



# FEDERTRASPORTO

---

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

I semestre 2015

Numero 40  
Luglio 2015

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 2014	14
1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2015	32
<b>2. LA POLITICA DEI TRASPORTI</b>	<b>39</b>
2.1. Il quadro nazionale	39
2.2. Il quadro europeo	57
<b>3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA</b>	<b>72</b>
<b>APPENDICI</b>	
1. Nota metodologica	88
2. I risultati dell'Indagine dal 2008 al 2015	90
3. I dati del trasporto merci e passeggeri – Anni 2005-2015	94

## **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, Assoport e altri;*
- 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.*



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

### 1.1. Sintesi dei risultati

#### 1.1.1. Trasporto merci

Se il 2014 chiude evidenziando una moderata ripresa del trasporto merci, più evidente per alcuni comparti e più debole per altri, le indicazioni raccolte per il 2015 delineano una ripresa generalizzata di questo settore.

Per il trasporto aereo, il 2014 chiude con una variazione positiva del 5%, determinata dal trasporto delle merci, in crescita di cinque punti percentuali e mezzo, ma frenato ancora una volta da quello della posta che continua a diminuire (-1%) seppur ad un tasso sempre più modesto<sup>2</sup>. Complessivamente, le tonnellate movimentate sono state 952 mila, ossia circa 45 mila in più rispetto al 2013. E, i dati disponibili per il 2015 confermano questa tendenza positiva. Nei primi cinque mesi del 2015, le tonnellate movimentate sono state 399 mila, registrando un incremento del 4% rispetto allo stesso periodo del 2014. La quantità di merci è risultata complessivamente in crescita di quasi il 4% e quella della posta, dopo una lunga serie di variazioni negative, è di nuovo in aumento, 5%.

Come di consueto, l'incremento di gran lunga più significativo in questi mesi si è verificato a Milano Malpensa (quota sul totale di periodo del 52%): 6%, pari a 12,3 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A seguire, l'incremento rilevato a Bergamo (incidenza sul totale del 13%): 19% corrispondente a +8 mila tonnellate. Pari invece a circa duemila tonnellate le variazioni positive rilevate a Napoli, Venezia e Pisa (quote nell'ordine del 2%, 5% e 1%) che però in termini percentuali si traducono in aumenti significativi, rispettivamente del 52%, 11% e 103%.

Le flessioni più sostenute si sono invece verificate a Brescia e Bologna (incidenza del 3% e 4%): a Brescia, le tonnellate movimentate sono diminuite di un terzo, ossia di 6,3 mila tonnellate ed a Bologna, il traffico è stato il 9% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ossia -1,7 mila tonnellate.

Relativamente al trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto in graduale ripresa. Il numero di veicoli-km

---

<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. Si ringraziano Ezio Civitareale di Agens che ha redatto la Nota economica, 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 competenza.

<sup>2</sup> Rappresentano rispettivamente il 94% e 6% del traffico totale.

pesanti, in calo dell'8% nel 2012 e del 2% nel 2013, è tornato ad avere un andamento di segno positivo nel 2014. I veicoli-km pesanti sono stati 17,1 miliardi registrando così un incremento su base annua di quasi l'1%, E, in base ai dati disponibili ad oggi - che si riferiscono al periodo gennaio-marzo '15 - prosegue, e si amplia, il trend positivo rilevato per il 2014. In questi tre mesi, infatti, il traffico in termini di veicoli-km pesanti aumenta del 2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

**Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2014 e 2015**

	2014	Gen.-giu.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	1,5	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)		
Merci	5,0	3,8
Posta	5,4	3,7
	-0,9	5,3
<u>Trasporto marittimo</u>		
Tonnellate (var.% tend.)	0,7	---
Container (teu; var.% tend.) (3)	1,4	---
<u>Tr. autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (4)		
	0,7	2,0
<u>Trasporto su gomma</u> (5)		
Domanda nazionale	-3,1	9,3
Domanda internazionale	-12,5	0,0

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.  
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni percentuali tendenziali relative a gennaio-maggio '15.  
(3) I porti considerati rappresentano il 93% del traffico di container realizzato nel 2013.  
(4) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-marzo '15.  
(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.'14, a seguire nel 1° sem.'15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

In questo comparto, un segnale positivo si rileva anche dai dati sulle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci. Dopo le flessioni del 32% e 14% rilevate nel biennio 2012-'13, il 2014 chiude con un incremento del 17%. E tale inversione di tendenza trova conferma nei dati disponibili nel 2015; nel periodo gennaio-maggio, le prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci aumentano su base tendenziale del 4%. Di converso, le radiazioni di tali autoveicoli sono risultate in diminuzione sia nel 2014 sia nei primi cinque mesi del 2015; inoltre, la differenza fra prime iscrizioni e radiazioni, negativa nel 2013 e nei primi mesi del 2014, cambia di segno risultando positiva considerando sia l'intero anno 2014 sia i primi cinque mesi del 2015.

Per quanto riguarda le aziende di autotrasporto, se nella seconda parte del 2014 i segnali positivi erano ancora piuttosto deboli, la situazione che si delinea per la prima parte

dell'anno in corso, in termini previsionali, presenta finalmente un settore in ripresa, seppur contenuta. In relazione alla domanda nazionale, a fronte di un aumento sostanziale dei casi di stabilità - 53% e 66% considerando rispettivamente le tonnellate e le tonnellate-km - la differenza fra casi di aumento e di diminuzioni migliora nettamente rispetto al passato. Tale indicatore, sempre negativo negli ultimi anni, dovrebbe finalmente essere di nuovo positivo e risultare pari a 9 e 7 punti percentuali per la domanda rispettivamente in termini di tonnellate e tkm. Per la domanda internazionale, le dinamiche sono analoghe, seppur più attenuate. A fronte di situazioni di stabilità nella metà delle aziende, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione subisce un discreto miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2014. Si dovrebbe passare da -16 a 0 punti percentuali in termini di tonnellate fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015 e da -19 a -3 punti percentuali per le tkm.

Anche le informazioni sull'andamento dell'offerta confermano un'inversione di tendenza rispetto al passato. In termini previsionali per il primo semestre 2015, dovrebbero essere meno numerose le imprese caratterizzate da una diminuzione della capacità veicolare disponibile e parallelamente più numerose quelle in cui dovrebbe aumentare; di conseguenza il saldo fra tali andamenti dovrebbe cambiare di segno diventando positivo ed elevato, 22 punti percentuali rispetto a -15 (stesso semestre del 2014).

Passando alla modalità marittima, il trasporto di container nei principali porti italiani chiude, per il terzo anno consecutivo, in positivo<sup>3</sup>. Nel 2014, il traffico di container, pari a 10,2 milioni di teu, mostra un incremento annuo di circa un punto percentuale e mezzo, corrispondente in valore assoluto a +139 mila teu rispetto al 2013. I porti che hanno contribuito a determinare tale dinamica sono:

- al nord a Genova (21% del traffico totale) dove, dopo la contrazione del 4% nel 2013 (preceduto comunque da un triennio di aumenti significativi), il traffico aumenta del 9%, ossia +185 mila teu rispetto all'anno precedente,
- al sud a Salerno (quota del 3%) dove, dopo l'andamento complessivamente negativo registrato negli ultimi anni interrotto dalla forte crescita nel 2013, i teu movimentati nel 2014 sono stati 320 mila, il 22% in più rispetto all'anno precedente, ossia +57 mila teu,
- al nord est a Trieste (incidenza del 5%) dove il traffico continua a crescere: +10% nel 2014 rispetto al 2013, in valore assoluto +47 mila teu.

A rallentare la crescita di questo comparto sono invece tre porti del sud:

- Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto nel 2014 il 29% del traffico containerizzato; dopo un biennio di crescite robuste (18% e 14%), nel 2014 la

---

<sup>3</sup> Pari al 5% nel 2013 ed all'1% nel 2012.

movimentazione di container è risultata in calo del 4%, corrispondente alla movimentazione di 124 mila teu in meno rispetto al 2013,

- Taranto dove il traffico, dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012 ed in calo di circa un quarto l'anno successivo, segna nel 2014 un altro risultato particolarmente negativo registrando una flessione, ancora una volta, del 25%, ossia -49 mila container rispetto al 2013 (quota nel 2014 di quasi il 2% in forte calo rispetto al passato, era il quadruplo del 2009),
- Napoli (incidenza del 4%, in diminuzione negli anni) dove i container movimentati, dopo la crescita del 4% nel 2012 ed il calo del 13% l'anno successivo, sono stati complessivamente circa 432 mila, ossia il 10% in meno rispetto all'anno precedente, corrispondente alla movimentazione di -45 mila teu.

Considerando il traffico marittimo in termini di tonnellate, in base ai dati disponibili<sup>4</sup>, dopo un biennio di variazioni negative, il 2014 chiude in positivo, registrando una lieve crescita, quasi un punto percentuale. A trainare questa dinamica sono stati in particolare sul Tirreno i porti di:

- Genova (quota sul totale del 12%) dove, dopo tre anni di flessioni più o meno contenute, il traffico ricomincia a crescere: in percentuale del 5%, corrispondente alla movimentazione di quasi 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto al 2013,
- Salerno (incidenza sul totale del 3%) dove il traffico continua a crescere: in percentuale dell'11%, in valore assoluto di 1,2 milioni di tonnellate,

e sull'Adriatico i porti di:

- Ravenna (incidenza del 6%) dove il traffico è in aumento per il secondo anno consecutivo: +9% rispetto al 2013 ossia +2 milioni di tonnellate,
- Ancona (quota del 2%) dove, dopo cinque anni di variazioni negative, le tonnellate movimentate sono aumentate del 23% rispetto al 2014, ossia +1,6 milioni di tonnellate.

A rallentare la ripresa di questo settore sono stati invece al nord i porti seguenti (con incidenze sul totale rispettivamente del 5% e 3%):

- Venezia dove, per il quarto anno consecutivo, il traffico diminuisce e in misura più marcata rispetto al passato: le tonnellate movimentate, in totale 22 milioni, subiscono una flessione dell'11% ossia di circa 2,6 milioni,
- Savona, dove negli ultimi anni si alternano variazioni positive e negative, nel 2014 si registra una contrazione del traffico del 10% corrispondente ad una diminuzione di quasi 1,4 milioni di tonnellate,

---

<sup>4</sup> I dati si riferiscono al traffico nei principali porti italiani, escluso il porto di Gioia Tauro dove, nel 2013, si è svolto il 7% del traffico totale.

al sud i porti Augusta, Cagliari e Messina (quote nell'ordine del 6%, 8% e 5%):

- nel porto sardo, il traffico continua a diminuire e nel 2014, le tonnellate movimentate (33,4 milioni) sono state il 4% in meno rispetto al 2013 corrispondente ad un calo in valore assoluto di 1,4 milioni di tonnellate,
- in Sicilia, nel porto di Augusta per il secondo anno consecutivo il traffico, in totale 25,2 milioni di tonnellate, diminuisce: in valore assoluto di 1,7 milioni ossia -7% e nel porto di Messina, dopo l'incremento rilevato nel 2013, il traffico subisce una battuta di arresto, risultando in diminuzione del 5% ossia di 1,1 milioni di tonnellate.

**Tab. 2. Indicatori dell'offerta di trasporto merci nel 2014 e 2015**

	2014		Gen.-giu.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)			
Treni-km	2,9		---
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	
Flotta di bandiera italiana	-5,1	-11,4	---
- Navi da carico liquido	-4,5	-10,7	---
- Navi da carico secco	-12,9	-12,8	---
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0	---
- Navi per servizi ausiliari	-2,3	0,0	---
<u>Trasporto su gomma</u> (3)	-4,9		22,0
<u>Prime iscrizioni autoveicoli nuovi di fabbrica</u> (4)	17,4		4,2
<u>Radiazioni autoveicoli</u> (4)	-18,7		-19,6

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.  
(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 31-12-'14 rispetto al 31-12-'13.  
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 2° sem.'14, a seguire nel 1° sem.'15 (previsioni).  
(4) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); nella seconda colonna è riportata la variazione % tendenziale nel periodo gennaio-maggio '15.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Passando ora alla flotta mercantile italiana per il trasporto merci (navi sopra le 100 tsl), al 31 dicembre 2014 si compone di 1.063 navi e, rispetto al 31-12-'13, registra una variazione negativa del 5%, in valore assoluto corrispondente a 57 navi. Le tsl, pari a 12,6 milioni, rispetto alla fine 2013<sup>5</sup>, hanno una dinamica negativa e la flessione si attesta all'11%.

In merito alla tipologia delle navi, fatta eccezione per le portarinfuse polivalenti - che, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'13 (1 unità per 33 mila tsl) - tutte le altre tipologie di navi hanno una dinamica negativa.

<sup>5</sup> La flotta mercantile italiana per il trasporto merci, in termini sia di navi sia di tsl, era diminuita rispettivamente dell'1,5% (ossia di 17 navi) e del 3% tra il la fine del 2013 e quella del 2012.



In particolare, si rileva che al 31 dicembre 2014:

- le navi da carico secco<sup>6</sup> sono 202 per un totale di 7,1 milioni di tsl (19% delle unità totali e 56% delle tsl complessive) e rispetto alla fine dell'anno precedente<sup>7</sup> si registra un calo del 13% sia in termini di navi (-30 in valore assoluto) sia di tsl; ad influenzare tale dinamica sono in particolare le portarinfuse - passano da 103 a 79 unità e da 4,5 a 3,4 milioni di tsl, flessioni che risultano ancora più marcate rispetto a quelle registrate fra la fine del 2012 e quella del 2013 – ma anche le navi da carico generale - sono 37, quattro in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, generando una flessione del 23% in termini di tsl – ed i traghetti (67 per un totale di 2,7 milioni di tsl) che diminuiscono di due unità, variazione che in termini di tsl si traduce però in una crescita del 4% (le navi portacontenitori ancora una volta non subiscono modifiche e, come alla fine del 2012 e del 2013, sono 19 per un totale di 763 mila tsl);
- anche le navi da carico liquido<sup>8</sup> (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive) continuano a diminuire: sono 273 per un totale di 4,8 milioni di tsl, risultando in calo rispetto alla fine del 2013 di 13 unità e dell'11% in termini di tsl. Fatta eccezione per le gasiere (dopo la flessione annua del 2013, sono 28 navi ossia 2 unità in più e in termini di tsl 433 mila ossia +4%), tutte le altre tipologie diminuiscono. Le petroliere, a fine 2014 sono complessivamente 101, per un totale di 2,7 milioni di tsl, rispettivamente il 10% (11 unità) e 16% in meno rispetto alla fine del 2013. Per le altre cisterne, 29 navi per 31 mila tsl, si registra un calo di due unità generando complessivamente una riduzione del 6% in termini di tsl. Le chimichiere, al 31 dicembre 2014 ammontano a 115 unità, ossia due in meno rispetto alla fine del 2013, per un totale di tsl, di 1,6 milioni, in calo del 3%;
- le navi per i servizi ausiliari (55% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl) al 31 dicembre 2014 sono 587 unità, con un calo di 14 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; le tsl, in totale 696 mila, non subiscono invece variazioni.

Anche se a fine 2014 si è registrata una flessione della flotta di bandiera italiana ed alcune aziende non sono riuscite a far fronte alla crisi in atto ormai da diversi anni, alla fine del primo trimestre 2015 sono state consegnate nuove unità per circa 300 mila tsl, facendo registrare di nuovo un aumento della flotta di bandiera complessiva. L'industria armatoriale italiana stabilizza così la sua posizione nel mondo e in Europa: la flotta italiana

---

<sup>6</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%, 7% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 22%).

<sup>7</sup> Caratterizzato anch'esso da dinamiche negative.

<sup>8</sup> Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 10%, 3%, 11% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 21%, 3%, 13% e 0,2% del totale.



è seconda nell'Unione europea e quarta al mondo tra le flotte di bandiera e controllo nazionale.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dalle società del Gruppo FS Italiane, prosegue la dinamica positiva già rilevata nell'ultimo triennio. Il traffico realizzato nel 2014 è stato di circa 23,2 miliardi di tonnellate-km, generando un incremento dell'1,5% rispetto all'anno precedente. L'offerta di treni-km è stata di 47,5 milioni, registrando un aumento di quasi il 3% rispetto al 2013. Il carico medio, pari a 497 tonnellate per treno, è simile al dato relativo al 2013 (anno in cui è risultato pari a 500,9 tonnellate per treno in più rispetto al 2012).

Positivo anche il bilancio dell'attività dichiarato da FerCargo per le altre imprese ferroviarie cargo italiane che nel 2014 hanno garantito oltre 14 milioni di treni-km rispetto ai 13,5 milioni di treni-km realizzati nel 2013.

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

I dati del 2014 e quelli disponibili per il 2015 mostrano per alcune tipologie del trasporto di essere usciti dal periodo di crisi che invece li aveva caratterizzati negli ultimi anni - come per il trasporto aereo o quello autostradale - e per altri confermano i dati positivi già rilevati alla fine del 2013, come per il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza. Rimane invece più incerto l'andamento del trasporto marittimo e quello del Tpl per i quali comunque le previsioni disponibili per il 2015 lasciano intravedere segnali di ripresa.

Dopo un biennio di variazioni negative, il traffico aereo nel 2014 chiude in positivo, con una crescita del 5%, sintesi di un incremento della componente sia nazionale, quasi 3%, sia internazionale, 6%, corrispondenti a +1,4 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +5,1 milioni nel secondo (rispettivamente il 38% e 61% del traffico). In relazione agli spostamenti in ambito Unione Europea (71% di quello internazionale), la variazione positiva raggiunge addirittura il 7% ossia +4,4 milioni di persone.

E, i dati disponibili per il 2015 (periodo gennaio-maggio) confermano questa crescita. In questi mesi si registra su base tendenziale una variazione positiva del 5%, in valore assoluto +2,8 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Il trend del traffico internazionale è sempre molto positivo: +7%, corrispondente ad un incremento di 2,3 milioni di passeggeri (61% del traffico totale). Continua a distinguersi la dinamica del traffico in ambito Ue (80% dei movimenti internazionali, quota in aumento) che cresce dell'11%, ossia di circa 2,9 milione persone. Anche la componente nazionale ha una dinamica positiva, seppur molto più modesta: 2% ossia +492 mila passeggeri.



Il traffico è aumentato in quasi tutti gli aeroporti più importanti, in particolare a Fiumicino (quota sul totale del 26%), con un aumento del 7%, ossia +973 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale dinamica è ascrivibile alla componente sia internazionale – con una crescita tendenziale del 7%, ossia di 633 mila passeggeri (trainata dagli spostamenti con i paesi dell’Unione Europea in aumento del 10%, ossia +601 mila passeggeri) sia nazionale<sup>9</sup>, con una variazione positiva dell’8%, corrispondente ad un incremento di 332 mila viaggiatori. A seguire, si distingue lo sviluppo della domanda soddisfatta a Ciampino (incidenza del 4%). I passeggeri sono aumentati in questo periodo del 14%, ossia +278 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente, andamento determinato dalla componente internazionale (84% del traffico), in crescita del 22% (+335 mila passeggeri) ma frenata da quella nazionale, -14% (-57 mila viaggiatori).

**Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2014 e 2015**

	2014	Gen.-giu.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	-0,9	---
Media e lunga percorrenza	5,0	---
- di cui Servizi a mercato (2)	6,8	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (3)	4,5	5,1
Nazionale	2,5	2,3
Internazionale	5,9	7,0
<u>Trasporto marittimo</u> (var.% tend.)		
Passeggeri	-0,7	---
Crocieristi (4)	-9,0	2,8
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (5)	1,0	1,3
<u>Tpl grandi aziende</u> (6)	10,5	36,8

(1) Dati relativi al traffico passeggeri effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).  
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.  
(3) Nell’ultima colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale del periodo gennaio-maggio ’15.  
(4) Nella 2° colonna, è riportata la variazione percentuale annua.  
(5) Nell’ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-marzo ’15.  
(6) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull’andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 2° sem.’14, a seguire nel 1° sem.’15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza effettuato dalle aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), i segnali di ripresa messi in

<sup>9</sup> Nell’aeroporto di Roma Fiumicino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 31% ed il 69% (di cui il 66% riguarda spostamenti nell’ambito dell’Unione Europea) del totale di periodo.

evidenza nel 2013<sup>10</sup> trovano conferma nei volumi di traffico del 2014. I viaggiatori-km sono stati 20,3 miliardi, registrando così un incremento del 5% rispetto al 2013. Per l'offerta in termini di treni-km, dopo la dinamica positiva rilevata nel 2013, si rileva invece una lieve flessione: sono stati in totale 78,8 milioni, ossia circa mezzo punto percentuale in meno rispetto all'anno precedente.

All'interno di questo settore, dopo il leggero calo registrato nel 2012 e la ripresa l'anno successivo, anche la domanda dei servizi a mercato continua a crescere. Nel 2014, i viaggiatori-km sono stati 16 miliardi, il 7% in più rispetto al 2013. Dal lato dell'offerta, dopo la modesta contrazione nel 2012 e la notevole ripresa l'anno successivo (14%), i treni-km nel 2014 sono stati 55 milioni registrando su base tendenziale una flessione di circa mezzo punto percentuale. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 78% al 79% fra i due anni a confronto mentre rimane praticamente costante quella relativa ai treni-km (70%).

Considerando il trasporto autostradale, dopo tre anni di variazioni negative, il 2014 ha di nuovo un andamento positivo. Il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana nel 2014 è stato di 59 miliardi, registrando una variazione positiva rispetto al 2013 di un punto percentuale. Questa inversione di tendenza viene inoltre confermata dai dati disponibili per il 2015. Nel I trimestre dell'anno in corso, i veicoli-km leggeri sulla rete autostradale sono stati circa 12 miliardi, l'1,3% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

Passando ora al trasporto marittimo dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2014 la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri (navi sopra le 100 tsl) si compone di 440 navi, risultando così inferiore di 4 unità rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2013<sup>11</sup>; in termini di tsl, dopo la lieve flessione rilevata nel 2013 (-1%), si osserva un incremento del 2%.

In merito alla tipologia delle navi per il trasporto di passeggeri<sup>12</sup>, si rileva che:

- i traghetti misti, in calo in termini di unità senza generare flessioni delle tsl nel 2013, al 31 dicembre 2014 sono 203 per un totale di 2,5 milioni di tsl, registrando rispetto alla fine dell'anno precedente una diminuzione di 4 unità che in termini di tsl si traduce in una flessione dell'1%;

---

<sup>10</sup> Dopo un triennio di dinamiche negative.

<sup>11</sup> Anno in cui si era mantenuta stabile rispetto al 31-12-'12.

<sup>12</sup> I traghetti misti sono il 46% e 54% della flotta in termini di navi e di tsl, gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci il 16% e 0,5%, le "altre navi da trasporto passeggeri" il 32% e 1% e le navi da crociera il 6% e 45%.

- anche gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci hanno una dinamica negativa; dopo la crescita di due unità e del 5% delle tsl nel 2013 (anno preceduto però da un biennio di contrazioni sia in termini di navi sia di tsl), a fine 2014 sono 72 per un totale di 22 mila tsl, ossia una in meno rispetto alla fine dell'anno precedente per un calo delle tsl del 4%;
- invece, le “altre navi da trasporto passeggeri” aumentano<sup>13</sup>; rispetto alla fine del 2013 sono un'unità in più, in tutto 139 navi, per un totale di 57 mila tsl, che significa però una riduzione delle tsl del 7%;
- infine, le navi da crociera, dopo la crescita di 3 unità nel 2013 accompagnata da una flessione delle tsl dell'8%, non subiscono variazioni in termini di navi fra la fine del 2013 e quella del 2014 ma aumentano in termini di tsl del 7%.

**Tab. 4. Indicatori dell'offerta di trasporto passeggeri nel 2014 e 2015**

	2014		Gen.-giu.'15
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)			
Regionale	-1,4		---
Media e lunga percorrenza	-0,6		---
- di cui Servizi a mercato (2)	-0,6		---
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (3)	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	---
Flotta di bandiera italiana	-0,9	2,4	---
- Crociera	0,0	6,9	---
- Aliscafi, catamarani e unità veloci	-1,4	-4,3	---
- Traghetti	-1,9	-0,8	---
- Altre navi da trasporto passeggeri	0,7	-6,6	---
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)	-5,3		10,5

(1) Dati relativi al traffico passeggeri effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).  
(2) 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-'14 rispetto al 31-12-'13.  
(4) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nella prima colonna nel 2° sem.'14, a seguire nel 1° sem.'15 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Dal lato della domanda, il traffico passeggeri nei principali porti italiani - nel 2013 in crescita del 7% (andamento preceduto da un quadriennio di variazioni negative) - è stato nel 2014 di quasi 44 milioni viaggiatori risultando leggermente inferiore a quanto realizzato l'anno precedente: -0,7% ossia -303 mila passeggeri. Le dinamiche negative più rilevanti sono state registrate a:

- al centro, a Civitavecchia (quota dell'8%) dove il traffico è diminuito del 10%, corrispondente a -420 mila passeggeri,

<sup>13</sup> A fine 2013 erano risultate stabili in termini di navi ma in forte crescita in termini di tsl rispetto al 31-12-'12.

- al sud, a Catania e Messina; nel primo caso (che ha un'incidenza sul totale modesta, meno dell'1%), con una flessione del 40% (i passeggeri sono scesi da 390 a 233 mila) ed a Messina (quota del 18%) con una contrazione della domanda soddisfatta del 2%, (circa 150 mila passeggeri in meno rispetto al 2013, anno in cui sembrava essersi interrotto il trend decrescente che invece aveva caratterizzato gli ultimi anni),
- al nord, sul Tirreno a Genova e sull'Adriatico a Venezia (quote rispettivamente del 6% e 4%); nel porto ligure, dopo la crescita del 2013 preceduta però da un biennio di flessioni, il traffico perde il 5% (ossia circa -154 mila passeggeri) ed a Venezia, dove fatta eccezione per il 2012 il traffico è in crescita da diversi anni, il 2014 segna una battuta di arresto risultando in calo del 6%, ossia -127 mila passeggeri rispetto al 2013.

Di converso, i porti in cui il 2014 è stato un anno di crescita sono stati in particolare:

- al nord, La Spezia e Savona (incidenza dell'1% e 3%): nel primo caso, i passeggeri sono passati da 214 mila nel 2013 (erano 50 mila l'anno precedente) a 484 mila nel 2014, a Savona, il traffico è aumentato dell'8% corrispondente a +104 mila viaggiatori,
- al sud, Napoli, Palermo e Olbia (incidenza del 16% 4% e 8%); a Napoli, dopo un biennio di flessioni, il traffico ricomincia a crescere. I passeggeri, in totale 7,2 milioni nel 2014, sono stati il 4% in più rispetto al 2013, ossia + 260 mila in valore assoluto. A Palermo, caratterizzato da un trend negativo negli ultimi due anni, i passeggeri sono aumentati dell'11%, incremento corrispondente in termini assoluti a +184 mila persone. Infine, il 2014 interrompe la serie di variazioni negative che si erano verificate negli ultimi anni a Olbia: il trasporto di passeggeri è infatti risultato in aumento del 3%, ossia 108 mila passeggeri in più rispetto al 2013.

Considerando il mercato crocieristico, dopo la crescita del 5% nel 2013 (preceduta però da un calo del 6% l'anno precedente, anno che aveva interrotto la lunga serie di variazioni positive), il numero dei crocieristi nei porti italiani è stato nel 2014 pari a 10 milioni risultando in calo del 9% rispetto all'anno precedente. In particolare, hanno contribuito a determinare tale dinamica:

- Civitavecchia, primo porto italiano di questo settore con una quota sul totale del 21% dove, dopo la crescita nel 2013 del 6%, il 2014 chiude con una variazione negativa del 16%, ossia -398 mila persone,
- Genova (quota dell'8%), dove i crocieristi sono stati 824 mila, ossia quasi il 22% in meno rispetto al 2013, anno in cui però questo settore aveva messo in evidenza una forte crescita, pari a quasi il 32%.



Due porti siciliani hanno subito a seguire le flessioni più elevate: a Messina<sup>14</sup> i crocieristi sono scesi, tra il 2013 ed il 2014, da 501 a 320 mila ed a Catania da 233 a 91 mila (porti dove sono transitati rispettivamente il 3% ed 1% dei crocieristi del 2014).

Importanti anche le flessioni rilevate a Livorno e Venezia dove è risultato che:

- la domanda soddisfatta a Livorno (quota del 6%) è diminuita in misura rilevante per il secondo anno consecutivo (dopo un triennio di variazioni positive), con una flessione del 15% corrispondente in valore assoluto a -110 mila crocieristi;
- a Venezia, il secondo porto più incisivo con il 18% del traffico totale, il 2014 segna una battuta di arresto alla crescita rilevata invece negli ultimi anni<sup>15</sup>, con una flessione del 5%, ossia di 91 mila persone.

Di converso, a rallentare l'andamento negativo di questo mercato, sono stati in particolare, al nord, i porti liguri di La Spezia e Savona, ed al sud a Palermo dove è stato rilevato che:

- a La Spezia prosegue il boom dei crocieristi - erano 50 mila nel 2012, diventano 214 mila l'anno successivo e raggiungono quota 484 mila nel 2014 - ed a Savona il traffico continua a crescere, fra il 2013 ed il 2014 dell'8% (in questi due porti liguri si è svolto il 5% e 10% del traffico totale);
- a Palermo (quota del 5%) il 2014 chiude con una variazione positiva importante, pari al 29%, ossia +121 mila crocieristi.

Ciò detto, le proiezioni Cemar per l'anno in corso indicano comunque una leggera ripresa di questo settore che dovrebbe registrare una crescita tendenziale di quasi il 3% nel 2015.

Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale effettuato dal Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), la domanda soddisfatta, dopo la crescita del 3% rilevata nel 2013, ha un andamento negativo, seppur di modesta entità<sup>16</sup>. Il numero di viaggiatori-km (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) è stato di 22.172 milioni di viaggiatori, ossia lo 0,9% in meno rispetto al 2013. Anche dal lato dell'offerta, dopo la crescita del 2% nel 2013, i treni-km hanno di nuovo un andamento negativo: sono stati complessivamente 189,6 milioni, riportando una variazione negativa di circa un punto percentuale e mezzo rispetto all'anno precedente.

---

<sup>14</sup> In questo porto, il traffico è stato in forte crescita dal 2010 (fatta eccezione per il 2012).

<sup>15</sup> Fatta eccezione per il 2012, caratterizzato da una variazione negativa del 2%.

<sup>16</sup> Nel primo semestre 2014 era risultata su base tendenziale costante ma nella seconda parte dell'anno si è contrapposto un calo dell'1,9%.



E, anche considerando le indicazioni fornite da un panel di grandi aziende erogatrici di servizi di trasporto pubblico locale, il quadro che deriva dalle informazioni disponibili per il 2014 si presenta complessivamente ancora come un periodo incerto. Ma, in base alle previsioni per il primo semestre del 2015, la situazione sembra sensibilmente in ripresa. Considerando la domanda in termini di viaggiatori-km, dovrebbero aumentare rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente le aziende con un aumento della domanda soddisfatta e viceversa essere meno frequenti quelle con una domanda in calo. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe subire un netto miglioramento, passando da -14 (stesso periodo del 2014) a +28 punti percentuali. In termini di viaggiatori, la differenza fra situazioni di aumento e di diminuzione dovrebbe raggiungere addirittura i 37 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente era stata negativa, pari a -27 punti percentuali.

Anche dal lato dell'offerta le previsioni sono positive. Come per la domanda, dovrebbero aumentare, rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, i casi di crescita e viceversa essere meno numerosi quelli di diminuzione cosicché il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe sensibilmente migliorare. In termini di posti, tale indicatore dovrebbe passare da -18 a 11 punti percentuali e, considerando i posti-km, la differenza fra i casi opposti dovrebbe risultare nulla mentre nel primo semestre del 2014 era stata pari a -27 punti percentuali.

