territorio comunitario di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile. Ma anche due progetti di regolamenti di esecuzione (o atti delegati) sulla definizione delle specifiche che dovranno essere applicate nello sviluppo dei servizi ITS per la fornitura gratuita (ove possibile) di informazioni minime universali connesse alla sicurezza stradale e sulla predisposizione di servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali<sup>45</sup>. Di seguito, si descrivono gli elementi principali delle iniziative legislative riguardanti eCall.

#### eCall

Entro il 1° ottobre 2015 il servizio per la trasmissione elettronica da veicoli di chiamate di emergenza (eCall), basato sul numero unico 112, dovrà essere operativo secondo modalità interoperabili in tutto il territorio dell'Unione. È questo, in estrema sintesi, l'obiettivo fissato dalla Commissione europea nelle due recenti Comunicazioni<sup>46</sup> che mirano a

<sup>44</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, pubblicata sulla GUUE L 207 del 6 agosto 2010. La direttiva è entrata in vigore il 7 luglio 2010. Le aree prioritarie di intervento indicate dalla direttiva riguardano: 1) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale; 2) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale; 3) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale; 4) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile; 5) la predisposizione di servizi di informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali; 6) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;

<sup>45</sup> Il progetto di regolamento di esecuzione sui servizi di informazione sulle condizioni del traffico è contenuto nel documento della Commissione europea C (2013) 2550 del 15 maggio 2013 [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/doc/comm\\_native\\_c\\_2013\\_2550\\_commission\\_delegate\\_regulation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/comm_native_c_2013_2550_commission_delegate_regulation_en.pdf). Per il relativo documento di accompagnamento SWD (2013) 170 del 15 maggio 2013, contenente un'analisi costi-benefici del regolamento proposto, si veda [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/swd\(2013\)0170.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/swd(2013)0170.pdf). Il progetto di regolamento di esecuzione sulle aree di parcheggio sicure è contenuta nel documento della Commissione europea C (2013) 2549 del 15 maggio 2013: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/doc/comm\\_native\\_c\\_2013\\_2549\\_commission\\_delegate\\_regulation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/comm_native_c_2013_2549_commission_delegate_regulation_en.pdf)

<sup>46</sup> COM (2013) 316 del 13 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo e che modifica la direttiva 2007/46/CE";  
COM (2013) 315 del 13 giugno 2013 "Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile".



completare la strategia eCall<sup>47</sup> assicurando la realizzazione tempestiva del servizio di chiamata di emergenza da parte dei soggetti coinvolti (operatori di reti mobili, servizi pubblici di emergenza, industria automobilistica). In particolare:

- la proposta di regolamento, contenuta nella COM (2013) 316, prevede l'installazione obbligatoria di eCall a bordo di tutti i veicoli di nuova costruzione appartenenti alle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> (autovetture e veicoli commerciali leggeri), con la previsione di deroghe. Oltre a consentire l'inoltro automatico della chiamata al numero di emergenza unico in caso di incidente grave, il sistema dovrà permettere di effettuare manualmente le chiamate al 112. Le autorità nazionali rilasciano l'omologazione CE per il sistema eCall di bordo a tutti i nuovi veicoli conformi al regolamento e agli atti delegati adottati a norma dello stesso. Sono previste sanzioni per i fabbricanti dei veicoli in caso di mancato rispetto delle disposizioni e norme a tutela della privacy e sulla protezione dei dati. Il regolamento si applica a decorrere dal 1° ottobre 2015;
- la proposta di decisione, contenuta nella COM (2013) 315, prevede la realizzazione - entro il 1° ottobre 2015 - da parte degli Stati membri dell'infrastruttura dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza (PSAP) in modo da gestire adeguatamente il servizio in ambito nazionale, in conformità alle specifiche comunitarie<sup>48</sup> adottate ai sensi della Direttiva 2010/40/UE che mirano a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità del servizio eCall armonizzato su tutto il territorio dell'Unione europea. Gli Stati membri presentano una relazione alla Commissione sullo stato di attuazione della decisione.

#### 2.2.7. Programmi e sistemi di navigazione satellitare – EGNOS e Galileo<sup>49</sup>

Il 17 aprile scorso, il Coreper ha sostenuto il testo di compromesso raggiunto sulla proposta della Commissione riguardante la governance ed il finanziamento dei Programmi europei di navigazione satellitare e dei relativi sistemi (EGNOS e Galileo)<sup>50</sup>. La

---

<sup>47</sup> Le citate Comunicazioni sono complementari e integrano la raccomandazione 2011/750/UE della Commissione dell'8 settembre 2011 relativa al sostegno a un servizio eCall su scala UE nelle reti di comunicazione elettronica per la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza basate sul 112 ("chiamate eCall), pubblicata sulla GUUE L 303 del 22 novembre 2011.

<sup>48</sup> Le specifiche sono contenute nel regolamento delegato (UE) n. 305/2013 della Commissione del 26 novembre 2012 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, pubblicato sulla GUUE L 91 del 3 aprile 2013.

<sup>49</sup> I programmi EGNOS e Galileo comprendono tutte le attività necessarie per definire, sviluppare, convalidare, costruire, rendere operativi, aggiornare, migliorare e garantire la sicurezza dei rispettivi sistemi di navigazione satellitare europei.

<sup>50</sup> Per il compromesso si veda:

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/136813.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/136813.pdf)



conclusione dell'iter legislativo della proposta, che si perfezionerà con il voto ufficiale del Consiglio e dell'assemblea plenaria del Parlamento, è legata all'approvazione del bilancio UE 2014-2020 che determinerà il volume di risorse disponibili per entrambi i Programmi.

Il negoziato è approdato alle seguenti soluzioni di compromesso:

- l'inclusione dello sviluppo delle applicazioni basate sui sistemi di navigazione satellitare tra gli obiettivi dei Programmi;
- l'attribuzione della responsabilità sulla sicurezza dei Programmi alla Commissione europea che potrà definire i relativi obiettivi, così come le specifiche tecniche (o altre misure) necessarie per il loro conseguimento, assicurando che il livello generale di sicurezza non sia inferiore agli standard esistenti. Tuttavia, i requisiti specifici dovranno ottenere il via libera dagli esperti incaricati dagli Stati membri prima di essere adottati dalla Commissione;
- la possibilità di estendere la copertura di EGNOS a regioni al di fuori dell'UE quali i Paesi candidati, i Paesi Terzi europei che hanno concluso accordi in materia di Cielo unico europeo e quelli rientranti nella politica europea di vicinato.

### 2.2.8. Energia e trasporti

#### Strategia europea sui combustibili alternativi

Al cuore della strategia "Energia pulita per il trasporto", presentata dalla Commissione europea lo scorso 24 gennaio<sup>51</sup>, risiede l'esigenza di assicurare la realizzazione di un'infrastruttura minima necessaria per la diffusione dei combustibili alternativi e l'applicazione di specifiche tecniche comuni nell'interfaccia tra veicoli e punti di rifornimento<sup>52</sup>.

La strategia delinea le soluzioni energetiche alternative al petrolio più promettenti per il trasporto (elettricità, idrogeno, gas naturale) ed è accompagnata da una proposta di direttiva che pone in capo a ciascun Stato membro la definizione di un quadro strategico

---

La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 814 del 30 novembre 2011 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla realizzazione e al funzionamento dei sistemi europei di radionavigazione via satellite".

<sup>51</sup> Di seguito, i documenti proposti dalla Commissione:

COM (2013) 17 del 24 gennaio 2013 "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi" ed il relativo documento di accompagnamento SWD (2013) 4 del 24 gennaio 2013 *Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping*;

COM (2013) 18 del 24 gennaio 2013 "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi".

<sup>52</sup> Un primo scambio di opinioni sulla strategia è avvenuto durante il Consiglio Trasporti dell'11 marzo: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/it/trans/136709.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/trans/136709.pdf) e la Commissione TRAN del Parlamento europeo del 6 maggio.



nazionale allo scopo di promuoverne la diffusione. Un numero minimo di elementi (obiettivi, norme e finanziamenti), nonché dei punti di ricarica per i veicoli elettrici da realizzare entro il 31 dicembre 2020, dovranno essere indicati nella strategia tracciata a livello nazionale che sarà poi notificata all'Esecutivo comunitario per una valutazione di coerenza a livello UE. Con riferimento alla fornitura di gas naturale liquefatto, la Commissione propone di istituire entro il 2020 punti di rifornimento in tutti i porti marittimi (con una scadenza che slitta al 2025 per i porti interni) della rete TEN-T globale ed anche su tutte le arterie stradali della medesima per consentire la circolazione dei veicoli pesanti alimentati a gas naturale liquefatto (GNL).

#### 2.2.8. Relazioni esterne

##### EU-USA: Verso la creazione di un'area di libero scambio transatlantica

Il Consiglio Affari esteri del 14 giugno ha autorizzato la Commissione europea ad aprire un negoziato formale con gli Stati Uniti d'America per rafforzare il partenariato economico transatlantico e arrivare ad un accordo bilaterale UE-USA su commercio ed investimenti<sup>53</sup>. L'opportunità di avviare il negoziato è stata indicata nella Relazione finale<sup>54</sup> del Gruppo di lavoro di alto livello, creato durante il vertice UE-USA del 28 novembre 2011, con l'incarico di formulare una valida strategia comune che potesse condurre ad una più stretta integrazione transatlantica. L'annuncio dell'avvio ufficiale del negoziato è stato dato il 17 giugno nel corso del vertice G8<sup>55</sup>.

Oltre al conferimento del mandato, il Consiglio ha indicato i punti principali che dovranno informare il negoziato, secondo un approccio innovativo che non limita il perimetro degli interventi esclusivamente alle tematiche di accesso ai mercati in termini di eliminazione dei dazi, di ravvicinamento delle norme in materia di origine dei prodotti, di difesa commerciale, di apertura del settore dei servizi, di liberalizzazione degli investimenti e di partecipazione agli appalti a tutti i livelli di governo. L'approccio adottato punta alla progressiva rimozione dei fattori che ostacolano gli scambi di natura regolamentare e non tariffaria, raccomandando l'elaborazione di piani d'azione dedicati a tale finalità. Considerata la rilevanza economica del partenariato transatlantico ed il suo impatto sui flussi commerciali mondiali, il Gruppo di alto livello sottolinea l'opportunità di ampliare ulteriormente la portata del negoziato orientandolo verso lo sviluppo di regole in grado di

---

<sup>53</sup> Per la decisione del Consiglio sul mandato di negoziato si veda:

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/foraff/137485.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/137485.pdf)

<sup>54</sup> [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/february/tradoc\\_150519.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/february/tradoc_150519.pdf)[http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-94\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-94_en.htm)

<sup>55</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release SPEECH-13-544\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-13-544_en.htm)



rafforzare il sistema multilaterale degli scambi su temi quali i diritti di proprietà intellettuale, gli aspetti sociali ed ambientali degli accordi commerciali, gli effetti anticoncorrenziali di talune politiche (ad esempio, sostegno ad imprese domestiche e/o pubbliche).

La Commissione informerà regolarmente Consiglio e Parlamento sullo stato di avanzamento del negoziato che, una volta concluso, dovrà essere approvato da entrambe le istituzioni comunitarie.

### 2.2.9. Trasporto combinato di merci

#### Il programma comunitario Marco Polo

Una nuova dotazione di risorse comunitarie, circa 66,7 milioni, sarà disponibile per il trasporto combinato a valere sul bando 2013 del programma Marco Polo II<sup>56</sup>. La Commissione europea ipotizza di riuscire a finanziare circa trenta progetti e indica il prossimo 23 agosto quale termine ultimo per la trasmissione delle proposte riguardanti azioni di: a) trasferimento modale del traffico merci dalla gomma alla navigazione marittima a corto raggio, alla ferrovia, alle vie navigabili interne; b) promozione di modalità di trasporto alternative a quella stradale mediante soluzioni particolarmente innovative; c) sviluppo delle Autostrade del mare; d) riduzione del traffico; e) divulgazione delle esperienze acquisite per lo scambio di best practice. Secondo il calendario delle attività, la firma dei contratti è prevista nella prima metà del 2014.

Per il bando 2013, le attività di valutazione dedicheranno particolare attenzione ai progetti riguardanti il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili interne che contribuiscono a ridurre il rilascio di emissioni inquinanti mediante tecnologie innovative o pratiche innovative, come ad esempio l'utilizzo di carburanti con il più basso tenore di zolfo, di navi alimentate con gas naturale liquefatto o dotate di sistemi alternativi di depurazione dei gas di scarico (la tecnologia scrubber). Particolare attenzione sarà infine dedicata ai progetti di trasporto con carri ferroviari singoli (Single Wagon Load Traffic) per cui è accordata una soglia minima di traffico trasferito dalla strada alla ferrovia inferiore a quella prevista normalmente per le azioni di trasferimento modale.

Con il bando 2013 si conclude la seconda edizione di Marco Polo, che in futuro cesserà di esistere quale strumento comunitario di finanziamento dedicato al trasporto combinato di merci. Ad annunciarlo è stata la Commissione europea che, sulla base dei risultati emersi

---

<sup>56</sup> [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/getting-funds/call-for-proposals/2013/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/getting-funds/call-for-proposals/2013/index_en.htm)



dalla recente valutazione del Programma<sup>57</sup>, ha indicato una rivisitazione del format attuale di Marco Polo (tipologia di azioni sostenute, struttura di gestione e procedure di attuazione) prevedendone un *follow up* all'interno del programma TEN-T che sarà finanziato dai nuovi strumenti previsti dal “Meccanismo per collegare l'Europa” (CEF).

L'attività di valutazione abbraccia le due edizioni del Programma, 2003-2006 e 2007-2013, e si basa sui dati operativi disponibili fino a novembre 2012. Risulta utile ricordare che l'UE ha istituito Marco Polo nel 2003 con l'obiettivo di ridurre la congestione stradale, migliorare le prestazioni ambientali del sistema dei trasporti e potenziare il trasporto intermodale spostando quote di traffico merci dalla strada verso la ferrovia, le vie navigabili interne, il corto raggio marittimo o verso una combinazione modale in cui i percorsi stradali risultino i più brevi possibili.

Secondo la Commissione, l'attuazione del Programma non risulta pienamente soddisfacente, sebbene con la prima edizione siano state eliminate dalle strade europee 21,9 miliardi di tonnellate-km (tkm), stimate equivalenti a 434 milioni di euro di benefici ambientali, e si attenda, al termine della seconda edizione, un ulteriore trasferimento modale ed una connessa riduzione dei costi esterni prodotti dal trasporto di merci (inquinamento acustico e dell'aria, congestione, ecc.).

I principali scostamenti evidenziati riguardano gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale assegnati al Programma ed il tasso di utilizzo delle risorse stanziato. Per il ciclo 2003-2006, i progetti selezionati hanno determinato un trasferimento modale pari al 46% di quello previsto ed un volume di risorse impegnate pari 73,8 milioni di euro contro i 102 milioni di euro stanziati (circa il 73%). Un andamento analogo è atteso per Marco Polo II (la cui dotazione ammonta a 450 milioni), tenendo conto che il programma è ancora in corso e gli ultimi progetti selezionati dovrebbero essere operativi fino al 2020, in termini sia di trasferimento modale (i progetti approvati hanno realizzato un trasferimento modale di 19,5 miliardi di tkm, con benefici ambientali per 405 milioni) sia di impiego dei fondi disponibili.

La struttura e i meccanismi di funzionamento del Programma (procedure complesse, eccessivi oneri amministrativi, difficoltà di partecipazione delle PMI soprattutto ai primi bandi, ecc.), associati alla difficile congiuntura economica verificatasi a partire dal 2008, vengono indicati dalla Commissione tra le cause che hanno frenato il successo di Marco Polo.

---

<sup>57</sup> COM (2013) 278 del 14 maggio 2013 “Il programma Marco Polo – risultati e prospettive”. Si veda anche il relativo documento di accompagnamento SWD (2013) 174 del 14 maggio 2013.



### 3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA<sup>1</sup>

#### Il contesto internazionale

La ripresa mondiale continua ad essere modesta, difforme tra regioni e fragile; le condizioni dei mercati finanziari, sebbene migliorate, non mancano di presentare elementi di debolezza registrati anche dall'andamento del clima di fiducia. Nel corso del 2012 il *prodotto mondiale* è aumentato del 3,2%, contro il 4,0% del 2011. La decelerazione ha interessato sia le economie avanzate, che hanno registrato un tasso medio di crescita del PIL dell'1,2% (contro l'1,6% del 2011), sia quelle emergenti per le quali la crescita media è passata dal 6,4% del 2011 al 5,1% del 2012<sup>2</sup>. Le stime preliminari riferite all'insieme dei Paesi del G20 rilevano una crescita media dello 0,6% nei primi tre mesi del 2013, in linea con quella dei due trimestri precedenti. Tra le economie avanzate la crescita si è intensificata negli Stati Uniti ed in Giappone (rispettivamente 0,6% e 0,9% nel primo trimestre 2013 rispetto allo 0,1% e 0,3% dell'ultimo trimestre del 2012), in ragione soprattutto del vigore dei consumi privati (in entrambi i Paesi). Nelle economie emergenti la dinamica del prodotto si è attenuata nel primo trimestre, soprattutto in India (+0,1%) e Cina (+1,6%), ma è attesa riprendere slancio fornendo sostegno alla crescita mondiale<sup>3</sup>.

Il *commercio mondiale*, nell'anno appena trascorso, è rallentato e, dopo una sostanziale stagnazione nella prima metà del 2012, nella seconda ha segnato una ripresa dei volumi, cresciuti comunque ad un ritmo inferiore alla media di lungo periodo. Nonostante la vivacità espressa nell'ultimo trimestre (+0,7%) il tasso di crescita medio per il 2012 ha evidenziato un rallentamento rispetto all'anno precedente passando, secondo le stime del Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, dal +5,9% del 2011 al +1,7% del 2012<sup>4</sup>. Positivo, malgrado la volatilità dei primi mesi del 2013, è anche il dato relativo al primo trimestre 2013 che evidenzia una crescita congiunturale dello 0,7%, stabile rispetto al trimestre precedente. Tale risultato si compone di dinamiche difformi, su base temporale e regionale, evidenziando un miglioramento delle economie avanzate (dal -1,6% del quarto trimestre 2012 al -0,1% del primo trimestre 2013) ed una decelerazione di quelle emergenti (dal +3,8% del quarto trimestre 2012 al +1,1% del primo trimestre 2013), in evidente contrasto con quanto osservato in passato, allorquando i Paesi emergenti rappresentavano la principale determinante della dinamica di crescita del commercio mondiale.

<sup>1</sup> Dati aggiornati al 30 novembre 2012.

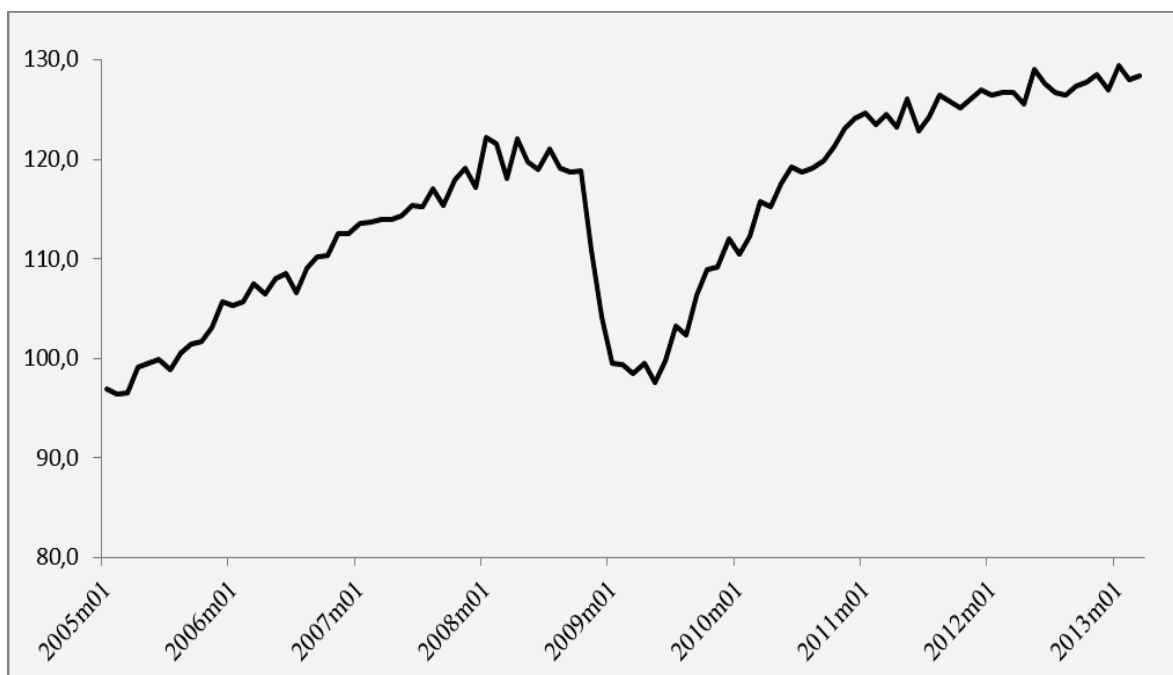
<sup>2</sup> Cfr. Banca d'Italia, *Relazione annuale*, Roma, maggio 2013.

<sup>3</sup> Cfr. Banca Centrale Europea, *Bollettino mensile*, Francoforte sul Meno, giugno 2013.

<sup>4</sup> Cfr. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, *CPB World Trade Monitor*, Den Haag, maggio 2013.



**Graf. 1. Commercio mondiale: dati mensili, destagionalizzati ed espressi in volumi (base 2005=100)**



Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis.

In particolare, nell'ambito delle economie avanzate, mentre per il 2012 nell'Area dell'euro si registra una contrazione dei volumi degli acquisti all'estero (-3,4%), Stati Uniti e Giappone hanno segnato un arretramento solo nella seconda metà del 2012 facendo segnare in media d'anno variazioni positive pari rispettivamente a +2,8% e +3,5%. Nel primo trimestre del 2013 la variazione congiunturale continua ad essere leggermente negativa sia per l'Area dell'euro, sia per gli USA (entrambe pari a -0,1%), ma è tornata positiva per il Giappone (+3,1%).

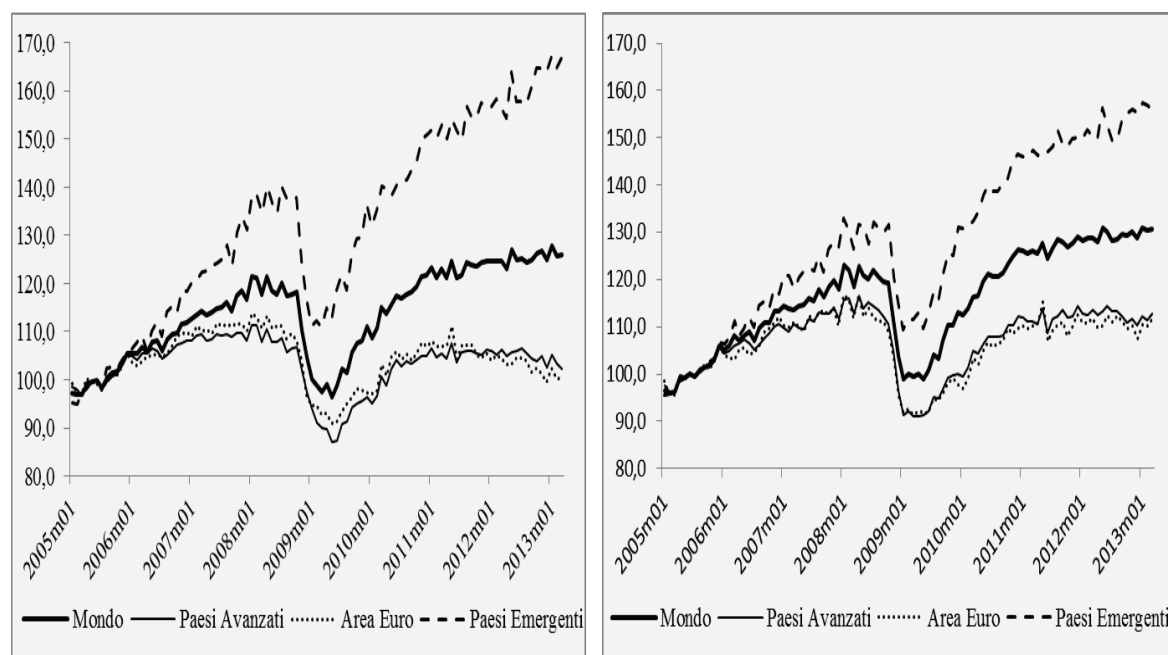
La debolezza della domanda espressa dal complesso dei Paesi avanzati continua ad impattare pesantemente sull'andamento dei flussi internazionali. In tale contesto le esportazioni dei Paesi emergenti, in volume, sono diminuite segnando in media d'anno una variazione comunque positiva (+3,0%) ma nettamente inferiore alle *performance* degli anni precedenti (+7,1% nel 2011 e +18,2% nel 2010), in ragione evidentemente della debole domanda dei Paesi avanzati, ma anche del rallentamento dell'attività di alcune grandi economie emergenti. Nel 2012, la variazione media riferita alle importazioni dei Paesi emergenti è risultata pari a +4,1% (era stata del +8,4% nel 2011 e del +17,8% nel 2010), mentre il primo trimestre 2013 segna una variazione congiunturale del +1,1% dove però spicca il -0,1% delle economie emergenti asiatiche.

Per l'anno in corso il Fondo Monetario Internazionale (FMI) prevede solo un modesto incremento degli scambi, che non dovrebbero crescere oltre il 3,6%.

**Graf. 2. Commercio mondiale: dati mensili, destagionalizzati ed espressi in volumi (base 2005=100)**

**Importazioni**

**Esportazioni**



Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis.

Per effetto del rallentamento economico, nel 2012 sono diminuiti anche i flussi globali di *Investimenti Diretti Esteri (IDE)*; la contrazione ha riguardato particolarmente quelli diretti verso i Paesi avanzati (-28%) mentre hanno dimostrato una tenuta maggiore i flussi diretti verso le economie emergenti (-4,3%). Per la stessa ragione si è assistito ad una generale riduzione dell'*avanzo corrente* dei principali Paesi produttori di materie prime energetiche e dei Paesi asiatici esportatori di manufatti mentre le manovre sui conti pubblici hanno depresso la domanda interna nei Paesi dell'Area dell'euro agevolando la creazione di avanzi di partite correnti.

Il disavanzo corrente degli Stati Uniti si è mantenuto invece costante al 4,0% del PIL<sup>5</sup>, mentre la contrazione dell'import di prodotti petroliferi ha compensato l'aumento di quello relativo agli altri beni, mantenendo stabile il saldo commerciale. In tale contesto l'accumulazione globale di *riserve valutarie* si è attenuata; per l'anno appena trascorso le consistenze risultano incrementate di 560 miliardi di USD, a fronte dei circa 1.000 del

<sup>5</sup> Cfr. Congressional Budget Office, *Updated Budget Projections: Fiscal Years 2013 to 2023*, Washington, maggio 2013.