## 1.2. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2014

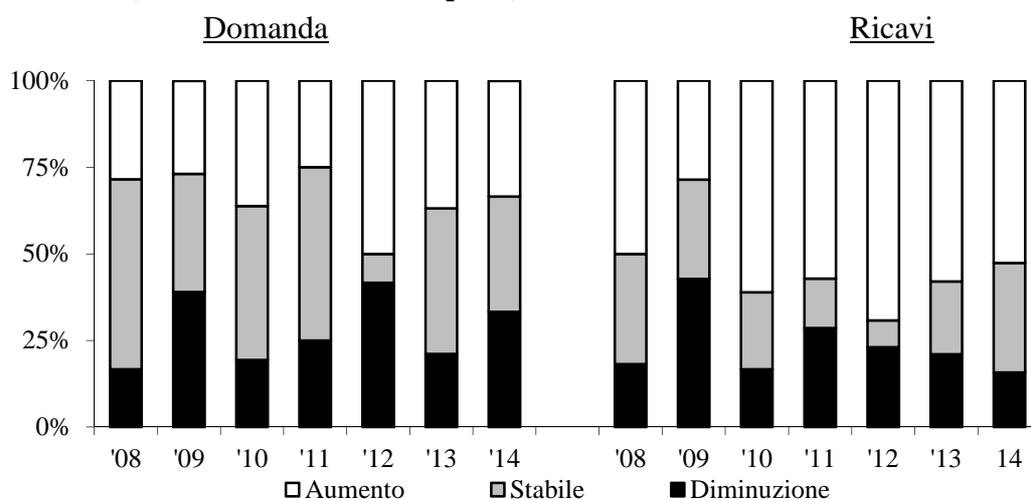
### 1.2.1. Il trasporto passeggeri

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

In base alle indicazioni delle aziende, la seconda parte del 2014 si presenta complessivamente ancora come un periodo incerto. Dal lato dell'offerta in termini di posti, sono come sempre molto frequenti i casi di stabilità, 74% dei casi, mentre la differenza fra le situazioni di crescita e di diminuzione rimane negativa, seppur in valore assoluto modesta ed inferiore rispetto a quella rilevata nello stesso periodo del 2013. In termini di posti-km, i casi di stabilità sono meno frequenti, 42%, ma il saldo fra le dinamiche opposte è negativo ed elevato (26 punti percentuali, fra l'altro in leggero aumento rispetto allo stesso semestre del 2013).

Anche dal lato della domanda, le indicazioni delle aziende sono ancora deboli. Considerando la domanda in termini di viaggiatori-km, a fronte di un terzo di casi di stabilità, le altre aziende si ripartiscono in modo equo fra casi di aumento e di diminuzione. In termini di viaggiatori, i casi di stabilità scendono ad un quarto mentre fra le altre aziende sono più numerose i casi di aumento cosicché il saldo fra gli andamenti opposti è positivo (11 punti percentuali) seppur leggermente inferiore a quanto osservato nello stesso semestre del 2013.

**Graf. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2008-'14 (distribuzione % delle risposte)**



In relazione alla distribuzione delle risposte sull'andamento dei ricavi da traffico, a fronte di indicazioni di stabilità del livello medio delle tariffe da parte dei due terzi delle aziende, andamenti di crescita e di diminuzione sono stati indicati rispettivamente dal 53% e 16%, generando così un saldo fra andamenti opposti di 37 punti percentuali, un risultato simile a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Le indicazioni raccolte sul livello dell'occupazione e degli investimenti offrono però qualche elemento di speranza per il futuro. Nel primo caso, la situazione rimane negativa ma in misura molto ridimensionata rispetto al passato. Sono infatti meno frequenti i casi di flessione e, viceversa, più diffusi quelli di crescita. Il saldo fra tali andamenti, seppur ancor negativo, oscilla però intorno a -30 punti percentuali, ossia diciassette in meno rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2013. Per quanto riguarda il livello degli investimenti, indicato costante dal 53% delle aziende, il saldo fra gli andamenti opposti è positivo, pari a sedici punti percentuali (un valore superiore rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2013).

**Tab. 5. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2008-'14 (distribuzione % delle risposte)**

	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13	II s.'14
<u>Investimenti</u>							
Aumento	34,1	31,7	51,4	33,3	15,4	30,0	31,6
Stabile	52,3	48,8	34,3	52,4	38,5	50,0	52,6
Diminuzione	13,6	19,5	14,3	14,3	46,2	20,0	15,8
<u>Occupazione</u>							
Aumento	24,4	29,4	22,2	5,3	7,7	11,8	17,6
Stabile	36,6	38,2	29,6	15,8	0,0	29,4	35,3
Diminuzione	39,0	32,4	48,2	78,9	92,3	58,8	47,1

Infine, le indicazioni sulla produttività. Per quanto riguarda quella dei mezzi, le aziende in cui è stata rilevata costante sono circa il 42% e fra le altre prevalgono di gran lunga le situazioni di aumento (53% rispetto a 5%). In relazione alla produttività del personale, sono come sempre prevalenti le situazioni di aumento (53%) e la differenza fra queste e quelle di diminuzione, come in passato, è positiva e molto elevata (42 punti percentuali).

Passando ora al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, la domanda soddisfatta nel secondo semestre del 2014 è stata di 10.627 milioni di viaggiatori-km (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo), un risultato inferiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2013 di circa il 2%. Anche dal lato dell'offerta i treni-km hanno un andamento negativo nella seconda parte del 2014: sono stati complessivamente 95 milioni, ossia quasi il 2% in meno rispetto allo stesso periodo del 2013.

**Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel II semestre 2014 e nel 2014 (1)**

	<i>Viaggiatori-km</i>	<i>Treni-km</i>
<u>II semestre 2014</u>		
Milioni	10.627	95,0
Var. % (2)	-1,9	-1,7
<u>Anno 2014</u>		
Milioni	22.172	189,6
Var. % (2)	-0,9	-1,4
(1) Dati relativi al traffico effettuato dalle aziende del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).		
(2) Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.		

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A

Considerando l'intero anno 2014, la domanda soddisfatta, dopo la crescita del 3% rilevata nel 2013, ha un andamento negativo, seppur di modesta entità. Il numero di viaggiatori-km (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) è stato di 22.172 milioni di viaggiatori, ossia lo 0,9% in meno rispetto al 2013. Anche dal lato dell'offerta, dopo la crescita del 2% nel 2013, i treni-km hanno di nuovo un andamento negativo: sono stati complessivamente 189,6 milioni, riportando una variazione negativa di circa un punto percentuale e mezzo rispetto all'anno precedente.

#### Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

I dati relativi al secondo semestre del 2014 confermano l'andamento positivo già rilevato nella prima parte dell'anno. Nel periodo luglio-dicembre '14, i viaggiatori-km sono stati 10,6 miliardi, ossia il 4% in più rispetto allo stesso periodo del 2013. Dal lato dell'offerta, i treni-km sono stati in totale 39,5 milioni registrando, contrariamente a quanto avvenuto nella prima parte dell'anno, una flessione su base tendenziale del 4%.

All'interno di questo settore, continua a crescere in misura sostenuta la domanda dei servizi a mercato. Nel secondo semestre del 2014, i viaggiatori-km sono stati 8,3 miliardi registrando una variazione positiva del 5%. Dal lato dell'offerta, nella seconda parte dell'anno i treni-km, pari a 27,7 milioni, sono stati quasi il 4% in meno rispetto allo stesso periodo del 2013. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 77% al 78% fra il secondo semestre del 2013 e quello del 2014 così come quella relativa ai treni-km che, seppur di pochi decimali, fra i due periodi a confronto passa da 69,6% a 70,2%.

**Tab. 7. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel II semestre 2014 e nel 2014 (1)**

	Viagg.-km		Treni-km	
	Totale	Di cui Servizi a mercato (2)	Totale	Di cui Servizi a mercato (2)
<u>II sem. '14</u>				
Milioni	10.556	8.261	39,5	27,7
Var. % (3)	3,8	5,2	-4,4	-3,5
<u>Anno 2014</u>				
Milioni	20.299	16.044	78,8	55,3
Var. % (3)	5,0	6,8	-0,6	-0,6

(1) Dati relativi al traffico effettuato dalle aziende del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo).  
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.  
(3) Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

Considerando l'intero anno 2014, i segnali di ripresa messi in evidenza nel 2013 (dopo un triennio di dinamiche negative) dal trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza effettuato dalle aziende del Gruppo FS Italiane (compresi i volumi realizzati su territorio nazionale ed estero delle altre imprese ferroviarie del Gruppo) trovano conferma. I viaggiatori-km sono stati 20,3 miliardi, ossia il 5% in più rispetto al 2013. Per l'offerta in termini di treni-km, dopo la dinamica positiva rilevata nel 2013, si registra una lieve flessione: sono stati in totale 78,8 milioni, ossia lo 0,6% in meno rispetto all'anno precedente.

All'interno di questo settore, dopo il leggero calo registrato nel 2012 e la ripresa l'anno successivo, anche la domanda dei servizi a mercato continua a crescere. Nel 2014, i viaggiatori-km sono stati 16 miliardi registrando una variazione positiva del 7%. Dal lato dell'offerta, dopo la modesta contrazione nel 2012 e la notevole ripresa l'anno successivo (14%), i treni-km nel 2014 sono stati 55 milioni registrando su base tendenziale una flessione di circa mezzo punto percentuale. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare in termini di viaggiatori-km, passando dal 78% al 79% fra il 2013 ed il 2014 mentre rimane praticamente costante quella relativa ai treni-km (70%).

#### Il trasporto aereo di passeggeri

Il traffico aereo nel 2014 chiude, dopo un biennio negativo, con una variazione positiva, pari al 5%. Tale risultato è la combinazione di una crescita del trasporto sia nazionale, quasi 3% sia internazionale, 6%, corrispondenti a +1,4 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +5,1 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 38% e 61% del traffico). Considerando il traffico che si è svolto in ambito Unione Europea (71% di quello

internazionale), la variazione positiva raggiunge addirittura il 7% ossia +4,4 milioni di persone.

**Tab. 8. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel 2014 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %
Bergamo (3)	2.771.505	-1,2	5.994.830	-2,5	5.244.803	-0,2	8.772.530	-2,1
Bologna	1.732.406	7,5	4.801.219	6,3	0	n/a	6.572.484	6,2
Catania	5.209.460	8,2	2.073.838	33,6	1.728.742	36,0	7.300.246	14,1
Milano LI	5.129.709	-0,6	3.854.576	0,8	3.853.513	0,8	8.986.894	0,0
MI MXP (3)	2.867.694	-4,5	15.802.046	6,9	9.372.870	4,3	18.838.661	5,0
Napoli	2.516.451	-0,5	3.400.805	18,4	2.957.811	18,7	5.948.970	9,5
Palermo	3.619.832	6,8	933.799	-1,0	889.215	-1,3	4.566.730	5,1
Pisa	1.367.799	7,3	3.303.137	3,6	2.963.843	2,4	4.676.013	4,6
Roma CIA.	990.017	-4,1	3.999.371	8,5	3.864.575	8,3	4.989.388	5,8
Roma FMO	11.447.610	5,3	26.840.909	7,1	17.300.703	13,0	38.506.467	6,5
Venezia	1.353.417	-19,6	7.099.596	6,1	5.334.548	6,8	8.461.649	0,9
<b>TOTALI</b>	<b>57.748.438</b>	<b>2,5</b>	<b>91.927.232</b>	<b>5,9</b>	<b>64.948.493</b>	<b>7,2</b>	<b>150.254.192</b>	<b>4,5</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.

(3) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

Fonte: Assaeroporti

A Roma Fiumicino (26%), dopo un biennio di flessioni, si registra una variazione positiva, oltre che l'incremento in assoluto più significativo. Il traffico cresce in misura del 6%, ossia +2,3 milioni di viaggiatori. La dinamica è determinata soprattutto dal traffico internazionale (70% del traffico aeroportuale) che, rispetto al 2013, aumenta del 7% corrispondente in valore assoluto a +1,8 milioni di viaggiatori (più che trainato da quello in ambito Ue: 13%, in valore assoluto +2,0 milioni) ma anche da quello nazionale, in aumento del 5% ossia +579 mila unità.

A seguire, la domanda aumenta in particolare al sud, a Catania (incidenza del 5%) dove si registra una crescita del 14%, corrispondente a +904 mila passeggeri. Contribuiscono a tale andamento sia la componente nazionale in aumento dell'8% sia quella internazionale, 34%, variazioni corrispondenti in valore assoluto rispettivamente a +394 mila e +521 mila viaggiatori (sono nell'ordine il 71% e 28% del traffico aeroportuale).

Di poco inferiore l'aumento complessivo<sup>1</sup> rilevato a Milano Malpensa (13% del traffico

<sup>1</sup> Contribuisce a tale risultato lo spostamento per tre settimane del traffico di Bergamo a Milano Malpensa nel 2014.

totale), con una crescita di quasi 900 mila persone in percentuale, +5%. Tale andamento è ascrivibile solo alla componente internazionale (84% del totale aeroportuale) che in questo periodo aumenta del 7% (+1 milione) mentre il traffico nazionale registra una contrazione annua di quasi il 5% (-136 mila unità).

Si segnala, infine, l'incremento rilevato a Napoli (quota sul totale del 4%), in termini percentuali di quasi il 10%, ossia +516 mila persone rispetto al 2013. Come sopra, tale andamento è stato determinato esclusivamente dalla componente internazionale, in crescita del 18% ossia +529 mila viaggiatori, mentre quella nazionale è risultata in lieve calo, mezzo punto percentuale ossia -12 mila persone.

I risultati peggiori del 2014 si registrano invece a Trapani e Bergamo (quote sul totale rispettivamente dell'1% e 6%). Per lo scalo piemontese, però, tale dinamica è determinata esclusivamente dalla chiusura dello scalo di tre settimane dal 13 maggio al 1 giugno 2014; al netto di tale periodo, infatti, i passeggeri risultano in aumento di quasi il 4%. A Trapani, la domanda soddisfatta diminuisce invece del 15% (-280 mila viaggiatori), determinata da una variazione negativa particolarmente elevata della componente internazionale, -27% ossia -160 mila, e da una più contenuta di quella nazionale, -9% ossia -120 mila (rappresentano rispettivamente il 27% e 73% del totale aeroportuale).

#### Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, al 31 dicembre 2014 la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri (navi sopra le 100 tsl) si compone di 440 navi, risultando così inferiore di 4 unità rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2013 (anno in cui si era mantenuta stabile rispetto al 31-12-'12); in termini di tsl, dopo la lieve flessione rilevata nel 2013 (-1%), si osserva un incremento del 2%.

**Tab. 9. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 31 dicembre 2014**

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	26	0,0	2.039	6,9
Aliscafi, catamarani e unità veloci	72	-1,4	22	-4,3
Traghetti (2)	203	-1,9	2.465	-0,8
Altre navi per trasp. passeggeri	139	0,7	57	-6,6
<b>Totale</b>	<b>440</b>	<b>-0,9</b>	<b>4.583</b>	<b>2,4</b>

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2013.  
(2) Navi miste.

Fonte: Confitarma

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, diminuiscono in particolare i traghetti misti (46% e 54% della flotta in termini di navi e di tsl). In calo in termini di unità



senza generare flessioni in termini di tsl nel 2013, al 31 dicembre 2014 sono 203 per un totale di 2,5 milioni di tsl, registrando rispetto alla fine dell'anno precedente, una diminuzione di quattro unità che in termini di tsl si traduce in una flessione dell'1%. Anche gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci (peso del 16% e 0,5% sul totale delle navi e delle tsl) hanno una dinamica negativa. Dopo la crescita di due unità e del 5% delle tsl nel 2013 (anno preceduto però da un biennio di contrazioni sia in termini di navi sia di tsl), a fine 2014 sono 72 per un totale di 22 mila tsl, ossia una in meno rispetto alla fine dell'anno precedente per un calo delle tsl del 4%.

Solo le "altre navi da trasporto passeggeri" (incidenza sul totale delle unità e delle tsl del 32% e 1%) aumentano<sup>2</sup>. Rispetto alla fine del 2013 sono un'unità in più, in tutto 139 navi, per un totale di 57 mila tsl, che significa però una riduzione delle tsl del 7%. Le navi da crociera (6% delle navi totali e 45% delle tsl complessive), dopo la crescita di 3 unità nel 2013 accompagnata da una flessione delle tsl dell'8%, non subiscono variazioni in termini di navi fra la fine del 2013 e quella del 2014 ma aumentano in termini di tsl del 7%.

Dal lato della domanda, il traffico passeggeri nei principali porti italiani - che nel 2013 dopo quattro anni di variazioni negative aveva chiuso l'anno con un incremento del 7% - nel 2014 è stato di quasi 44 milioni di viaggiatori risultando leggermente inferiore a quanto realizzato l'anno precedente: -0,7% ossia -303 mila passeggeri.

Il risultato negativo più elevato in valore assoluto è stato registrato a Civitavecchia. Dopo la flessione consistente del 2012 e la stabilità l'anno successivo, il 2014 è di nuovo un anno caratterizzato da un trend negativo importante: i passeggeri, in totale 3,6 milioni (quota dell'8% sul totale), sono il 10% in meno rispetto al 2013, corrispondente in valore assoluto ad un calo di 420 mila passeggeri.

Al sud, sono i due porti siciliani di Catania e Messina a chiudere il 2014 in modo particolarmente negativo. A Catania (che ha un'incidenza sul totale modesta, meno dell'1%), i passeggeri fra i due anni a confronto sono scesi da 390 a 233 mila, corrispondente in percentuale ad una flessione del 40%, andamento che seppur più contenuto aveva caratterizzato anche il 2013. A Messina, dove si è svolto nel 2014 il 18% del traffico marittimo complessivo, è stata rilevata una flessione annua del 2%, ossia in valore assoluto circa 150 mila passeggeri in meno rispetto al 2013, anno in cui sembrava essersi interrotto il trend decrescente che invece aveva caratterizzato gli ultimi anni.

Al nord, le performance peggiori sono state rilevate sul Tirreno a Genova e sull'Adriatico a Venezia (quote rispettivamente del 6% e 4%). Nel porto ligure, dopo la crescita del 2013

---

<sup>2</sup> A fine 2013 erano risultate stabili in termini di navi ma in forte crescita in termini di tsl rispetto al 31-12-'12.

preceduta però da un biennio di flessioni, il traffico è di nuovo in calo: in termini percentuali del 5% ossia in valore assoluto corrispondente ad una riduzione di circa 154 mila passeggeri. A Venezia, dove fatta eccezione per il 2012 il traffico è in crescita da diversi anni, il 2014 segna una battuta di arresto risultando in calo del 6%, ossia -127 mila passeggeri rispetto al 2013.

Di converso, i porti in cui il 2014 è stato un anno di crescita sono stati in particolare al nord La Spezia e Savona (incidenza dell'1% e 3%) e al sud Napoli, Palermo e Olbia (incidenza del 16% 4% e 8%). In Liguria, spicca lo sviluppo della domanda rilevata a La Spezia dove i passeggeri sono passati da 214 mila nel 2013 (erano 50 mila l'anno precedente) a 484 mila nel 2014. A Savona, il traffico aumenta per il secondo anno consecutivo, registrando una variazione annua positiva dell'8% corrispondente a +104 mila viaggiatori.

**Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2014**

Porti	Passeggeri		
	Numero	Var. %	Comp. %
Savona-Vado	1.389.915	3,2	8,0
Genova	2.744.968	6,2	-5,3
La Spezia	483.564	1,1	126,1
Marina di Carrara	1.550	0,0	25,3
Livorno	2.504.413	5,7	-2,1
Piombino	5.968.816	13,6	-0,9
Civitavecchia	3.613.308	8,2	-10,4
Gaeta	1.156	0,0	-11,1
Napoli (1)	7.191.385	16,4	3,7
Salerno	675.178	1,5	12,3
Taranto	582	0,0	30,5
Brindisi	492.447	1,1	3,8
Bari	1.686.403	3,8	-0,8
Monopoli	330	0,0	100,0
Ancona	1.080.116	2,5	-8,0
Ravenna	62.028	0,1	-39,1
Venezia	1.945.322	4,4	-6,1
Monfalcone	139	0,0	-12,6
Trieste	129.691	0,3	-12,0
Messina-Mil.	8.025.529	18,3	-1,8
Catania	232.954	0,5	-40,3
Palermo-T. Imerese (2)	1.816.806	4,1	11,3
Cagliari-Sarroch	328.823	0,7	-4,2
Olbia-G.A-P.Torres (3)	3.562.230	8,1	3,1
<b>Totale</b>	<b>43.937.653</b>	<b>100,0</b>	<b>-0,7</b>

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoport

A Napoli, dopo un biennio di flessioni, il traffico ricomincia a crescere. I passeggeri, in totale 7,2 milioni nel 2014, sono stati il 4% in più rispetto al 2013, ossia + 260 mila in



valore assoluto. A Palermo, caratterizzato da un trend negativo negli ultimi due anni, i passeggeri sono aumentati dell'11%, incremento corrispondente in termini assoluti a +184 mila persone. Infine, il 2014 interrompe la serie di variazioni negative che si erano verificate negli ultimi anni a Olbia: il trasporto di passeggeri è infatti risultato in aumento del 3%, ossia 108 mila passeggeri in più rispetto al 2013.

Considerando in particolare il mercato crocieristico, dopo la crescita del 5% nel 2013 (preceduta però da un calo del 6% l'anno precedente, anno che aveva interrotto la lunga serie di variazioni positive), il 2014 non è stato un anno di crescita per questo settore. Il numero dei crocieristi nei porti italiani, pari a 10 milioni, è risultato in calo del 9%, ossia quasi un milione in meno rispetto all'anno precedente.

La flessione più significativa in valore assoluto è stata registrata a Civitavecchia, primo porto italiano di questo settore con una quota sul totale del 21%. Dopo il boom del 2011 (36%), il calo e la ripresa nei due anni successivi (-7% e 6%), il 2014 chiude con una variazione negativa del 16% che corrisponde ad un calo di 398 mila persone. A seguire, i crocieristi sono diminuiti in modo significativo a Genova (quota dell'8%), dove sono stati 824 mila, ossia quasi il 22% in meno rispetto al 2013, anno in cui però questo settore aveva messo in evidenza una forte crescita, pari a quasi il 32%.

Due porti siciliani hanno subito a seguire le flessioni più elevate. A Messina (dove il traffico è risultato in forte crescita dal 2010, fatta eccezione per il 2012), i crocieristi sono scesi, tra il 2013 ed il 2014, da 501 a 320 mila, flessione in percentuale pari a -36%. Ancora più elevato è il calo percentuale registrato a Catania dove, fra i due anni a confronto, i crocieristi sono passati da 233 a 91 mila (in questi porti, sono transitati rispettivamente il 3% ed il 1% dei crocieristi del 2014).

Significative anche le diminuzioni rilevate a Livorno e Venezia, dove sono passati nel 2014 il 6% e il 18% dei crocieristi. Nel porto toscano, la domanda soddisfatta è in diminuzione in modo importante per il secondo anno consecutivo (dopo un triennio di variazioni positive): i crocieristi sono stati nell'anno 626 mila con una flessione percentuale del 15% (in valore assoluto -110 mila). A Venezia, il secondo porto più incisivo con il 18% del traffico totale, dove i crocieristi sono stati negli ultimi anni sempre in crescita (fatta eccezione per il 2012, caratterizzato da una variazione negativa del 2%), il 2014 segna una battuta di arresto: i crocieristi fra i due anni a confronto sono diminuiti del 5%, ossia di 91 mila persone.

**Tab. 11. Il trasporto crocieristico: andamento tendenziale della domanda nei principali porti italiani nel 2014**

Porti	Crocieristi		
	Numero	Var. %	Comp. %
Bari	561.273	5,6	-7,2
Brindisi	25.450	0,3	449,9
Cagliari	81.844	0,8	-43,9
Catania	90.987	0,9	-60,9
Civitavecchia	2.140.039	21,3	-15,7
Genova	824.109	8,2	-21,5
La Spezia	483.564	4,8	126,1
Livorno	626.356	6,2	-15,0
Marina di Carrara	1.550	0,0	25,3
Messina-Milazzo	319.750	3,2	-36,2
Napoli	1.113.762	11,1	-5,2
Palermo	531.712	5,3	29,4
Piombino (Portoferraio)	27.365	0,3	62,6
Ancona	37.220	0,4	-66,0
Ravenna	43.887	0,4	-54,8
Savona	1.018.794	10,2	8,4
Trieste	44.236	0,4	-37,0
Venezia	1.750.698	17,5	-4,9
Salerno	143.346	1,4	17,6
Olbia-Golfo Aranci	164.995	1,6	-20,0
<b>Totale</b>	<b>10.030.937</b>	<b>100,0</b>	<b>-9,0</b>

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoport

A frenare l'andamento decrescente di questo mercato, sono stati in particolare, al nord, i porti liguri di La Spezia e Savona e, al sud, Palermo. A La Spezia prosegue il boom dei crocieristi: erano 50 mila nel 2012, diventano 214 mila l'anno successivo e raggiungono quota 484 mila nel 2014. Nella stessa regione, per il secondo anno consecutivo, a Savona si registra una variazione positiva: i crocieristi sono stati poco più di un milione, l'8% in più rispetto all'anno precedente (in questi due porti liguri si è svolto il 5% e 10% del traffico totale). Infine, a Palermo (quota del 5%) il 2014 chiude con una variazione positiva importante, pari al 29%, ossia +121 mila crocieristi.

### 1.2.2. Il trasporto merci

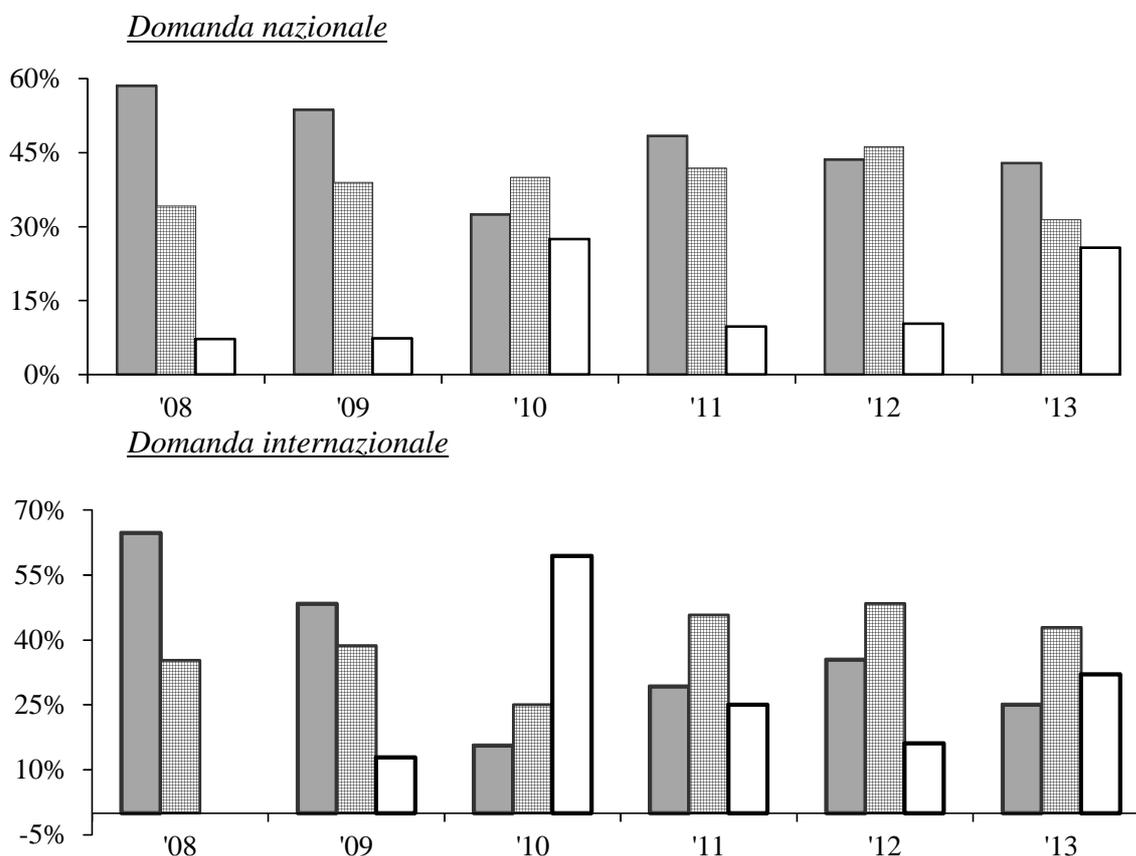
#### Il trasporto merci su strada

Contrariamente a quanto era stato previsto, il quadro che emerge dalle indicazioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte del 2014 offre qualche elemento di speranza in relazione all'andamento della domanda nazionale e più in generale delinea un settore la cui crisi sembra lentamente arretrare.

Considerando la domanda nazionale in termini di tonnellate, sono leggermente più numerosi i casi di aumento e, viceversa, meno numerosi quelli di diminuzione rispetto al passato. Di conseguenza il saldo fra tali andamenti, seppur ancora di segno negativo, è molto modesto, 3 punti percentuali, mentre aveva raggiunto gli undici punti percentuali nello stesso periodo del 2013. Analoga la situazione considerando le tonnellate-km: la differenza fra casi di aumento e di diminuzione scende infatti da -17 a -3 punti.

A livello internazionale, le indicazioni sono però più incerte. Dopo la piccola ripresa che era stata rilevata nello stesso periodo del 2013, il saldo fra le dinamiche opposte è di nuovo negativo e passa fra il secondo semestre del 2013 e quello del 2014 da 7 a -13 punti percentuali in termini di tonnellate e da 7 a -17 considerando le tkm.

**Graf. 2. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2008-‘14 (distribuzione % delle risposte)**



In termini economici, le indicazioni raccolte sull'andamento del fatturato confermano la progressiva diminuzione del saldo negativo rilevata negli ultimi anni. Tale indicatore è di appena -3 punti percentuali, mentre nello stesso periodo del 2013 e del 2012 si era attestato a -7 e -14 punti percentuali. Sul fronte delle tariffe, le aziende sono come sempre orientate in netta prevalenza a non modificarle: sono state per il mercato nazionale il 72% e per

quello internazionale il 74%. Fra le altre aziende, in entrambi i casi, prevalgono leggermente i casi in cui sono state ridotte, soprattutto a livello internazionale.

**Tab. 12. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2008-'14 (distribuzione % delle risposte)**

	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13	II s.'14
<u>Fatturato</u>							
Aumento	5,6	8,8	48,0	32,6	28,6	34,1	34,1
Stabile	33,3	15,8	20,4	34,8	28,6	25,0	29,3
Diminuzione	61,1	75,4	29,6	32,6	42,8	40,9	36,3
<u>T. nazionali</u>							
Aumento	10,2	3,8	2,1	22,0	9,0	9,8	12,8
Stabile	59,2	48,1	68,1	61,0	70,5	80,5	71,8
Diminuzione	30,6	48,1	29,8	17,0	20,5	9,8	15,4
<u>T. internaz.</u>							
Aumento	7,7	5,3	17,1	20,0	12,5	6,3	8,8
Stabile	43,6	44,7	68,3	70,0	56,2	87,5	73,5
Diminuzione	48,7	50,0	14,6	10,0	31,3	6,3	17,6

Per quanto riguarda l'offerta, le indicazioni raccolte sono negative, seppur in modo contenuto. A fronte di casi di stabilità nel 42% delle aziende, fra le altre prevalgono quelli di diminuzione ma in misura modesta (sono il 32% mentre i casi di aumento sono stati il 27%).

In termini occupazionali, la situazione è sicuramente migliore rispetto al passato. Sono in aumento i casi di crescita e viceversa in diminuzione quelli negativi. Di conseguenza, il saldo fra le dinamiche opposte, seppur ancora di segno negativo, è contenuto, 8 punti percentuali, mentre aveva raggiunto i -33 punti nello stesso periodo sia del 2013 sia del 2012.

Per il livello degli investimenti, invece, il saldo fra gli andamenti opposti peggiora rispetto a quanto accaduto nello stesso periodo dell'anno precedente. La differenza fra casi di crescita e di diminuzione oscilla intorno a -24 punti percentuali, un valore più elevato rispetto al secondo semestre 2013 (-2 punti), periodo in cui aveva mostrato un netto miglioramento rispetto al passato.

Infine, anche le indicazioni sulla produttività offrono spunti positivi. Per quanto riguarda quella dei mezzi, a fronte di situazioni di stabilità in circa i due terzi dei casi, fra le altre prevalgono i casi di diminuzione ma in misura decisamente più modesta cosicché il saldo scende a -10 punti percentuali mentre nello stesso periodo del 2013 era risultato pari a -26. Per quanto riguarda la produttività del personale, a fronte di casi di stabilità nel 54% delle aziende, la differenza fra casi di aumento e di diminuzione si ferma a -5 punti percentuali rispetto ai -24 totalizzati nello stesso semestre del 2013.

### Il trasporto aereo di merci e posta

Nel 2014, il traffico cargo continua a crescere. La variazione positiva è stata del 5%, determinata dal trasporto delle merci, in crescita di cinque punti percentuali e mezzo, ma frenato ancora una volta da quello della posta che continua a diminuire (-1%) seppur ad un tasso inferiore sempre più modesto (rappresentano rispettivamente il 94% e 6% del traffico totale). Complessivamente, le tonnellate movimentate sono state 952 mila, ossia circa 45 mila in più rispetto al 2013.