2011. Nell'ambito dello scenario si segnala oltre alla contrazione, per due trimestri consecutivi, dell'avanzo commerciale della Cina, anche la dinamica delle riserve valutarie dei principali Paesi esportatori di petrolio che risulta, invece, di poco superiore a quella sperimentata nel 2011.

L'economia globale, dunque, sembra evolvere sulla base di un contesto che rimane poco brillante e l'apparente stabilizzazione degli indicatori delle indagini congiunturali sembrano confermare prospettive di espansione su ritmi piuttosto contenuti. *L'indice mondiale complessivo dei responsabili (PMI)* è salito a 53,1 in maggio (dal 51,9 di aprile), rimanendo, per il quarantaseiesimo mese consecutivo sopra il valore soglia di 50,0. L'indice delinea scenari positivi per gli Stati Uniti, il Giappone, il Regno Unito e l'India. Preoccupa, invece, il rallentamento della crescita cinese che di fatto rende ardua l'individuazione di chiare linee di tendenza, mentre si protrae la contrazione nell'Area dell'euro, nonostante l'attenuazione della riduzione misurata nell'ambito dei servizi e della manifattura<sup>6</sup>.

Sebbene ad un ritmo più contenuto, nella media dell'anno appena trascorso, è aumentata anche la produzione industriale che, a livello globale, segna un +2,7% (+4,3% nel 2011) sintetizzando il +0,5% realizzato dalle economie avanzate (+1,9% nel 2011) ed il +5,0% rilevato per quelle emergenti (+7,1% nel 2011).

**Tab. 1. Produzione industriale globale (Variazioni percentuali)**

Paesi				2012		2013	2013		
	2010	2011	2012	III trim.	IV trim.	I trim.	Gen.	Feb.	Mar.
<b>Mondo (1)</b>	<b>9,1</b>	<b>4,3</b>	<b>2,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>
<b>Economie Avanzate</b>	<b>7,3</b>	<b>1,9</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
USA	5,7	3,4	3,6	0,1	0,6	1,1	-0,1	0,9	0,3
Giappone	16,1	-2,4	-1,0	-4,1	-1,6	2,2	0,3	0,4	0,9
Area euro	7,2	3,2	-2,2	0,0	-2,1	0,1	-0,6	0,3	1,1
<b>Economie Emergenti</b>	<b>11,3</b>	<b>7,1</b>	<b>5,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>
Asia	15,0	10,0	7,1	1,2	3,1	1,5	0,3	0,1	0,7
Europa Centrale/Est	8,9	6,0	1,7	0,1	-0,3	0,2	0,3	0,1	0,8
America Latina	6,6	3,4	0,7	0,8	-0,3	0,4	1,7	-0,7	0,1
Africa e M.Oriente	4,5	0,6	3,0	-0,6	-1,5	0,1	0,2	0,5	-0,5

(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.

<sup>6</sup> Cfr. J.P.Morgan e Markit, *JPMorgan Global Manufacturing & Services PMI™*, New York, giugno 2013.



Complessivamente si rileva una crescita dello 0,9% anche nel primo trimestre del 2013, in rafforzamento rispetto al recente passato, e con vigore differente la produttività tende generalmente ad aumentare (fanno eccezione le economie emergenti dell'Asia) tornando su valori positivi anche nell'Area dell'euro.

Nonostante nel primo trimestre del 2013 il PIL in termini reali dell'Area dell'euro abbia continuato a ridursi (-0,2%), gli esperti della BCE si attendono che esso torni a crescere in termini reali già nel corso del 2013 (+0,6%) per acquisire slancio nel 2014 (1,1%) su impulso delle esportazioni, rinvigorite dell'atteso incremento della domanda estera.

Pertanto, anche a livello globale, le proiezioni macroeconomiche formulate dalla Banca Centrale Europea stimano un PIL, in termini reali, in graduale incremento nell'orizzonte di proiezione, sebbene a ritmi considerevolmente differenti tra i vari Paesi. È attesa pertanto una crescita del PIL mondiale (esclusa l'Area dell'euro) del 3,6% per l'anno in corso e del 4,2% nel prossimo.

Pur nella consapevolezza della fragilità della ripresa mondiale, dall'inizio del 2013 sono migliorate sia la fiducia delle imprese sia le condizioni dei mercati finanziari mondiali, mentre per il medio periodo le prospettive di crescita per le maggiori economie avanzate rimangono limitate da fattori quali: l'elevato indebitamento delle famiglie o le esigenze di risanamento dei conti pubblici. Allo stesso tempo nelle economie emergenti l'espansione rimarrebbe solida ed in molti casi prossima al livello potenziale.

**Tab. 2. Scenari macroeconomici: PIL**

Paese	2010	2011	2012	EUROSTAT	
				IV Trim. '12	I Trim. '13
<b>Mondo (1)</b>	<b>5,2</b>	<b>4,0</b>	<b>3,2</b>	-	-
<b>Paesi Avanzati</b>	<b>3,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	-	-
Stati Uniti	2,4	1,8	2,2	0,1	0,6
Giappone	4,7	-0,6	2,0	0,3	0,9
Unione europea	2,1	1,6	-0,3	-0,5	-0,1
Area dell'euro	2,0	1,4	-0,6	-0,6	-0,2
Francia	1,7	2,0	0,4 (2)	-0,2	-0,2
Germania	4,2	3,0	0,7	-0,7	0,1

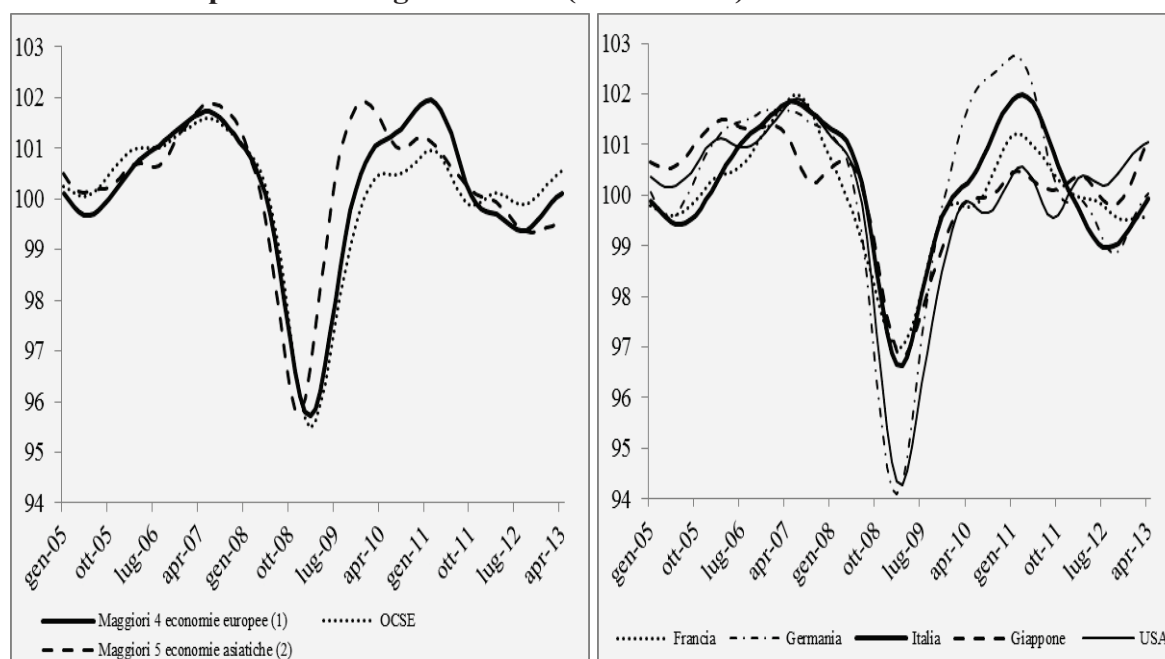
(1) Media ponderata, con pesi del PIL alle parità dei poteri d'acquisto, sei tassi di crescita delle economie incluse nell'aggregato.  
(2) ISTAT: conti economici trimestrali.

Fonte: Banca d'Italia ed EUROSTAT.

In coerenza con lo scenario delineato, il *Composite Leading Indicators – CLIs*, l'indicatore dell'OCSE concepito per anticipare i punti di svolta dell'attività economica rispetto al trend, segnala un moderato rafforzamento della crescita nelle maggiori economie rispetto

alle quali si distinguono per vigore gli indici riferiti agli Stati Uniti ed al Giappone. Nel complesso dell'Area dell'euro lo stesso indicatore continua ad essere in crescita ed altrettanto lo è quello relativo alle principali economie dell'Area; in particolare l'indice aumenta per la Germania (a 100,0 da 99,9), per l'Italia (a 99,9 da 99,8 punti) che sembra puntare ad un "positivo cambiamento del momentum", per il Regno Unito (a 100,8 da 100,7) mentre è stabile per Francia (99,6)<sup>7</sup>.

**Graf. 3. Composite Leading Indicators (dati mensili)**



(1) Francia, Germania, Italia e Regno Unito.

(2) Cina, Corea del Sud, India, Indonesia e Giappone.

Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis.

Sul versante dei prezzi (dati riferiti ad aprile 2013), l'inflazione è segnalata in diminuzione in gran parte delle economie avanzate, mentre ha seguito andamenti più contrastati in quelle emergenti. L'inflazione generale al consumo, misurata nell'area dell'OCSE, è complessivamente diminuita collocandosi all'1,3%, mentre il tasso calcolato al netto dei beni alimentari ed energetici si è contratto al +1,4%.

Per quanto attiene ai prezzi dei prodotti energetici, le quotazioni del greggio di qualità Brent, dopo l'impennata di avvio d'anno, sono scese sui livelli prossimi ai 100 USD al barile in ragione degli effetti congiunti di prospettive della domanda più deboli del previsto e di fattori stagionali che si inseriscono in uno scenario di offerta abbondante dovuta alla maggiore produzione statunitense di petrolio di scisto. Nel medio periodo, gli operatori

<sup>7</sup> Cfr, OCSE, *Composite Leading Indicators (CLIs)*, Parigi, giugno 2013.

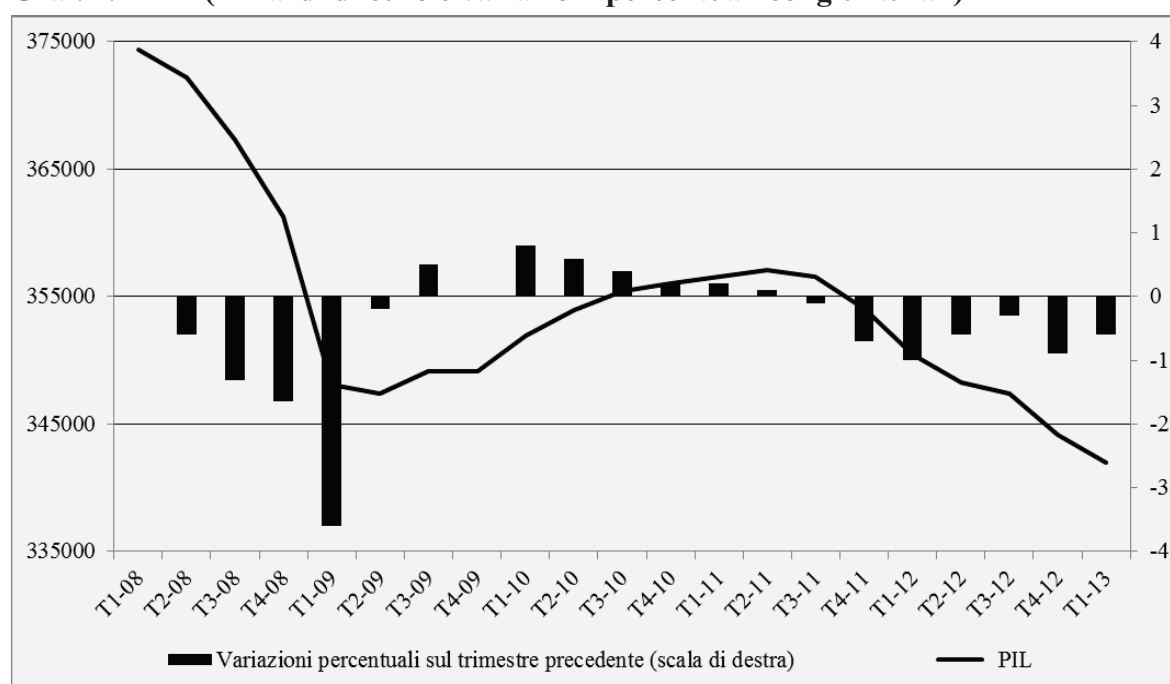
professionali prevedono prezzi ancora più contenuti, mentre le quotazioni dei contratti *future* con scadenza a dicembre 2014 si collocano a 97 USD al barile.

In contrazione risultano anche i prezzi delle *materie prime non energetiche*. La diminuzione, salvo poche eccezioni, è generalizzata e particolarmente concentrata nelle componenti del minerale ferroso. A fine maggio, l'indice aggregato dei prezzi in dollari delle materie prime non energetiche risultava inferiore di circa il 2% rispetto ad un anno prima<sup>8</sup>.

### Il contesto nazionale

L'andamento negativo del ciclo economico nazionale ha riflesso gli effetti della crisi del debito sovrano i cui impatti si sono propagati attraverso una moltitudine di canali. Il differenziale di rendimento tra i titoli pubblici italiani e tedeschi, pur se parzialmente rientrato, ha negativamente influenzato il costo del capitale di credito, la cui disponibilità è stata a sua volta limitata dalle difficoltà delle banche nella raccolta sui mercati internazionali<sup>9</sup>.

**Graf. 4. PIL (miliardi di euro e variazioni percentuali congiunturali)**



Fonte: ISTAT.

<sup>8</sup> Cfr. Banca Centrale Europea, *Op.cit.*, Francoforte sul Meno, giugno 2013.

<sup>9</sup> Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2013.

Le conseguenziali manovre di correzione sui conti pubblici, pur avendo verosimilmente evitato scenari economici peggiori, si sono riflesse sulla domanda interna e sui comportamenti di spesa. Prosegue pertanto la recessione iniziata nella seconda metà del 2011, interrompendo la breve ripresa rilevata nei due anni precedenti: da allora il PIL italiano si è contratto consecutivamente per sette trimestri.

Il 2012, infatti, si è concluso con una diminuzione del prodotto interno lordo del 2,4% in termini reali ed il 2013 si è aperto con una ulteriore contrazione congiunturale che, nel primo trimestre, è risultata del -0,6% (tendenziale: -2,4%); pertanto la variazione acquisita del PIL per il 2013 è negativa e pari a -1,6%.

A questa seconda fase della crisi ha notevolmente contribuito la contrazione del reddito disponibile a sua volta responsabile della caduta dei consumi delle famiglie. Secondo l'ISTAT, infatti, nel 2012 alla diminuzione del PIL ha fatto riscontro una contrazione doppia (-4,8%) del potere di acquisto delle famiglie, una diminuzione in intensità eccezionale intervenuta, peraltro, dopo un quadriennio di continuo declino.

**Tab. 3. Potere d'acquisto, pressione fiscale e propensione al risparmio delle famiglie consumatrici**

<i>Variazioni e valori percentuali</i>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Potere d'acquisto del reddito disponibile	-1,4	-2,5	-0,5	-0,6	-4,8
Carico fiscale corrente (1)	15,2	15,1	15,4	15,1	16,1
Carico fiscale complessivo (2)	15,3	15,7	15,5	15,2	16,5
Carico fiscale e contributivo corrente (3)	29,4	29,5	29,7	29,4	30,3
Propensione al risparmio (4)	12,1	11,2	9,4	8,7	8,2

(1) Incidenza sul reddito imponibile delle imposte correnti sul reddito e sul patrimonio.  
 (2) Incidenza sul reddito imponibile delle imposte correnti sul reddito e sul patrimonio, delle imposte in conto capitale e delle altre imposte sulla produzione che includono l'ICI fino al 2011 e l'IMU per il 2012.  
 (3) Incidenza sul reddito imponibile delle imposte correnti sul reddito e sul patrimonio e dei contributi sociali effettivi e figurativi.  
 (4) Risparmio lordo sul reddito lordo disponibile: il reddito lordo disponibile è corretto per la variazione dei diritti netti delle famiglie sulle riserve tecniche dei fondi pensione.

Fonte: ISTAT.

Tale caduta è in gran parte ascrivibile alla contrazione del reddito da attività imprenditoriale ed all'inasprimento del prelievo fiscale, mentre i redditi da lavoro sono rimasti pressoché stabili in termini nominali subendo comunque la perdita di potere d'acquisto dovuta all'inflazione<sup>10</sup>. Pertanto, in termini correnti il reddito disponibile è sceso in misura meno marcata, mentre la flessione della spesa per i consumi (-1,6%) è stata

<sup>10</sup> Cfr. ISTAT, *Rapporto annuale 2013*, Roma, maggio 2013.



solo parzialmente attenuata dalla contrazione della propensione al risparmio (8,2%), diminuita in prossimità dei livelli che in Europa tradizionalmente caratterizzano i Paesi anglosassoni<sup>11</sup>. La riduzione dei consumi ha interessato tutte le categorie di *servizi* (-1,4%), ma in misura più marcata ha caratterizzato la spesa in *beni durevoli* (-12,7%), soprattutto mobili e mezzi di trasporto, in *beni semidurevoli* (-9,4%), principalmente vestiario e calzature, mentre i consumi di *beni non durevoli*, che soddisfano bisogni difficilmente differibili nel tempo, sono diminuiti meno (-4,5%), tra questi la componente riferita ai *consumi alimentari* si è contratta del 3,0%<sup>12</sup>.

Le deboli prospettive della domanda e le generali difficoltà di accesso al credito sono alla base della caduta degli *investimenti fissi lordi*, diminuiti dell'8,0% nel 2012, proseguendo lungo una china che, in discesa dal 2008 e temporaneamente interrotta solo nel 2010, ha determinato una riduzione della componente nell'ordine dei venti punti percentuali. Particolarmente accentuata è stata la contrazione riscontrata per gli aggregati *macchinari, attrezzature, e prodotti vari* (-9,2%) e *mezzi di trasporto* (-12,1%); mentre la propensione ad investire è scesa al 18,3%, al di sotto del minimo toccato nel 1994. In preoccupante flessione è anche il dato congiunturale riferito al primo trimestre del 2013 (-3,3%) che oltre a segnare l'ottavo calo trimestrale si distingue per essere il secondo in termini di intensità. Alla determinazione della contrazione hanno contribuito tutte le componenti: la spesa per *macchine, attrezzature e altri prodotti* si è ridotta dell'1,7%, quella in *mezzi di trasporto* del 7,0% e gli investimenti in *costruzioni* del 3,9%

A differenza delle altre componenti della domanda, le *esportazioni*, pur in decelerazione, hanno sostenuto la crescita. In uno scenario di generale rallentamento la performance delle merci italiane all'estero ha evidenziato una crescita delle vendite del 3,7%; la dinamica congiunturale, sebbene positiva, evidenzia comunque segnali di moderazione verso i mercati extra-UE e conferma la flessione, pressoché continua dal terzo trimestre del 2011, delle esportazioni verso i Paesi dell'UE. In avvio d'anno, il livello delle vendite all'estero, stagnante, rivela ancora una volta il positivo contributo proveniente dall'export extra-UE.

Le *importazioni* di beni e servizi, al contrario, sono diminuite del 5,0% a prezzi correnti e del 7,7% in volume; tale variazione - secondo l'ISTAT - è in larga parte dovuta alla contrazione degli investimenti e delle esportazioni che, tra le componenti della domanda, sono quelle caratterizzate dal maggior contenuto di input importati. Si è pertanto fortemente ridotto l'import di *beni strumentali* (-14,6%), di *beni di consumo* (-8,0%) e di

<sup>11</sup> Cfr. ISTAT, *Reddito e risparmio delle famiglie a profitti delle società*, Roma, aprile 2013.

<sup>12</sup> La contrazione della spesa corrente per i consumi si è così tradotta in una flessione del 4,3% delle quantità di beni e servizi acquistati (mai così forte dagli inizi degli anni novanta).



*prodotti intermedi* (-8,9). In tale scenario la forte crescita del volume delle esportazioni e la contemporanea contrazione delle importazioni ha determinato un proporzionale miglioramento del saldo netto della domanda estera fornendo così un ampio apporto alla variazione del PIL. In avvio di 2013 è continuata la contrazione delle importazioni che, in termini congiunturali ed a prezzi correnti, sono scese del 2,4% segnando la più severa tra le otto diminuzioni trimestrali consecutive rilevate dai Conti economici dell'ISTAT<sup>13</sup>.

Da notare, invece, come tali dinamiche evidenzino un'inversione rispetto alla precedente recessione, allorquando fu il contributo della domanda estera netta ad essere negativo in conseguenza di una contrazione delle vendite più marcata di quella degli acquisti all'estero<sup>14</sup>.

**Tab. 4. Valore aggiunto ai prezzi base - Valori concatenati (milioni di euro)**

	Agricolt. silv. e pesca	Industria			Servizi				Valore agg. ai prezzi base
		Totale	In senso stretto	Costruz.	Totale	Comm. alberghi, trasp. e comunic.	Credito, att.immob. e serv. prof.	Altre attività dei servizi	
<b>2008</b>	28.728	351.045	271.160	79.902	948.968	338.531	349.253	261.178	1.328.656
<b>2009</b>	28.007	303.527	230.085	73.205	923.182	317.058	343.759	261.880	1.254.230
<b>2010</b>	27.953	314.217	243.430	70.875	933.431	325.834	345.224	261.949	1.275.388
<b>2011</b>	28.007	315.994	247.606	68.699	939.788	327.716	348.761	262.875	1.283.589
<b>2012</b>	26.761	302.574	238.809	64.299	928.317	321.093	346.997	259.655	1.257.463
<b>2008 I</b>	7.166	91.372	70.638	20.740	238.531	85.811	87.618	65.118	337.078
<b>II</b>	7.282	90.046	69.920	20.142	238.052	85.367	87.550	65.145	335.376
<b>III</b>	7.068	87.208	67.216	19.992	236.591	84.111	87.123	65.348	330.845
<b>IV</b>	7.212	82.419	63.386	19.028	235.794	83.242	86.962	65.567	325.357
<b>2009 I</b>	7.071	76.148	57.306	18.759	230.246	79.536	85.285	65.325	313.343
<b>II</b>	6.989	75.068	56.519	18.468	230.785	79.203	85.927	65.532	312.713
<b>III</b>	6.999	75.880	57.762	18.072	231.461	79.101	86.715	65.504	314.217
<b>IV</b>	6.948	76.431	58.498	17.906	230.690	79.218	85.832	65.519	313.957
<b>2010 I</b>	7.070	77.172	59.392	17.776	232.703	80.980	86.058	65.554	316.840
<b>II</b>	6.984	78.638	60.864	17.793	232.832	81.014	86.205	65.504	318.408
<b>III</b>	6.937	79.095	61.367	17.756	233.939	82.036	86.457	65.346	319.938
<b>IV</b>	6.962	79.312	61.807	17.550	233.957	81.804	86.504	65.545	320.202
<b>2011 I</b>	7.084	79.638	62.117	17.577	234.277	81.739	86.587	65.843	320.948
<b>II</b>	6.938	79.709	62.561	17.235	234.827	81.856	87.010	65.850	321.443
<b>III</b>	6.956	78.884	61.958	17.015	235.772	82.292	87.582	65.792	321.565
<b>IV</b>	7.029	77.763	60.970	16.872	234.912	81.829	87.582	65.390	319.633
<b>2012 I</b>	6.849	76.370	60.163	16.326	233.434	80.957	87.265	65.074	316.596
<b>II</b>	6.836	75.910	59.836	16.197	232.191	80.431	86.764	64.858	314.879
<b>III</b>	6.527	76.057	60.214	16.003	231.586	80.028	86.653	64.758	314.141
<b>IV</b>	6.549	74.237	58.596	15.773	231.106	79.677	86.315	64.965	311.847
<b>2013 I</b>	6.859	73.216	58.214	15.202	230.187	78.828	86.364	64.823	310.189

Fonte: ISTAT.

<sup>13</sup> Cfr. ISTAT, *Conti economici trimestrali*, Roma, giugno 2013.

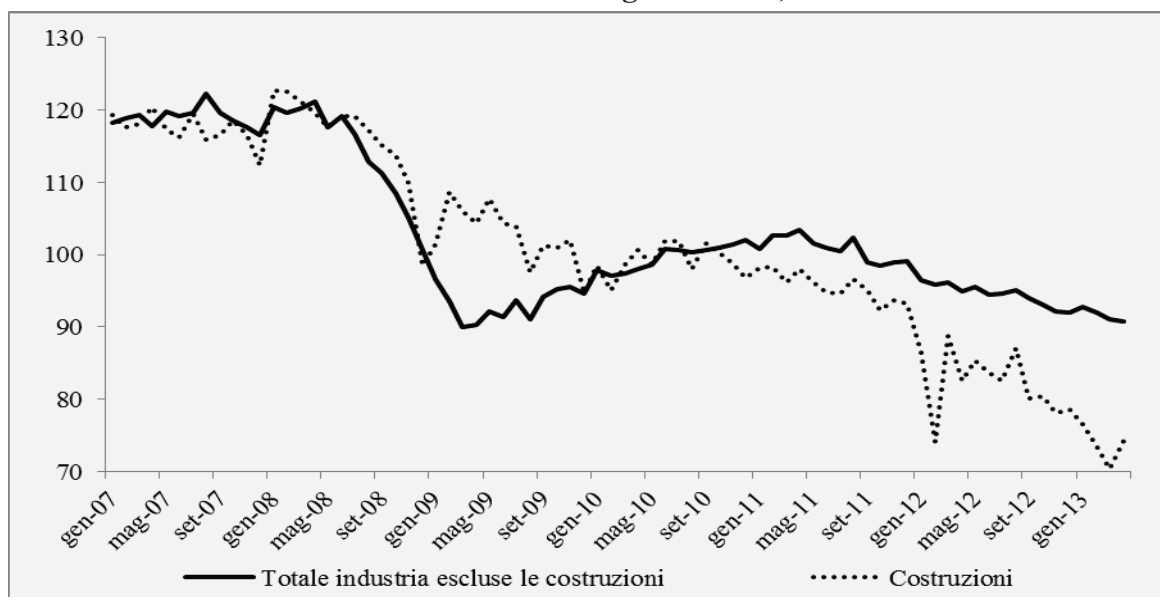
<sup>14</sup> Cfr. ISTAT, *Op.cit.*, Roma, maggio 2013.



La recessione nell'ultimo anno ha colpito tutti i principali settori produttivi generando una profonda ed estesa contrazione del valore aggiunto. Nell'industria in senso stretto, in particolare, il 2012 ha evidenziato una diminuzione del valore aggiunto del 3,5%, portando la flessione calcolata dai massimi del primo trimestre del 2008 al -17,5%.