**Tab. 13. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel periodo 2014 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo (2)	123.206	6,1	0	n/a	123.206	6,1
Bologna	41.782	-5,4	7	n/a	41.789	-5,3
Brescia	16.094	26,0	24.479	-8,2	40.573	2,9
Milano MXP (2)	459.696	9,1	9.961	9,9	469.657	9,1
Roma FCO	134.685	-0,3	8.403	23,1	143.088	0,8
Venezia	44.398	-2,7	28	-40,4	44.426	-2,7
<b>Totale</b>	<b>894.770</b>	<b>5,4</b>	<b>57.312</b>	<b>-0,9</b>	<b>952.082</b>	<b>5,0</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) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

Fonte: Assaeroporti

A Milano Malpensa (49% del totale) l'incremento più consistente: le tonnellate movimentate sono risultate in aumento del 9%, equivalenti a 39 mila in più rispetto all'anno precedente. A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si rileva l'espansione di traffico a Bergamo (incidenza sul totale del 13%) dove, nonostante la chiusura di tre settimane nel 2014, si registra un incremento annuo del 6%, ossia +7 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nel 2013. Significativo anche lo sviluppo della domanda registrata a Pisa (quota dell'1%) dove, fra i due anni a confronto, le tonnellate movimentate passano da 2,4 a 8,2 mila. Anche a Napoli, soprattutto in termini percentuali, la domanda soddisfatta è aumentata: 32% ossia +2,4 mila tonnellate.

Le riduzioni più elevate in valore assoluto sono state invece rilevate a Torino, Bologna e Milano Linate, che hanno un'incidenza sul totale rispettivamente dell'1%, 4% e 2%. A Torino, il traffico è diminuito del 27%, passando fra i due periodi a confronto da 9,7 a 7,0 mila tonnellate. Nell'aeroporto emiliano si registra una contrazione della domanda del 5%,

variazione che in valore assoluto corrisponde a 2,4 mila tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. Infine, a Milano Linate, il calo della domanda è complessivamente dell'11%, corrispondente alla movimentazione di circa 2,2 mila tonnellate nell'anno.

### Il trasporto marittimo di merci

Al 31 dicembre 2014, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci (navi sopra le 100 tsl) si compone di 1.063 navi e, rispetto al 31-12-'13, registra una variazione negativa del 5%, in valore assoluto corrispondente a 57 navi. Le tsl, pari a 12,6 milioni, rispetto alla fine 2013<sup>3</sup>, hanno una dinamica negativa e la flessione si attesta all'11%.

In merito alla tipologia delle navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'13 (1 unità per 33 mila tsl) mentre risultano in calo tutte le altre tipologie di navi, in particolare quelle da carico secco.

**Tab. 14. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 31 dicembre 2014**

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	<b>273</b>	<b>-4,5</b>	<b>4.751</b>	<b>-10,7</b>
- Petroliere	101	-9,8	2.673	-16,4
- Gasiere	28	7,7	433	3,8
- Chimichiere	115	-1,7	1.615	-3,4
- Altre cisterne	29	-6,5	31	-6,1
<i>Navi da carico secco</i>	<b>202</b>	<b>-12,9</b>	<b>7.092</b>	<b>-12,8</b>
- Carico generale	37	-9,8	221	-23,0
- Portacontenitori e frigorifere	19	0,0	763	0,0
- Portarinfuse	79	-23,3	3.375	-24,4
- Traghetti	67	-2,9	2.732	4,3
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	<b>1</b>	<b>0,0</b>	<b>33</b>	<b>0,0</b>
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	<b>587</b>	<b>-2,3</b>	<b>696</b>	<b>0,0</b>
- Rimorchiatori e navi appoggio	352	-2,5	245	-2,4
- Altri tipi di navi	235	-2,1	450	1,1
<b>Totale</b>	<b>1.063</b>	<b>-5,1</b>	<b>12.572</b>	<b>-11,4</b>

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2013.

Fonte: Confitarma

Al 31-12-'14, queste<sup>4</sup> sono 202 per un totale di 7,1 milioni di tsl (19% delle unità totali e 56% delle tsl complessive) e, rispetto alla fine dell'anno precedente (caratterizzato

<sup>3</sup> La flotta mercantile italiana per il trasporto merci, in termini sia di navi sia di tsl, era diminuita rispettivamente dell'1,5% (ossia di 17 navi) e del 3% tra il la fine del 2013 e quella del 2012.

<sup>4</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%, 7% e 6%) ma più diversificata considerando le tsl (2%, 6%, 27% e 22%).



anch'esso da dinamiche negative), si registra un calo del 13% sia in termini di navi (-30 in valore assoluto) sia di tsl.

A determinare tale andamento sono in particolare le portarinfuse che, fra i due periodi a confronto, passano da 103 a 79 unità e da 4,5 a 3,4 milioni di tsl, flessioni che risultano ancora più marcate rispetto a quelle registrate fra la fine del 2012 e quella del 2013. Dopo la flessione di un'unità nel 2013, le navi da carico generale sono 37, quattro in meno rispetto alla fine dell'anno precedente, generando una flessione del 23% in termini di tsl. I traghetti (67 per un totale di 2,7 milioni di tsl) perdono due unità, variazione che in termini di tsl si traduce però in una crescita del 4%. Le navi portacontenitori ancora una volta non subiscono modifiche e, come alla fine del 2012 e del 2013, sono 19 per un totale di 763 mila tsl.

Anche le navi da carico liquido<sup>5</sup> (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive) continuano a diminuire fra la fine del 2013 e quella del 2014. Al 31 dicembre 2014, sono 273 per un totale di 4,8 milioni di tsl, risultando così in calo rispetto alla fine dell'anno precedente di 13 unità e dell'11% in termini di tsl.

Continuano a diminuire sia le petroliere, sia le altre cisterne, sia le chimichiere. Nel primo caso, a fine 2014 sono complessivamente 101, per un totale di 2,7 milioni di tsl, rispettivamente il 10% (11 unità) e 16% in meno rispetto alla fine del 2013. Per le altre cisterne, 29 navi per 31 mila tsl, si registra un calo di due unità generando complessivamente una riduzione del 6% in termini di tsl. Le chimichiere, al 31 dicembre 2014 ammontano a 115 unità, ossia due in meno rispetto alla fine del 2013, per un totale di tsl, di 1,6 milioni, in calo del 3%. Infine, dopo la flessione annua del 2013, invece, sono aumentate le gasiere: +2 unità che in termini di tsl si traducono in una variazione positiva del 4% (sono 28 navi per 433 mila tsl).

Infine, le navi per i servizi ausiliari (55% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl) al 31 dicembre 2014 sono 587 unità, con un calo di 14 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; le tsl, in totale 696 mila, non subiscono invece variazioni.

Dal lato della domanda, il trasporto di container nei principali porti italiani chiude, per il terzo anno consecutivo, in positivo<sup>6</sup>. Nel 2014, il traffico di container, pari a 10,2 milioni di teu, registra nell'anno un aumento di circa un punto percentuale e mezzo, corrispondente in valore assoluto a +139 mila teu rispetto all'anno precedente. A frenare lo sviluppo di questo comparto, è il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è

<sup>5</sup> Appartengono a questa categoria le petroliere, le gasiere, le chimichiere e le altre cisterne che rappresentano il 10%, 3%, 11% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 21%, 3%, 13% e 0,2% del totale.

<sup>6</sup> Pari al 5% nel 2013 ed all'1% nel 2012.

svolto nel 2014 il 29% del traffico containerizzato (era il 28% nel 2012 ma il 31% l'anno successivo). Dopo due anni di forte crescita (18% e 14%), nel 2014 la movimentazione di container è risultata in calo del 4%, corrispondente alla movimentazione di 124 mila teu in meno rispetto al 2013.

**Tab. 15. Il trasporto marittimo di container: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel 2014**

Porti	Container		
	Teu	Comp.%	Var.%
Savona-Vado	81.755	0,8	5,0
Genova	2.172.944	21,3	9,3
La Spezia	1.303.017	12,7	0,2
M. di Carrara	384	0,0	7,9
Livorno	577.470	5,6	3,3
Civitavecchia	64.387	0,6	19,2
Napoli	431.682	4,2	-9,5
Salerno	320.044	3,1	21,5
Gioia Tauro	2.969.802	29,1	-4,0
Taranto	148.519	1,5	-24,7
Brindisi	407	0,0	-28,1
Bari	35.932	0,4	14,3
Ancona	164.882	1,6	8,2
Ravenna	222.548	2,2	-1,8
Venezia	456.068	4,5	2,2
Monfalcone	753	0,0	-7,5
Trieste	506.011	5,0	10,3
Catania	33.162	0,3	9,6
Palermo-T.I	14.344	0,1	-30,5
Cagliari-Sar.	717.016	7,0	2,1
<b>Totale</b>	<b>10.221.127</b>	<b>100,0</b>	<b>1,4</b>

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoport

Le flessioni più rilevanti, a seguire, sono state rilevate sempre al sud, nei porti di Taranto e Napoli (incidenza rispettivamente di quasi il 2% e del 4%, in entrambi i casi in diminuzione negli anni soprattutto Taranto che aveva raggiunto l'8% nel 2009). Nel porto pugliese, il traffico, dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012 ed in calo di circa un quarto l'anno successivo, segna nel 2014 un altro risultato particolarmente negativo registrando una flessione, ancora una volta, del 25%, ossia -49 mila teu rispetto al 2013. Nel porto campano, i container movimentati, dopo la crescita del 4% nel 2012 ed il calo del 13% l'anno successivo, sono stati complessivamente circa 432 mila, ossia il 10% in meno rispetto all'anno precedente, corrispondente alla movimentazione di -45 mila teu.

A trainare la crescita di questo settore è invece Genova (con la movimentazione di circa 2,2 milioni di teu rappresenta circa il 21% del traffico totale). Dopo la contrazione del 4%



nel 2013 (preceduto comunque da un triennio di aumenti significativi), si registra una variazione tendenziale positiva del 9%, ossia +185 mila teu rispetto all'anno precedente.

A seguire, gli incrementi più rilevanti sono stati rilevati:

- al sud, a Salerno (quota del 3%): dopo l'andamento complessivamente negativo registrato negli ultimi anni interrotto dalla forte crescita nel 2013 (26%), i teu movimentati nel 2014 sono stati 320 mila, registrando ancora un forte aumento, pari al 22% ossia +57 mila rispetto all'anno precedente,
- al nord est, a Trieste (incidenza del 5%) dove il traffico continua ad avere un andamento crescente: nel 2014, il traffico è stato di circa 506 mila teu, ossia il 10% in più rispetto al 2013 (+47 mila teu).

Considerando ora il traffico marittimo in termini di tonnellate, in base ai dati disponibili<sup>7</sup>, dopo un biennio di variazioni negative, il 2014 chiude in positivo, registrando una crescita di quasi un punto percentuale. Il contributo positivo più significativo proviene dal porto di Genova (quota sul totale del 12%) dove, dopo tre anni di flessioni più o meno contenute, il traffico ricomincia a crescere, risultando il 5% in più rispetto all'anno precedente corrispondente alla movimentazione di quasi 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto al 2013. Spostandoci sull'Adriatico, a seguire è imponente l'incremento registrato a Ravenna (incidenza del 6%) dove il traffico è in aumento per il secondo anno consecutivo. Pari a circa 25 milioni di tonnellate, presenta una crescita rispetto al 2013 del 9% corrispondente alla movimentazione di circa due milioni di tonnellate in più.

Sempre sull'Adriatico, si distingue la dinamica registrata ad Ancona (quota del 2%). Dopo cinque anni di variazioni negative, le tonnellate movimentate, 8,6 milioni in totale, sono aumentate del 23% rispetto all'anno precedente, ossia di circa 1,6 milioni di tonnellate.

Sempre superiore al milione è infine l'incremento registrato sul Tirreno a Salerno (incidenza sul totale del 3%) dove per il secondo anno consecutivo, il traffico è in crescita: in termini percentuali dell'11%, in valore assoluto di 1,2 milioni di tonnellate.

A frenare lo sviluppo di questo settore sono al nord i porti di Venezia e Savona (incidenze sul totale rispettivamente del 5% e 3%) e al sud Augusta, Cagliari e Messina (quote nell'ordine del 6%, 8% e 5%). A Venezia, per il quarto anno consecutivo le tonnellate movimentate diminuiscono e in misura più marcata: in totale pari a 22 milioni, subiscono una flessione dell'11% ossia di circa 2,6 milioni. A Savona, dove negli ultimi anni si sono

---

<sup>7</sup> I dati si riferiscono al traffico nei principali porti italiani, escluso il porto di Gioia Tauro dove, nel 2013, si è svolto il 7% del traffico totale.

alternate variazioni positive e negative, nel 2014 il traffico diminuisce del 10% corrispondente ad una contrazione del traffico di quasi 1,4 milioni di tonnellate.

Al sud, nel porto sardo, il traffico continua a diminuire. Nel 2014, le tonnellate movimentate sono state 33,4 milioni ossia il 4% in meno rispetto al 2013 corrispondente ad un calo in valore assoluto di 1,4 milioni di tonnellate. In Sicilia, nel porto di Augusta per il secondo anno consecutivo il traffico, in totale 25,2 milioni di tonnellate, è in diminuzione: in valore assoluto di 1,7 milioni corrispondente in valore percentuale ad una flessione del 7%. Infine, nel porto di Messina, dopo l'incremento rilevato nel 2013, il traffico subisce una battuta di arresto, risultando in diminuzione del 5% ossia di 1,1 milioni di tonnellate.

**Tab. 16. Il trasporto marittimo di tonnellate: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel 2014**

Porti	Tonnellate		
	Numero	Comp.%	Var.%
Savona-Vado	12.087	2,8	-10,1
Genova	50.968	11,9	5,0
La Spezia	15.747	3,7	1,3
Marina di Carrara	1.668	0,4	-7,3
Livorno	28.335	6,6	1,4
Piombino	6.213	1,4	6,3
Civitavecchia	10.870	2,5	0,9
Fiumicino	2.825	0,7	1,2
Gaeta	1.893	0,4	-14,9
Napoli	20.125	4,7	3,0
Salerno	12.212	2,8	11,3
Gioia Tauro	n.d.	n.d.	n.d.
Taranto	27.855	6,5	-2,2
Brindisi	10.873	2,5	4,5
Bari	4.677	1,1	10,8
Barletta	892	0,2	-14,0
Monopoli	428	0,1	25,1
Ancona	8.569	2,0	22,9
Ravenna	24.460	5,7	8,8
Chioggia	1.530	0,4	-5,4
Venezia	21.779	5,1	-10,6
Portonogaro	1.011	0,2	7,3
Monfalcone	4.286	1,0	8,0
Trieste	57.154	13,3	1,0
Messina-Mil.	22.092	5,2	-4,9
Catania	6.791	1,6	16,1
Augusta	25.208	5,9	-6,5
Palermo-T. Imerese	6.530	1,5	0,4
Cagliari-Sarroch	33.432	7,8	-3,9
Olbia-G.A.-P.Torres	8.094	1,9	7,5
<b>Totale</b>	<b>428.605</b>	<b>100,0</b>	<b>0,7</b>

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su dati Assoporti

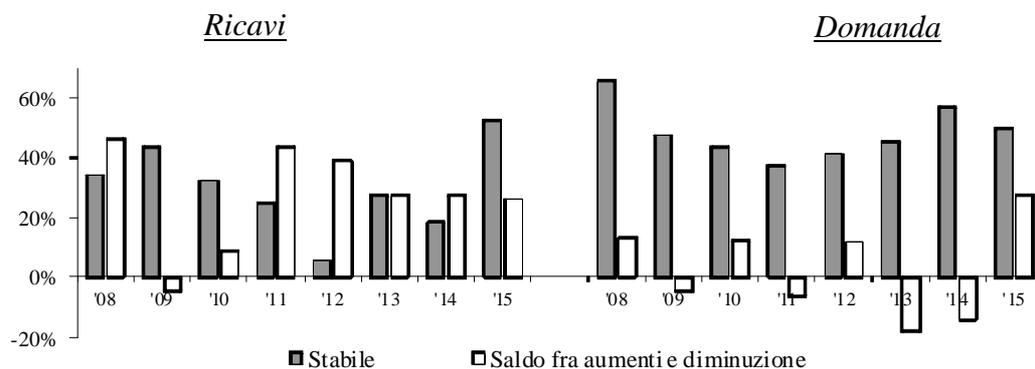
### 1.3. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2015

#### 1.3.1. Il trasporto passeggeri

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

In base alle previsioni delle aziende per il primo semestre del 2015, la situazione sembra decisamente in ripresa. Dal lato della domanda in termini di viaggiatori-km, il 39% delle aziende prevede di registrare un aumento della domanda soddisfatta e solo l'11% in calo. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe essere positivo, passando da -14 (stesso periodo del 2014) a +28 punti percentuali. Anche in termini di viaggiatori, dovrebbero essere più numerosi i casi di crescita e, viceversa, meno frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra situazioni di aumento e di diminuzione dovrebbe raggiungere i 37 punti percentuali mentre nello stesso periodo dell'anno precedente era risultato negativo, pari a -27 punti percentuali.

**Graf. 3. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**



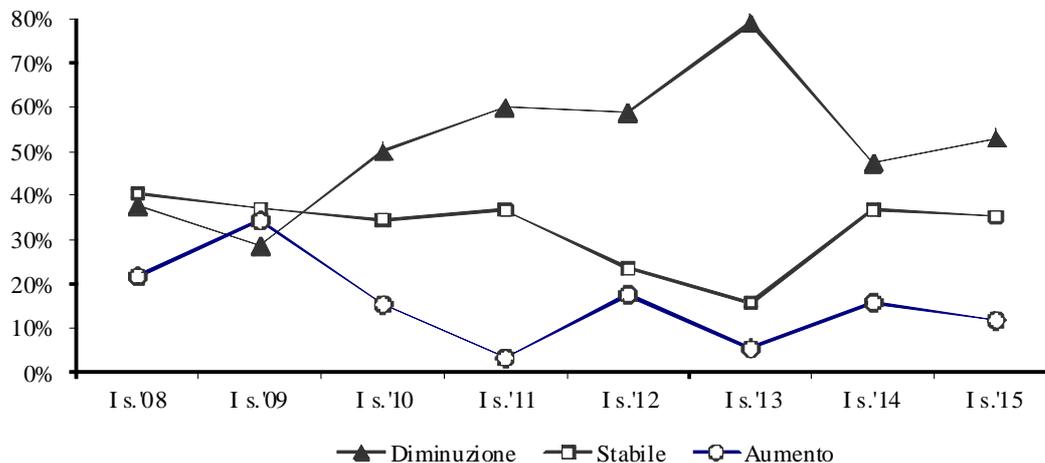
Anche dal lato dell'offerta le previsioni sono positive. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dovrebbero aumentare i casi di crescita e viceversa essere meno numerosi quelli di diminuzione cosicché il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe sensibilmente migliorare. In termini di posti, tale indicatore dovrebbe passare da -18 a 11 punti percentuali e, considerando i posti-km, la differenza fra i casi opposti dovrebbe risultare nulla mentre nel primo semestre del 2014 era stata pari a -27 punti percentuali.

In linea con quanto affermato sono le previsioni sul livello degli investimenti. I casi di aumento e di diminuzione dovrebbero essere rispettivamente il 32% e 16% mentre nello stesso periodo del 2014 erano stati il 23% e 36%. La differenza fra le dinamiche opposte dovrebbe così essere di nuovo positiva ed oscillare intorno a sedici punti percentuali mentre nello stesso periodo del 2014 tale indicatore era risultato pari a -14 punti

percentuali. In merito alla dinamica dell'occupazione, però, la situazione è nell'insieme sempre difficile: il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe infatti essere ancora negativo ed elevato (41 punti percentuali, un valore leggermente superiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2014).

Per quanto riguarda i ricavi da traffico, a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe nel 26% delle aziende, dovrebbero aumentare soprattutto le situazioni di stabilità mentre fra le altre dovrebbero prevalere i casi di crescita, cosicché il saldo fra le dinamiche opposte sarà positivo (26 punti percentuali) ed in valore assoluto simile a quello rilevato nello stesso periodo del 2014.

**Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2008-'15 (distribuzione % delle risposte)**



Infine, anche per quanto riguarda la produttività, sia del personale sia dei mezzi, la situazione dovrebbe migliorare sensibilmente rispetto al passato. Nel primo caso, a fronte di casi di stabilità previsti da quasi metà delle aziende, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe essere positivo, molto elevato e superiore a quello rilevato nello stesso semestre dell'anno precedente (42 punti percentuali rispetto a 18). Per i mezzi, i casi di stabilità dovrebbero salire al 58% e la differenza fra casi di crescita e di diminuzione, nulla nello stesso periodo del 2014, dovrebbe essere positiva e significativa (32 punti percentuali).

#### Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi cinque mesi del 2015, il traffico passeggeri continua a crescere. In questo periodo si registra su base tendenziale una variazione positiva del 5%, in valore assoluto +2,8 milioni di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale andamento è determinato essenzialmente dal traffico internazionale che in questo periodo aumenta del

7%, corrispondente ad un incremento di 2,3 milioni di passeggeri (61% del traffico totale). In questo mercato, si distingue la dinamica particolarmente positiva del traffico in ambito dell'Unione Europea (80% dei movimenti internazionali, quota in crescita) che aumenta dell'11%, ossia circa 2,9 milioni di persone in più. Anche la componente nazionale ha comunque una dinamica positiva, seppur molto più modesta: 2% ossia +492 mila passeggeri.

**Tab. 17. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2015 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %
Bergamo (3)	1.218.963	29,2	2.743.169	40,9	2.459.419	45,0	3.964.502	37,1
Bologna	646.569	-1,5	1.872.932	4,8	2.209.926	5,2	2.529.818	2,8
Catania	1.895.406	-4,6	676.632	15,5	637.255	24,9	2.576.333	0,0
MI Linate	1.912.109	-4,7	1.750.775	14,1	1.750.199	14,2	3.663.577	3,5
MI Malp. (3)	948.747	-19,3	5.950.155	-5,5	3.389.420	-9,1	6.954.986	-7,7
Napoli	1.010.717	-0,7	1.170.517	14,0	1.050.525	9,7	2.188.960	6,3
Pisa	562.304	15,9	1.119.562	6,5	1.007.131	6,7	1.682.801	9,4
RM Ciampino	358.889	-13,7	1.868.866	21,8	1.818.569	23,0	2.227.755	14,3
RM Fiumicino	4.539.237	7,9	10.200.229	6,6	6.729.981	9,8	14.825.032	7,0
Venezia	433.258	-10,1	2.598.919	3,8	2.102.069	4,2	3.033.985	1,5
<b>Totale</b>	<b>21.748.219</b>	<b>2,3</b>	<b>34.842.900</b>	<b>7,0</b>	<b>27.973.638</b>	<b>11,4</b>	<b>56.785.197</b>	<b>5,1</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.  
 (3) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1 giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

Fonte: Assaeroporti

Il traffico è aumentato in tutti gli aeroporti più importanti. La riduzione più elevata<sup>1</sup> è stata rilevata a Verona che ha un'incidenza sul totale di periodo di circa un punto percentuale e mezzo. Il traffico è diminuito dell'11%, corrispondente in valore assoluto ad una flessione di 96 mila persone, dovuta ad una contrazione della domanda sia nazionale, -8% ossia -21 mila persone, sia internazionale, -12% ossia -75 mila persone; in questo mercato, si distingue però quello in ambito Ue che fra i due periodi a confronto passa da 364 a 882 mila persone (traffico nazionale ed internazionale sono il 31% e 69% del traffico aeroportuale).

Fatta eccezione per l'aumento di Bergamo – particolarmente elevato, 37% ossia +1,1 milioni di passeggeri, anche perché influenzato dalla chiusura dello scalo di tre settimane

<sup>1</sup> Fatta eccezione per la variazione negativa particolarmente elevata di Milano Malpensa influenzata in parte dal trasferimento del traffico di Bergamo tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 a Milano Malpensa.



nel 2014 -, l'incremento più importante si è verificato a Fiumicino (quota sul totale del 26%): il traffico è cresciuto in termini tendenziali del 7%, ossia +973 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale dinamica è determinata dalla componente sia internazionale sia nazionale. Nel primo caso, si registra una crescita su base tendenziale del 7%, ossia di 633 mila passeggeri, trainata dagli spostamenti con i paesi dell'Unione Europea (in aumento del 10%, ossia +601 mila passeggeri)<sup>2</sup>. In ambito domestico, il traffico è risultato in aumento dell'8%, corrispondente ad un incremento di 332 mila viaggiatori.

Molto sostenuto è poi l'incremento rilevato, sempre nella capitale, a Ciampino (incidenza del 4%). I passeggeri sono cresciuti in questi mesi del 14%, ossia +278 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale andamento è stato determinato dalla componente internazionale (84% del traffico), in crescita del 22% che corrisponde a +335 mila passeggeri, ma frenata da quella nazionale, in diminuzione su base tendenziale del 14%, ossia -57 mila viaggiatori.

### 1.3.2. Il trasporto merci

#### Il trasporto merci su strada

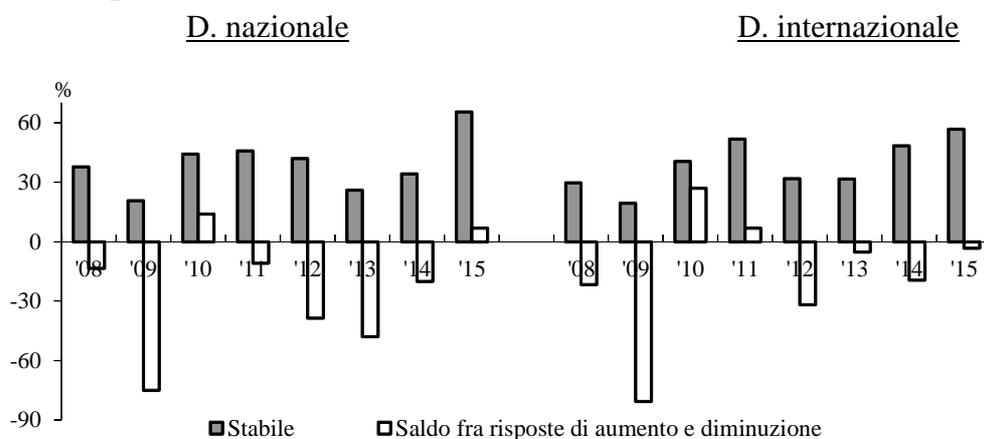
Il quadro che emerge dalle previsioni formulate dalle aziende di questo settore per la prima parte dell'anno in corso mostra finalmente un settore in ripresa, seppur contenuta. Considerando la domanda nazionale, dovrebbero essere molto meno numerosi i casi di diminuzioni. E, anche se ciò si traduce in un aumento sostanziale dei casi di stabilità, questi dovrebbero essere il 53% e 66% considerando rispettivamente le tonnellate e le tonnellate-km, la differenza fra casi di aumento e di diminuzioni migliora nettamente rispetto al passato. Tale indicatore, sempre negativo negli ultimi anni, dovrebbe finalmente essere di nuovo positivo e risultare pari a 9 e 7 punti percentuali rispettivamente per la domanda in termini di tonnellate e tkm.

Per la domanda internazionale, le dinamiche sono analoghe, seppur più attenuate. A fronte di situazioni di stabilità nella metà delle aziende, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione subisce comunque un discreto miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2014. Si dovrebbe passare da -16 a 0 punti percentuali in termini di tonnellate fra il primo semestre del 2014 e quello del 2015 e da -19 a -3 punti percentuali per le tkm.

---

<sup>2</sup> Nell'aeroporto di Roma Fiumicino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 31% ed il 69% (di cui il 66% riguarda spostamenti nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.

**Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2008-‘15**



Anche in termini economici, la situazione dovrebbe migliorare. Previsioni di crescita e di diminuzione sono state formulate rispettivamente dal 32% e 24% delle aziende cosicché il saldo fra tali dinamiche dovrebbe essere positivo, pari a circa sette punti percentuali, mentre era risultato negativo ed elevato negli ultimi tre anni.

Dal lato delle tariffe, sono sempre molto numerose le aziende che prevedono di non modificarle. In ambito internazionale, il livello medio dovrebbe rimanere costante nei tre quarti delle imprese mentre fra le altre continuano a prevalere i casi di diminuzione, seppur in misura meno significativa rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe scendere da -19 a -6 punti percentuali). Anche a livello nazionale, i casi di stabilità dovrebbero essere molto numerosi, 72%, e fra le altre prevalere quelli di diminuzione (saldo pari a -13 punti percentuali, poco più rispetto a quanto verificatosi nello stesso semestre del 2014).

Anche in relazione all'andamento dell'offerta, dovrebbe esserci un'inversione di tendenza rispetto al passato. Dovrebbero essere meno numerose le imprese caratterizzate da una diminuzione della capacità veicolare disponibile (da 35% a 15%) e parallelamente più numerose quelle in cui dovrebbe aumentare (da 20% a 37%); di conseguenza il saldo fra tali andamenti dovrebbe cambiare di segno diventando positivo ed elevato (22 punti percentuali rispetto a -15).

Per quanto riguarda l'andamento dei fattori produttivi, la situazione rimane negativa ma in misura sempre meno marcata rispetto al passato. Per quanto riguarda l'occupazione, dovrebbero diminuire i casi di stabilità (da 64% a 48%) a beneficio soprattutto di quelli di aumento (da 8% a 20%). Il saldo fra le dinamiche opposte, seppur ancora negativo, dovrebbe comunque migliorare, passando da -21 (stesso periodo del 2014) a -13 punti percentuali (era -31 nel 2013). Analoghe le dinamiche per il livello degli investimenti: il

saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbero risultare pari a -10 punti percentuali mentre era circa il doppio nello stesso periodo sia del 2014 sia del 2013.

**Tab. 18. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2008-‘15 (distribuzione % delle risposte)**

	<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>	<i>I s. '14</i>	<i>I s. '15</i>
<b>Fatturato</b>								
Aumento	34,5	1,8	50,0	51,1	28,2	25,0	26,2	31,7
Stabile	31,0	8,8	20,4	26,7	23,1	25,0	19,0	43,9
Diminuzione	34,5	89,5	29,6	22,2	48,7	50,0	54,8	24,4
<b>T. nazionali</b>								
Aumento	40,4	1,9	2,1	28,6	27,0	9,4	5,1	7,7
Stabile	51,9	45,3	76,6	61,9	59,5	65,6	79,5	71,8
Diminuzione	7,7	52,8	21,3	9,5	13,5	25,0	15,4	20,5
<b>T. internaz.</b>								
Aumento	23,7	0,0	10,0	35,3	14,3	4,3	3,1	8,8
Stabile	60,5	35,0	85,0	58,8	71,4	73,9	75,0	76,5
Diminuzione	15,8	65,0	5,0	5,9	14,3	21,7	21,9	14,7

Infine, le previsioni sulla produttività che, seppur ancora complessivamente negative, delineano una situazione in miglioramento. Per quanto riguarda quella del personale, dovrebbero diminuire i casi negativi e, viceversa, aumentare quelli positivi. Il saldo fra tali dinamiche, seppur ancora di segno negativo, dovrebbe però essere pari a pochi punti percentuali (-13 punti percentuali il valore rilevato nello stesso semestre del 2013). In merito alla produttività dei mezzi, dovrebbero aumentare sensibilmente i casi di stabilità ed essere circa i due terzi mentre fra le altre dovrebbero prevalere ancora i casi negativi ma in misura inferiore rispetto al passato; di conseguenza, il saldo fra i casi opposti dovrebbe migliorare, scendendo da -16 a -8 punti percentuali.

#### Il trasporto aereo di merci e posta

Nei primi cinque mesi del 2015, il traffico aereo continua a crescere. Le tonnellate movimentate sono state 399 mila, registrando un incremento del 4% rispetto allo stesso periodo del 2014. La quantità di merci movimentata è risultata complessivamente in crescita di quasi il 4% e quella della posta, dopo una lunga serie di variazioni negative, è di nuovo in aumento, 5% (rispettivamente il 94% e 6% del totale di periodo).

L'incremento di gran lunga più significativo si è verificato a Milano Malpensa<sup>3</sup> (quota sul totale di periodo del 52%). Il traffico in questi mesi è aumentato del 6%, pari a 12,3 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

<sup>3</sup> Risultato particolarmente significativo considerando che nel 2014 a Milano Malpensa era stato trasferito il traffico di Bergamo nel periodo 13 maggio-1° giugno.