Per le *costruzioni*, invece, salvo rare eccezioni la contrazione del valore aggiunto (misurata su base trimestrale) dura da cinque anni e nel 2012 è stata pari al -6,4%, portando al 26,7% il calo dal primo trimestre 2008. Per il *totale dell'industria*, nel 2012 la diminuzione è stata del 4,2%, ma la perdita accumulata rispetto al picco del secondo trimestre del 2011 è dell'8,1% e del -19,9% rispetto al dato del primo trimestre 2008. Nel complesso del 2012 è andata meglio nel *settore terziario*, dove la perdita del valore aggiunto è stata dell'1,2% mentre per l'*agricoltura* l'arretramento è stato del 4,4% (rispetto al primo trimestre del 2008 le contrazioni rilevate sono comunque più contenute e pari rispettivamente a -3,5% e -4,3%). Il primo trimestre del 2013 continua a caratterizzarsi per la diffusa presenza di variazioni congiunturali negative; queste si riscontrano nei comparti delle *costruzioni* (-3,6%), delle *attività del commercio, alberghi e pubblici esercizi, trasporti e comunicazioni* (-1,1%), dell'*industria in senso stretto* (-0,7%) e degli *altri servizi* (-0,2%). Si conferma positiva ed in aumento la variazione nel comparto dell'*agricoltura* (+4,7%) e torna ad essere positiva anche quella relativa al settore del *credito, assicurazioni, attività immobiliari e servizi professionali* (+0,1%).

**Graf. 5. Produzione industriale – Dati destagionalizzati, base 2010=100**

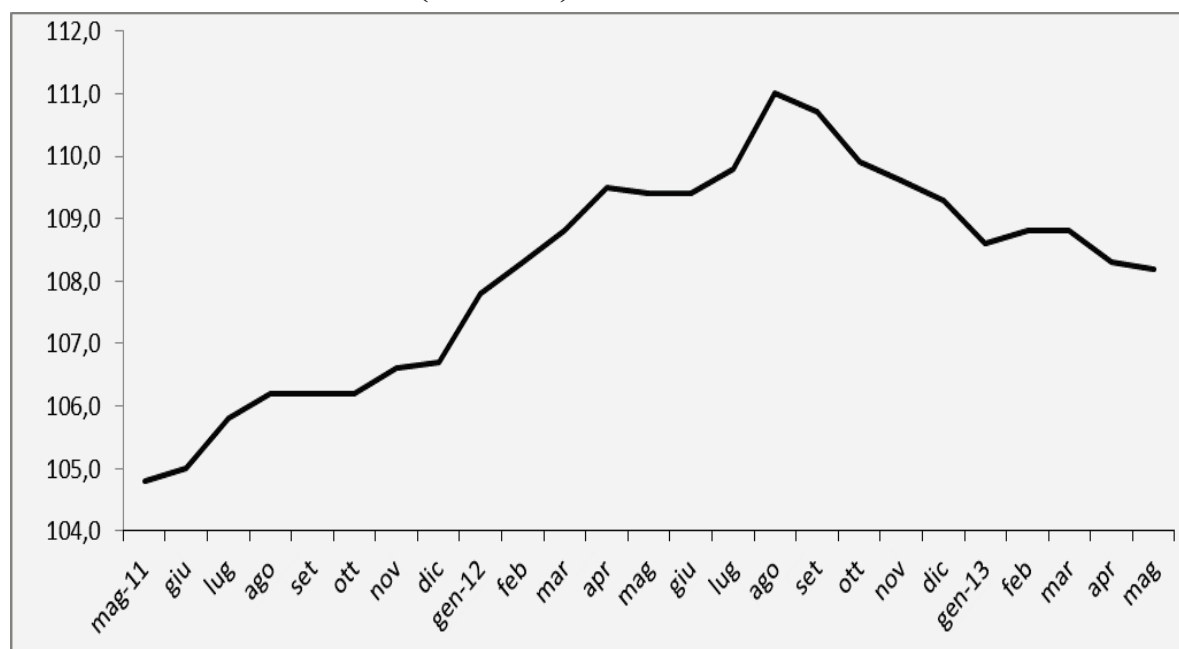


Fonte: ISTAT.

Quanto sopra conferma la gravità con la quale il comparto manifatturiero abbia accusato l'impatto dell'ultima recessione. Dopo avere perso circa un quarto della produzione industriale tra il 2008 ed il 2009, la successiva fase di ripresa è stata quasi totalmente annullata dall'attuale contrazione, che dura ormai da quasi due anni. Complessivamente, ad aprile di quest'anno la produzione industriale è risultata inferiore di 12,2 punti percentuali dal picco di aprile 2011 ed addirittura di 25,1 dai massimi dell'aprile 2008.

A tale riguardo, secondo le indagini qualitative sulla fiducia delle imprese condotte dall'ISTAT, emergono segnali circa la possibilità che dalla straordinaria lunghezza e profondità di questa fase di contrazione possano derivare effetti permanenti sul tessuto industriale del Paese. Non sfugge, peraltro, che l'estesa fase negativa dell'industria (più che negli altri settori) presenta livelli di produzione inferiori rispetto a quelli osservati nel biennio 2008-2009. Il settore, inoltre, si è differenziato sulla base dell'andamento delle vendite che, in difficoltà sul versante interno, si sono, invece, mantenute positive su quello estero. Per i trimestri a venire le stime degli analisti propendono per un'ulteriore contrazione del flusso degli ordinativi interno cui però si sommerebbe un indebolimento anche delle commesse estere, prefigurando un minore apporto di questa componente almeno per la prima metà del 2013<sup>15</sup>.

**Graf. 6. Indice generale dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno (base 2010)**



Fonte: ISTAT.

<sup>15</sup> Cfr. ISTAT, *Op.cit.*, Roma, maggio 2013.



In un contesto caratterizzato dalla debolezza della domanda interna e da una decelerazione dei prezzi dell'energia, anche l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno rallenta, passando dal +5,1% della media del 2011 al +4,2% del 2012, scendendo su base mensile (valori tendenziali) sotto l'1% in avvio di 2013 per diventare negativo nei mesi di aprile e maggio (-1,1%).

L'andamento dell'inflazione al consumo misurata per l'intera collettività (NIC) nel 2012 segnala, invece, una lieve crescita (collocandosi in media di anno al +3,0% dal +2,8% del 2011) che, secondo la Banca d'Italia, è interamente ascrivibile all'aumento delle imposte indirette; l'inflazione di fondo (misurata sulla base del NIC depurato della componente energetica ed alimentare) nello stesso periodo è scesa al +1,7% dal +1,9% del 2011, nonostante gli effetti dell'aliquota ordinaria dell'IVA passata dal 20 al 21%. Da notare come fino al mese di settembre 2012 i prezzi al consumo sono incrementati a ritmi superiori al 3,0%; dal mese di ottobre si è registrata una contrazione della dinamica tendenziale che nel mese di maggio 2013 si è collocata al +1,1%. In maniera sostanzialmente analoga anche il tasso di inflazione armonizzato nazionale (IPCA) si collocava tra i più elevati dell'Area dell'euro segnando un divario rispetto al dato medio dell'Area di circa otto decimi di punto percentuale. A tale gap ha contribuito la dinamica della componente energetica che non si è mossa in sincronia rispetto a quella dell'insieme dei Paesi della zona: a fronte del veloce rallentamento rilevato per l'Area dell'euro, lo stesso non è accaduto per l'Italia. Tale andamento secondo l'ISTAT è imputabile alla componente non regolamentata, che ha parzialmente recepito gli effetti dei corsi in ribasso del petrolio, quanto a quella regolamentata la cui dinamica è stata in deciso rialzo in ragione sia del meccanismo di indicizzazione delle nostre tariffe energetiche, sia degli effetti determinati dalle misure adottate per il risanamento dei conti pubblici, ed in particolare dell'aumento di imposte indirette e accise. L'IPCA calcolato a tassazione costante nel 2012 è risultato più contenuto di otto decimi di punto rispetto a quello complessivo.

Evidentemente la concentrazione degli impulsi inflazionistici tra le voci energetiche ed alimentari ha determinato anche la significativa accelerazione della dinamica dei prezzi al consumo dei prodotti più frequentemente acquistati dalle famiglie. Per tale categoria di prodotti, l'inflazione si è confermata crescente per gran parte del 2012 e solo dall'autunno è emersa una tendenza che ha riportato la dinamica tendenziale al 3,1%, ed in ulteriore rallentamento nei mesi successivi (a maggio 2013 segnano un +1,5% su base annua, come ad aprile).



**Tab. 5. Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi e Indice generale armonizzato dei prezzi al consumo per i Paesi dell'Unione europea (IPCA)**

Periodo	NIC - Compresi i tabacchi (Indici Base 2010=100)			IPCA (Indici Base 2005=100)			IPCA a tassazione costante (1) (Indici Base 2005=100)		
	Numero indice	Var.% cong.(2)	Var.% tend.(3)	Numero indice	Var.% cong.(2)	Var.% tend.(3)(4)	Numero indice	Var.% cong.(2)	Var.% tend.(3)(4)
<b>2011</b>	102,8	-	2,8	113,8	-	2,9	113,4	-	2,6
<b>2012</b>	105,9	-	3,0	117,5	-	3,3	116,2	-	2,5
<b>2012</b>									
Gen.	104,4	0,3	3,2	114,2	-1,8	3,4	113,0	-2,0	2,4
Feb.	104,8	0,4	3,3	114,4	0,2	3,4	113,2	0,2	2,4
Mar.	105,3	0,5	3,3	117,3	2,5	3,8	116,0	2,5	2,7
Apr.	105,8	0,5	3,3	118,3	0,9	3,7	117,1	0,9	2,7
Mag.	105,8	0,0	3,2	118,3	0,0	3,5	117,1	0,0	2,5
Giu.	106,0	0,2	3,3	118,5	0,2	3,6	117,2	0,1	2,5
Lug.	106,1	0,1	3,1	116,5	-1,7	3,6	115,2	-1,7	2,7
Ago.	106,5	0,4	3,2	116,5	0,0	3,3	115,2	0,0	2,4
Sett.	106,5	0,0	3,2	118,9	2,1	3,4	117,6	2,1	2,5
Ott.	106,5	0,0	2,6	119,2	0,3	2,8	117,8	0,2	2,3
Nov.	106,3	-0,2	2,5	118,9	-0,3	2,6	117,6	-0,2	2,2
Dic.	106,5	0,2	2,3	119,3	0,3	2,6	117,9	0,3	2,3
<b>2013</b>									
Gen.	106,7	0,2	2,2	116,9	-2,0	115,5	2,4	-2,0	2,2
Feb.	106,8	0,1	1,9	116,7	-0,2	115,3	2,0	-0,2	1,9
Mar.	107,0	0,2	1,6	119,4	2,3	118,0	1,8	2,3	1,7
Apr.	107,0	0,0	1,1	119,8	0,3	118,4	1,3	0,3	1,1
Mag.	107,0	0,0	1,1	119,8	0,0	118,4	1,3	0,0	1,1

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

(2) Rispetto al periodo precedente.

(3) Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

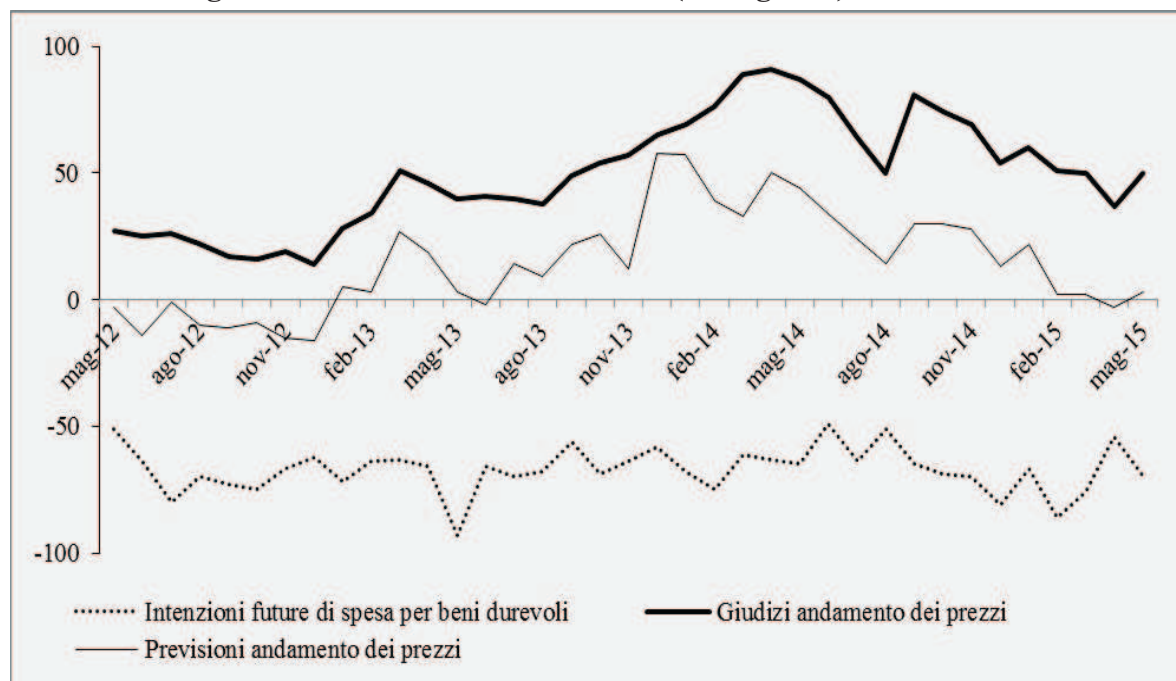
(4) Il procedimento di calcolo delle variazioni medie annue sono conformi alle regole stabilite in ambito comunitario ed è illustrato nella nota metodologica.

Fonte: ISTAT.