**Tab. 19. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-maggio 2015 (Tonnellate e variazioni % di periodo)**

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo (2)	50.310	18,8	0	n/a	50.310	18,8
Bologna	16.433	-9,2	1	93,8	16.434	-9,2
Brescia	3.285	-64,6	9.924	-2,6	13.209	-32,2
Milano MXP (2)	201.814	6,2	4.427	14,7	206.241	6,3
Roma FCO	52.410	-0,6	3.112	-13,7	55.522	-1,5
Venezia	19.753	11,0	4	-71,7	19.757	10,9
<b>Totale</b>	<b>373.494</b>	<b>3,7</b>	<b>25.051</b>	<b>5,3</b>	<b>398.545</b>	<b>3,8</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.  
(2) Le variazioni di Bergamo e Milano Malpensa devono essere interpretate tenendo conto che tra il 13 maggio ed il 1° giugno 2014 l'aeroporto di Bergamo è stato chiuso ed il traffico è stato trasferito a Milano Malpensa.

Fonte: Assaeroporti

A seguire, seppur con un incremento in valore assoluto molto più modesto, la domanda è aumentata a Bergamo (quota sul totale del 13%) con un incremento del 19% corrispondente a +8 mila tonnellate<sup>4</sup>. Pari invece a circa due mila tonnellate le variazioni positive rilevate a Napoli, Venezia e Pisa (incidenza di periodo nell'ordine del 2%, 5% e 1%) che però in termini percentuali si traducono in aumenti significativi, rispettivamente del 52%, 11% e 103%.

Le flessioni più sostenute si sono invece verificate a Brescia e Bologna (incidenza del 3% e 4%). Nell'aeroporto lombardo, dopo la crescita del 2013, le tonnellate movimentate sono diminuite di un terzo, ossia di 6,3 mila tonnellate. Nello scalo emiliano (caratterizzato da una dinamica negativa già nel 2014), il traffico è stato di quasi 16,4 mila tonnellate, ossia il 9% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

<sup>4</sup> Risultato influenzato dalla chiusura dello scalo di tre settimane nel 2014.



## 2. LA POLITICA DEI TRASPORTI <sup>1</sup>

### 2.1. Il quadro nazionale

#### 2.1.1. Autorità per i trasporti

##### Regolamento sulla tutela dei passeggeri su autobus

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha adottato il 20 gennaio il regolamento e il modulo di reclamo relativi alle sanzioni per le violazioni delle norme previste dal Decreto legislativo 169/2014 di attuazione del Regolamento comunitario n. 181/2011 in tema di diritti dei passeggeri che viaggiano con autobus.

Ogni passeggero, trascorsi inutilmente 90 giorni dal preventivo reclamo al vettore, potrà rivolgersi all'ART per chiedere, secondo la procedura appena stabilita dalla stessa Autorità, l'accertamento delle presunte violazioni del citato Regolamento comunitario e la conseguente irrogazione delle sanzioni pecuniarie nei confronti del responsabile. Il provvedimento finale dovrà essere adottato di norma entro 120 giorni dalla notifica dell'atto di contestazione all'impresa interessata da parte dell'ART.

Le sanzioni in questione tutelano i passeggeri trasportati con autobus nei casi di condizioni contrattuali discriminatorie, incidente, cancellazione e ritardo delle corse, mancato rispetto delle norme a tutela delle persone disabili o a mobilità ridotta, violazione degli obblighi relativi all'istituzione di sistemi di reclamo, nonché degli obblighi di informazione.

Le somme derivanti dalle sanzioni confluiranno in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il finanziamento di progetti in favore dei consumatori dei settori dei trasporti.

##### Misure e modalità di versamento dei contributi 2015

Con DPCM 2 aprile 2015 è stata resa esecutiva la delibera n. 78 del 27 novembre 2014 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (integrata con Determina del Segretario generale ART n. 24 del 16 aprile 2015) recante misure e modalità di versamento del contributo per l'anno 2015, dovuto dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati ai fini del finanziamento delle attività dell'Autorità stessa<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> La rassegna è aggiornata al 30 giugno 2015.

<sup>2</sup> I testi della Delibera ART n. 78 del 27 novembre 2014 (Determinazione aliquota contributo 2015), del relativo DPCM del 2 aprile 2015 (Approvazione ai fini dell'esecutività della Delibera ART n. 78 del 27 novembre 2014) e della Determina del Segretario Generale ART n. 24 del 16 aprile 2015 (Modalità operative relative al versamento del contributo per il 2015) sono consultabili sul sito dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti [www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it).



In sintesi, la citata delibera regola i seguenti punti:

- soggetti obbligati: tenuti al versamento sono i gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati dall'Autorità da individuarsi attraverso la classificazione delle attività economiche ATECO 2007 richiamata dall'Allegato A alla citata delibera ART 78/2014; le società legate da rapporti di collegamento o controllo di cui all'art. 2359 c.c. o sottoposte a direzione e coordinamento in base all'art. 2497 c.c. anche mediante rapporti commerciali all'interno di un medesimo gruppo, sono tenute a versare, ciascuna, un autonomo contributo da determinare in base ai rispettivi bilanci;
- entità del contributo: i soggetti obbligati dovranno versare una aliquota pari allo 0,4 per mille del fatturato relativo alle attività svolte nell'ultimo esercizio, ad eccezione delle imprese operanti nei soli settori dell'autotrasporto e della logistica, tenuti al versamento di un'aliquota inferiore, pari allo 0,2 per mille, in considerazione del considerevole numero di operatori nonché delle diverse esigenze di regolazione di questi settori;
- esenzioni: il versamento degli importi non è dovuto per importi contributivi fino a 6.000 euro e per le società in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità liquidative;
- fatturato rilevante nel trasporto aereo: ai fini della determinazione del contributo per le sole imprese di trasporto aereo, al fine di evitare disparità di trattamento tra imprese italiane e quelle estere non soggette, in quanto tali, alle norme contabili italiane, si considera il fatturato pari al volume di affari IVA (risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata) relativamente alle operazioni eseguite interamente in territorio italiano o per la parte territorialmente rilevante se si tratta di trasporto internazionale, tenendo conto dei diversi regimi IVA applicabili alle diverse tipologie di trasporto (passeggeri e merci, nazionali e internazionali), indipendentemente dalla sede italiana o estera dell'operatore.

Rispetto al 2014, primo anno di entrata in operatività dell'Autorità, la platea dei soggetti tenuti al versamento è stata allargata con l'eliminazione della soglia minima di fatturato di 80 milioni di euro. Vista la soglia di esenzione per gli importi contributivi fino a 6.000 euro, in base alle aliquote di quest'anno (0,2 per mille per le imprese di autotrasporto e logistica e 0,4 per mille per tutte le altre imprese che rientrano nell'ambito di regolazione dell'ART) tali soglie risultano rispettivamente stabilite a 30 milioni e a 15 milioni di euro di fatturato. L'ART ha fissato i termini per il versamento del contributo al 30 aprile, per un acconto pari a 2/3 del totale, e al 30 novembre per il saldo.



### Segnalazione sull'autotrasporto di passeggeri non di linea

Il 21 maggio l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha inviato al Parlamento una segnalazione sui servizi di trasporto locale non di linea<sup>3</sup>. Si tratta di una serie di proposte di modifica della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (L 481/1995) messe a punto dall'ART con l'obiettivo di "promuovere la concorrenza e garantire adeguati livelli di qualità ed efficienza dei servizi di autotrasporto non di linea", ovvero dei servizi taxi, dei servizi di noleggio con conducente (NCC) nonché dei nuovi servizi offerti tramite piattaforme tecnologiche che svolgono servizi di intermediazione tra domanda e offerta con finalità commerciali (STM - Servizi Tecnologici per la Mobilità).

Nel nuovo contesto giuridico delineato dall'Autorità, i servizi taxi continuerebbero ad essere soggetti ad obblighi di servizio pubblico e sottoposti a regolamentazione per quanto riguarda una serie di aspetti (orario di lavoro, tariffe, turni e copertura territoriale, condizioni e requisiti per il rilascio delle licenze, ecc.), ma verrebbero introdotte una serie di elementi di flessibilità per allentare alcuni dei vincoli imposti sia agli stessi servizi taxi sia, per altri versi, ai NCC. Allo stesso tempo, una cornice regolatoria anche per i trasporti non di linea forniti grazie a nuove applicazioni web, dovrebbe consentire un corretto svolgimento della concorrenza tra le diverse categorie di operatori ma maggiori garanzie per l'utenza, anche sotto i profili della privacy e della sicurezza.

Le proposte dell'ART toccano in sintesi i seguenti punti:

- cumulo di licenze taxi: i titolari di licenza taxi - analogamente agli esercenti NCC - dovrebbero avere la possibilità di esercitare la propria attività con la qualifica di imprenditori privati e, in questo caso, dovrebbe essere eliminato il divieto di cumulo di più licenze in capo al medesimo soggetto-imprenditore; proposti dall'ART anche margini di flessibilità in materia di tariffe, con la possibilità per i tassisti di effettuare sconti alla clientela;
- esclusive in favore delle cooperative di radio-taxi: dovrebbero essere rimosse le esclusive per le quali, in alcuni casi, gli aderenti alle cooperative di radio-taxi non possono procurarsi le corse attraverso altri canali e di conseguenza consentire a tali

---

<sup>3</sup> Autorità di Regolazione dei Trasporti - Atto di Segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità del 21 maggio 2015, consultabile sul sito dell'ART ([www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)). Si ricorda che il Decreto Milleproroghe 2015 (DL Decreto-legge 31 dicembre 2014, n. 192 - Proroga di termini previsti da disposizioni legislative - GU n. 302 del 31.12.2014, art. 8, c. 1) ha disposto lo slittamento di un anno, dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2015, del termine entro il quale adottare, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, le "disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia".



soggetti di utilizzare anche le piattaforme tecnologiche che forniscono servizi tecnologici per la mobilità (STM) - alle quali dovrebbero ugualmente potere accedere anche i conducenti muniti di autorizzazioni NCC – allo scopo di contattare e acquisire clientela;

- rientro in rimessa per i servizi NCC: per l'ART dovrebbe essere eliminato l'attuale obbligo di rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio per i titolari di autorizzazione NCC;
- ambiti territoriali: l'ambito territoriale all'interno del quale gestire i servizi di autotrasporto persone non di linea dovrebbe essere ampliato, rimettendo alle Regioni la individuazione dei bacini territoriali ottimali per i servizi taxi e NCC, il cui esercizio è attualmente circoscritto a livello comunale;
- registrazione delle piattaforme per i STM e altri obblighi: per le piattaforme tecnologiche che forniscono STM su base commerciale, l'ART propone la registrazione obbligatoria presso le Regioni dove si svolgono tali servizi e la previsione di una serie di obblighi finalizzati alla tutela dell'utenza, anche per quanto riguarda la privacy e la sicurezza (età minima dei conducenti non professionali, obblighi assicurativi specifici, ecc.);
- orario di lavoro conducenti non professionali: per i conducenti non professionali, che acquisiscono clientela pagante attraverso le predette piattaforme tecnologiche, l'Autorità ritiene che si dovrebbe introdurre un limite orario di lavoro di 15 ore a settimana (laddove i turni per i tassisti possono raggiungere le 12 ore giornaliere).

La Segnalazione dell'Autorità ha preceduto di pochi giorni il provvedimento<sup>4</sup> con il quale il Tribunale di Milano, su richiesta di diverse organizzazioni di radio taxi e associazioni della categoria, ha vietato in via cautelare l'utilizzo della piattaforma Uber sull'intero territorio nazionale per quanto riguarda i servizi di trasporto urbani offerti attraverso l'App on-line Uberpop. Come è noto, tramite Uberpop, scaricabile gratuitamente su smart phone da Internet, autisti non professionali possono, su richiesta della clientela, fornire servizi di trasporto urbano a pagamento. Il servizio, presente in diversi Paesi del mondo, è stato avviato, in Italia, a Milano, Genova, Torino e Padova. Il giudice ha ravvisato una ipotesi di concorrenza sleale ex art. 2598, n. 3 c.c., atteso che la mancanza di titoli autorizzatori (licenza) e l'operatività degli autisti di Uberpop all'infuori degli oneri imposti dal regime amministrato ai servizi taxi (obblighi tariffari, turnazione obbligatoria, obbligatorietà della prestazione), comportano un effettivo vantaggio concorrenziale in capo alla Uber e alle altre società coinvolte nella organizzazione del servizio e ugualmente chiamate in giudizio. In particolare la mancata soggezione degli autisti Uberpop ai costi imposti al servizio taxi

---

<sup>4</sup> Tribunale di Milano – Sezione specializzata in materia di impresa – Sez. A - Ordinanza nel corso del procedimento cautelare 16612/2015 R.G del 25 maggio 2015.



(assicurazione per il trasporto terzi, installazione tassametro, ecc.) consente l'applicazione di "tariffe notevolmente inferiori a quelle del servizio pubblico e non praticabili dai tassisti", idonee "a determinare uno sviamento di clientela indebito". Uber - multinazionale americana - ha preannunciato il ricorso in appello.

#### Prime misure di regolazione per il trasporto pubblico locale

A valle di una consultazione pubblica chiusa lo scorso aprile<sup>5</sup>, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha adottato il 17 giugno un atto di regolazione per il trasporto pubblico locale di linea<sup>6</sup>.

Si tratta di un primo set di misure regolatorie riguardanti i criteri per la redazione dei bandi di gara e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici: una cornice di regolazione uniforme all'interno della quale, per le nuove procedure di affidamento ad evidenza pubblica, le Regioni e gli Enti locali eserciteranno le competenze loro attribuite. L'atto abbraccia anche i contratti di servizio aggiudicati con modalità differenti dalla gara (*in house providing*, affidamento a società a partecipazione mista pubblica e privata con selezione del socio privato mediante procedure competitive ad evidenza pubblica e affidamento diretto nei casi ammessi dall'ordinamento).

Il provvedimento, corredato di prospetti di sintesi e di un glossario, si compone di ventuno misure. Tra queste, si segnalano le disposizioni in materia di:

- accesso alle reti, alle infrastrutture e agli impianti essenziali all'effettuazione del servizio di trasporto;
- determinazione del valore di subentro dei beni indispensabili di proprietà del gestore da cedere all'eventuale nuovo aggiudicatario;
- trasferimento del personale all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento (clausola sociale);
- informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare;
- criteri di aggiudicazione delle gare;
- calcolo delle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico nelle gare;
- calcolo delle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico negli affidamenti in house o diretti;

---

<sup>5</sup> La consultazione era stata avviata con la Delibera ART n. 26 del 12 marzo 2015 consultabile sul sito dell'ART ([www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)).

<sup>6</sup> Autorità di Regolazione dei Trasporti – Delibera n. 49 del 17 giugno 2015. Consultabile sul sito dell'ART ([www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it)).



- metodo di aggiornamento delle tariffe (price-cap) e misure di promozione dell'efficienza dei gestori;
- contenuto minimo delle convenzioni o contratti di servizi;
- trasparenza e prevenzione dei conflitti di interesse nelle commissioni aggiudicatrici.

Con la stessa delibera che ha varato l'atto di regolazione, l'ART ha inoltre avviato un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento. Ai fini del completamento del quadro regolatorio per il settore del trasporto pubblico locale, l'Autorità ha in programma ulteriori iniziative che riguarderanno, per quanto di sua competenza, il cabotaggio marittimo, le condizioni minime di qualità dei servizi, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate, l'imposizione, se necessario per garantire la concorrenza, della separazione contabile e societaria delle imprese integrate.

### 2.1.2. Autorità garante della concorrenza e del mercato

Nella sua ultima Relazione annuale<sup>7</sup>, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) individua i settori nei quali sono "improcrastinabili" interventi normativi volti ad assicurare una maggiore apertura alla concorrenza. Tra questi settori, l'Autorità include il trasporto pubblico locale (TPL). In particolare l'Agcm ritiene che, "sull'esempio di quanto accade per i servizi di trasporto ferroviario, potrebbero prevedersi, anche per i servizi di TPL, misure che consentano a soggetti terzi di operare nel mercato, a fronte di adeguati meccanismi di compensazione; nonché di fornire servizi di trasporto passeggeri di carattere commerciale (ad es. i trasporti turistici e i collegamenti da/per le infrastrutture portuali, aeroportuali e ferroviarie) anche in sovrapposizione alle linee oggetto del contratto di servizio pubblico, senza alcun meccanismo compensativo"<sup>8</sup>.

L'Autorità affronta quindi la questione degli affidamenti dei servizi per affermare che nel settore del TPL "non solo la gara dovrebbe divenire lo strumento principe per l'affidamento del servizio, ma la stessa costruzione dei bandi dovrebbe essere improntata a criteri e parametri (definizione degli ambiti territoriali ottimali, scelta dei requisiti di partecipazione, introduzione di misure asimmetriche a favore dei nuovi entranti) tesi a massimizzare l'efficienza e a garantire la massima partecipazione di imprese concorrenti, così da poter conseguire i migliori risultati in termini di qualità dei servizi offerti alla collettività e di minori costi".

---

<sup>7</sup> Autorità garante della concorrenza e del mercato. Relazione sull'attività svolta nel 2014. On line sul sito Internet dell'Autorità ([www.agcm.it](http://www.agcm.it))

<sup>8</sup> Agcm - Relazione cit., p. 23.



### 2.1.3. Settore ferroviario

#### Trasporto merci su ferro

La Legge di Stabilità 2015 (L 190/2014, c. 294)<sup>9</sup> ha introdotto un tetto alle risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro e traghettamento ferroviario merci. A partire dall'annualità 2015, le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui. Inoltre, “dette risorse sono attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle Regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia”. Tale compensazione si applica entro il 30 aprile successivo a ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 ed “è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie”. Il contratto di programma attualmente vigente dovrà essere aggiornato con il predetto contributo e con le risorse stanziare dalla Legge di Stabilità per il 2015. La rendicontazione delle risorse è effettuata dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo i meccanismi previsti dal contratto stesso. “Conseguentemente”, conclude la disposizione in esame, “il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto delle merci su ferro non viene rinnovato”.

#### Rete elettrica ferroviaria nazionale di FSI Spa

La rete elettrica ad alta ed altissima tensione e le relative porzioni di stazioni di proprietà delle Ferrovie dello Stato Italiane Spa sono inserite nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica, previa acquisizione della rete stessa da parte di Terna Spa. I proventi derivanti dalla cessione sono destinati alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal contratto stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria Italiana Spa (Legge di Stabilità 2015, L 190/2014, c. 193).

#### Società partecipate del Gruppo FSI

Ai fini di una maggiore efficienza e del contenimento della spesa pubblica, “le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane Spa concorrono, nell'ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015. Il termine per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato è fissato rispettivamente al 10 gennaio 2015 e al 30 settembre 2015”. La disposizione

---

<sup>9</sup> Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2015). GU 29 dicembre 2014, n. 300, S.O.



integra il testo dell'art. 20 del DL 66/2014 chiarendo che gli obblighi previsti da quest'ultima norma valgono anche per le controllate del Gruppo FSI (Decreto Milleproroghe 2015, art. 10, c. 12)<sup>10</sup>.

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

##### Modifica della legge di riforma dell'autotrasporto, Dlgs 286/2005

La legge di Stabilità 2015 ha modificato la legge di riforma dell'autotrasporto del 2005 (Dlgs 286/2005). Si segnalano, in particolare, le nuove definizioni di vettore, committente e sub-vettore, la nuova disciplina della sub-vezione e l'abolizione della scheda di trasporto. (Legge di Stabilità 2015, c. 247).

- Nuove definizioni. Committente: l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula, o nel nome della quale è stipulato, il contratto di trasporto con il vettore. Si considera committente anche l'impresa, iscritta Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose in conto terzi, che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto. Vettore: l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose in conto terzi ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano, che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada. Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'Albo nazionale associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce. Sub-vettore: l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose in conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.
- Nuova disciplina della sub-vezione (c. 247). La sub-vezione è ammessa solo se pattuita tra le parti; in questo caso il vettore assume tutti gli oneri gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore rispondendone direttamente. In mancanza di accordo, il contratto può essere risolto per inadempimento. Al sub-vettore è vietata l'ulteriore sub-vezione. L'eventuale contratto in violazione è nullo. Il sub-vettore che contravviene a tale divieto assume oneri e responsabilità connessi alla

---

<sup>10</sup> Decreto-legge 31 dicembre 2014, n. 192 - Proroga di termini previsti da disposizioni legislative - GU n. 302 del 31.12.2014 (c.d. Decreto Milleproroghe).



regolarità fiscale, retributiva, contributiva e assicurativa da parte del vettore da lui incaricato. Resta sempre salvo il diritto ai compensi per le prestazioni già eseguite. All'impresa che effettua trasporti di collettame con partite superiori ciascuna a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura di carico è comunque consentito fare ricorso a uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

- Scheda di trasporto (c. 247). La scheda di trasporto, il documento riepilogativo che doveva accompagnare la merce trasportata a bordo del veicolo indicando, tra altro, vettore e committente nonché i luoghi di carico e scarico, è abolita.

#### Modifiche all'art. 83 bis del DL 112/2008

La legge di Stabilità 2015 è intervenuta anche sulla disciplina relativa alla tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose in conto terzi prevista dall'art. 83 bis del DL 112/2008 per apportare le seguenti modifiche (Legge di Stabilità, commi 248, 249 e 250):

- Costi minimi. La disciplina che richiedeva il rispetto dei costi minimi di esercizio nella determinazione dei corrispettivi nei contratti di trasporto è stata abolita. I valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio di impresa di autotrasporto per conto di terzi, continuano ad essere pubblicati ed aggiornati dal Ministero dei trasporti sul proprio sito Internet, anche tenendo conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione.
- Obbligo per il committente di verificare la regolarità retributiva, previdenziale e assicurativa dei vettori tramite acquisizione di un attestato rilasciato allo scopo dai competenti enti previdenziali. Il mancato rispetto di tale obbligo comporta la responsabilità solidale del committente con il vettore ed eventuali sub-vettori per obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, esclusi gli obblighi per le sanzioni amministrative di cui risponde esclusivamente il vettore inadempiente.
- Verifica on line della regolarità dei vettori iscritti all'Albo. Quando sarà attivata con apposita delibera del Comitato Centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori, la verifica potrà essere effettuata tramite la consultazione di una specifica sezione all'interno del portale Internet curato dallo stesso Comitato centrale. In caso di contratto di trasporto non scritto, il committente che non effettua la verifica sulla regolarità del vettore assume tutte le responsabilità del vettore, incluse quelle per le violazioni del codice della strada.
- Adeguamenti in caso di variazioni del prezzo del gasolio. L'adeguamento del corrispettivo per prestazioni di durata superiore a trenta giorni in caso di variazioni del prezzo del gasolio, scatta se tali variazioni superano il 2% del valore preso a riferimento al momento del contratto.



- Negoziazione obbligatoria. Prima di avviare una controversia in materia di trasporto o sub-trasporto la legge impone la negoziazione assistita obbligatoria che, se previsto da accordo o contratto, potrà svolgersi presso le associazioni di categoria di appartenenza. Viene inoltre semplificata la dimostrazione dell'idoneità finanziaria ai fini dell'iscrizione all'Albo.

#### Costi minimi - Annullate le determinazioni dell'Osservatorio sull'autotrasporto

Si è conclusa a gennaio la vicenda giudiziale relativa alla legittimità della normativa in materia di costi minimi di esercizio dell'autotrasporto. Il Tar del Lazio, con sentenza 2889/2015 del 22 gennaio 2015, ha infatti annullato i provvedimenti dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto con i quali nel 2011/2012 erano stati determinati, in base all'art. 83 bis del DL 112/2008, i costi minimi di esercizio riferibili alle imprese del settore. A tali costi, nel sistema legislativo previgente all'approvazione dell'ultima Legge di Stabilità (L. 190/2014), le parti dovevano fare riferimento nella determinazione del corrispettivo minimo dei servizi di autotrasporto merci in conto terzi.

La pronuncia è conforme a quanto già accertato dalla Corte di Giustizia europea con la sentenza del 4 settembre 2014. Chiamata in causa in via pregiudiziale dallo stesso Tar del Lazio, la Corte di Lussemburgo aveva infatti ravvisato l'incompatibilità con il diritto comunitario sulla concorrenza dell'art. 83bis del DL 112/2008, in relazione alle disposizioni di quest'ultimo che consentivano al menzionato Osservatorio - organismo composto prevalentemente da rappresentanti degli operatori economici interessati - di determinare i costi minimi di esercizio obbligatori per le imprese di autotrasporto.

Il Tar del Lazio ha richiamato il ragionamento giuridico della Corte che, pur riconoscendo che la tutela della circolazione stradale rappresenta un interesse pubblico generale che in quanto tale è meritevole di essere perseguito, ha tuttavia confutato l'esistenza di un nesso univoco e diretto tra tale interesse e la previsione di costi minimi di esercizio obbligatori che possa giustificare una limitazione, sotto forma di vincolo nella determinazione dei corrispettivi dei servizi, al principio di libera concorrenza.

Il giudice amministrativo nazionale non ha mancato peraltro di sottolineare che, in corso di giudizio, la Legge di Stabilità 2015, come detto sopra, ha rimesso la determinazione dei prezzi dei servizi di autotrasporto alla libera contrattazione delle parti e che, così disponendo, ha superato la normativa sui costi minimi obbligatori prevista dal citato art. 83bis, la norma attributiva del potere in virtù del quale erano stati emanati dall'Osservatorio gli atti impugnati di fronte allo stesso Tar.



### Autotrasporto merci – Risorse per interventi in favore del settore

In materia di autotrasporto merci si segnala lo stanziamento di 250 milioni di euro all'anno a decorrere dal 2015 per interventi in favore del settore. La ripartizione annuale avverrà con decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero delle Finanze. Una quota di tali risorse, non superiore al 20%, è destinata alle imprese che pongono in essere iniziative per realizzare processi di aggregazione e ristrutturazione aziendale (Legge di Stabilità 2015 - L 190/2014, commi 150 e 151).

### Proroga del divieto di cabotaggio merci per i vettori croati fino al 30.6.2017

È stato prorogato di due anni, fino al 30 giugno 2017, il divieto di cabotaggio sul territorio italiano per le imprese di autotrasporto croate<sup>11</sup>. La decisione dello Stato italiano è conforme a quanto previsto dal Trattato di adesione della Croazia all'Unione europea che ammette, al termine di un periodo transitorio di due anni dall'adesione, decorrente dal 30 giugno 2015, la possibilità di interdire alle imprese croate l'esercizio del cabotaggio stradale di merci in Italia per un ulteriore biennio. Per la condizione di reciprocità, nello stesso periodo i vettori italiani non potranno esercitare il cabotaggio in Croazia. È quanto ha comunicato il Ministero dei Trasporti con la nota n. 4807 del 5 marzo 2015. La decisione è stata regolarmente inviata alla Commissione europea.

### Autotrasporto passeggeri – Divieto di circolazione autobus Euro 0

Dal 1° gennaio 2019, sull'intero territorio nazionale sarà vietata la circolazione dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M2 ed M3 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente, con massa massima rispettivamente fino a 5 t e superiore a 5 t) alimentati a benzina o gasolio, con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti disciplineranno i casi di esclusione dal divieto per particolari categorie di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari (Legge di Stabilità 2015, c. 232).

#### 2.1.5. Settore marittimo e portuale

##### Disposizioni per la portualità e la logistica

Autorizzazioni di spesa per un totale di 500 milioni di euro in favore dei sistemi portuali e della logistica sono previste dalla Legge di Stabilità 2015.

---

<sup>11</sup> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Circolare del 5.3.2015.

In particolare, la legge autorizza:

- la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019 per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali (Legge di Stabilità 2015, c. 153);
- la spesa di 20 milioni di euro annui per gli anni 2015-2024 per il miglioramento della competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali. Si tratta delle risorse provenienti dal fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti ex art. 18bis della L 84/1994, alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto. La norma destina alle stesse finalità anche 39 milioni di euro a valere sulle revoche di alcune assegnazioni in favore di opere rientranti nel Programma di Infrastrutture Strategiche (Legge di Stabilità 2015, c. 236).

#### 2.1.6. Settori aereo e aeroportuale

##### Piano nazionale degli aeroporti

La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano ha dato, a febbraio, l'intesa sul Piano nazionale degli aeroporti.

Dopo il parere delle competenti commissioni parlamentari e la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri, il Piano verrà sottoposto alla firma del Presidente della Repubblica. Il Piano nazionale degli aeroporti determina la strategia degli investimenti dello Stato nelle infrastrutture di collegamento degli scali.

Il documento individua 10 bacini aeroportuali nazionali e, all'interno di questi, 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica (di cui 3 di interesse strategico intercontinentale e altri 9 strategici inseriti nella core network europea) e 25 aeroporti di interesse nazionale<sup>12</sup>. In particolare<sup>13</sup>:

1. Nord-Ovest: *Milano Malpensa\**, *Torino Caselle*, Milano Linate, Bergamo, Brescia, Cuneo, Genova.
2. Nord-Est: *Venezia\**, Verona, Treviso, Trieste.
3. Centro-Nord: *Bologna*, *Pisa/Firenze*, Rimini, Parma, Ancona.
4. Centro-Italia: *Roma Fiumicino\**, Roma Ciampino, Perugia, Pescara.

<sup>12</sup> Comunicato Stampa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/2/2015 - [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it).

<sup>13</sup> Sono indicati in *corsivo* i 12 aeroporti di particolare rilevanza strategica, e nell'ambito di questi, sono contrassegnati anche con \* i 3 aeroporti di interesse strategico intercontinentale previsti dal Piano nazionale degli aeroporti.



5. Campania: Napoli, Salerno.
6. Mediterraneo-Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto.
7. Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona.
8. Sicilia Orientale: Catania, Comiso.
9. Sicilia Occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa.
10. Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Per Torino Caselle, Bologna e Pisa/Firenze l'inserimento nell'elenco è subordinato a determinate condizioni.

#### 2.1.7. Trasporto pubblico locale

##### Misure finanziarie in favore del Trasporto pubblico locale

Rinnovo parchi. Le risorse del Fondo per il rinnovo dei parchi veicolari impiegati nel trasporto pubblico locale, regionale e interregionale sono destinate all'acquisto di "materiale rotabile su gomma". Si tratta del Fondo istituito dalla Legge Finanziaria 2007 (L 296/2006, art. 1, c. 1031) la cui dotazione è stata incrementata dalla Legge di Stabilità 2014 (L 147/2013, art. 1, c. 83) di 300 milioni per il 2014, di 100 milioni per il 2015 e di 100 milioni di euro per il 2016. La ripartizione delle risorse su base regionale dovrà avvenire secondo i seguenti criteri (Legge di Stabilità 2015, c. 223):

- a) migliore rapporto tra posto/km prodotti e passeggeri trasportati;
- b) condizioni di vetustà nonché classe di inquinamento degli attuali parchi veicolari;
- c) entità del cofinanziamento regionale e locale;
- d) posti/km prodotti.

Reti metropolitane. Per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane sono assegnati, con destinazione esclusiva alle reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane, un contributo quindicennale in erogazione diretta di 12,5 milioni di euro a decorrere dal 2016, nonché ulteriori 7,5 milioni di euro per l'anno 2016, 72 milioni di euro per l'anno 2017, 20 milioni di euro per l'anno 2018 e 40 milioni di euro per l'anno 2019 (Legge di Stabilità 2015, c. 228).

Trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina. Per il trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina sono stanziati 10 milioni di euro per il 2015, il 2016 e il 2017 (Legge di Stabilità 2015, c. 239).



### Decreto di anticipazione delle risorse per il trasporto pubblico locale

È stato emanato il Decreto ministeriale<sup>14</sup> che ripartisce una anticipazione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario, per un importo pari a circa 3 miliardi di euro.

In base alle norme vigenti il suddetto Fondo è alimentato da una compartecipazione (in misura pari al 19,5% per l'anno 2015) al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. La ripartizione riguarda una quota del Fondo pari al 60% (al netto dello 0,025% destinato alla banca dati e al sistema informativo pubblico necessari al funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito dalla legge n. 244/2007).

Le percentuali di riparto relative alle diverse Regioni sono quelle previste dal DPCM 11 marzo 2013 così come da ultimo adeguate dall'intesa ratificata dalla Conferenza unificata del 5 agosto 2014.

### Note metodologiche e fabbisogni standard

Il Consiglio dei Ministri ha adottato con un DPCM del 27 marzo 2015<sup>15</sup> le note metodologiche e i fabbisogni standard per ciascun Comune delle Regioni a statuto ordinario, relativi ad una serie di funzioni definite fondamentali, tra le quali i trasporti e la viabilità.

I fabbisogni standard sono stati introdotti nel nostro ordinamento dal decreto legislativo 216/2010 emanato in attuazione della delega in materia di federalismo fiscale disposta dalla legge 42/2009. Essi costituiscono i nuovi indicatori rispetto ai quali comparare e valutare l'azione pubblica con l'obiettivo di valorizzarne l'efficienza e l'efficacia, nella prospettiva del superamento del criterio della spesa storica, per l'assegnazione di risorse finanziarie agli enti locali. La legge 42/2009, infatti, dispone che il finanziamento integrale delle spese relative alle funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane e dei livelli essenziali delle prestazioni da esse eventualmente implicate, assicurato dai tributi propri, da compartecipazioni al gettito di tributi erariali e regionali, da addizionali a tali

---

<sup>14</sup> Decreto 17 marzo 2015 - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Riparto dell'anticipazione del 60 per cento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario - anno 2015. GU n. 89 del 17.4.2015.

<sup>15</sup> DPCM del 27 marzo 2015 - Adozione delle note metodologiche e dei fabbisogni standard per ciascun comune delle Regioni a Statuto ordinario, relativi alle funzioni di istruzione pubblica, nel campo della viabilità e dei trasporti, di gestione del territorio e dell'ambiente e nel settore sociale. GU n. 132 del 10.6.2015 – SO n. 27.



tributi e dal fondo perequativo, avvenga in base ai fabbisogni standard (L 42/2009, art. 11, c. 1, lett.b).

In base ai fabbisogni standard e alle capacità fiscali dei Comuni deve essere redistribuita anche una quota (20 per cento) degli importi attribuiti ai Comuni a titolo di Fondo di solidarietà comunale (L 228/2012, art. 1, c. 380 e 380-quater e L di Stabilità 2013 - e L 147/2013, art. 1, co. 730 e successive modifiche - Legge di Stabilità 2014).

Le note metodologiche adottate dal Consiglio dei Ministri del 27 marzo sono state predisposte, così come previsto dalle norme sul federalismo, dalla Società per gli studi di settore-Sose s.p.a. - con la collaborazione dell'Istituto per le finanze e l'economia locale (IFEL) - che sulla base di quelle ha proceduto, con tecniche statistiche, ad individuare i fabbisogni standard per una serie di funzioni pubbliche che, oltre ai trasporti e alla viabilità, includono l'istruzione pubblica, la gestione del territorio e dell'ambiente, il settore sociale e gli asili nido.

Il provvedimento segue il DPCM del 23 luglio 2014 con il quale sono state adottate le note metodologiche e i fabbisogni standard per ciascun Comune e Provincia relativi alle funzioni generali di amministrazione di gestione e controllo.

#### 2.1.8. Sistri

Il citato Decreto Milleproroghe 2015 (DL 192/2014, art. 9, c. 3) distingue, ai fini della rispettiva decorrenza, le sanzioni per la mancata iscrizione al Sistema di controllo per la tracciabilità dei rifiuti da quelle per il mancato rispetto degli altri adempimenti Sistri, stabilendo che queste ultime non si applicano fino al 31 dicembre 2015 mentre le prime, relative all'obbligo di iscrizione, decorrano a partire dal 1° aprile 2015<sup>16</sup> (modifica dell'art. 260 bis del Dlgs 152/2006 - Norme in materia ambientale). Fino al 31 dicembre 2015 continuano ad applicarsi gli adempimenti e gli obblighi gestionali tradizionali (articoli 188, 189, 190 e 193 del dlgs 152/2006, nel testo previgente alle modifiche apportate dal dlgs 205/2010), nonché le relative sanzioni.

---

<sup>16</sup> Termine inizialmente stabilito al 1° febbraio 2015 e così prorogato (al 1° aprile 2015) in sede di conversione del Decreto Milleproroghe (Legge 27 febbraio 2015, n. 11 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 dicembre 2014, n. 192, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative. GU n. 49 del 28.2.2015).

### 2.1.9. Infrastrutture

#### Il Decreto Milleproroghe 2015

Il Milleproroghe 2015, così come modificato dalla legge di conversione (L 11/2015<sup>17</sup>), prevede una serie di disposizioni per i settori delle infrastrutture e dei trasporti. Si segnalano in particolare le norme in materia di:

- Finanziamento di interventi infrastrutturali (art. 8, c. 2): entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del Decreto Milleproroghe, uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti disporranno il finanziamento di una serie di interventi infrastrutturali, a valere sulle risorse del Fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal DL 69/2013, art. 18, c. 1, al fine di garantire la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori.
- Anticipazioni sugli importi contrattuali negli appalti di lavori (art. 8, c. 3 e c. 3bis, come modificati dalla legge di conversione L 11/2015): per i contratti di appalto relativi a lavori affidati a seguito di gare bandite successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione dello stesso decreto Milleproroghe (DL 192/2014) e fino al 31 dicembre 2015, in deroga ai vigenti divieti di anticipazione del prezzo, è prevista e pubblicizzata nella gara d'appalto la corresponsione, in favore dell'appaltatore, di un'anticipazione pari al 10 per cento dell'importo contrattuale.
- Nuovi accessi su strade di competenza Anas Spa (DL 192/2014, art. 8, c. 4): per i nuovi accessi, "la cui richiesta di autorizzazione è presentata successivamente al 31 dicembre 2014, è dovuta, ai fini del rilascio dell'autorizzazione, esclusivamente una somma, da corrispondere alla società Anas Spa in un'unica soluzione, determinata in base alle modalità e ai criteri fissati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti" da emanare entro il termine posticipato al 31 marzo 2015. La norma stabilisce anche che "tale somma non può superare l'importo del canone esistente prima della data di entrata in vigore della presente legge, aggiornato in base agli indici dei prezzi al consumo rilevati dall'Istituto nazionale di statistica".
- Contratti di programma settore aeroportuale (DL 192/2014, art. 8, c. 7): per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale, il termine per l'approvazione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, dei contratti di

---

<sup>17</sup> L 11/2015 di conversione del Milleproroghe, cit.



programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale passa da 60 a 180 giorni dall'approvazione della legge di conversione del decreto-legge.

- Modifiche alle concessioni autostradali (art. 8, c. 10): i concessionari autostradali nazionali disporranno di ulteriori sei mesi per chiedere le modifiche dei rapporti concessori in essere, finalizzate ad “assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali, nel rispetto dei parametri di sicurezza più avanzati prescritti da disposizioni dell'Unione europea, nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti”. Il termine per tale richiesta è stato infatti spostato dal 31 dicembre 2014 al 30 giugno 2015. Entro lo stesso termine del 30 giugno 2015 il concessionario dovrà inoltre sottoporre “al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 dicembre 2015” (in precedenza: 31 agosto 2015).

#### Le 25 opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015

Le opere prioritarie comprese nel Programma delle Infrastrutture Strategiche di Trasporto, l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015<sup>18</sup>, sono quest'anno 25. Il Governo sottolinea che i criteri di selezione hanno privilegiato la coerenza con la programmazione nazionale e comunitaria, l'integrazione con i 4 corridoi multimodali delle Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T), lo stato di avanzamento e la possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato. Per ciascuna infrastruttura sono indicati: costo, coperture finanziarie pubbliche, fabbisogno previsto nel prossimo triennio, le risorse da finanziare con capitale privato, lo stato di avanzamento e la tempistica di attuazione. Per la maggior parte si tratta di opere a rilevanza strategica “rafforzata” in quanto incluse nei principali strumenti di programmazione nazionale (Contratti di Programma RFI e Anas, Contratti istituzionali di sviluppo) e comunitaria (Connecting Europe Facility, Fondo europeo per gli investimenti strategici, Fondi strutturali e di investimento) già approvati o in fase di definizione avanzata. L'elenco include 6 opere ferroviarie, 10 stradali, 8 metropolitane e il Mo.S.E, per un costo totale di 7,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro.

---

<sup>18</sup> Il Documento di Economia e Finanza e i suoi Allegati sono on-line sul sito del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'Economia e delle Finanze <http://www.dt.tesoro.it>

### 2.1.10. Disposizioni trasversali

#### Fondo di garanzia per le Pmi

La già citata legge di conversione del Decreto Milleproroghe (L 11/2015) ha congelato, per il 2015, l'ampliamento dell'accesso al Fondo di garanzia per le Pmi alle imprese fino a 499 addetti (previsto dall'art. 1, c. 7 della Legge di Stabilità 2015) riportando il limite a 250 addetti (nuovo art. 3 bis, DL 192/2014).

#### Società pubbliche e partecipate - Riduzione

Le Regioni, le Province autonome di Trento e di Bolzano, gli enti locali, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le università e gli istituti di istruzione universitaria pubblici e le autorità portuali, a decorrere dal 1° gennaio 2015, avviano un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, anche tenendo conto dei seguenti criteri (Legge di Stabilità 2015, c. 611):

- a) eliminazione delle società e delle partecipazioni societarie non indispensabili al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, anche mediante messa in liquidazione o cessione;
- b) soppressione delle società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti;
- c) eliminazione delle partecipazioni detenute in società che svolgono attività analoghe o simili a quelle svolte da altre società partecipate o da enti pubblici strumentali, anche mediante operazioni di fusione o di internalizzazione delle funzioni;
- d) aggregazione di società di servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- e) contenimento dei costi di funzionamento, anche mediante riorganizzazione degli organi amministrativi e di controllo e delle strutture aziendali, nonché attraverso la riduzione delle relative remunerazioni.



## 2.2. Il quadro europeo

Nell'arco del semestre di Presidenza lettone del Consiglio dell'UE<sup>1</sup> appena conclusosi, è emerso con forza il ruolo essenziale che le infrastrutture di trasporto possono giocare per il rilancio della crescita e dell'occupazione nell'UE, soprattutto nel contesto della revisione intermedia della strategia Europa 2020. A testimoniarlo, è il rapido percorso di approvazione che hanno avuto il "Piano di investimenti per l'Europa" e la proposta di regolamento riguardante il suo principale strumento di attuazione ossia il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS)<sup>2</sup>. In estrema sintesi, il Fondo:

- contribuirà alla mobilitazione di almeno 315 miliardi di euro tra il 2015 e il 2017 di investimenti pubblici e privati in determinati settori, tra cui figurano le infrastrutture di trasporto<sup>3</sup>;
- disporrà di una dotazione iniziale di 21 miliardi, di cui 16 saranno resi disponibili dall'UE<sup>4</sup> e 5 dalla Banca europea degli investimenti (BEI);
- sarà istituito mediante un accordo con la BEI, che potrà avvalersi di una garanzia dell'UE nelle operazioni di finanziamento e di investimento contemplate dal regolamento comunitario. Pur trattandosi di un'iniziativa dell'UE, la Commissione auspica che il FEIS possa trovare il sostegno ed il contributo degli Stati membri e di altri soggetti terzi (tra cui banche di promozione nazionali o enti pubblici di proprietà degli Stati membri o da essi controllati, e soggetti del settore privato). Al riguardo, si segnalano le indicazioni fornite dalla Commissione<sup>5</sup> sulla possibilità che i contributi

---

<sup>1</sup> La Lettonia ha mantenuto la Presidenza dal 1° gennaio 2015 al 30 giugno 2015.

<sup>2</sup> Le proposte della Commissione europea sono contenute nei seguenti documenti:

- COM (2014) 903 del 26 novembre 2014, "Un piano di investimenti per l'Europa". Il Piano ha ottenuto l'avallo del Consiglio europeo del 18 dicembre 2014;
- COM (2015) 10 del 13 gennaio 2015 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici e che modifica i regolamenti (UE) nn. 1291/2013 e 1316/2013". Il regolamento sul Fondo è stato approvato il 24 giugno 2015 dal Parlamento europeo ed il 25 giugno 2015 dal Consiglio dell'UE. Il regolamento è in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

<sup>3</sup> Oltre a reti energetiche, R&I, PMI e imprese a media capitalizzazione, ecc.

<sup>4</sup> Nell'ambito del Quadro finanziario pluriennale 2014-2020, sarà costituita una garanzia a sostegno del FEIS di 16 miliardi di euro, coperti da fondi attualmente disponibili nell'ambito della riserva di bilancio, del *Connecting Europe Facility*, di Horizon 2020.

<sup>5</sup> Le indicazioni sono contenute nella COM (2015) 12 del 13 gennaio 2015 "Sfruttare al meglio la flessibilità consentita dalle norme vigenti del patto di stabilità e crescita". Secondo il regolamento sul FEIS, la Commissione ha dichiarato che "fatte salve le prerogative del Consiglio nell'attuazione del patto di stabilità e crescita (PSC), i contributi una tantum degli Stati membri, che uno Stato membro o le banche nazionali di promozione classificate nel settore delle amministrazioni pubbliche o che operano per conto di uno Stato membro versano al FEIS o alle piattaforme d'investimento tematiche o multinazionali istituite ai fini dell'attuazione del piano di investimenti, dovrebbero, in linea di principio, essere considerati misure una tantum ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1466/97 del Consiglio e dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1467/97 del Consiglio".



nazionali versati al FEIS possano beneficiare di un trattamento favorevole ai fini del Patto di stabilità e crescita sfruttando il margine di flessibilità insito nella normativa vigente;

- avrà una governance facente capo ad un Comitato direttivo, che ne definirà le linee strategiche e l'organizzazione delle attività, e ad un Comitato per gli investimenti incaricato di valutare i progetti identificando quelli beneficiari dei finanziamenti. Saranno poi istituiti un "polo europeo di consulenza sugli investimenti"; un portale dei progetti di investimento europei che metta a disposizione degli investitori informazioni trasparenti sui progetti esistenti e futuri; un Fondo di garanzia dell'UE a favore della BEI per le eventuali perdite subite dal FEIS nelle attività di sostegno ai progetti.

Ulteriori iniziative sono state messe in campo per stimolare gli investimenti come, ad esempio, l'individuazione dei progetti dei nove Corridoi della "rete centrale" TEN-T particolarmente idonei a beneficiare di strumenti finanziari innovativi. Al riguardo, è stata presentata<sup>6</sup> la Relazione *Making the best use of new financial schemes for European Transport infrastructure projects* predisposta, su incarico degli stessi Ministri dei Trasporti UE, dall'ex Vice Presidente della Commissione europea Christophersen e dai Coordinatori europei Bodewig e Secchi, di concerto con la BEI. La Relazione identifica una lista indicativa dei progetti che include, oltre a interventi infrastrutturali *hard*, anche quelli tesi alla promozione dell'innovazione tecnologica e dei combustibili alternativi.

Nel semestre di riferimento, si segnala inoltre il lancio da parte della Commissione europea di una consultazione pubblica, che è rimasta aperta fino al 2 giugno, sulla revisione di metà periodo del Libro Bianco sui Trasporti dell'UE elaborato nel 2011<sup>7</sup>. Scopo della consultazione è stato quello di raccogliere i contributi degli *stakeholder* (autorità pubbliche, imprese, cittadini, associazioni industriali, ecc.) per valutare la situazione del settore dei trasporti nell'Unione a distanza di quattro anni, puntando a identificare le sfide future più importanti sul fronte della mobilità di passeggeri e merci e verificando se la strategia di politica dei trasporti adottata nel Libro Bianco del 2011 è adeguata per affrontarle o necessita di aggiustamenti.

<sup>6</sup> La Relazione è stata presentata nell'ambito del Consiglio Trasporti dell'11-12 giugno 2015 ed è disponibile al seguente link: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf)

<sup>7</sup> Per i risultati della consultazione, si veda: [http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2015-white-paper-2011-midterm-review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2015-white-paper-2011-midterm-review_en.htm)



Dal 1° luglio, il testimone della Presidenza del Consiglio dell'UE è passato dalla Lettonia al Lussemburgo, che lo manterrà fino al 31 dicembre 2015. Tra le priorità della nuova Presidenza in materia di trasporti figurano<sup>8</sup>:

- il raggiungimento di un accordo tra gli Stati membri sul “pilastro politico” del IV pacchetto ferroviario, possibilmente nel Consiglio Trasporti del prossimo 8 ottobre, ed il successivo avvio dei negoziati inter-istituzionali con il Parlamento europeo;
- la pianificazione dei lavori della Presidenza in materia di riforma portuale, una volta che il Parlamento europeo adotterà in prima lettura la proposta di regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti;
- lo svolgimento di un dibattito politico sulla revisione di metà periodo del Libro Bianco sui trasporti del 2011 e sulla dimensione sociale del trasporto stradale rispettivamente nell'ambito delle riunioni del Consiglio Trasporti pianificate per l'8 ottobre e per il 10 dicembre.

### 2.2.1. Autotrasporto

#### Direttiva “Pesi e dimensioni” dei veicoli pesanti

È stata adottata la Direttiva (UE) 2015/719<sup>9</sup>, che “modifica la direttiva 96/53/CE, 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”. Gli Stati membri avranno due anni per recepire la nuova Direttiva e adottare tutte le necessarie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative.

La Direttiva dispone in particolare: l'aumento della lunghezza massima, entro limiti determinati, per l'installazione di dispositivi aerodinamici posteriori e la configurazione delle cabine per il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, della sicurezza e dell'efficienza energetica; l'aumento del peso massimo di una tonnellata, senza aumento della portata utile, per i veicoli alimentati con combustibili alternativi; il riconoscimento di un limite maggiore di lunghezza per veicoli (vuoti o carichi) in caso di trasporto di container o casse mobili di 45 piedi nell'ambito di un' “operazione di trasporto intermodale”; la possibilità di raggiungere il peso massimo di 44 ton per i veicoli a motore a tre assi utilizzati nelle operazioni di trasporto intermodale e le 42 ton per quelli a due assi; la previsione di controlli da parte delle autorità nazionali competenti sui veicoli in circolazione (da effettuare con l'aiuto di sistemi automatici collocati sulle infrastrutture

---

<sup>8</sup> La Presidenza lussemburghese ha illustrato il suo Programma di lavoro durante il Consiglio Trasporti dell'11-12 giugno 2015. Il Programma è disponibile al seguente link: [http://www.eu2015lu.eu/en/la-presidence/a-propos-presidence/programme-et-priorites/PROGR\\_POLITIQUE\\_EN.pdf](http://www.eu2015lu.eu/en/la-presidence/a-propos-presidence/programme-et-priorites/PROGR_POLITIQUE_EN.pdf)

<sup>9</sup> Pubblicata sulla GUUE L 115 del 6 maggio 2015.

stradali o in apparecchiature di pesatura installate a bordo) allo scopo di verificare il rispetto del peso massimo autorizzato; il mantenimento delle attuali disposizioni sui “gigaliner”, rigettando la proposta della Commissione di poterli utilizzare nelle operazioni di trasporto transfrontaliero.

#### Dimensione sociale del trasporto di merci su strada

Il 5 maggio si è tenuta in Commissione “Trasporti” del Parlamento europeo un’audizione in merito al trasporto di merci su strada ed alla sua dimensione sociale, che ha visto la partecipazione dei rappresentanti della Commissione europea, del Forum Internazionale dei Trasporti (ITF), di Euro Controlle Route (ECR) e di Associazioni europee degli operatori di settore tra cui: la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), l’Unione internazionale dei trasporti stradali (IRU) e l’Associazione europea per le spedizioni, i trasporti, la logistica e di servizi doganali (CLECAT)<sup>10</sup>. Si evidenziano alcune delle questioni emerse: la creazione di un’Agenzia europea per il settore stradale, il rafforzamento dei controlli per contrastare le frodi, la necessità di chiarire e semplificare la normativa vigente, l’applicazione del salario minimo garantito in Germania, la concorrenza sleale, le condizioni di lavoro degli autisti.

Per la Commissione europea, è intervenuto il Direttore generale aggiunto della DG “Mobilità e Trasporti” - Fotis Karamitsos – che ha sottolineato l’urgenza di chiarire e rivedere la normativa vigente per adeguarla alle dinamiche del mercato del trasporto merci su strada, facendo esplicito riferimento alla necessità di contrastare la concorrenza sleale messa in atto dai vettori dei Paesi dell’Est e dalle imprese basate sulle caselle postali all’estero. Karamitsos ha poi annunciato l’imminente apertura di una consultazione pubblica sul trasporto stradale e la volontà della Commissione di includere il cabotaggio illegale nella lista delle gravi infrazioni stradali.

Al termine dell’audizione, è intervenuto il Commissario europeo ai trasporti - Violeta Bulc - che ha anticipato, tra le altre cose, alcune delle priorità che informeranno il programma di lavoro dell’Esecutivo comunitario nel settore del trasporto stradale per il 2016. Prima fra tutte, la presentazione di nuove misure nell’ambito del “Pacchetto strada” che promuoverà l’applicazione del principio “chi inquina ed usa, paga”, l’accesso al mercato ed alla professione con regole chiare ed uniformi per tutti gli Stati membri, la de-carbonizzazione del settore.

---

<sup>10</sup> Il video dell’audizione è disponibile al seguente link:  
<http://www.europarl.europa.eu/ep-live/it/committees/video?event=20150505-1500-COMMITTEE-TRAN>  
Per i contributi delle Associazioni europee all’audizione, si veda:  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/it/tran/events.html?id=20150505CHE00132>



La questione sulla dimensione sociale del trasporto merci su strada è stata ulteriormente approfondita nell'ambito della Conferenza di alto livello che si è svolta il 4 giugno scorso a Bruxelles, che ha visto la Commissione europea lanciare la "Agenda sociale per i trasporti", di cui si darà conto nelle pagine successive<sup>11</sup>.

### Salario minimo in Germania

La Commissione europea ha aperto, il 19 maggio, una procedura di infrazione contro la Germania in merito all'estensione della legge sul salario minimo al settore dell'autotrasporto<sup>12</sup>. A giudizio dell'Esecutivo comunitario, l'applicazione della legge alle operazioni di trasporto internazionale con carico/scarico in Germania ed ai trasporti in transito sul territorio tedesco (la cui applicazione però risulta attualmente sospesa) determinerebbe una illegittima restrizione alla libertà di prestazione dei servizi e di movimento delle merci in seno all'Unione.

### 2.2.2. Il trasporto aereo

#### Cielo unico europeo

Un orientamento generale sul pacchetto proposto dalla Commissione per accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo (il cosiddetto "SES+2")<sup>13</sup> è stato definito in occasione del Consiglio Trasporti del 3 dicembre 2014<sup>14</sup>. Fanno parte del pacchetto la proposta di regolamento "recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea"<sup>15</sup> e la rifusione dei quattro regolamenti istitutivi del Cielo unico europeo<sup>16</sup>.

Sempre in tema di Cielo unico europeo, è stato sottoscritto un accordo di partenariato tra la Commissione europea ed il Consorzio *SESAR Deployment Alliance*<sup>17</sup>, che ha assunto dallo scorso gennaio il ruolo di *SESAR Deployment Manager* ossia di organismo dell'UE

<sup>11</sup> Si veda il paragrafo 2.2.6.

<sup>12</sup> Si veda il comunicato stampa della Commissione europea [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-5003\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5003_en.htm)

<sup>13</sup> Si tratta della COM (2013) 410 dell'11 giugno 2013 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo" (rifusione). La proposta di rifusione fa parte del "nuovo pacchetto" (SES+2), cui appartengono anche i 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".

<sup>14</sup> Si veda il comunicato stampa del Consiglio:

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/146011.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/146011.pdf)

<sup>15</sup> Si tratta della COM (2013) 409 dell'11 giugno 2013.

<sup>16</sup> Si tratta della COM (2013) 410 dell'11 giugno 2013.

<sup>17</sup> Il Consorzio è costituito da 4 gruppi di compagnie aeree, 11 fornitori di servizi di navigazione aerea (ASNP) e 25 principali aeroporti. Per l'accordo, si veda il comunicato della Commissione europea [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-2400\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-2400_en.htm)



deputato a definire il piano industriale per lo sviluppo dei processi e delle tecnologie miranti all'ammodernamento del sistema europeo di gestione del traffico aereo (ATM).

Compagnie aeree, operatori aeroportuali e fornitori di servizi di navigazione aerea riceveranno un sostegno dell'UE fino a 3 miliardi di euro per finanziare lo sviluppo di SESAR tramite l'attuazione di "progetti comuni". A fine giugno, il Consorzio ha messo a punto il piano di sviluppo di SESAR che, una volta approvato dalla Commissione europea, sarà il principale documento di riferimento per dettagliare le priorità degli inviti a presentare proposte, che saranno lanciati entro il prossimo settembre, nell'ambito del *Connecting Europe Facility*<sup>18</sup>.

#### "Pacchetto aeroporti"

La Commissione europea ha ritirato la proposta di regolamento relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione che abroga la direttiva 96/67/CE, facente parte del "Pacchetto aeroporti" che la Commissione europea ha presentato nel 2011<sup>19</sup>. La motivazione è riconducibile all'impossibilità di raggiungere un accordo sulla proposta.

#### 2.2.3. Il trasporto marittimo

##### Politica portuale

Il 25 marzo l'Esecutivo comunitario ha pubblicato una Relazione sugli esiti dell'incontro tra il Commissario europeo ai trasporti Violeta Bulc ed i rappresentanti dei principali porti europei e dell'*European Sea Ports Organization* (ESPO), svoltosi a Bruxelles nel mese di gennaio e organizzato con l'obiettivo di avviare un dibattito sul futuro della politica portuale dell'UE<sup>20</sup>. Oltre a fornire i contributi dei diversi partecipanti, la Relazione offre una sintesi delle questioni chiave emerse nel corso del dibattito: l'identificazione delle sfide di carattere internazionale che i porti europei sono chiamati ad affrontare; le condizioni per migliorare i collegamenti marittimi e terrestri degli scali portuali; gli elementi che promuovono gli investimenti nel settore; i fattori chiave per l'innovazione della logistica portuale ed il loro sviluppo lungo i corridoi europei del trasporto multimodale; il contributo dei porti al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici dell'UE; lo sviluppo sostenibile dei porti e dell'ambiente urbano in cui sono collocati.

<sup>18</sup> Il *Deployment Programme* è disponibile al seguente link:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/2015-aviation-package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/2015-aviation-package_en.htm)

<sup>19</sup> Si tratta della COM (2011) 824 del 1° dicembre 2011. La decisione della Commissione è pubblicata sulla GUUE C 80 del 7 marzo 2015.

<sup>20</sup> *Report of the exchange of views between ports CEOs and transport Commissioner Bulc*, disponibile al seguente link <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/doc/2015-01-19-report-exchange-of-views-comm-bulc-ports-ceos.pdf>



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

È stato adottato il Regolamento (UE) 2015/757<sup>21</sup>, che introduce un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo o MRV.

Il regolamento è entrato in vigore a partire dal 1° luglio 2015 e si applica, salvo deroghe, a tutte le navi di grandi dimensioni (con stazza lorda superiore alle 5.000 tonnellate) che arrivano, circolano o partono dai porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Gli armatori saranno obbligati a monitorare su base annua le emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 1° gennaio 2018.

### Revisione di metà periodo della politica UE dei trasporti marittimi

A livello comunitario, è stata lanciata una consultazione pubblica sulla revisione di metà periodo della politica UE dei trasporti marittimi (28 gennaio-22 aprile 2015)<sup>22</sup>. Il documento di consultazione ha interrogato gli *stakeholder* interessati (autorità portuali, compagnie di navigazione, fornitori di servizi portuali, associazioni di settore, ecc.) sulle seguenti questioni:

- obiettivi da conseguire con la revisione di metà periodo;
- ruolo dello shipping europeo nel contesto della globalizzazione dei mercati;
- sviluppo di competenze e qualifiche avanzate delle risorse umane impiegate nel settore;
- azioni per promuovere una navigazione di qualità;
- potenzialità dello short sea shipping e dei servizi di trasporto via mare;
- promozione delle attività di Ricerca e Innovazione nel settore marittimo.

### Emissioni di zolfo

La Commissione europea ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2015/253<sup>23</sup>, che stabilisce le norme concernenti i metodi e le frequenze di campionamento e le relazioni da presentare ai sensi della direttiva 1999/32/CE per quanto riguarda il tenore di zolfo contenuto nei combustibili per uso marittimo fornito alle navi o utilizzato a bordo.

Effettuate le verifiche di campionamento, gli Stati membri dovranno inviare alla Commissione europea una relazione annuale sull'osservanza delle norme relative al tenore di zolfo dei combustibili utilizzati nel trasporto marittimo, contenenti le informazioni minime indicate nella suddetta decisione (casi di non conformità, verifiche documentali,

---

<sup>21</sup> Pubblicato sulla GUUE L 123 del 19 maggio 2015.

<sup>22</sup> Si veda la pagina di consultazione della Commissione europea:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/consultations/2015-mts-review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/consultations/2015-mts-review_en.htm)

<sup>23</sup> Pubblicata sulla GUUE L 41 del 17 febbraio 2015.

utilizzo di metodi alternativi alla riduzione delle emissioni, procedimenti di infrazione avviati, sanzioni inflitte, dati sulle singole navi, ecc.).

Gli Stati membri potranno utilizzare il “sistema d’informazione dell’Unione”, sviluppato e gestito dall’Agenzia europea per la sicurezza marittima, per la registrazione e lo scambio di informazioni in merito ai risultati dei controlli di conformità.

#### 2.2.4. Il trasporto ferroviario

##### “IV pacchetto ferroviario”

Le istituzioni comunitarie hanno raggiunto, il 18 giugno scorso, un accordo informale sul “pilastro tecnologico” del IV pacchetto ferroviario<sup>24</sup> ossia sulle proposte formulate dalla Commissione in materia di Agenzia ferroviaria europea (ERA), interoperabilità e sicurezza. Dopo aver ottenuto il via libera del Comitato dei rappresentanti permanenti degli Stati membri (Coreper)<sup>25</sup>, l’accordo dovrà essere ufficialmente approvato dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

In estrema sintesi, è stato approvato un sistema di ripartizione delle competenze tra l’ERA e le autorità nazionali di sicurezza in materia di rilascio dei certificati di sicurezza ferroviaria e di autorizzazione per l’immissione sul mercato di veicoli adibiti al trasporto su rotaia. L’ERA svolgerà la funzione di “sportello unico” per le richieste delle imprese ferroviarie che operano in più Stati membri, con le autorità nazionali che continueranno a valutare la sussistenza delle condizioni necessarie al rilascio. Nel caso di trasporto su rotaia effettuato esclusivamente in ambito domestico, le imprese potranno scegliere se chiedere l’autorizzazione all’ERA o alle autorità nazionali.

Il “pilastro politico” del IV pacchetto, invece, costituito dai provvedimenti sugli obblighi di servizio pubblico e sulla governance dell’infrastruttura ferroviaria, è stato oggetto di dibattito tra gli Stati membri durante la riunione del Consiglio Trasporti dell’11-12 giugno. Nell’ambito di quest’ultimo, è stata presentata una Relazione sull’andamento dei lavori finora condotti che sintetizza le osservazioni formulate dagli Stati membri sulle proposte di compromesso presentate dalla Presidenza, indicando le questioni che dovrebbero essere

---

<sup>24</sup> Di seguito, le proposte legislative contenute nel IV pacchetto ferroviario, adottate il 30 gennaio 2013:  
COM (2013) 26 sulle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie;  
COM (2013) 27 sull’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie;  
COM (2013) 28 sull’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;  
COM (2013) 29 sullo spazio ferroviario unico europeo;  
COM (2013) 30 sull’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea;  
COM (2013) 31 sulla sicurezza delle ferrovie.