In prospettiva, le spinte inflazionistiche dovrebbero rimanere modeste. Dal lato dell'offerta si va rafforzando una tendenza orientata alla revisione della politica dei prezzi, prospettando uno scenario di riduzione dei listini; tale segnale viene colto anche dai consumatori che dallo scorso autunno segnalano un ridimensionamento delle valutazioni sfavorevoli sulla dinamica dei prezzi e sulle relative attese rispetto alla quale tuttavia i

valori di maggio evidenziano una inversione rialzista che potrebbe anche rafforzarsi nei mesi a venire.

**Graf. 7. Indagine sulla fiducia dei consumatori (saldi grezzi)**



Fonte: ISTAT.

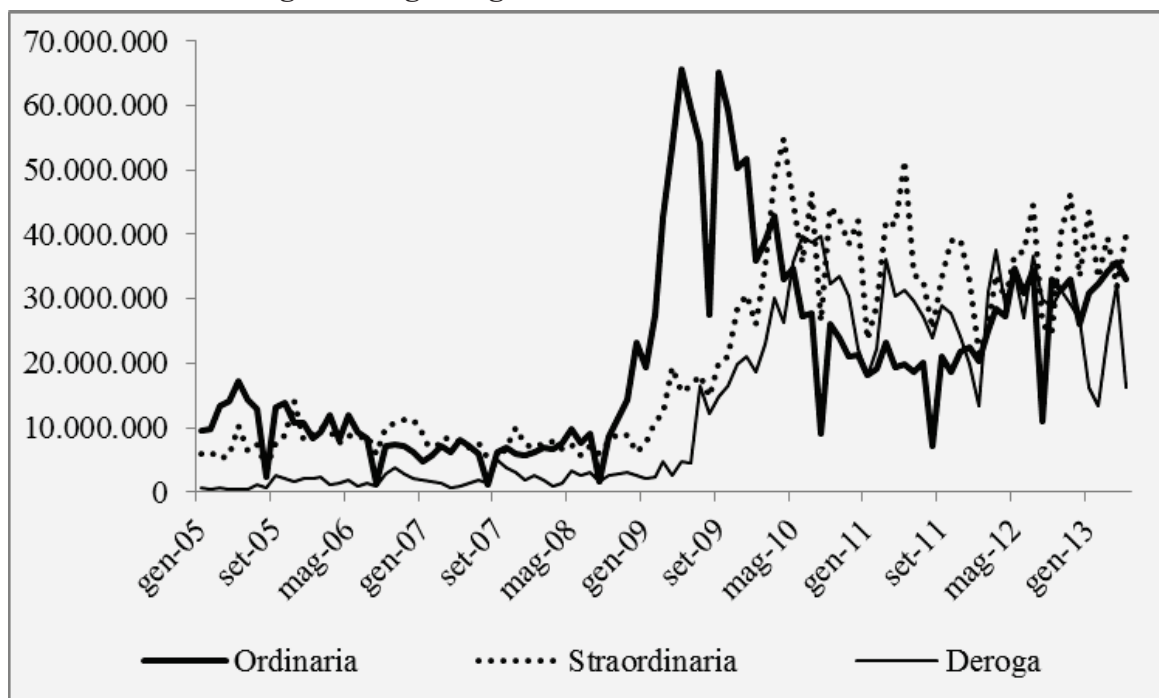
Il proseguimento della fase recessiva si riverbera anche sulle dinamiche del *mercato del lavoro*. Nel 2012 è continuata la flessione dell'occupazione nonostante la riduzione delle ore lavorate per addetto (-1,4%), attuata attraverso un ricorso più intenso alla Cassa Integrazione Guadagni (CIG) ed al part-time, abbia contribuito a contenere la diminuzione del numero degli occupati (-0,3%) su livelli più contenuti rispetto a quelli della recessione del 2008-2009. Tale contrazione è proseguita anche nell'anno in corso (-1,8% tendenziale nel primo trimestre) e, secondo le indagini congiunturali, le attese sono per un prosieguo della discesa, ma ad un ritmo più moderato per tutto il resto dell'anno.

Nel 2012, le ore di *CIG*<sup>16</sup>, dopo la contrazione del 2011, sono tornate ad aumentare (in

<sup>16</sup> “La Cassa Integrazione Guadagni è una prestazione finalizzata a sostituire o integrare la retribuzione ed è destinata ai lavoratori sospesi dal lavoro o che operano con orario ridotto a causa di difficoltà produttive dell'azienda. Possono usufruire dell'integrazione salariale gli operai, gli impiegati e i quadri mentre sono esclusi i dirigenti gli apprendisti e i lavoranti a domicilio. La Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (CIGO) è rivolta alle aziende industriali non edili e alle aziende industriali ed artigiane dell'edilizia e del settore lapideo che sospendono o riducono l'attività aziendale a causa di eventi temporanei e transitori quali ad esempio la mancanza di commesse, le avversità atmosferiche. Può essere concessa per 13 settimane, più eventuali proroghe fino a 12 mesi; in determinate aree territoriali il limite è elevato a 24 mesi. L'intervento di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) può essere richiesto per

media del 12,1%) interessando sia gli interventi ordinari sia quelli in deroga, mentre la componente straordinaria è tornata a rafforzarsi sul finire del 2012 (-5,5% in media d'anno)<sup>17</sup>; nel 2013 sembra proseguire il tendenziale rialzo della CIG nella tre componenti sebbene i dati riferiti al mese di maggio evidenziano una contrazione per quella in ordinaria e quella in deroga.

**Graf. 8. Cassa integrazione guadagni: dati mensili**



Fonte: INPS.

ristrutturazione, riorganizzazione e riconversione aziendale, per crisi aziendale di particolare rilevanza sociale e in caso di procedure concorsuali, quali fallimento, liquidazione coatta amministrativa, ecc. La CIGS è destinata ad aziende con, in media, più di 15 dipendenti nel semestre precedente la richiesta di intervento; le aziende sono quelle dei settori industriali ed edili, dell'artigianato dell'indotto (cioè con un solo committente destinatario di CIGS), dei servizi di mensa e ristorazione dell'indotto, delle cooperative agricole; ed inoltre ad imprese commerciali con più di 50 dipendenti, ad imprese editrici di giornali per i quali si prescinde dal limite dei 15 dipendenti, imprese di spedizioni e trasporto del terziario e ad agenzie di viaggi e turismo, ciascuna con più di 50 dipendenti. Sono definiti "in deroga" i trattamenti di integrazione salariale, destinati ai lavoratori (compresi apprendisti, interinali e lavoratori a domicilio) di imprese escluse dalla Cassa Integrazione Guadagni ordinaria e straordinaria. La CIG in deroga (CIGD) alla vigente normativa è concessa nei casi in cui alcuni settori (tessile, abbigliamento, calzaturiero, orafa, ecc) versino in grave crisi occupazionale. Essa può durare al massimo 12 mesi e il suo ammontare può arrivare fino all'80% della retribuzione. Lo strumento della cassa integrazione guadagni in deroga permette quindi, senza modificare la normativa che regola la CIG, di concedere i trattamenti di integrazione salariale anche a tipologie di aziende e lavoratori che ne sono esclusi". Fonte: INPS, CIG – *Cassa Integrazione Guadagni*, Roma, ottobre 2010.

<sup>17</sup> Secondo le stime dell'INPS, come per il passato, le imprese hanno effettivamente utilizzato meno della metà delle ore autorizzate.



Nel 2012 l'espansione dell'offerta e la debolezza della domanda di lavoro hanno spinto al rialzo il tasso di disoccupazione medio (+10,7%); ma a crescere è anche il tasso di attività, dato dal rapporto tra le forze di lavoro e la corrispondente popolazione di riferimento, che sale al 63,7% interessando tutte le principali fasce anagrafiche.

Il primo trimestre 2013 segnala una ulteriore contrazione su base annua del numero di occupati (-1,8%, pari a -410.000 unità) maturato nell'*industria in senso stretto* (-116.000 unità), nelle *costruzioni* (-202.000 unità), nell'*agricoltura* (-32.000 unità) e, dopo una certa tenuta nei trimestri precedenti, anche nel *terziario* (-60.000 unità). Si evidenzia invece il forte aumento su base tendenziale del numero dei disoccupati (+475.000), portando il tasso di disoccupazione trimestrale al 12,8%, in crescita di 1,8 punti percentuali rispetto ad un anno prima. Si contraggono anche le ore lavorate per dipendente che diminuiscono, in termini destagionalizzati, dello 0,2% rispetto al trimestre precedente, innalzando l'incidenza delle ore di cassa integrazione guadagni utilizzate a 44,9 ore ogni mille ore lavorate (con un aumento rispetto al primo trimestre 2012 di 6,6 ore ogni mille).

Prosegue, invece, il rallentamento delle retribuzioni nominali di fatto per unità di lavoro dipendente riferite all'intera economia all'1,0% (dall'1,3% del 2011), registrando il tasso di crescita più contenuto dal 1993<sup>18</sup>, ma non diminuisce il Costo del Lavoro per Unità di Prodotto (CLUP), cresciuto invece del 2,0% (dallo 0,9% del 2011), a causa della contrazione di circa un punto percentuale della produttività.

Sul versante della finanza pubblica, l'azione del Governo è stata finalizzata al mantenimento della stabilità finanziaria nonostante il protrarsi di un quadro congiunturale sfavorevole, in vista del raggiungimento del pareggio di bilancio in termini strutturali nel 2013. Questo impegno ha permesso di riportare il disavanzo pubblico sotto la soglia del 3% del PIL ed ha consentito l'uscita dell'Italia dalla procedura di deficit eccessivo, in cui era entrata nel 2009. A consuntivo l'indebitamento netto del 2012 è sceso di 0,8 punti percentuali; tuttavia la differenza di 0,4 punti dalla stima effettuata a settembre dello stesso anno riflette una dinamica delle entrate inferiore al previsto. L'avanzo primario è salito di 1,3 punti, al 2,5% del PIL, per l'aumento dell'incidenza delle entrate sul prodotto a fronte della sostanziale stabilità di quella delle spese primarie. L'avanzo primario strutturale (al netto degli effetti del ciclo economico e delle misure temporanee) è aumentato di circa 2,6 punti percentuali del prodotto rispetto al 2011, per effetto delle misure di correzione approvate.

---

<sup>18</sup> Secondo la Banca d'Italia, "in presenza di un'accelerazione dei prezzi al consumo, le retribuzioni reali hanno segnato una contrazione più marcata dell'anno precedente (-1,9 per cento, da -1,5 nel 2011) e rimarrebbero stabili nel prossimo biennio".





Nel 2012 le entrate sono aumentate del 2,4% (circa 17,4 miliardi di euro) in ragione delle manovre approvate per il biennio 2011-2012, innalzando la pressione fiscale al 44,0%. A fronte della sostanziale stabilità dei contributi sociali, le entrate tributarie correnti sono aumentate del 5,1%, mentre le spese delle Amministrazioni Pubbliche dello 0,6% (al 51,2% del PIL). Tale incremento si giustifica con la sostenuta dinamica degli oneri per interessi, mentre le spese primarie, per il terzo anno consecutivo, si sono contratte (-0,5%). Il fabbisogno delle A.P. è salito a 65,7 miliardi (4,2% del PIL); tale valore, al netto delle dismissioni mobiliari, è risultato comunque superiore all'indebitamento netto di 1,7 punti percentuali di PIL.

Sale di oltre sei punti percentuali il rapporto debito pubblico/PIL (al 127%)<sup>19</sup>, in ragione dall'ampio divario tra onere medio del debito e crescita nominale del PIL (circa 6,5 punti percentuali) e dal sostegno ai Paesi della UEM (1,9 punti percentuali).

---

<sup>19</sup> Occorre tenere presente che una parte significativa dell'incremento del debito tra il 2011 ed il 2012 è da attribuire al contributo dell'Italia ai meccanismi di sostegno per i Paesi in difficoltà, come l'European Financial Stability Facility (EFSF) e l'European Stability Mechanism (ESM).



## 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. Per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati rilevati da Confitarma. Per ogni modalità l'Indagine fa comunque 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 49 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 %)	26	27	18	29	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		70	16	14	100

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

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

- FS Italiane SpA;
- 13 aziende fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto locale.

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 luglio-dicembre 2012 (esaminati rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni gennaio-giugno 2013 (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	15	85	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	46	8	46	100



**APPENDICE2 - I RISULTATI DAL 2006 AL 2013 (1)**

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

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	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	7,7	7,7	7,7
Stabile	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	46,2	53,8	53,8
Diminuzione	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	46,2	38,5	38,5
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	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	8,3	8,3	8,3
Stabile	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	33,3	41,7	41,7
Diminuzione	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	58,3	50,0	50,0
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	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	46,2	30,8	30,8
Stabile	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	15,4	46,2	46,2
Diminuzione	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	38,5	23,1	23,1
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	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	50,0	25,0	25,0
Stabile	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	8,3	41,7	41,7
Diminuzione	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	41,7	33,3	33,3
<u>Ricavi</u>																
Aumento	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	69,2	66,7	66,7
Stabile	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	7,7	8,3	8,3
Diminuzione	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	23,1	25,0	25,0
<u>Tariffe</u>																
Aumento	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	38,5	53,8	53,8
Stabile	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	61,5	46,2	46,2
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.)

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	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	72,7	88,9	
Stabile	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	0,0	0,0	
Diminuzione	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	27,3	11,1	
<u>Investimenti</u>																
Aumento	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	15,4	38,5	
Stabile	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	38,5	30,8	
Diminuzione	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	46,2	30,8	
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	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	76,9	69,2	
Stabile	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	23,1	23,1	
Diminuzione	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	0,0	7,7	
<u>Occupazione</u>																
Aumento	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	7,7	8,3	
Stabile	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	0,0	16,7	
Diminuzione	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	92,3	75,0	
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	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	23,1	23,1	
Stabile	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	38,5	46,2	
Diminuzione	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	38,5	30,8	
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	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	69,2	61,5	
Stabile	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	23,1	30,8	
Diminuzione	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	7,7	7,7	

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2005 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.