<sup>25</sup> Si veda il comunicato stampa del Consiglio [http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2015/6/40802200212\\_en.pdf](http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2015/6/40802200212_en.pdf)



ulteriormente approfondite allo scopo di raggiungere un accordo che fornirà da base per avviare i negoziati con il Parlamento europeo. Nella Relazione, la Presidenza evidenzia, tra le altre cose, che:

- gli Stati membri hanno ampiamente sostenuto, seppur con la riserva mantenuta da alcuni di essi, l'approccio consistente nel definire i requisiti di indipendenza più in relazione alle funzioni dei gestori dell'infrastruttura che in relazione alle strutture organizzative;
- in generale, le delegazioni si sono espresse a favore della definizione di un nucleo di norme comuni applicabili ai modelli strutturali separati e integrati, sostenendo le proposte volte ad evitare un eccesso di regolamentazione con riferimento ai requisiti di indipendenza che devono essere soddisfatti dai gestori delle infrastrutture. È emersa, tuttavia, la necessità di esaminare ulteriormente il rischio di *overregulation* per quanto riguarda le strutture separate;
- la nuova definizione di "impresa a integrazione verticale", con riferimento al concetto di "controllo" anziché di "proprietà", dovrebbe essere ulteriormente rivista per garantirne certezza giuridica;
- l'introduzione di una clausola di reciprocità esterna nel testo della Direttiva 2012/34/UE intesa a tutelare contro l'ingresso sul mercato di società di determinati Paesi terzi andrebbe ulteriormente esaminata. Ciò allo scopo di evitare qualsiasi restrizione nell'accesso al mercato ferroviario per gli operatori già stabiliti in uno Stato membro, ma posseduti o controllati da investitori di Paesi terzi;
- il principio di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario dovrebbe prevedere delle eccezioni, ad esempio, per i contratti di piccola entità;
- l'individuazione di strumenti volti a facilitare l'accesso non discriminatorio al materiale rotabile e tali da non implicare un impatto negativo sui bilanci degli Stati membri;
- "per il settore ferroviario occorre maggiore flessibilità per quanto riguarda la data di introduzione del principio dell'aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico rispetto a quella dalla Commissione (a partire dal 3 dicembre 2019) e i contratti in vigore dovrebbero poter continuare fino alla scadenza. Pare giustificata un'ulteriore riflessione sulle richieste di graduale apertura del mercato a livello nazionale durante il periodo transitorio".



La Presidenza lussemburghese conta di arrivare alla definizione di un orientamento generale sul “pilastro politico” in seno al Consiglio Trasporti pianificato per il mese di ottobre, in modo da poter avviare successivamente i negoziati con il Parlamento europeo.

Il Consiglio Trasporti del 3 dicembre<sup>26</sup> ha poi definito un orientamento generale in merito ad un altro provvedimento del IV pacchetto, la proposta di regolamento sull’abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. I Ministri ritengono giustificata l’abrogazione proposta dalla Commissione del suddetto regolamento, che reputano ormai obsoleto nel contesto dell’apertura del mercato ferroviario e della separazione delle operazioni di trasporto ferroviario dalla gestione delle infrastrutture. Partendo dalle risultanze della valutazione d’impatto della Commissione secondo cui soltanto quattro Stati membri applicano ancora tali compensazioni, i Ministri ritengono che potrebbero essere disciplinate ricorrendo ad altri strumenti (se ancora necessarie e compatibili con il diritto dell’UE). Ad esempio, le spese per gli impianti di passaggio a livello (che rappresentano i  $\frac{3}{4}$  di tali compensazioni) potrebbero essere considerate nell’ambito della direttiva 2012/34/UE, il cui recepimento è fissato al 16 giugno 2015.

#### La Piattaforma per i gestori europei dell’infrastruttura ferroviaria

Il 3 giugno scorso ha avuto luogo una riunione dei membri di PRIME, la Piattaforma per i gestori europei dell’infrastruttura ferroviaria che è stata lanciata dalla Commissione europea nel 2014 allo scopo di favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo<sup>27</sup>. Nel corso della riunione, è stata tracciata l’Agenda dei lavori 2015-2016 di PRIME, dedicata ad alcune questioni chiave: la ricerca di una più stretta collaborazione tra gli organismi nazionali di regolamentazione del settore ferroviario, la cooperazione con la Commissione europea nello sviluppo degli atti delegati, il finanziamento delle infrastrutture, la sicurezza ferroviaria, la digitalizzazione del settore, il benchmarking degli indicatori chiave di prestazione. È stato inoltre ufficializzato l’ingresso di due nuovi membri ossia RFI per l’Italia e DB Netz per la Germania.

<sup>26</sup> Si veda il seguente link: <http://www.consilium.europa.eu/en/meetings/tte/2014/12/03/>

<sup>27</sup> Si veda il comunicato stampa della Commissione europea:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2015-06-09-prime-2015-2016-agenda\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2015-06-09-prime-2015-2016-agenda_en.htm)

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

#### Corridoi della “rete centrale”

Il 28 maggio i Coordinatori europei hanno presentato i Piani di lavoro dei Corridoi multimodali<sup>28</sup>, che costituiscono la “rete centrale” della TEN-T e delle connesse priorità orizzontali riguardanti le Autostrade del Mare ed il sistema di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Secondo quanto richiesto dagli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete TEN-T, contenuti nel regolamento (UE) n. 1315/2013, i Piani di lavoro includono una descrizione delle caratteristiche, delle tratte transfrontaliere e degli obiettivi dei Corridoi, oltre ad un'analisi degli investimenti necessari per la loro realizzazione fino al 2030. Si ricorda che i nove Corridoi, identificati dalla normativa comunitaria, si sviluppano sul territorio dell'Unione lungo le direttrici Est-Ovest e Nord-Sud. L'Italia è attraversata da quattro corridoi ossia lo Scandinavo-Mediterraneo, il Renano-Alpino, il Baltico-Adriatico, il Mediterraneo.

I Piani di lavoro sono stati messi a punto sulla base dei risultati degli studi<sup>29</sup>, pubblicati dalla Commissione lo scorso 15 gennaio, che descrivono per ciascun Corridoio lo stato di avanzamento, le priorità infrastrutturali e le esigenze di investimento. In estrema sintesi, gli studi forniscono: a) una definizione dettagliata del tracciato di ciascun corridoio; b) un'analisi di mercato sul trasporto multimodale; c) l'individuazione degli elementi che ostacolano i flussi di traffico lungo le direttrici di corridoio e dei relativi obiettivi di sviluppo da conseguire; d) una lista di progetti preliminare, identificata in collaborazione con gli Stati membri ed i gestori delle infrastrutture, su cui puntare ai fini di interconnessione delle reti e delle diverse modalità di trasporto. I risultati di tali studi saranno presi in considerazione in sede di valutazione dei progetti nell'ambito dei bandi TEN-T e, dunque, di assegnazione dei finanziamenti 2014-2020 del nuovo strumento di sostegno *Connecting Europe Facility*.

La realizzazione dei Corridoi avrà un impatto significativo sulla crescita dell'Unione nel suo complesso. Al riguardo, la Commissione ha recentemente diffuso i risultati di uno studio secondo cui il completamento della *core network* potrebbe determinare un aumento del PIL UE dell'1,8% e creare 10 milioni di posti di lavoro fino al 2030<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> I Piani di lavoro sono disponibili al link [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm)

<sup>29</sup> Gli studi sono disponibili al link: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm)

<sup>30</sup> Si tratta dello studio *Cost of non-completion of the TEN-T*, disponibile al seguente link: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>

### Bandi 2014: *Connecting Europe Facility*

Il 26 febbraio scorso, l'Italia ha presentato alla Commissione europea una richiesta di contributo comunitario per la realizzazione di 71 proposte progettuali a valere sui bandi 2014 del *Connecting Europe Facility* (CEF)<sup>31</sup>. La richiesta di contributo, complessivamente pari a 2.471 milioni di euro, riguarda in prevalenza il settore ferroviario (32 proposte: 2.236,9 milioni) con la restante parte suddivisa tra progetti in campo marittimo, stradale, aereo, idroviario e intermodale. Sono stati inoltre presentati 5 progetti sul fronte dell'innovazione, che includono azioni pilota relative a stazioni di rifornimento per i veicoli alimentati con gas naturale liquefatto.

Si segnala che tra le proposte progettuali figura il collegamento di Alta Velocità Torino-Lione, la cui richiesta di finanziamento alla Commissione fa seguito all'accordo raggiunto tra Italia e Francia il 24 febbraio, che ha sancito l'avvio dei lavori definitivi sulla linea e la presentazione di una candidatura comune nell'ambito del suddetto bando TEN-T.

Nel corso del Consiglio Trasporti dell'11-12 giugno, il Commissario europeo ai trasporti – Violeta Bulc – ha informato gli Stati membri sullo stato dell'arte dei bandi 2014 dedicati alla rete TEN-T, che sono stati lanciati nell'ambito del *Connecting Europe Facility*. Il Commissario Bulc ha sottolineato che la decisione finale di finanziamento arriverà dopo aver ottenuto il via libera del Comitato di coordinamento del CEF sulla lista dei progetti selezionati.

### Balcani occidentali e Paesi baltici

Una dichiarazione comune relativa all'estensione della TEN-T nella regione dei Balcani occidentali è stata sottoscritta, il 21 aprile, dai Primi Ministri di Albania, Bosnia-Erzegovina, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Serbia, Kosovo e Montenegro a margine di una riunione con i Commissari europei all'allargamento ed ai trasporti, Johannes Hahn e Violeta Bulc<sup>32</sup>.

I leader dei sei Paesi hanno ribadito l'impegno comune per il miglioramento della connettività, all'interno della regione e tra questa e l'UE, che costituisce un fattore chiave ai fini della crescita e dell'occupazione nell'area balcanica. Hanno poi sottolineato che l'estensione della rete TEN-T nella regione consentirebbe un'accelerazione delle riforme politiche e normative, così come la concentrazione degli investimenti sui corridoi chiave e sulle interconnessioni.

<sup>31</sup> Si vedano i comunicati stampa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Commissione europea, disponibili ai seguenti link: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3764> e [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/lyon-turin-project\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/lyon-turin-project_en.htm)

<sup>32</sup> Si veda il comunicato stampa della Commissione europea: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-15-4826\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_en.htm)



La dichiarazione comune contiene poi una lista dei progetti (stradali, ferroviari, aeroportuali, marittimi e di navigazione interna) che rappresenta una proposta indicativa di estensione della rete TEN-T ai Balcani occidentali. Tale proposta è stata condivisa dai Ministri e dalla Commissione europea in occasione della riunione che ha avuto luogo il 22-23 giugno nell'ambito dei "TEN-T Days"<sup>33</sup>.

Sempre in occasione delle giornate dedicate alla rete transeuropea di trasporto, si segnala che i Ministri di Finlandia, Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia hanno sottoscritto una dichiarazione comune sulla realizzazione del progetto "Rail Baltica", che costituirà la spina dorsale del Corridoio "Mare del Nord-Mar Baltico".

### 2.2.6. La dimensione sociale dei trasporti

#### Agenda sociale per i trasporti

Un'Agenda sociale per i trasporti è stata lanciata dalla Commissione europea il 4 giugno scorso durante una Conferenza di alto livello, che ha visto la partecipazione di *stakeholder* e rappresentanti delle istituzioni e organismi dell'UE<sup>34</sup>. Obiettivo della Conferenza è stato quello di sviluppare un dibattito attorno alle sfide sociali che il settore dei trasporti dovrà affrontare in futuro, nell'ottica di valutare se le misure contenute nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 siano adeguate per affrontarle o debbano essere aggiornate.

L'apertura della Conferenza è stata affidata al Commissario europeo ai trasporti, Violeta Bulc, che ha tracciato il quadro delle principali sfide sociali ossia: a) come preparare la forza lavoro del futuro nel settore, anche tenendo conto dell'utilizzo sempre più diffuso delle tecnologie in tutte le modalità di trasporto; b) come migliorare l'occupazione e le condizioni di lavoro nel settore; c) come rafforzare il coinvolgimento delle parti sociali nella politica dei trasporti dell'UE. Al riguardo, si evidenzia l'accento posto dal Commissario sui problemi di attuazione della legislazione sociale in vigore in materia di trasporti e sulle connesse pratiche di *dumping* sociale che si sono finora sviluppate nell'Unione (imprese fittizie o *letter box*, il "falso lavoro autonomo", ecc.), così come sulla necessità di affrontare le sfide sociali senza frammentare il Mercato interno, prendendo spunto dalla recente applicazione del salario minimo in Germania per ragionare sull'individuazione di soluzioni di rango europeo.

---

<sup>33</sup> Si veda il comunicato stampa della Commissione europea:

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-06-22-ten-t-days-riga\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-06-22-ten-t-days-riga_en.htm).

<sup>34</sup> Tra i partecipanti alla Conferenza figurano le delegazioni di: Commissione europea, Parlamento europeo, Comitato economico e sociale, Agenzia europea per la sicurezza aerea, Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), Unione internazionale trasporti stradali (IRU). Per i contributi dei partecipanti, si veda: [http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/media/events/2015-06-04-social-agenda-for-transport_en.htm)



Il Commissario Bulc ha poi sottolineato le iniziative già avviate in merito alla definizione di una nuova strategia per l'aviazione nell'UE (attesa per fine anno), che considererà come orientare i nuovi modelli di *business* e le tipologie di lavoro emergenti nel settore e come evitare problemi di *forum-shopping* causati dall'esistenza di bassi livelli di standard sociali e di misure protezionistiche che influenzano negativamente la competitività dell'industria dell'aviazione. Il Commissario ha posto infine l'accento sulla valutazione *ex post* (già avviata) della legislazione sociale vigente in materia di trasporto stradale le cui risultanze serviranno ai fini dell'elaborazione dell'annunciato "Pacchetto strada".

### 2.2.7. Sistemi intelligenti di trasporto - ITS

#### Infomobilità

La Commissione europea ha adottato il regolamento delegato (UE) 2015/962<sup>35</sup>, che integra la direttiva 2010/40/UE, contenente le specifiche necessarie ad assicurare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulle strade e sul traffico per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale nell'UE. Obiettivo del regolamento è quello di favorire la cooperazione tra tutti i soggetti coinvolti ossia le autorità stradali, gli operatori stradali e fornitori di tali servizi. Il provvedimento si applicherà a decorrere dal 13 luglio 2017.

In particolare, le specifiche richiedono che i dati siano resi disponibili, secondo un formato standard, tramite un unico punto di accesso nazionale, che dovrà essere individuato dagli Stati membri. Esse si applicheranno alla rete stradale transeuropea globale, alle autostrade non appartenenti alla TEN-T e, fuori dalle suddette categorie, alle "zone prioritarie" (tratti stradali, in particolare nelle aree urbane) considerate pertinenti dalle autorità nazionali sulla base dei livelli di congestione ricorrente o di altre considerazioni relative alla gestione del traffico.

Il regolamento contiene un allegato relativo alle categorie dei dati sulle strade e sul traffico interessate dalle specifiche tra cui si segnalano: tempi di percorrenza; tempi di attesa alle frontiere di Paesi terzi; divieto di sorpasso per i veicoli pesanti; identificazione delle strade soggette a pedaggio; disponibilità di aree di parcheggio e zone di consegna; tariffe di parcheggio; ubicazione delle stazioni di gas naturale compresso/liquefatto e di gas di petrolio liquefatto; norme per la consegna delle merci.

---

<sup>35</sup> Pubblicato sulla GUUE L 157 del 23 giugno 2015. Si segnala che, nella fase di proposta del suddetto regolamento, la Commissione ha presentato un documento di lavoro contenente un'analisi costi/benefici e d'impatto sulla fornitura di tali servizi d'informazione. Si tratta del *Commission Staff working document, The provision of EU-wide real-time traffic information services*, SWD (2014) 356 del 18.12.2014.

## eCall

È stato adottato il regolamento (UE) 2015/758<sup>36</sup> relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio elettronico di chiamata di emergenza al numero unico 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE<sup>37</sup>.

Secondo il nuovo regolamento comunitario, tutti i veicoli di nuova costruzione appartenenti alle categorie M1 e N1 (autovetture e veicoli commerciali leggeri), salvo le deroghe previste dal regolamento, dovranno essere equipaggiati con il sistema eCall a partire dal 31 marzo 2018. Entro il 31 marzo 2021, la Commissione valuterà se estendere l'installazione obbligatoria dei dispositivi anche ad altre categorie di veicoli come gli autoveicoli pesanti e gli autobus.

### 2.2.8. Mobilità sostenibile

Una Dichiarazione per la promozione del trasporto sostenibile nella regione alpina è stata siglata dal Commissario europeo ai trasporti Violeta Bulc e dai Ministri dei trasporti di sette Paesi che presentano regioni localizzate lungo l'arco alpino (Germania, Francia, Italia, Austria, Slovenia, Svizzera, Liechtenstein), a margine di un incontro svoltosi nelle giornate del 19-20 marzo a Innsbruck<sup>38</sup>. L'incontro, che si inserisce nel quadro della Convenzione delle Alpi, ha visto i partecipanti discutere i problemi di mobilità di passeggeri e merci delle aree interessate e le soluzioni di trasporto più adeguate per fronteggiarli, nel rispetto delle condizioni di vita delle popolazioni residenti e del patrimonio ambientale.

I firmatari della dichiarazione hanno riconosciuto la massima priorità al completamento di tutti i principali progetti ferroviari che attraversano l'arco alpino e che sono parte dei corridoi della rete TEN-T (tra cui figurano il tunnel del Brennero, il "Terzo Valico dei Giovi", la tratta transfrontaliera del collegamento Torino-Lione). Con riferimento a tali corridoi, tra le altre cose, hanno condiviso l'esigenza di realizzare progetti per la mobilità sostenibile fondati sull'innovazione tecnologica, l'interoperabilità, l'intermodalità, la gestione efficiente delle infrastrutture e dei servizi.

---

<sup>36</sup> Pubblicato sulla GUUE L 123 del 19 maggio 2015.

<sup>37</sup> Regolamento (UE) 2015/758, pubblicato sulla GUUE L 123 del 19 maggio 2015.

<sup>38</sup> Per la Dichiarazione, si veda il seguente link:

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-03-austria/2015-03-20-joint-ministerial-declaration\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-03-austria/2015-03-20-joint-ministerial-declaration_en.pdf)

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

#### Il contesto internazionale

La ripresa mondiale prosegue in maniera disomogenea e non mancano segnali di rallentamento determinati da fattori di natura temporanea<sup>2</sup> nei paesi avanzati e più persistenti in quelli emergenti. Tra i primi si è andato progressivamente ampliando il divario tra la crescita debole di Giappone ed Area dell'euro e quella più robusta di Stati Uniti e Regno Unito sostenuta a sua volta da una ripresa della domanda interna, da un clima di crescente fiducia alimentato da condizioni finanziarie più distese e da migliori prospettive occupazionali. Quello che invece ristagna è la produttività del lavoro, confermando i segnali di debolezza emersi dopo la crisi e dando luogo a timori di ristagno economico persistente<sup>3</sup>.

Nel 2014 ha rallentato anche l'attività economica nei paesi emergenti ed in via di sviluppo (+4,6%), in ragione di fragilità strutturali e dell'acuirsi, in alcuni casi, di vincoli di natura finanziaria.<sup>4</sup> Anche in questi Paesi, pur con intensità differenti, la crescita della produttività ha dimostrato di risentire di una inefficiente allocazione delle risorse, in molti casi accentuata dall'operare di stimoli fiscali e monetari adottati durante la crisi, come di strozzature dal lato dell'offerta. La minore espansione degli investimenti, specie nell'immobiliare, pesa sull'economia della Cina, mentre l'incertezza ed il calo della fiducia che si ravvisa per l'economia russa e brasiliana ne attenuano la dinamica<sup>5</sup>.

L'alea di incertezza delle prospettive economiche globali si fonda sugli effetti connessi al verificarsi di determinati eventi tra i quali il rialzo dei tassi negli USA, i possibili impatti delle difficoltà economiche cinesi, l'andamento del prezzo del petrolio e delle materie prime in generale. Queste in particolare, a loro volta, risentono del deterioramento delle condizioni cicliche dell'economia internazionale, come delle variazioni del dollaro e delle condizioni di tendenziale sovrapproduzione.

Nei Paesi avanzati l'inflazione continua ad essere modesta riflettendo la persistente debolezza della domanda a livello globale, il calo dei prezzi delle materie prime ed il generale eccesso di capacità inutilizzata. Pertanto nel 2014 i prezzi al consumo per l'insieme delle economie avanzate sono aumentati in media d'anno dell'1,4% (come nel

---

<sup>1</sup> Dati aggiornati al 30 giugno 2015.

<sup>2</sup> Ad esempio le avverse condizioni meteorologiche e le varie turbative nell'operatività dei porti della costa occidentale USA sembrano avere avuto impatti significativi sull'economia dell'Area.

<sup>3</sup> Cfr. Pagano e Sbracia, *The secular stagnation hypothesis: a review of the debate and some insights*, Banca d'Italia, Questioni di economia e finanza n.231, Roma 2014.

<sup>4</sup> Cfr. Banca d'Italia, *Relazione annuale*, Roma, maggio 2015.

<sup>5</sup> Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, maggio 2015.

2013). Tuttavia gli andamenti sono stati divergenti: complice il deprezzamento del tasso di cambio dello yen si è registrata una risalita dell'inflazione giapponese, è rimasta stabile quella statunitense - nonostante la vivacità della sua economia -, mentre la discesa rilevata nell'Unione Monetaria si è trasformata, nell'ultima parte dell'anno, in una vera e propria contrazione dei prezzi. Pertanto, di fronte al rischio di un radicamento delle aspettative di una ulteriore discesa dei prezzi la BCE è intervenuta mettendo in opera "manovre non convenzionali" di immissione di liquidità.

I mercati delle materie prime rimangono sotto pressione. Il prezzo del petrolio, per decenni sopra i 100 USD al barile, nella seconda metà del 2014 ha avuto un crollo che ha pochi precedenti storici collocandosi al di sotto dei 50 USD al barile. D'altronde al rallentamento della domanda di petrolio (nel 2014 +0,6 milioni di barili al giorno rispetto al 2013) non ha fatto fronte un pari rallentamento dell'offerta che anzi ha dimostrato una certa vivacità, incrementando nello stesso periodo di 2,1 milioni di barili al giorno rispetto al 2013 in ragione di un incremento della produzione proveniente soprattutto dal Nord America. Tuttavia l'impulso espansivo che ne deriva appare limitato innanzitutto dal fatto che, almeno in questa fase, la debolezza della domanda è proprio una conseguenza della crisi e pertanto non identifica un autonomo fattore di stimolo all'economia. Per altro verso, invece, in situazioni a bassa inflazione tali corsi, aggiungendo pressioni al ribasso dei prezzi, potrebbero alimentare aspettative di ulteriori contrazioni che potrebbero tradursi in un rialzo indesiderato dei tassi di interesse reali.

Prosegue comunque la riduzione anche dei corsi delle altre materie prime diverse dal petrolio e dei beni agricoli.

Il commercio estero di beni e servizi nel 2014 ha deluso le attese di inizio anno crescendo moderatamente (+3,4%) e preannunciando prospettive non brillanti nemmeno per l'anno in corso. Quello che rivelano le statistiche di lungo periodo è il fenomeno della tendenziale riduzione dell'elasticità delle importazioni rispetto al PIL, soprattutto nell'ultimo triennio. A tale "anelasticità" hanno contribuito fattori quali il ristagno produttivo delle economie dove il grado di apertura commerciale è storicamente più elevato (ad esempio l'Area dell'euro) o la stentata ripresa degli investimenti che di fatto non ha ancora intaccato la dinamica delle importazioni; tuttavia, a detta dei più, anche al netto di tali fattori permane la flessione dell'elasticità delle importazioni che, a sua volta, si riflette sul dato generale del commercio estero<sup>6</sup>.

Rimangono stabili, invece, gli squilibri nelle bilance dei pagamenti; la riduzione dei prezzi dei prodotti energetici ha determinato una contrazione dell'avanzo dei paesi esportatori, mentre il progressivo deterioramento delle ragioni di scambio si è riflesso anche sui bilanci

---

<sup>6</sup> Cfr. Istat, *Rapporto annuale*, Roma, maggio 2015.



dei paesi esportatori di altre materie prime. Per altro verso, per il secondo anno consecutivo è aumentato l'avanzo corrente per l'Area dell'euro, mentre è rimasto stabile il disavanzo statunitense (al 2,4% del PIL). Nonostante ciò, le posizioni debitorie nette dei Paesi si sono ampliate, in termini assoluti ed in rapporto al PIL mondiale, e pertanto continuano ad essere molte le economie (soprattutto emergenti) pericolosamente esposte ai fenomeni di *flight to quality* o ai rialzi dei tassi di interesse.

Nell'Area dell'euro, la fragile ripresa che si è manifestata lo scorso anno ha risentito della crescita più contenuta di quanto previsto del commercio estero. Sono comunque aumentate sia le esportazioni sia le importazioni ma in maniera tale da migliorare la posizione del saldo commerciale dell'Area che ha beneficiato del calo delle quotazioni dei beni energetici. Segnali di recupero, sul versante del prodotto, si sono comunque avvertiti sul finire del 2014 ed in avvio di 2015 (+0,4%); se i divari tra i differenti Paesi si sono ridotti permangono comunque non trascurabili differenze tra le posizioni cicliche che li contraddistinguono. L'inflazione, invece, è scesa al di sotto della definizione di stabilità del consiglio direttivo della BCE, arrivando a toccare valori addirittura negativi nel mese di dicembre 2014 (-0,2%) ed a gennaio 2015 (-0,6%). Evidentemente il fenomeno è stato originato dalla persistente debolezza della domanda come da tassi di interesse nominali prossimi allo zero ma, a sua volta, ha inoltre dato avvio ad una revisione delle aspettative anche sugli orizzonti di previsione a medio periodo. Sulla base delle ultime rilevazioni censite da *Consensus* le attese per l'inflazione collocherebbero l'indice intorno al +0,1% per il 2015 e al +1,2% nel 2016.

Lo scorso anno il PIL dell'Area è aumentato (+0,9%), ma in misura modesta ed al di sotto delle attese, grazie alle politiche di espansione monetaria messe in campo dalla BCE ed a politiche di bilancio tornate verso orientamenti volti alla neutralità dopo gli aggiustamenti richiesti negli anni precedenti. Così la spesa delle famiglie è tornata a salire (+1,0%) al pari degli investimenti fissi lordi.

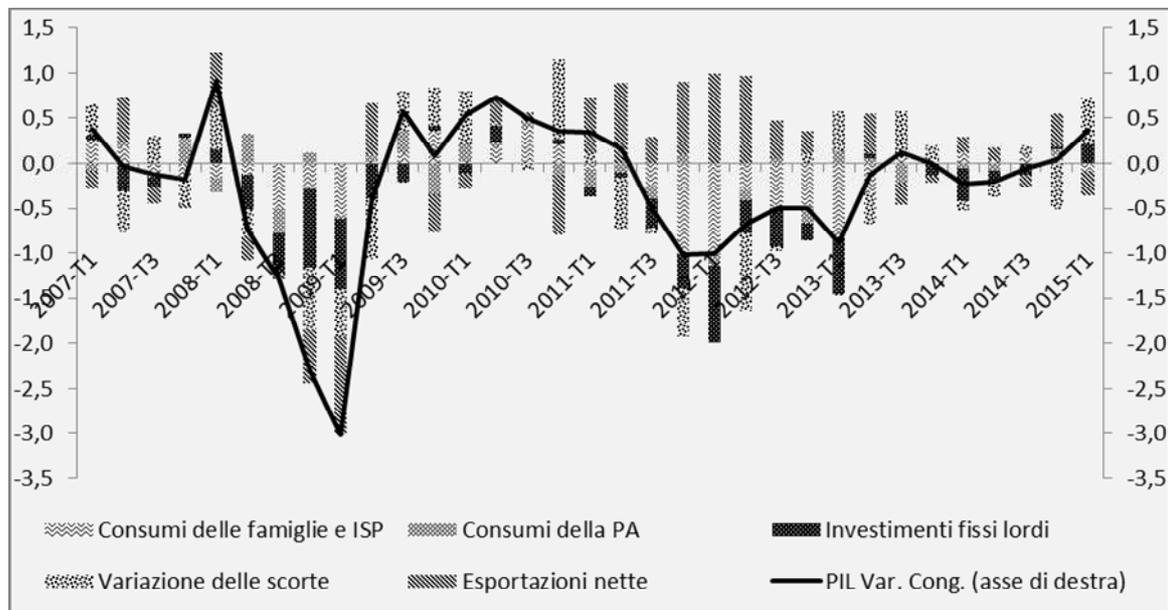
Come è noto la contrazione degli investimenti ha rappresentato non solo uno degli elementi che hanno maggiormente caratterizzato la fase economica recessiva degli ultimi anni (scesi in percentuale del PIL dell'Unione dal 22,7% nel 2008 al 19,6% nel 2014), ma anche una delle ragioni più importanti alla base del divario espansivo tra le economie alle due sponde dell'Atlantico. Nella prima fase della crisi (2008-2009) la contrazione del processo di accumulazione del capitale è stata, con la sola eccezione della Spagna, sostanzialmente omogenea tra i principali paesi europei; nella seconda fase (2012-2013) la contrazione ciclica degli investimenti ha continuato a riguardare la Spagna, ma ha fortemente interessato anche l'Italia. La difficoltà ad investire ha caratterizzato l'attività delle imprese europee anche nel corso del 2014; fatta eccezione per la Spagna, unica ad avere riavviato con slancio il processo di accumulazione, la Germania ha mostrato un

andamento tentennante, segnando solo nel quarto trimestre una ripresa su base congiunturale dopo due trimestri di contrazione mentre la Francia è risultata essere permanentemente in contrazione<sup>7</sup>.

### Il contesto nazionale

Per quanto riguarda l'Italia gli investimenti sono tornati a crescere nell'ultimo trimestre 2014 del +0,2% su base congiunturale grazie alla crescita del settore delle macchine, attrezzature e armamenti (+1,4%), dei prodotti della proprietà intellettuale (+0,2%) ed al rallentamento della contrazione delle abitazioni (-0,1%). Come è noto, la teoria economica mette in relazione l'andamento degli investimenti in particolare con quello dell'output, con il costo di utilizzo del capitale, con le condizioni del mercato del credito e con il livello di incertezza nell'economia. Secondo l'Istat il blocco degli investimenti si è venuto a determinare proprio in coerenza con la suddetta rappresentazione modellistica, permettendone, così, di individuarne i canali di trasmissione e dunque le potenziali tendenze evolutive. Ebbene, nel lungo periodo, lo stock di capitale in macchinari e quello in opere di costruzione evidenziano una elasticità alla variazione dell'output prossima all'unità e una reattività minore al costo d'uso del capitale. Per entrambi gli asset la reattività alle condizioni di liquidità ed all'incertezza risultano apprezzabili solo nel breve periodo e pertanto corroborano l'ipotesi di *stock adjustment*<sup>8</sup>.

**Graf. 1. PIL e principali indicatori – Anni 2007-'15**



Fonte: Istat

<sup>7</sup> Cfr. BCE, *Bollettino economico*, Francoforte sul Meno, giugno 2015.

<sup>8</sup> Cfr. Istat, *Op.cit.*, Roma, maggio 2015.



La prolungata flessione del PIL si è venuta attenuando nel corso del 2014, fino ad annullarsi in finale di anno. I primi segnali di ripresa della domanda interna sono emersi verso la fine del 2014 e sono stati confermati nel primo trimestre del 2015. Nel corso dell'anno scorso, la spesa delle famiglie ha proseguito la fase di recupero avviata dalla metà del 2013, anche grazie alla stabilizzazione del potere d'acquisto, alle misure a sostegno dei redditi da lavoro medio-bassi ed al generale miglioramento della fiducia sulle prospettive economiche del Paese. Sono migliorate le esportazioni ma è diminuita l'accumulazione di capitale.

Nel complesso dell'economia, la formazione del risparmio (in rapporto al reddito nazionale lordo) è stata marginalmente superiore a quella dell'anno precedente, pari al 18,8%, a fronte di una crescita del saldo (positivo) delle operazioni correnti con l'estero e della diminuzione degli investimenti dovuta principalmente alla componente privata.

Sempre nel 2014 l'impiego di lavoro è leggermente incrementato ma il tasso di disoccupazione è continuato a salire collocandosi, in media d'anno, al 12,7%. Il dato medio sintetizza situazioni eterogenee che hanno visto comunque le imprese più innovative e propense all'export aumentare le vendite e parimenti accrescere le ore lavorate a fronte di realtà meno dinamiche che hanno subito maggiormente gli effetti della congiuntura.

Si è relativamente attenuata l'intonazione restrittiva delle politiche di bilancio anche grazie all'applicazione dei margini di flessibilità previsti dalle regole europee pertanto l'indebitamento netto è rimasto comunque sotto la soglia del 3% mentre l'avanzo di bilancio al netto della spesa per interessi, pur tenendo conto degli effetti del ciclo economico, si è contratto. Il rapporto debito/PIL è aumentato del 3,6% portandosi al 132,1% risentendo dell'invarianza del prodotto nominale ma anche degli effetti connessi al pagamento dei debiti commerciali pregressi delle Amministrazioni pubbliche e del sostegno finanziario ai paesi dell'Unione monetaria.

L'inflazione al consumo in media d'anno è stata pari allo 0,2% in conseguenza della debolezza mostrata dalla dinamica della componente di fondo che ha evidentemente operato in stretta connessione con gli ampi margini di capacità produttiva inutilizzata e del calo dei corsi delle materie prime energetiche.

Come accennato sopra, segnali di recupero nel quadro economico si intravedono a partire dall'estate 2014 favoriti dal recupero, pur lento, dei consumi privati e pubblici, dagli stimoli provenienti dalla domanda estera e, a partire dal quarto trimestre, dalla domanda nazionale che, al netto della riduzione registrata alle scorte, è tornata dopo quasi tre anni a sostenere la crescita. Tali segnali sono poi proseguiti anche in avvio di 2015: nel I°



trimestre il prodotto interno lordo (PIL)<sup>9</sup> è aumentato dello 0,3% rispetto al trimestre precedente e dello 0,1% nei confronti del primo trimestre del 2014. Pertanto la variazione acquisita per il 2015 è pari a +0,2%. Rispetto al trimestre precedente, i principali aggregati della domanda interna mostrano andamenti non concordi, con i consumi finali nazionali in lieve diminuzione (-0,1%) e gli investimenti fissi lordi in crescita dell'1,5%.

In termini congiunturali, le importazioni di beni e servizi sono cresciute dell'1,4% mentre il totale delle risorse (PIL e importazioni di beni e servizi) è aumentato dello 0,5%. Dal lato della domanda, le esportazioni sono rimaste stazionarie, gli investimenti fissi lordi sono aumentati dell'1,5% ed i consumi finali nazionali scesi dello 0,1%. Nell'ambito dei consumi finali, la spesa delle famiglie residenti e delle Istituzioni Sociali Private (ISP) è diminuita dello 0,1%, quella della Pubblica Amministrazione (PA) è aumentata dello 0,1%. Anche la spesa delle famiglie sul territorio nazionale ha registrato una crescita, in termini tendenziali, dello 0,4%; sono pertanto aumentati gli acquisti di beni durevoli (+5,0%) e di servizi (+0,3%), mentre i beni non durevoli segnano una diminuzione dello 0,2%.

Crescono invece gli investimenti fissi lordi (+0,4%) dove spicca la performance degli investimenti in mezzi di trasporto (40,8%) e una flessione della spesa in macchinari e altri prodotti (-1,2%) e degli investimenti in costruzioni (-2,2%).

In termini di valore aggiunto, il 2014 ha visto il settore delle costruzioni ancora in forte contrazione (-3,8%), ma si sono registrati segni meno anche per il comparto energetico e nella manifattura pur se in attenuazione e con una forte eterogeneità tra settori. Al forte recupero rilevato per i mezzi di trasporto e nei computer si è contrapposta la flessione nelle apparecchiature elettriche e nella metallurgia mentre segnali di miglioramento nono emersi per le attività del "made in Italy". Si è invece interrotto il calo del valore aggiunto del terziario soprattutto in ragione del miglioramento osservato nei servizi di ristorazione ed alloggio. È proseguita la contrazione nei servizi alle imprese ed in quelli di comunicazione. Il I° trimestre dell'anno in corso ha invece visto andamenti congiunturali positivi del valore aggiunto dell'agricoltura (6,0%), dell'industria in senso stretto (0,6%) e delle costruzioni (0,5%); si registrano, invece, andamenti negativi nel settore che raggruppa le attività del commercio, alberghi e pubblici esercizi, trasporti e comunicazioni (-0,1%) e negli altri servizi (-0,1%). Segna una variazione nulla il settore del credito, assicurazioni, attività immobiliari e servizi professionali. In termini tendenziali, il valore aggiunto continua ad

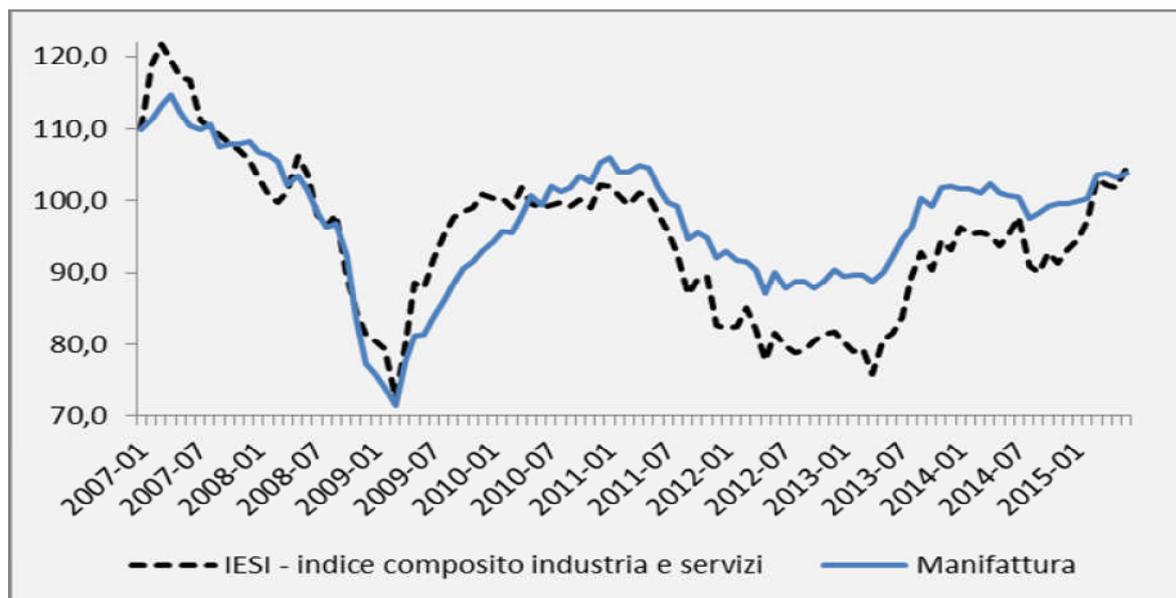
---

<sup>9</sup> Espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2010, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato. Il primo trimestre del 2015 ha avuto una giornata lavorativa in meno del trimestre precedente e lo stesso numero di giornate lavorative rispetto al primo trimestre del 2014. Cfr. Istat, *Conti economici trimestrali*, Roma, maggio 2015.

essere in diminuzione dell'1,6% nelle costruzioni e dello 0,4% nell'industria in senso stretto, mentre è aumentato dello 0,2% nell'agricoltura e dello 0,1% nei servizi.

Pertanto sul versante delle imprese si sta assistendo al progressivo consolidamento del ciclo industriale che trova supporto anche nei livelli osservati tra i relativi indicatori di fiducia.

**Graf. 2. Clima di fiducia delle imprese (IESI) e manifattura - Anni 2007-'15**



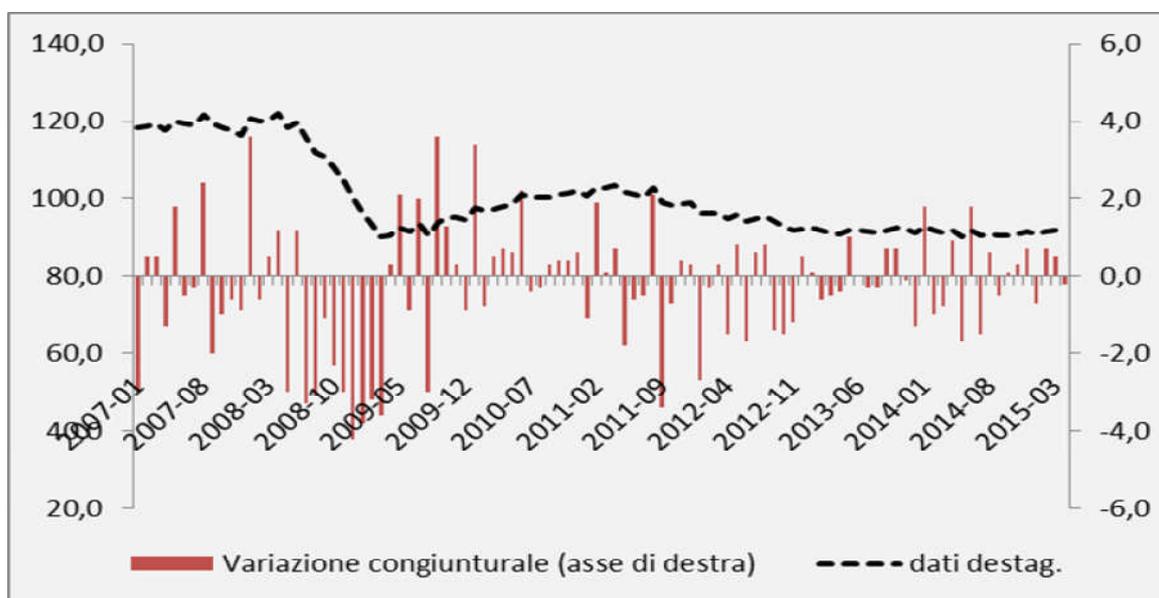
Fonte: Istat

In avvio d'anno l'accumulazione di capitale si è rafforzata e le prospettive rimangono favorevoli. Secondo il modello macroeconomico dell'Istat (MeMo-it) i ritmi produttivi sono attesi in crescita nel corso del 2015 e ciò dovrebbe determinare il ritorno all'espansione del prodotto in media d'anno in ragione anche di più fluide condizioni di accesso al credito. Le attese dell'Istat per l'anno in corso individuano una crescita più sostenuta per i prodotti della proprietà intellettuale, ma a crescere saranno anche gli investimenti in macchinari e attrezzature, a seguito della ripresa dell'output e del miglioramento delle condizioni di liquidità. La ripresa degli investimenti in opere residenziali sarebbe, invece, rimandata all'anno prossimo favorita anche dalle recenti misure di politica economica europea (piano Juncker) che destinano risorse al miglioramento delle infrastrutture continentali.

Timidi ma incoraggianti segnali giungono anche dagli indicatori quantitativi; sebbene nel mese di aprile 2015 l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia diminuito dello 0,3% rispetto a marzo, nella media del trimestre febbraio-aprile 2015 la produzione è aumentata dello 0,5% rispetto al trimestre precedente. Se corretto per gli effetti di

calendario, il medesimo indice risulta aumentato in termini tendenziali dello 0,1% (i giorni lavorativi sono stati 21 contro i 20 di aprile 2014). L'indice destagionalizzato presenta variazioni congiunturali positive nei raggruppamenti dei beni intermedi e dei beni strumentali (entrambi +0,1%); diminuiscono invece l'energia (-1,3%) e i beni di consumo (-1,2%). Secondo la Banca d'Italia nel mese di maggio la produzione industriale aumenterebbe dello 0,9% rispetto al mese precedente compensando il calo di aprile e portando le attese per il secondo trimestre verso una crescita di poco superiore a quella rilevata nel primo trimestre.

**Graf. 3. Produzione industriale - Anni 2007-'15**



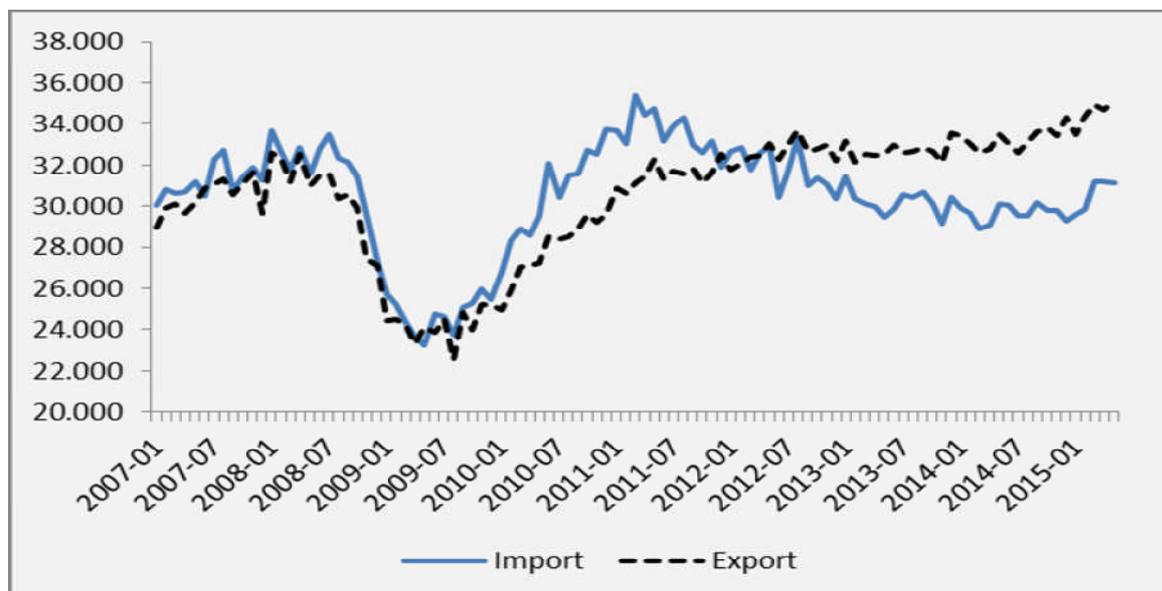
Fonte: Istat

Un contributo positivo alla crescita è provenuto dalla domanda estera netta grazie alla dinamica delle esportazioni di beni e servizi, che in volume hanno superato quello delle importazioni (rispettivamente +2,6% e +1,8%), tornate a crescere dopo due anni, ma evidenziando una significativa riduzione dei prezzi (-2,5%). Evidentemente la contrazione dei prezzi dei beni energetici ha favorito un incremento delle ragioni di scambio (rapporto tra i prezzi dell'industria praticati all'estero ed i prezzi dei prodotti industriali importati) più marcato per l'area non euro (+4,2%) rispetto ai mercati dell'Unione monetaria (+1,4%).

Nel 2014 il commercio estero in valore ha messo a segno una crescita delle esportazioni di beni del 2,0%, che al netto dei prodotti energetici è risultata addirittura più ampia (+2,7%), ed una flessione delle importazioni (-1,6%). Positiva è stata la dinamica dell'export verso i

paesi dell'Unione (+3,8%), mentre ha ristagnato (-0,1%) quella relativa al resto del mondo. Tuttavia l'indebolimento dell'euro ha favorito la ripresa dell'export extra Ue nell'ultimo trimestre del 2014 (+1,8%). L'avanzo commerciale pertanto è ammontato nel 2014 a quasi 43 miliardi di euro. La vivacità della domanda estera ha fornito un importante sostegno anche alla dinamica degli indicatori del fatturato e degli ordinativi. Il primo, corretto per gli effetti di calendario, nel 2004 ha segnato un incremento dello 0,2% in ragione di un incremento maturato sul mercato estero (+2,9%) che ha più che compensato la riduzione misurata sul mercato interno (-1,2%). Alla stessa maniera gli ordinativi hanno evidenziato una crescita dell'1,2% dovuta alla performance verso i mercati esteri (+3,9%) che, anche in questo caso, ha più che compensato quella negativa verso il mercato interno (-0,8%).

**Graf. 4. Import-Export (dati destagionalizzati) – Anni 2007-'15**



Fonte: Istat

La contrazione dei prezzi dei beni energetici importati, invece, ha determinato una generale attenuazione della dinamica dei prezzi dei prodotti industriali importati interessando i beni intermedi e strumentali. Da marzo 2014 si registrano riduzioni per i prezzi dei beni di consumo non durevoli che successivamente hanno caratterizzato anche i beni di consumo durevoli. Tali andamenti contribuiscono a spiegare la prolungata fase deflattiva dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno (scesi dell'1,8% nel 2014); ma a contrarsi sono anche i prezzi dei prodotti intermedi, mentre hanno dimostrato una certa tenuta quelli strumentali.

**Tab. 1. Deflatori, costi variabili e margini per l'industria (in senso stretto) e per l'intera economia – Anni 2012-'14**

	Industria in senso stretto			Totale economia		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Costo del lavoro per unità di prodotto	3,7	1,8	3,7	3,6	1,7	1,7
Costo del lavoro per occupato	2,8	2,2	1,5	1,2	1,0	0,8
Produttività	-0,9	0,3	-2,1	-2,2	-0,7	-0,9
Deflatore dell'input	3,1	-1,1	-1,7	3,0	0,2	-0,5
Costi unitari variabili	2,4	-0,5	-0,8	2,1	0,2	0,2
Deflatore dell'output al costo dei fattori	2,3	-0,2	-0,7	1,9	0,7	0,0
Mark up	-0,1	0,4	0,1	-0,1	0,5	-0,1

Fonte: Istat

Secondo l'Istat, nel settore industriale - maggiormente sensibile alle dinamiche degli input esterni - la contrazione dei costi intermedi ha più che compensato la crescita del costo del lavoro per unità di prodotto, determinando un ampliamento del calo dei costi unitari variabili (-0,8%); in un contesto caratterizzato da una domanda debole, l'andamento del deflatore della produzione al costo dei fattori ha seguito quello dei costi unitari variabili favorendo una crescita, pur modesta, dei margini unitari di profitto.

Dopo due anni di contrazione, il 2014 vede l'occupazione tornare a crescere (+0,4%); in aumento sono anche le ore lavorate (+0,1%) e, sulla base delle misure di contabilità nazionale, il lavoro (+0,2%, pari a 52 mila unità).

**Tab. 2. Occupazione e input lavoro – Anno 2014**

	Occupati	Variaz. % sul 2013	Unità di lavoro	Variaz. % sul 2013
Agricoltura	907	1,4	1.202	1,4
Industria in senso stretto	4.223	-0,2	3.688	0,6
Costruzioni	1.556	-4,5	1.499	-4,5
Servizi	17.658	0,5	17.047	0,5
Totale	24.343	0,1	23.463	0,2

Fonte: Istat

Pertanto il tasso di occupazione complessivo (15-64 anni) nel 2014 è stato pari al 55,7%. Relativamente agli andamenti settoriali, nell'industria in senso stretto le unità di lavoro sono aumentate dello 0,6% (le ore lavorate dello 0,9%) mentre nelle imprese con più di dieci dipendenti si è registrata una sensibile riduzione del ricorso alla cassa integrazione



guadagni (da 71 a 65 ore effettivamente utilizzate per 1000 ore lavorate). Continua, invece, la contrazione dell'occupazione nel settore delle costruzioni (-4,5%, -4,9% in termini di ore lavorate), mentre è modesta la crescita nei servizi (+0,5%, +0,3% in termini di ore lavorate).

Nel segno dell'incertezza, il primo trimestre 2015 segnala che le posizioni lavorative nel totale dell'industria e dei servizi diminuiscono, in termini destagionalizzati, dello 0,1% sul trimestre precedente. Rispetto ai primi tre mesi del 2014, l'indice cala dello 0,8%. Va diversamente per le posizioni in somministrazione il cui indice destagionalizzato aumenta, in termini congiunturali, del 6,9% e, in forma grezza, del 18,8% rispetto al primo trimestre 2014.<sup>10</sup> In coerenza con quanto appena descritto, nel complesso dell'industria e dei servizi, il monte ore lavorate diminuisce, in termini destagionalizzati, dello 0,2% rispetto al trimestre precedente, ma rimane invariato rispetto al medesimo trimestre dell'anno precedente.<sup>11</sup> In termini destagionalizzati, rimangono costanti le ore lavorate per dipendente nel primo trimestre 2015 sul trimestre precedente, mentre segnano un incremento dello 0,2% rispetto allo stesso trimestre del 2014. L'incidenza delle ore di CIG utilizzate è di 21,8 ore ogni mille ore lavorate, con una riduzione di 11,7 ore rispetto allo stesso trimestre del 2014. Sempre nel primo trimestre 2015 aumenta, invece, l'indice destagionalizzato del costo del lavoro per unità di lavoro che su base congiunturale registra un incremento dello 0,4% (0,6% per le retribuzioni e 0,3% per gli oneri) e su base tendenziale dell'1,4% (1,5% per le retribuzioni e 1,1% per gli oneri).

I dati sulle forze di lavoro riferiti al 2014, indicano che la crescita occupazionale ha riguardato la sola componente degli occupati dipendenti (+0,6%), dove ad aumentare sono stati gli occupati a tempo indeterminato (+0,1%), quelli a termine (+2,6%) mentre è complessivamente diminuita l'occupazione dipendente a tempo pieno (-0,1%) a fronte di una crescita di quella a tempo parziale (+3,3%). È, invece, diminuita l'occupazione indipendente (-0,2%), mentre il tasso di disoccupazione è salito al 12,7%.

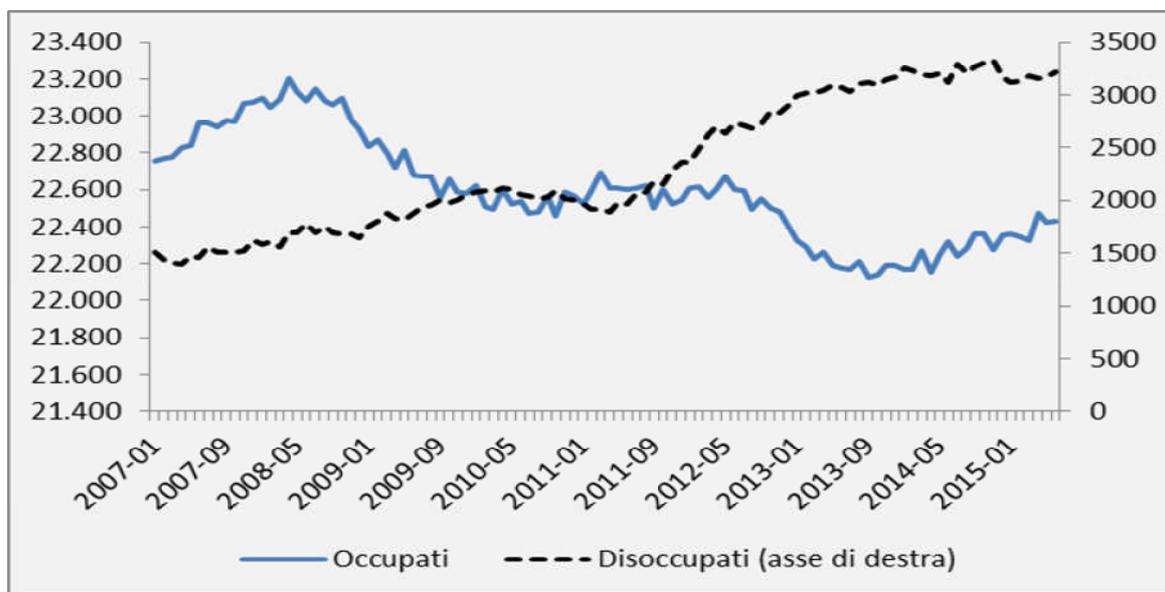
Le persone in cerca di occupazione sono, invece, aumentate del 5,5% e tra di esse è aumentata la quota delle persone in cerca di prima occupazione dal 23,3% al 28,5%, mentre il tasso di inattività complessivo è sceso di sei decimi di punto collocandosi al 36,1%.

---

<sup>10</sup> A partire dal 17 giugno 2015 l'Istat arricchisce gli indicatori del lavoro nelle imprese con la diffusione degli indici, generale e settoriali, del "numero delle posizioni lavorative dipendenti"; inoltre viene pubblicato anche l'indice delle posizioni in somministrazione. Cfr. Istat, *Indicatori del lavoro nelle imprese*, Roma, giugno 2015.

<sup>11</sup> Corretto per gli effetti di calendario.

**Graf. 5. Occupati e disoccupati (dati destagionalizzati) – Anni 2007-‘15**



Fonte: Istat

Il primo trimestre 2015 vede la prosecuzione della crescita degli occupati che su base annua segnano un +0,6% (+133 mila unità). L'aumento riguarda entrambe le componenti di genere e tutte le ripartizioni territoriali (ma in particolare il Nord, +0,6%, ed il Mezzogiorno, +0,8%).

**Tab. 3. Principali grandezze del mercato del lavoro – Anni 2012-‘15**

	Tasso di attività		Tasso di occupazione		Tasso di disoccupazione		
	15-64 anni	15-24 anni	15-64 anni	15-24 anni	Totale	15-24 anni	
<b>2012</b>	I Trimestre	63,3	28,8	56,4	18,5	10,8	35,7
	II Trimestre	63,8	28,4	57,0	18,7	10,5	34,3
	III Trimestre	62,9	28,4	56,7	19,2	9,7	32,2
	IV Trimestre	63,9	28,6	56,4	17,4	11,6	39,0
<b>2013</b>	I Trimestre	63,6	27,5	55,4	16,0	12,7	41,9
	II Trimestre	63,3	26,7	55,6	16,7	12,0	37,3
	III Trimestre	62,7	26,9	55,5	16,9	11,2	37,3
	IV Trimestre	63,8	27,4	55,6	15,5	12,6	43,5
<b>2014</b>	I Trimestre	63,9	26,8	55,1	14,4	13,5	46,2
	II Trimestre	63,6	26,8	55,7	15,7	12,2	41,6
	III Trimestre	63,6	27,6	56,0	16,7	11,7	39,6
	IV Trimestre	64,7	27,3	56,0	15,5	13,3	43,3
<b>2015</b>	I Trimestre	63,9	25,8	55,5	14,2	13,0	44,9

Fonte: Istat



Nell'industria in senso stretto, dopo la crescita dei tre trimestri precedenti, l'occupazione si riduce su base annua dello 0,9% (-42 mila unità), mentre nelle costruzioni, con minore intensità, prosegue la flessione degli occupati (-1,2%, -17 mila unità). In controtendenza rispetto al Centro-nord, nel Mezzogiorno crescono sia gli occupati nell'industria in senso stretto (+2,3%, 18 mila unità) sia nelle costruzioni (+3,8%, 15 mila unità). Nel terziario gli occupati aumentano dell'1,0% (147 mila unità in più su base annua), soprattutto tra i dipendenti e nel Centro-nord. Torna, invece, a crescere nel primo trimestre 2015 il numero di lavoratori a tempo pieno con un incremento di 104 mila unità (+0,6%), mentre pur proseguendo dal 2010, ma a ritmo meno sostenuto, continua la crescita degli occupati a tempo parziale (+0,7%, 28 mila unità nel raffronto tendenziale) anche se, secondo l'Istat, è dovuto quasi esclusivamente al part time involontario, la cui incidenza arriva al 64,1% dei lavoratori a tempo parziale (era il 62,7% un anno prima). Continua, infine, ad aumentare il numero dei dipendenti a termine (+3,5%, 72 mila unità su base annua). Dopo quattordici trimestri di crescita, il trimestre in esame segna la prima diminuzione del numero di persone in cerca di occupazione (-4,2%, 145 mila unità in meno in un anno), mentre il tasso di disoccupazione, in aumento a sua volta ininterrottamente dal terzo trimestre del 2011, scende al 13,0%; la riduzione riguarda sia gli uomini sia le donne, interessa il Nord (-0,4%) e soprattutto il Mezzogiorno (-1,2%), ma i divari territoriali restano elevati (con valori dell'indicatore del 9,0% e 20,5% rispettivamente). Nelle regioni del Centro, invece, il tasso sale al 12,1% (+0,1 punti). Il tasso di inattività rimane stabile al 36,1%.<sup>12</sup>

Alla fine di aprile 2015, secondo l'Istat, i contratti collettivi nazionali di lavoro in vigore per la parte economica riguardavano il 58,2% degli occupati dipendenti e corrispondono al 54,1% del monte retributivo osservato.<sup>13</sup> Complessivamente, nei primi quattro mesi del 2015 la retribuzione oraria media è cresciuta dell'1,1% rispetto al corrispondente periodo del 2014. In riferimento all'intero 2014, le retribuzioni contrattuali per dipendente sono invece incrementate dell'1,2%, mentre le retribuzioni lorde di fatto per unità di lavoro equivalenti a tempo pieno sono cresciute dello 0,8%. Tuttavia, la dinamica contenuta dei prezzi al consumo ha comunque determinato un aumento in termini reali sia per le retribuzioni contrattuali, sia per quelle di fatto. Per la stessa ragione si è arrestata la caduta del potere d'acquisto. Pertanto, per la prima volta dal 2010 la spesa per i consumi delle famiglie italiane è lievemente aumentata nella media del 2014 in ragione di un miglioramento della fiducia e di una flessione della propensione al risparmio. Nel primo trimestre 2015 si vanno consolidando i segnali di tale ripresa: migliora il clima di fiducia,

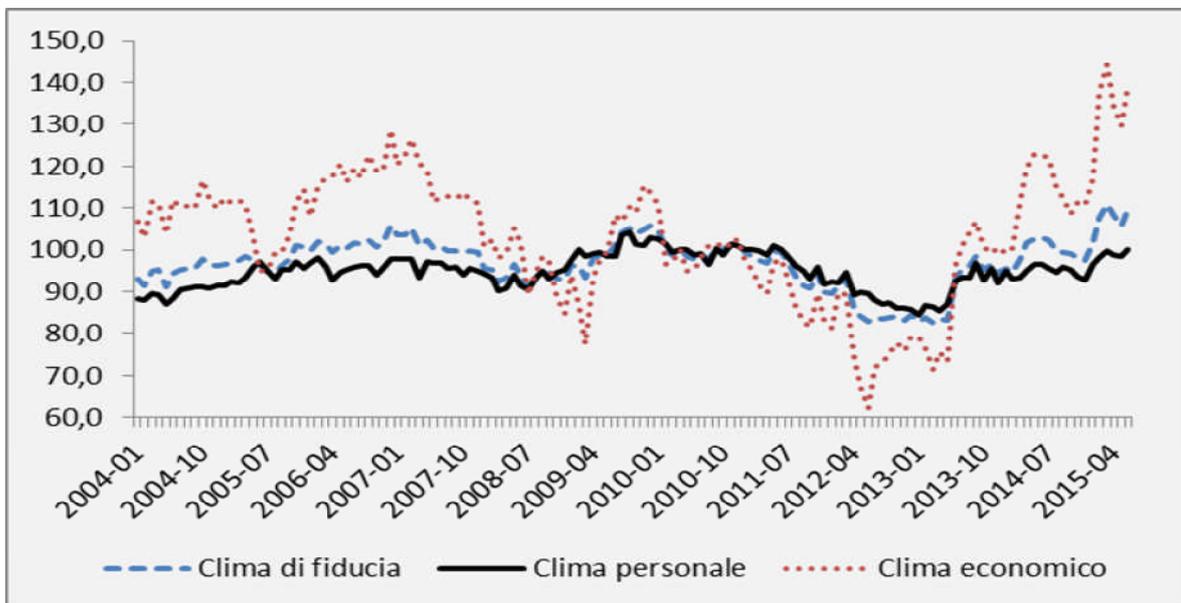
---

<sup>12</sup> Cfr. Istat, *Occupati e disoccupati*, Roma, giugno 2015.

<sup>13</sup> Cfr. Istat, *Contratti collettivi e retribuzioni contrattuali*, Roma, maggio 2015.

crescono le immatricolazioni di automobili come i nuovi prestiti per scopi di consumo (+2,6% sul periodo precedente).

**Graf. 6. Clima di fiducia dei consumatori – Anni 2004-‘15**



Fonte: Istat

Nella media del 2014 l'inflazione, misurata dalle variazioni dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA), è scesa al valore più basso mai registrato dall'avvio della serie storica (+0,2%). Nel corso dell'anno il profilo decrescente è arrivato a segnare un valore negativo (-0,1%) nel terzo trimestre. Si è così accentuata la flessione dei prezzi dei prodotti energetici (-3,0%) e si è annullata la crescita di quelli alimentari, portando l'inflazione di fondo su valori storicamente bassi.

Tuttavia, i margini di capacità inutilizzata, ancora ampi, continuano a esercitare una pressione al ribasso sui prezzi rispetto ai quali si possono inserire anche variazioni delle aspettative o cambi nelle politiche di prezzo delle imprese.

Anche nei primi mesi del 2015 la dinamica inflazionistica ha continuato ad essere negativa; in gennaio il NIC ha registrato una caduta dello 0,6% su base tendenziale. Nei mesi successivi le spinte deflazionistiche sono state inferiori grazie alla ripresa dei prezzi del gas e del greggio in ragione anche del deprezzamento dell'euro che di fatto ha determinato una ripresa congiunturale dei prezzi dei beni energetici. Aumentano del 2,3% anche i beni alimentari non lavorati. Tuttavia il rallentamento dei prezzi dei servizi e la modesta dinamica di quelli dei beni industriali non energetici hanno mantenuto l'inflazione su valori prossimi allo zero, e negativi fino al mese di aprile, in maggio l'indice NIC ha segnato un +0,1% su base tendenziale.