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

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	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	31,3	10,4	
Stabile	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	37,5	39,6	
Diminuzione	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	31,3	50,0	
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	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	14,3	7,1	
Stabile	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	40,5	38,1	
Diminuzione	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	45,2	54,8	
<u>Dom. nazionale (tkm)</u>																
Aumento	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	10,3	5,1	
Stabile	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	46,2	46,2	
Diminuzione	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	43,6	48,7	
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	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	18,8	9,4	
Stabile	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	46,9	46,9	
Diminuzione	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	34,4	43,8	
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	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	16,1	6,5	
Stabile	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	48,4	51,6	
Diminuzione	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	35,5	41,9	
<u>Fatturato</u>																
Aumento	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	28,6	16,3	
Stabile	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	28,6	28,6	
Diminuzione	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	42,9	55,1	

(segue)



(segue Tab.2.)

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	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	9,1	4,4	4,4
Stabile	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	70,5	84,4	84,4
Diminuzione	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	20,5	11,1	11,1
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	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	12,5	3,0	3,0
Stabile	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	56,3	78,8	78,8
Diminuzione	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	31,3	18,2	18,2
<u>Investimenti</u>																
Aumento	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	15,9	24,4	24,4
Stabile	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	38,6	24,4	24,4
Diminuzione	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	45,5	51,1	51,1
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	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	22,7	4,4	4,4
Stabile	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	40,9	46,7	46,7
Diminuzione	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	36,4	48,9	48,9
<u>Occupazione</u>																
Aumento	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	8,9	6,5	6,5
Stabile	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	48,9	47,8	47,8
Diminuzione	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	42,2	45,7	45,7
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	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	41,3	40,4	40,4
Stabile	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	47,8	46,8	46,8
Diminuzione	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	10,9	12,8	12,8
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	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	15,2	2,2	2,2
Stabile	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	47,8	53,3	53,3
Diminuzione	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	37,0	44,4	44,4



**APPENDICE 3 - I DATI DEL TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI - ANNI 2005-2013**

**Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2005-2013 (Dati in tonnellate)**

Aeroporto	2005		2006		2007		2008		2009	
	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	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
<b>Totale</b>	<b>927.161</b>	<b>95.125</b>	<b>877.792</b>	<b>96.610</b>	<b>927.161</b>	<b>95.125</b>	<b>832.495</b>	<b>87.441</b>	<b>699.518</b>	<b>76.517</b>

(segue)





(segue Tab.1.)

Aeroporto	2010		2011		2012		Gen.-Mag.'13	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	1.445	1	1.579	1	1.636	---	5	---
Ancona	5.349	925	6.293	703	6.072	792	2.598	309
Bari	247	2.155	201	1.930	230	1.769	80	747
Bergamo	106.921	---	112.556	---	117.005	---	46.638	---
Bologna	35.832	1.967	42.749	1.038	38.957	1.686	18.311	---
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	4.266	30.054	12.852	27.290	13.701	27.045	5.735	11.708
Brindisi	154	---	75	---	62	5	6	---
Cagliari	1.810	1.802	1.630	1.485	1.640	1.412	716	605
Catania	8.236	974	8.202	764	7.454	450	2.280	211
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	2.030	---	---	---	---	---	---	---
Firenze	575	---	484	---	358	---	118	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.204	---	544	---	2	---	---	---
Genova	3.591	325	3.256	---	3.429	---	2.134	---
Lam.Terne	117	1.823	103	1.671	108	1.590	39	688
MI Linate	15.519	3.543	15.852	3.739	15.514	4.293	6.606	1.949
MI MXP	422.429	10.245	440.258	10.188	405.858	8.459	169.316	3.531
Napoli	2.873	2.454	2.956	1.993	3.202	2.079	1.200	911
Olbia	221	---	203	---	136	---	85	---
Palermo	1.002	1.850	745	1.232	1.054	1.313	168	468
Parma	---	---	3	---	---	---	---	---
Perugia	5	---	---	---	---	---	---	---
Pescara	846	1.270	2	1.198	23	1.198	8	510
Pisa	6.836	121	7.346	133	7.260	117	932	47
Reggio C.	191	---	131	---	114	---	48	---
Rimini	400	---	668	119	643	100	302	85
RM C.	18.002	---	18.845	---	16.943	---	7.360	4
RM FCO	153.679	10.866	142.836	9.031	135.846	7.398	53.360	2.957
Torino	8.351	---	8.137	---	10.542	1	4.259	---
Trapani	10	---	13	---	38	---	14	---
Treviso (1)	2.932	---	868	---	53	---	---	---
TS-R.Leg.	659	---	676	---	639	---	339	---
Venezia (1)	37.478	131	41.801	85	40.857	31	17.522	3
Verona	4.630	4	5.379	2	4.992	---	1.820	---
<b>Totale</b>	<b>847.840</b>	<b>70.510</b>	<b>877.243</b>	<b>62.602</b>	<b>834.368</b>	<b>59.738</b>	<b>341.997</b>	<b>24.732</b>

(1) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.

Fonte: Assaeroporti



**Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2006-2013 (Dati in migliaia)**

Aeroporto	2006			2007			2008			2009		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	649	419	1.070	714	583	1.299	819	560	1.380	944	560	1.506
Ancona	192	275	473	191	294	492	137	265	410	119	300	425
Bari	1.485	449	1.969	1.782	562	2.363	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822
Bergamo	769	4.457	5.241	848	4.873	5.737	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157
Bologna	1.290	2.634	3.992	1.446	2.807	4.354	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775
Bolzano	59	10	69	64	11	75	56	8	65	50	2	52
Brescia	36	190	228	5	180	186	85	168	255	77	122	200
Brindisi	713	90	813	831	87	928	842	122	983	947	134	1.090
Cagliari	2.148	313	2.489	2.243	403	2.667	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329
Catania	4.294	1.073	5.393	4.731	1.315	6.080	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932
Crotone	103	1	104	106	0,3	106	89	---	89	52	---	52
Cuneo	3	23	25	2	54	56	10	69	79	32	91	124
Firenze	546	975	1.521	637	1.260	1.905	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677
Foggia	6	---	6	7	---	7	29	---	29	66	1	66
Forlì	256	358	616	245	460	707	255	516	778	286	235	523
Genova	690	376	1.071	768	336	1.116	725	445	1.191	667	452	1.127
L. Terme	981	361	1.356	1.110	337	1.458	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645
MI Linate	7.232	2.461	9.697	7.396	2.529	9.927	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295
MI MXP	2.967	18.654	21.767	3.089	20.628	23.885	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552
Napoli	2.783	2.271	5.084	3.202	2.518	5.761	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311
Olbia	1.204	562	1.805	1.134	607	1.771	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669
Palermo	3.394	850	4.277	3.515	969	4.508	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373
Parma	49	74	124	58	85	143	198	87	285	186	69	256
Perugia	20	22	43	19	74	93	33	74	107	19	99	118
Pescara	107	226	333	112	252	364	111	285	396	145	259	405
Pisa	579	2.424	3.009	833	2.876	3.719	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012
R.Calabria	569	9	607	538	10	582	459	32	535	441	10	508
Rimini	42	274	321	49	436	494	37	380	430	33	336	379
RM Ciamp.	460	4.438	4.900	542	4.808	5.352	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758
RM FCO	12.558	17.168	30.176	13.456	19.024	32.945	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808
Siena	1	1	2	1	0,4	1	0,4	0,4	1	1	0,4	1
Torino	1.732	1.476	3.248	1.949	1.533	3.501	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221
Trapani	306	5	312	433	73	506	342	187	532	758	301	1.068
Treviso	186	1.145	1.331	211	1.327	1.539	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771
TS-Ronchi	400	265	673	464	271	737	440	334	777	379	313	696
Venezia	1.865	4.433	6.329	2.009	5.024	7.059	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702
Verona	1.066	1.895	3.001	1.222	2.243	3.502	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059
<b>Totale</b>	<b>51.741</b>	<b>70.657</b>	<b>123.473</b>	<b>55.962</b>	<b>78.848</b>	<b>135.925</b>	<b>53.996</b>	<b>78.441</b>	<b>133.544</b>	<b>55.795</b>	<b>73.243</b>	<b>130.055</b>

(segue)



(segue Tab.2.)

Aeroporto	2010			2011			2012			Gen.-Mag. '13		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	920	465	1.387	1.023	488	1.513	994	519	1.518	325	153	491
Ancona	149	355	511	174	423	602	176	377	559	60	117	180
Bari	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722	2.733	1.028	3.777	979	350	1.331
Bergamo	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417	2.737	6.140	8.888	1.032	2.269	3.305
Bologna	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876	1.704	4.176	5.951	607	1.663	2.295
Bolzano	53	1	54	59	0,4	59	37	0,1	37	0	0	0
Brescia	57	102	161	1	27	30	0,4	18	19	0	7	7
Brindisi	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056	1.758	334	2.098	612	110	723
Cagliari	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694	2.880	691	3.586	950	210	1.160
Catania	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790	4.833	1.374	6.243	1.796	463	2.272
Crotone	104	---	104	121	0,4	122	150	4	154	3	0	3
Cuneo	47	129	178	67	154	223	74	159	234	39	54	94
Firenze	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893	354	1.486	1.841	118	594	712
Foggia	70	0,1	70	61	0,1	61	6	0	6	2	0	2
Forlì	268	371	640	48	296	345	1	259	261	0,1	40	40
Genova	809	464	1.278	859	535	1.397	806	563	1.373	292	181	473
Grosseto	---	---	---	---	---	---	0,4	3,3	3,7	0,1	1	1
L. Terme	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300	1.823	378	2.207	648	82	731
MI Linate	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064	5.331	3.845	9.177	1.952	1.525	3.478
MI MXP	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291	3.550	14.780	18.523	1.171	5.621	6.857
Napoli	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757	2.944	2.814	5.791	1.033	891	1.936
Olbia	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851	1.159	701	1.866	238	130	372
Palermo	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989	3.707	875	4.605	1.257	268	1.529
Parma	169	69	239	200	68	269	120	56	176	40	24	63
Perugia	15	93	108	49	122	171	53	143	197	17	48	65
Pescara	197	259	457	229	317	547	244	315	560	87	107	194
Pisa	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519	1.326	3.155	4.488	475	1.035	1.513
R. Calabria	453	18	545	512	8	558	569	0	569	202	0	204
Rimini	28	511	549	229	684	916	162	623	792	8	162	171
RM Ciamp.	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741	1.004	3.457	4.461	364	1.318	1.682
RM FCO	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651	11.815	24.926	36.980	4.246	9.135	13.479
Siena	1	1	1	1	1	2	1	1	2	0,1	0	0,1
Torino	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704	2.096	1.411	3.515	700	605	1.306
Trapani	1.025	657	1.682	918	551	1.470	1.111	466	1.577	439	179	618
Treviso (2)	371	1.773	2.146	212	862	1.075	486	1.839	2.328	187	638	826
TS-Ronchi	430	291	723	498	356	856	524	353	879	199	111	311
Venezia (2)	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563	1.814	6.345	8.175	612	2.380	2.998
Verona	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379	1.044	2.108	3.192	297	628	939
<b>Totale</b>	<b>59.228</b>	<b>79.297</b>	<b>139.558</b>	<b>63.415</b>	<b>84.290</b>	<b>148.473</b>	<b>60.128</b>	<b>85.719</b>	<b>146.610</b>	<b>20.989</b>	<b>31.099</b>	<b>52.361</b>

(1) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

(2) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.



**Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2006-‘11**

<b>Imprese</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011(a)</b>
<b>Grandi Imprese</b>						
Passeggeri (milioni)	540	558	589	586	622	810
Passeggeri-km (milioni)	46.439	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944
Percorso medio (km)	86,0	82,4	77,7	75,8	69,7	56,7
<b>Piccole e medie imprese</b>						
Passeggeri (milioni)	213	217	213	214	217	37
Passeggeri-km (milioni)	3.747	3.795	3.757	3.720	3.823	901
Percorso medio (km)	17,6	17,5	17,6	17,4	17,7	24,2
<b>Totale</b>						
Passeggeri (milioni)	754	774	802	800	839	847
Passeggeri-km (milioni)	50.185	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845
Percorso medio (km)	66,6	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3

(a) A partire dall'anno 2011 sono stati ridefiniti i due gruppi di imprese (Grandi Imprese e Piccole e Medie Imprese) in base alle soglie di traffico passeggeri stabilite dal regolamento Ce 91/2003. Confronti fra i dati dell'anno 2011 e quelli degli anni precedenti relativi ai due suddetti gruppi sono da effettuarsi tenendo conto di tale cambiamento.”

Fonte: Istat

**Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2005-‘11**

<b>Tipo di trasporto (1)</b>	<b>2005</b>		<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>	
	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>
<b>Grandi Imprese</b>								
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
<b>Totale</b>	<b>68.676</b>	<b>20.130</b>	<b>70.604</b>	<b>20.868</b>	<b>70.761</b>	<b>21.197</b>	<b>65.888</b>	<b>19.918</b>
Percorrenza media	293,1	---	295,6	---	299,6	---	302,3	---
<b>Piccole e medie imprese</b>								
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
<b>Totale</b>	<b>21.080</b>	<b>2.631</b>	<b>31.565</b>	<b>3.283</b>	<b>34.553</b>	<b>4.088</b>	<b>29.922</b>	<b>3.914</b>
Percorrenza media	124,8	---	104,0	---	118,3	---	130,8	---
<b>Totale</b>								
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
<b>Totale</b>	<b>89.755</b>	<b>22.761</b>	<b>102.169</b>	<b>24.151</b>	<b>105.314</b>	<b>25.285</b>	<b>95.810</b>	<b>23.831</b>
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		2011	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)
<b>Grandi Imprese</b>						
Nazionale	22.496	8.299	20.536	7.188	22.622	7.169
Internaz.in Entrata	24.524	5.079	28.181	5.237	33.976	6.201
Internaz.in Uscita	15.249	2.854	15.727	2.714	22.334	3.909
Transito	1	1	0,1	(3)	0,9	0,6
<b>Totale</b>	<b>62.270</b>	<b>16.232</b>	<b>64.444</b>	<b>15.139</b>	<b>78.932</b>	<b>17.279</b>
Percorrenza media	260,7	---	234,9	---	218,9	---
<b>Piccole e medie imprese</b>						
Nazionale	4.081	456	7.648	1.603	10.020	1.977
Internaz.in Entrata	6.264	666	7.511	1.207	1.999	332
Internaz.in Uscita	3.715	436	4.831	668	859	198
Transito	7	2	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>14.067</b>	<b>1.559</b>	<b>19.990</b>	<b>3.477</b>	<b>12.878</b>	<b>2.508</b>
Percorrenza media	110,9	---	173,9	---	194,8	---
<b>Totale</b>						
Nazionale	26.577	8.755	28.184	8.791	32.642	9.146
Internaz.in Entrata	30.788	5.744	35.692	6.444	35.975	6.533
Internaz.in Uscita	18.964	3.290	20.558	3.382	23.193	4.108
Transito	8	2	0,1	(3)	1	1
<b>Totale</b>	<b>76.337</b>	<b>17.791</b>	<b>84.435</b>	<b>18.616</b>	<b>91.811</b>	<b>19.787</b>
Percorrenza media	233,1	---	220,5	---	215,5	---

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

(2) Dall'anno 2009 il confronto con gli anni precedenti va effettuato con cautela perché l'universo dei due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) varia in base al volume del traffico merci realizzato dalle singole imprese secondo le soglie individuate dal regolamento Ce 91/2003.

(3) Valore pari a 44.00 tkm.

Fonte: Istat

**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
30/12/'12	23	1.983	71	22	212	2.484	138	47	444	4.536

(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 2005-2012**

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
<b>Totale</b>	<b>995</b>	<b>9.103</b>	<b>1.030</b>	<b>10.043</b>	<b>1.077</b>	<b>10.507</b>	<b>1.102</b>	<b>10.909</b>	<b>1.114</b>	<b>11.322</b>

Tipo di nave (2)	31/12/'10		31/12/'11		30/12/'12	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	307	5.606	299	5.611
- Petroliere	117	3.102	118	3.348	117	3.399
- Gasiere	27	358	26	334	27	425
- Chimichiere	134	1.924	130	1.888	122	1.751
- Altre cisterne	39	38	33	36	33	36
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	245	8.143	240	8.262
- Carico generale	45	280	42	286	42	290
- 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	597	683
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	361	229	357	240
- Altri tipi di navi	264	550	242	517	240	443
<b>Totale</b>	<b>1.183</b>	<b>13.351</b>	<b>1.156</b>	<b>14.528</b>	<b>1.137</b>	<b>14.589</b>

(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 2006-2013**  
(Milioni di veicoli-km)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-apr. '13
Veicoli leggeri	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	64.476,3	63.604,9	59.136,0	16.707,1
Veicoli pesanti	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	18.756,4	18.752,1	17.353,0	5.337,5
<b>Totale</b>	<b>81.864,0</b>	<b>83.731,0</b>	<b>83.063,7</b>	<b>82.345,5</b>	<b>83.232,7</b>	<b>82.357,0</b>	<b>76.489,0</b>	<b>22.044,6</b>

Fonte: Aiscat

**Tab. 8. Il trasporto marittimo di merci nei principali porti italiani – Anni 2006-2012 (Migliaia di tonnellate)**

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	16.502	16.051	15.653	14.513	14.098	14.654	13.311
Genova	54.970	57.190	54.218	47.454	50.702	50.393	50.207
La Spezia	19.292	19.416	18.619	14.328	17.950	17.061	15.438
Marina di Carrara	3.271	2.900	2.572	2.027	3.342	3.232	3.273
Livorno	28.631	32.935	34.029	26.766	30.299	29.673	27.418
Piombino	8.979	9.002	7.869	5.221	6.555	6.004	6.007
Civitavecchia	8.744	7.685	8.240	8.807	10.322	11.690	11.480
Fiumicino	5.639	5.644	5.472	5.545	5.174	5.887	4.482
Gaeta	2.236	2.750	2.733	2.427	2.107	2.595	2.350
Napoli (1)	20.800	20.269	19.352	19.419	21.923	21.547	20.038
Salerno	8.635	10.893	9.777	8.649	9.842	10.533	10.173
Gioia Tauro	23.844	30.180	34.313	30.132	30.400	24.696	n.d.
Taranto	49.434	47.221	43.271	27.175	34.849	40.799	34.942
Brindisi	10.502	10.535	12.968	11.020	9.950	9.892	10.108
Bari	5.216	5.555	5.093	4.987	5.303	5.437	4.501
Barletta	---	1.205	1.154	834	889	943	890
Monopoli	---	187	224	263	298	327	241
Ancona	9.232	9.157	9.427	8.773	8.521	8.413	7.952
Ravenna	26.770	26.308	25.896	18.703	21.922	23.344	21.460
Chioggia	2.669	2.383	3.145	2.494	1.833	2.142	n.d.
Venezia	30.937	30.215	30.239	25.233	26.390	26.301	25.376
Portonogaro	1.205	1.456	1.441	897	1.205	1.207	1.545
Monfalcone	4.528	4.412	4.023	3.204	3.088	3.468	3.717
Trieste	48.168	46.116	48.279	44.393	47.634	48.238	49.207
Messina-Mil.	26.647	23.498	22.503	21.353	23.068	23.277	22.394
Catania	3.845	4.308	4.596	4.680	4.877	5.198	4.840
Augusta	32.360	32.562	30.394	26.468	29.415	29.591	29.937
Palermo-T. Imerese (2)	6.142	6.630	7.448	7.414	7.876	8.554	7.691
Cagliari-Sarroch	36.134	35.551	34.101	34.726	35.873	35.827	35.354
Olbia-G.A.-P. Torres (3)	7.009	7.340	12.022	9.968	10.444	10.232	8.708
<b>Totale (4)</b>	<b>505.683</b>	<b>509.556</b>	<b>509.073</b>	<b>437.872</b>	<b>476.148</b>	<b>481.154</b>	<b>433.040</b>

(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) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani. Eventuali discrepanze con il valore totale ottenuto come somma dei dati dei singoli porti sono attribuibili ad arrotondamento.

Fonte: Assoport (per il 2012: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie; dati provvisori)



**Tab. 9. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani – Anni 2006-2012**  
(Numero di teu)

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282
Genova	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806
La Spezia	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218
M. di Carrara	4.493	2.330	4.710	6.168	7.793	5.455	99
Livorno	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047
Civitavecchia	33.538	31.143	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965
Napoli (1)	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818
Salerno	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591
Gioia Tauro	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.731.410
Taranto	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461
Brindisi	4.268	5.359	673	722	1.107	485	97
Bari	49	64	113	55	680	11.121	29.398
Ancona	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213
Ravenna	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152
Venezia	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893
Portonogaro	46	---	---	---	40	---	40
Monfalcone	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166	591	812
Trieste	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023
Catania	16.372	22.504	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087
Augusta	---	---	---	19	78	---	n.d.
Palermo-T.Imerese (2)	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784
Cagliari-Sar.	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236	621.333
<b>Totale (3)</b>	<b>9.873.640</b>	<b>10.609.108</b>	<b>10.549.886</b>	<b>9.514.654</b>	<b>9.777.962</b>	<b>9.526.808</b>	<b>9.622.529</b>

(1) Per il 2009 stime Assoporti.  
(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.  
(3) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani.

Fonte: Assoporti (per il 2012: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie; dati provvisori)



**Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri nei principali porti italiani – Anni 2006-2012**

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	894.992	1.075.312	1.113.375	1.028.486	1.092.315	1.307.003	1.208.512
Genova	3.113.448	3.223.196	3.262.912	3.486.683	3.639.975	3.113.679	2.771.962
La Spezia	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239
Marina di Carrara	---	---	27.100	23.137	9.474	11.493	---
Livorno	2.916.532	2.995.554	3.178.971	3.263.289	3.374.768	3.068.047	2.806.271
Piombino	3.879.151	3.855.557	3.653.648	3.453.847	3.288.272	3.240.030	3.028.505
Civitavecchia	3.599.551	3.807.522	4.263.118	4.103.141	4.235.809	4.525.619	4.039.608
Fiumicino	120.270	89.744	60.523	---	---	---	---
Gaeta	777	475	528	902	1.568	4.499	966
Napoli (1)	9.028.008	8.988.056	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191	7.439.763
Salerno	417.233	517.753	559.588	562.782	625.761	639.978	618.077
Taranto	211	184	189	---	---	604	427
Brindisi	457.184	422.428	504.373	524.104	520.853	527.001	481.780
Bari	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217
Barletta	---	50	50	1.563	---	---	---
Monopoli	---	882	141	641	523	193	275
Ancona	1.574.050	1.524.191	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787	1.172.489
Ravenna	13.616	15.020	16.709	17.726	17.121	163.829	106.498
Venezia	1.453.513	1.503.371	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751	1.998.960
Monfalcone	280	126	217	180	186	213	40
Trieste	103.408	113.702	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647
Messina-Mil.	10.170.885	9.959.657	9.888.176	8.762.229	8.578.681	8.564.396	7.198.440
Catania	349.185	317.816	292.036	385.584	440.780	412.969	437.493
Palermo-T.Imerese (2)	2.046.678	2.305.991	2.427.650	1.840.161	1.805.262	1.901.107	1.723.854
Cagliari-Sarroch	351.285	457.461	466.463	456.565	507.612	656.651	320.000
Olbia-G.A-P.Torres (3)	4.522.078	4.789.927	5.739.467	6.110.178	5.927.655	4.549.725	3.956.206
<b>Totale (4)</b>	<b>47.671.122</b>	<b>47.823.359</b>	<b>49.756.350</b>	<b>48.164.047</b>	<b>47.161.092</b>	<b>46.095.811</b>	<b>41.313.229</b>

(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) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani.

Fonte: Assoporti (per il 2012: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie; dati provvisori)



**Tab. 11. Passeggeri crociere nei principali porti italiani – Anni 2006-2012**

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bari	303.338	351.897	465.739	567.885	507.712	586.848	618.882
Brindisi	2.492	10.303	2.004	1.745	28.489	5.226	13.507
Cagliari	24.072	63.638	89.871	112.419	159.753	232.118	80.555
Catania	84.677	112.676	96.920	181.578	189.613	188.815	243.787
Civitavecchia	1.268.477	1.586.101	1.819.855	1.802.938	1.898.233	2.577.438	2.398.063
Genova	475.134	520.197	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239
La Spezia	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239
Livorno	607.848	713.114	849.050	795.313	822.554	982.928	1.037.849
Marina di Carrara	---	---	---	23.137	9.474	11.493	---
Messina-Milazzo	253.462	293.296	337.117	253.199	374.441	500.636	438.379
Napoli	968.459	1.151.345	1.237.078	1.300.000	1.139.319	1.297.267	1.228.651
Palermo	590.521	876.469	1.006.193	891.351	394.885	567.049	354.399
Piombino (Portoferraio)	26.844	28.385	21.502	14.509	24.473	19.273	23.099
Ancona	18.916	48.652	61.423	75.445	135.858	144.721	110.106
Ravenna	4.478	6.607	8.867	10.328	9.153	156.359	100.379
Savona	592.038	761.002	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097
Trieste	40.286	54.755	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652
Venezia	885.664	1.003.529	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073	1.739.501
Salerno	-	18.634	32.548	35.453	98.815	99.274	113.268
Olbia-Golfo Aranci	35.486	101.882	209.536	224.115	184.623	141.632	276.941
<b>Totale</b>	<b>6.244.280</b>	<b>7.781.837</b>	<b>8.909.403</b>	<b>9.128.688</b>	<b>9.277.617</b>	<b>11.153.721</b>	<b>10.504.593</b>

Fonte: Assoporti

**Tab. 12. Il sistema interportuale italiano – Anno 2011**

<b>Struttura e capacità produttiva degli interporti italiani (mq)</b>	
Aree destinate all'attività interportuale	37.463.838
Aree disponibili per l'attività interportuale	32.133.065
Aree infrastrutturale per l'attività interportuale	22.618.447
Aree terminalistiche	2.796.000
Aree logistiche (1)	5.975.313
<b>Traffico ferroviario</b>	
UTI movimentate	971.852
TEU equivalenti (2)	1.739.625
Carri convenzionali	105.847
Coppie di treni intermodali alla settimana	551
Coppie di treni intermodali all'anno (3)	27.550

(1) Si intendono per aree logistiche i magazzini coperti, i magazzini "scoperti" (cioè le aree scoperte per lo stoccaggio di merci) e i parcheggi a pagamento dei mezzi pesanti, misurati in SLP (Superficie Lorda di Pavimento).  
(2) Il tasso di conversione 1 UTI = 1,79 TEU è calcolato sulla base delle osservazioni svolte durante le rilevazioni. Le future rilevazioni consentiranno una stima più accurata di questo parametro.  
(3) Pari al numero di coppie settimanali moltiplicate per 50 settimane lavorative.

Fonte: Unione Interporti Riuniti - UIR 2012