**Tab. 4. Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, Indice generale armonizzato dei prezzi al consumo per i paesi dell'Unione europea (IPCA)**

	NIC - Compresi i tabacchi			IPCA			IPCA a tassazione costante (b)		
	Indici	Variazioni %		Indici	Variazioni %		Indici	Variazioni %	
		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrisp. periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrisp. periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrisp. periodo dell'anno precedente
<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	116,3		+2,5
<b>2013</b>	107,2		+1,2	119,0		+1,3	117,5		+1,1
<b>2014</b>	107,4		+0,2	119,3		+0,2	117,4		-0,1
<b>2014</b>									
gennaio	107,4	+0,2	+0,7	117,6	-2,1	+0,6	115,8	-2,0	+0,3
febbraio	107,3	-0,1	+0,5	117,2	-0,3	+0,4	115,4	-0,3	+0,1
marzo	107,4	+0,1	+0,4	119,8	+2,2	+0,3	117,9	+2,2	-0,1
aprile	107,6	+0,2	+0,6	120,4	+0,5	+0,5	118,6	+0,6	+0,2
maggio	107,5	-0,1	+0,5	120,3	-0,1	+0,4	118,4	-0,2	0,0
giugno	107,6	+0,1	+0,3	120,4	+0,1	+0,2	118,5	+0,1	-0,2
luglio	107,5	-0,1	+0,1	117,9	-2,1	0,0	116,1	-2,0	-0,3
agosto	107,7	+0,2	-0,1	117,7	-0,2	-0,2	115,9	-0,2	-0,6
settembre	107,3	-0,4	-0,2	119,9	+1,9	-0,1	118,1	+1,9	-0,5
ottobre	107,4	+0,1	+0,1	120,3	+0,3	+0,2	118,4	+0,3	+0,2
novembre	107,2	-0,2	+0,2	120,0	-0,2	+0,3	118,1	-0,3	+0,3
dicembre	107,2	0,0	0,0	120,0	0,0	-0,1	118,1	0,0	-0,1
<b>2015</b>									
gennaio	106,8	-0,4	-0,6	117,0	-2,5	-0,5	115,2	-2,5	-0,5
febbraio	107,2	+0,4	-0,1	117,3	+0,3	+0,1	115,4	+0,2	0,0
marzo	107,3	+0,1	-0,1	119,8	+2,1	0,0	117,8	+2,1	-0,1
aprile	107,5	+0,2	-0,1	120,3	+0,4	-0,1	118,3	+0,4	-0,3
maggio	107,6	+0,1	+0,1	120,5	+0,2	+0,2	118,6	+0,3	+0,2

Fonte: Istat

Secondo l'Istat, in assenza di repentine modifiche del quadro internazionale e di sostanziali miglioramenti della domanda e del mercato del lavoro la dinamica inflazionistica è destinata a permanere debole.

Come accennato, il deprezzamento dell'euro dei primi mesi del 2015 se da un lato contribuisce a restituire competitività alle esportazioni verso i mercati extra Ue dall'altro contrasta le spinte deflazionistiche derivanti dalla contrazione dei corsi delle materie prime energetiche e segnali in questo senso cominciano a manifestarsi. Pertanto, secondo l'Istat, alla luce di tali evidenze "l'eventuale permanere della debolezza dell'euro sui mercati valutari costituisce un fattore di potenziale ripresa dell'inflazione in Italia, a condizione che la crescita dei prezzi dei prodotti importati non sia controbilanciata da aumenti della

produttività e il perdurare della fase di debolezza della domanda interna non porti a una compressione dei margini praticati dalle imprese”.<sup>14</sup>

In uno scenario economico complesso, quale è stato il 2014, la politica di bilancio è stata sostanzialmente neutrale: l’indebitamento netto è stato contenuto al 3,0% del PIL, sostanzialmente invariato rispetto all’anno precedente (2,9%), la discesa dell’avanzo primario all’1,6% del PIL è stata, infatti, quasi interamente compensata dalla discesa della spesa per interessi (-0,2%, al 4,7% del PIL), mentre le Amministrazioni locali hanno contribuito al contenimento dell’indebitamento netto registrando un saldo di bilancio lievemente positivo. Le entrate delle Amministrazioni pubbliche sono state pari a 777,2 miliardi (+0,6%) collocando la pressione fiscale al 43,5%; le spese, invece, sono salite a 751,1 miliardi (+0,8%). Pertanto, nello stesso anno il rapporto tra debito e PIL si è attestato al 132,1%.

Lo scorso aprile il DEF ha aggiornato le stime tendenziali dei conti pubblici per il periodo 2015-19: il disavanzo tendenziale per il 2015 è stimato al 2,5%, all’1,4% nel 2016 ed allo 0,2% nel 2017. Nonostante le migliori attese, il Governo ha comunque mantenuto invariati gli obiettivi per l’indebitamento netto, prevedendo interventi accrescitivi del disavanzo di importo pari al miglioramento delle stime tendenziali (anche in ragione di obiettivi quali il rafforzamento dei processi di riforma per il 2015 e per il 2016 per mettersi al riparo dal rischio di eventuali interventi automatici sulle imposte indirette previsti dalle clausole di salvaguardia). Pertanto, la diminuzione del disavanzo in termini strutturali per il 2015 risulterebbe pari allo 0,2%, nel 2016 allo 0,1% del PIL; il pareggio di bilancio è atteso per il 2017.

La Commissione europea, lo scorso maggio, ha riconosciuto all’Italia le flessibilità previste dalla clausola per l’attuazione delle riforme strutturali, ma ha chiesto al Governo garanzie per conseguire una correzione di bilancio calibrata su percentuali pari a 0,25 e 0,1 punti percentuali di PIL per gli anni 2015 e 2016.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Cfr. Istat, *Op.cit.*, Roma, maggio 2015.

<sup>15</sup> Cfr. Istat, *Op.cit.*, Roma, maggio 2015.

## 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 delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 41 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 %)	18	35	7	40	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		76	12	12	100

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

- Ferrovie dello Stato Italiane SpA;
- 20 aziende fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto locale.

**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 %)	6	11	83	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	56	11	33	100

Per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico merci e passeggeri elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati rilevati da Confitarma sulla flotta di bandiera italiana e da Assoportti sul traffico merci (tonnellate), container, passeggeri e crocieristi (vedi Appendice 3). Per ogni modalità l'Indagine fa comunque riferimento anche ad informazioni di altre fonti quali, per esempio, l'Aiscat per il trasporto autostradale (vedi Appendice 3).

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 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo relativi al 2014 e/o al semestre luglio-dicembre 2014 (esaminati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni gennaio-giugno 2015 (sempre esaminate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e/o i dati di consuntivo disponibili relativi a periodi compresi in questo semestre.



**APPENDICE 2 - I RISULTATI DAL 2008 AL 2015 (1)**

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

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		
	I sem.	II sem.															
<u>Offerta (Posti)</u>																	
Aumento	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	13,9	15,2	14,3	15,0	7,7	4,5	0,0	9,1	10,5	26,3		
Stabile	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	66,7	60,6	38,1	55,0	46,2	68,2	80,0	63,6	73,7	57,9		
Diminuzione	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	19,4	24,2	47,6	30,0	46,2	27,3	20,0	27,3	15,8	15,8		
<u>Offerta (Pkm)</u>																	
Aumento	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	11,1	15,2	9,5	25,0	8,3	4,5	20,0	13,6	15,8	26,3		
Stabile	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	63,9	48,5	33,3	45,0	33,3	54,5	40,0	45,5	42,1	47,4		
Diminuzione	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	25,0	36,3	57,1	30,0	58,3	40,9	40,0	40,9	42,1	26,3		
<u>Domanda (Viag.)</u>																	
Aumento	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	44,4	34,4	33,3	40,0	46,2	27,3	40,0	13,6	42,1	42,1		
Stabile	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	30,6	34,4	38,1	45,0	15,4	40,9	35,0	45,5	26,3	52,6		
Diminuzione	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	25,0	31,2	28,6	15,0	38,5	31,8	25,0	40,9	31,6	5,3		
<u>Domanda (Vkm)</u>																	
Aumento	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	36,2	28,1	25,0	31,6	50,0	18,2	36,8	14,3	33,3	38,9		
Stabile	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	44,4	37,5	50,0	47,4	8,3	45,5	42,1	57,1	33,3	50,0		
Diminuzione	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	19,4	34,4	25,0	21,0	41,7	36,4	21,1	28,6	33,3	11,1		
<u>Ricavi</u>																	
Aumento	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	61,1	59,4	57,1	60,0	69,2	50,0	57,9	54,5	52,6	36,8		
Stabile	34,1	31,8	43,6	28,6	32,4	22,2	25,0	14,3	15,0	7,7	27,3	21,1	18,2	31,6	52,6		
Diminuzione	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	16,7	15,6	28,6	25,0	23,1	22,7	21,1	27,3	15,8	10,5		
<u>Tariffe</u>																	
Aumento	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	38,9	40,9	40,0	35,0	38,5	33,3	31,6	22,7	26,3	26,3		
Stabile	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	61,1	54,5	60,0	65,0	61,5	66,7	68,4	77,3	68,4	63,2		
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	5,3	10,5		

(segue)

(segue Tab.1.)

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.														
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	31,6	36,4	53,8	60,0	72,7	57,1	53,3	41,2	37,5	25,0	25,0
Stabile	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	36,8	40,9	23,1	15,0	0,0	35,7	26,7	29,4	50,0	56,3	56,3
Diminuzione	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	31,6	22,7	23,1	25,0	27,3	7,1	20,0	29,4	12,5	18,8	18,8
<u>Investimenti</u>																
Aumento	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	51,4	22,6	33,3	25,0	15,4	45,5	30,0	22,7	31,6	31,6	31,6
Stabile	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	34,3	41,9	52,4	30,0	38,5	36,4	50,0	40,9	52,6	52,6	52,6
Diminuzione	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	14,3	35,5	14,3	45,0	46,2	18,2	20,0	36,4	15,8	15,8	15,8
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	45,7	43,3	47,6	55,0	76,9	38,1	50,0	27,3	52,6	36,8	36,8
Stabile	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	45,7	53,3	52,4	35,0	23,1	47,6	40,0	45,5	42,1	57,9	57,9
Diminuzione	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	8,6	3,4	0,0	10,0	0,0	14,3	10,0	27,3	5,3	5,3	5,3
<u>Occupazione</u>																
Aumento	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	22,2	3,3	5,3	16,7	7,7	5,3	11,8	15,0	17,6	11,8	11,8
Stabile	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	29,6	36,7	15,8	27,8	0,0	15,8	29,4	35,0	35,3	35,3	35,3
Diminuzione	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	48,2	60,0	78,9	55,6	92,3	78,9	58,8	50,0	47,1	52,9	52,9
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	42,9	30,0	22,2	11,1	23,1	15,8	29,4	20,0	11,1	16,7	16,7
Stabile	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	50,0	43,3	33,3	44,4	38,5	47,4	52,9	50,0	55,6	55,6	55,6
Diminuzione	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	7,1	26,7	44,4	44,4	38,5	36,8	17,6	30,0	33,3	27,8	27,8
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	42,9	64,5	47,6	55,0	69,2	47,6	55,0	45,5	52,6	47,4	47,4
Stabile	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	51,4	29,0	42,9	45,0	23,1	38,1	40,0	27,3	36,8	47,7	47,7
Diminuzione	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	5,7	6,5	9,5	0,0	7,7	14,3	5,0	27,3	10,5	5,3	5,3

Tab.2. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto merci su strada

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	35,8	28,3	14,0	20,0	31,3	9,1	29,5	20,5	26,8	36,6	36,6
Stabile	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	37,8	45,7	41,8	33,3	37,5	48,5	40,9	43,6	41,5	48,8	48,8
Diminuzione	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	26,4	26,0	44,2	46,7	31,3	42,4	29,5	35,9	31,7	14,6	14,6
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	28,3	8,3	1,9	8,9	40,9	27,2	25,0	17,2	17,5	14,3	14,3	28,6	22,2	34,4	28,1	28,1
Stabile	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	36,4	44,4	31,4	25,0	40,5	35,7	31,4	33,3	28,1	53,1	53,1
Diminuzione	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	36,4	30,6	51,4	57,5	45,2	50,0	40,0	44,4	37,5	18,8	18,8
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	27,5	21,6	9,7	18,8	10,3	13,0	25,7	20,6	27,6	20,7	20,7
Stabile	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	40,0	45,8	41,9	31,3	46,2	26,1	31,4	35,3	41,4	65,5	65,5
Diminuzione	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	32,5	32,4	48,4	50,0	43,6	60,9	42,9	44,1	31,0	13,8	13,8
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	59,5	38,7	28,6	20,7	18,8	35,0	35,7	22,6	15,6	25,0	25,0
Stabile	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	21,6	38,7	39,3	31,0	46,9	30,0	35,7	38,7	56,3	50,0	50,0
Diminuzione	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	18,9	22,6	32,1	48,3	34,4	35,0	28,6	38,7	28,1	25,0	25,0
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	59,4	27,6	25,0	19,2	16,1	31,6	32,1	16,7	10,0	20,0	20,0
Stabile	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	25,0	51,7	45,8	30,8	48,4	31,6	42,9	46,7	63,3	56,7	56,7
Diminuzione	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	15,6	20,7	29,2	50,0	35,5	36,8	25,0	36,7	26,7	23,3	23,3
<u>Fatturato</u>																
Aumento	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	48,0	51,1	32,6	28,9	28,6	25,0	34,1	26,8	34,1	31,7	31,7
Stabile	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	20,4	26,7	34,8	20,0	28,6	25,0	25,0	17,1	29,3	43,9	43,9
Diminuzione	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6	22,2	32,6	51,1	42,9	50,0	40,9	56,1	36,6	24,4	24,4

(segue)

(segue Tab.2.)

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	I sem.	II sem.														
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,1	28,6	22,0	23,8	9,1	9,4	9,8	5,3	12,8		7,7
Stabile	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	68,1	61,9	61,0	64,3	70,5	65,6	80,5	78,9	71,8		71,8
Diminuzione	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	29,8	9,5	17,0	11,9	20,5	25,0	9,8	15,8	15,4		20,5
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	17,1	35,3	20,0	12,9	12,5	4,3	6,3	3,2	8,8		8,8
Stabile	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	68,3	58,8	70,0	74,2	56,3	73,9	87,5	74,2	73,5		76,5
Diminuzione	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	14,6	5,9	10,0	12,9	31,3	21,7	6,3	22,6	17,6		14,7
<u>Investimenti</u>																
Aumento	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	7,5	16,3	12,2	12,2	15,9	25,0	24,4	13,2	13,2		23,1
Stabile	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	54,7	44,2	36,6	41,5	38,6	31,3	48,8	52,6	50,0		43,6
Diminuzione	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	37,7	39,5	51,2	46,3	45,5	43,8	26,8	34,2	36,8		33,3
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	7,7	23,3	14,3	11,9	22,7	12,5	9,5	16,2	12,8		13,2
Stabile	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	55,8	51,2	31,0	54,8	40,9	53,1	54,8	48,6	64,1		65,8
Diminuzione	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	36,5	25,5	54,7	33,3	36,4	34,4	35,7	35,1	23,1		21,1
<u>Occupazione</u>																
Aumento	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	13,2	15,9	14,3	14,3	8,9	12,5	7,1	7,9	15,0		20,0
Stabile	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	49,1	47,7	45,2	47,6	48,9	43,8	52,4	63,2	62,5		47,5
Diminuzione	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	37,7	36,4	40,5	38,1	42,2	43,8	40,5	28,9	22,5		32,5
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	47,2	54,5	52,4	50,0	41,3	45,2	31,7	38,5	35,0		42,5
Stabile	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	50,9	43,2	42,8	45,2	47,8	35,5	48,8	53,8	60,0		50,0
Diminuzione	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	1,9	2,3	4,8	4,8	10,9	19,4	19,5	7,7	5,0		7,5
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	15,4	18,6	19,0	16,7	15,2	25,0	9,5	18,9	20,5		21,1
Stabile	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0	58,1	50,0	54,8	47,8	37,5	57,1	48,6	53,8		55,3
Diminuzione	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	34,6	23,3	31,0	28,6	37,0	37,5	33,3	32,4	25,6		23,7

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2007 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.



**APPENDICE 3 - I DATI DEL TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI - ANNI 2005-2015**

**Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2006-2015 (Dati in tonnellate)**

Aeroporto	2006		2007		2008		2009		2010	
	Merchi	Posta								
Alghero	100	510	127	648	625	682	1.336	366	1.445	1
Ancona	4.248	1.054	5.169	959	5.516	925	4.651	965	5.349	925
Bari	1.245	2.200	1.483	2.557	1.357	2.544	268	1.786	247	2.155
Bergamo	140.630	---	134.449	---	122.398	---	100.354	---	106.921	---
Bologna	27.892	4.574	16.882	1.818	24.680	1.816	24.629	2.698	35.832	1.967
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	24.428	---	24.694	22.461	9.626	30.341	4.895	31.175	4.266	30.054
Brindisi	217	306	186	70	125	6	128	231	154	---
Cagliari	2.568	2.231	2.734	2.266	2.536	2.355	1.957	2.016	1.810	1.802
Catania	6.208	3.026	5.340	3.473	5.664	3.144	6.361	2.168	8.236	974
Cuneo	7	---	9	---	---	---	---	---	2.030	---
Firenze	2.287	---	1.399	---	1.927	---	936	---	575	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	618	---	37	---	4	---	1	---	1.204	---
Genova	4.867	1.194	4.752	999	4.248	1.064	3.496	1.171	3.591	325
L.Terne	264	2.022	205	1.876	132	1.846	121	1.867	117	1.823
MI Linate	18.521	8.946	17.473	6.024	16.043	3.965	13.655	3.372	15.519	3.543
MI MXP	405.452	13.676	471.147	15.518	403.585	12.367	333.721	10.328	422.429	10.245
Napoli	5.121	3.231	4.869	2.994	3.567	2.231	3.259	2.394	2.873	2.454
Olbia	889	26	1.497	8	802	---	220	---	221	---
Palermo	2.823	2.363	2.459	1.925	2.118	2.202	1.245	2.063	1.002	1.850
Parma	313	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Perugia	---	---	---	---	---	---	1	---	5	---
Pescara	1.406	1.443	1.984	1.307	2.170	1.169	---	---	846	1.270
Pisa	12.855	1.114	13.739	1.360	10.002	1.457	5.900	105	6.836	121
Reg.Cal.	197	---	335	---	180	---	124	---	191	---
Rimini	2.118	83	1.596	---	1.884	---	629	---	400	---
RM Cia.	23.763	22	23.006	---	19.637	7	16.983	---	18.002	---
RM Fco	123.220	41.541	130.612	24.219	137.425	15.781	126.983	12.005	153.679	10.866
Torino	11.228	1.771	11.802	1.866	10.125	1.674	6.553	388	8.351	---
Trapani	73	56	13	14	13	14	13	3	10	---
Treviso	19.598	---	17.568	24	8.644	2	2.763	---	2.932	---
TS-R.Leg.	947	79	1.161	54	1.114	1	885	---	659	---
Venezia	23.019	3.674	21.677	2.284	28.839	1.843	31.268	1.264	37.478	131
Verona	10.670	1.468	8.757	401	7.509	5	6.183	152	4.630	4
<b>Totale</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>	<b>847.840</b>	<b>70.510</b>

(segue)

(segue Tab.1.)

Aeroporto	2011		2012		2013		2014		Gen.-mag.'15	
	Merci	Posta								
Alghero	1.579	1	1.636	---	34	---	38	0	3	1
Ancona	6.293	703	6.072	792	5.813	843	5.873	1.117	2.508	448
Bari	201	1.930	230	1.769	256	1.777	298	1.763	107	731
Bergamo (2)	112.556	---	117.005	---	116.112	---	123.206	0	50.310	0
Bologna	42.749	1.038	38.957	1.686	44.150	---	41.782	7	16.433	1
Bolzano	---	---	---	---	---	---	0	0	0	0
Brescia	12.852	27.290	13.701	27.045	13.257	26.658	16.094	24.479	3.285	9.924
Brindisi	75	---	62	5	15	---	12	0	9	0
Cagliari	1.630	1.485	1.640	1.412	1.895	1.466	1.606	1.388	682	574
Catania	8.202	764	7.454	450	5.562	561	5.639	567	1.741	766
Cuneo	---	---	---	---	---	---	150	0	0	0
Firenze	484	---	358	---	331	---	269	0	101	0
Foggia	---	---	---	---	---	---	0	0	0	0
Forlì	544	---	2	---	---	---	---	---	---	---
Genova	3.256	---	3.429	---	4.685	---	3.483	0	996	0
Lam.Terne	103	1.671	108	1.590	95	1.547	68	1.392	41	558
MI Linate	15.852	3.739	15.514	4.293	14.847	4.767	12.719	4.739	5.149	1.575
MI MXP (2)	440.258	10.188	405.858	8.459	421.277	9.066	459.696	9.961	201.814	4.427
Napoli	2.956	1.993	3.202	2.079	5.395	2.120	7.758	2.192	3.380	2.437
Olbia	203	---	136	---	284	---	309	1	114	0
Palermo	745	1.232	1.054	1.313	462	1.071	513	994	178	399
Parma	3	---	---	---	---	---	0	0	0	0
Perugia	---	---	---	---	---	---	0	0	0	0
Pescara	2	1.198	23	1.198	12	709	44	0	11	0
Pisa	7.346	133	7.260	117	2.317	105	8.108	102	3.669	36
Reggio C.	131	---	114	---	101	---	46	0	21	0
Rimini	668	119	643	100	597	247	280	120	---	---
RM C.	18.845	---	16.943	---	16.432	4	15.610	58	6.269	58
RM FCO	142.836	9.031	135.846	7.398	135.086	6.825	134.685	8.403	52.410	3.112
Torino	8.137	---	10.542	1	9.689	---	7.037	0	2.471	0
Trapani	13	---	38	---	36	---	18	0	8	0
Treviso (1)	868	---	53	---	---	---	0	0	0	0
TS-R.Leg.	676	---	639	---	573	---	453	0	230	0
Venezia (1)	41.801	85	40.857	31	45.615	47	44.398	28	19.753	4
Verona	5.379	2	4.992	---	4.745	---	4.578	0	1.799	0
<b>Totale</b>	<b>877.243</b>	<b>62.602</b>	<b>834.368</b>	<b>59.738</b>	<b>849.672</b>	<b>57.813</b>	<b>894.770</b>	<b>57.312</b>	<b>373.494</b>	<b>25.051</b>

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

(2) Il traffico di Bergamo è stato trasferito sullo scalo di Milano Malpensa nel periodo 13 maggio-1° giugno 2014

Fonte: Assaeroporti



**Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2008-2015 (Dati in migliaia)**

Aeroporto	2008			2009			2010			2011		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)									
Alghero	819	560	1.380	944	560	1.506	920	465	1.387	1.023	488	1.513
Ancona	137	265	410	119	300	425	149	355	511	174	423	602
Bari	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722
Bergamo	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417
Bologna	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876
Bolzano	56	8	65	50	2	52	53	1	54	59	0,4	59
Brescia	85	168	255	77	122	200	57	102	161	1	27	30
Brindisi	842	122	983	947	134	1.090	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056
Cagliari	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694
Catania	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790
Crotone	89	---	89	52	---	52	104	---	104	121	0,4	122
Cuneo	10	69	79	32	91	124	47	129	178	67	154	223
Firenze	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893
Foggia	29	---	29	66	1	66	70	0,1	70	61	0,1	61
Forlì	255	516	778	286	235	523	268	371	640	48	296	345
Genova	725	445	1.191	667	452	1.127	809	464	1.278	859	535	1.397
Grosseto										0	0	0
L. Terme	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300
MI Linate	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064
MI MXP	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291
Napoli	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757
Olbia	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851
Palermo	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989
Parma	198	87	285	186	69	256	169	69	239	200	68	269
Perugia	33	74	107	19	99	118	15	93	108	49	122	171
Pescara	111	285	396	145	259	405	197	259	457	229	317	547
Pisa	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519
R.Calabria	459	32	535	441	10	508	453	18	545	512	8	558
Rimini	37	380	430	33	336	379	28	511	549	229	684	916
RM Ciamp.	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741
RM FCO	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651
Siena	0,4	0,4	1	1	0,4	1	1	1	1	1	1	2
Torino	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704
Trapani	342	187	532	758	301	1.068	1.025	657	1.682	918	551	1.470
Treviso (2)	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771	371	1.773	2.146	212	862	1.075
TS-Ronchi	440	334	777	379	313	696	430	291	723	498	356	856
Venezia (2)	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563
Verona	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379
<b>Totale</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>	<b>59.228</b>	<b>79.297</b>	<b>139.558</b>	<b>63.415</b>	<b>84.290</b>	<b>148.473</b>

(segue)

(segue Tab.2.)

Aeroporto	2012			2013			2014			Gen.-mag. '15		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	994	519	1.518	980	569	1.563	1.038	597	1.638	391	157	549
Ancona	176	377	559	175	320	498	166	307	474	61	120	182
Bari	2.733	1.028	3.777	2.516	1.073	3.596	2.542	1.123	3.674	1.029	442	1.477
Bergamo	2.737	6.140	8.888	2.806	6.147	8.962	2.772	5.995	8.773	1.219	2.743	3.965
Bologna	1.704	4.176	5.951	1.611	4.516	6.187	1.732	4.801	6.572	647	1.873	2.530
Bolzano	37	0,1	37	26	0	26	58	0	58	21	0	21
Brescia	0,4	18	19	0	7	7	3	7	10	0	3	3
Brindisi	1.758	334	2.098	1.638	348	1.989	1.776	381	2.161	677	138	817
Cagliari	2.880	691	3.586	2.775	799	3.582	2.881	748	3.634	984	197	1.182
Catania	4.833	1.374	6.243	4.815	1.552	6.396	5.209	2.074	7.300	1.895	677	2.576
Crotone	150	4	154	25	0	25	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cuneo	74	159	234	125	162	289	111	123	235	12	42	54
Firenze	354	1.486	1.841	352	1.620	1.972	402	1.838	2.240	136	756	892
Foggia	6	0	6	5	0	5	5	0	5	1	1	1
Forlì	1	259	261	0,1	40	40	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Genova	806	563	1.373	764	530	1.296	686	573	1.262	306	198	505
Grosseto	0,4	3,3	3,7	0,4	4	5	0	4	4	0	1	1
L. Terme	1.823	378	2.207	1.759	417	2.183	2.015	390	2.411	719	82	803
MI Linate	5.331	3.845	9.177	5.159	3.825	8.986	5.130	3.855	8.987	1.912	1.751	3.664
MI MXP	3.550	14.780	18.523	3.004	14.777	17.941	2.868	15.802	18.839	949	5.950	6.955
Napoli	2.944	2.814	5.791	2.528	2.872	5.433	2.516	3.401	5.949	1.011	1.171	2.189
Olbia	1.159	701	1.866	1.155	796	1.951	1.193	903	2.107	247	143	390
Palermo	3.707	875	4.605	3.390	943	4.347	3.620	934	4.567	1.398	261	1.663
Parma	120	56	176	131	64	195	140	64	204	49	21	71
Perugia	53	143	197	64	148	212	46	158	204	19	60	78
Pescara	244	315	560	231	311	543	234	320	554	100	118	218
Pisa	1.326	3.155	4.488	1.274	3.189	4.472	1.368	3.303	4.676	562	1.120	1.683
R. Calabria	569	0	569	558	0	559	517	0	518	177	0	177
Rimini	162	623	792	9	547	559	0	468	470	n.d.	n.d.	n.d.
RM Ciamp	1.004	3.457	4.461	1.033	3.684	4.717	990	3.999	4.989	359	1.869	2.228
RM FCO	11.815	24.926	36.980	10.868	25.070	36.166	11.448	26.841	38.506	4.539	10.200	14.825
Siena	1	1	2	0,1	0	0,1	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Torino	2.096	1.411	3.515	1.777	1.372	3.153	1.831	1.588	3.424	718	757	1.477
Trapani	1.111	466	1.577	1.280	597	1.877	1.160	437	1.597	438	123	562
Treviso	486	1.839	2.328	478	1.691	2.170	695	1.549	2.244	309	619	929
TS-Ronchi	524	353	879	523	325	851	459	277	738	180	91	271
Venezia	1.814	6.345	8.175	1.684	6.692	8.388	1.353	7.100	8.462	433	2.599	3.034
Verona	1.044	2.108	3.192	848	1.838	2.713	786	1.969	2.769	250	563	817
<b>Totale</b>	<b>60.128</b>	<b>85.719</b>	<b>146.610</b>	<b>56.367</b>	<b>86.845</b>	<b>143.853</b>	<b>57.748</b>	<b>91.927</b>	<b>150.254</b>	<b>21.748</b>	<b>34.843</b>	<b>56.785</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-‘13**

<b>Imprese</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011(a)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Grandi Imprese</b>								
Passeggeri (milioni)	540	558	589	586	622	810	816	815
Passeggeri-km (milioni)	46.439	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944	45.753	47.707
Percorso medio (km)	86,0	82,4	77,7	75,8	69,7	56,7	56,1	58,6
<b>Piccole e medie imprese</b>								
Passeggeri (milioni)	213	217	213	214	217	37	39	40
Passeggeri-km (milioni)	3.747	3.795	3.757	3.720	3.823	901	1.006	1031
Percorso medio (km)	17,6	17,5	17,6	17,4	17,7	24,2	25,6	25,6
<b>Totale</b>								
Passeggeri (milioni)	754	774	802	800	839	847	855	854
Passeggeri-km (milioni)	50.185	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845	46.759	48.739
Percorso medio (km)	66,6	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3	54,7	57,0

(a) Dal 2011 il confronto tra i dati annuali riferiti ai due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico passeggeri, realizzato dalle singole imprese, secondo le soglie individuate dal regolamento Ue 91/2003.

Fonte: Istat

**Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2006-‘13**

<b>Tipo di trasporto (1)</b>	<b>2006</b>		<b>2007</b>		<b>2008</b>		<b>2009 (2)</b>	
	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>						
<b>Grandi Imprese</b>								
Nazionale	33.752	12.665	33.604	12.641	31.101	11.927	22.496	8.299
Internaz.in Entrata	25.261	5.770	24.959	5.786	23.379	5.405	24.523	5.079
Internaz.in Uscita	11.564	2.416	12.172	2.752	11.402	2.582	15.249	2.854
Transito	27	17	27	17	6	4	1	0,7
<b>Totale</b>	70.604	20.868	70.761	21.197	65.888	19.918	62.270	16.232
Percorrenza media	295,6	---	299,6	---	302,3	---	260,7	---
<b>Piccole e medie imprese</b>								
Nazionale	4.336	290	4.968	551	4.140	518	4.081	456
Internaz.in Entrata	13.391	1.403	14.627	1.812	12.240	2.039	6.264	666
Internaz.in Uscita	13.838	1.590	14.958	1.725	13.526	1.354	3.715	436
Transito	-	-	-	-	16	3	7	2
<b>Totale</b>	31.565	3.283	34.553	4.088	29.922	3.914	14.067	1.559
Percorrenza media	104,0	---	118,3	---	130,8	---	110,9	---
<b>Totale</b>								
Nazionale	38.088	12.955	38.571	13.192	35.241	12.445	26.577	8.755
Internaz.in Entrata	38.652	7.173	39.586	7.598	35.619	7.444	30.786	5.744
Internaz.in Uscita	25.402	4.006	27.130	4.477	24.928	3.936	18.964	3.290
Transito	27	17	27	17	21	6	8	2
<b>Totale</b>	102.169	24.151	105.314	25.285	95.810	23.831	76.336	17.791
Percorrenza media	236,4	---	240,0	---	248,7	---	233,1	---

(segue)

(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2010		2011		2012		2013	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	Tonn. (migliaia)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)
<b>Grandi Imprese</b>								
Nazionale	20.536	7.188	22.622	7.169	22.956	7.343	24.611	8.439
Internaz.in Entrata	28.181	5.237	33.976	6.201	31.673	5.758	32.094	5.612
Internaz.in Uscita	15.727	2.714	22.334	3.909	20.762	3.747	21.479	3.533
Transito	0,1	(3)	0,9	0,6	0,8	0,4	11	10
<b>Totale</b>	<b>64.444</b>	<b>15.139</b>	<b>78.932</b>	<b>17.279</b>	<b>75.392</b>	<b>16.849</b>	<b>78.194</b>	<b>17.594</b>
Percorrenza media	234,9	---	218,9	---	223,5	---	225,0	---
<b>Piccole e medie imprese</b>								
Nazionale	7.648	1.603	10.020	1.977	10.092	2.713	7.956	1.152
Internaz.in Entrata	7.511	1.207	1.999	332	2.014	414	1.261	184
Internaz.in Uscita	4.831	668	859	198	1.008	269	548	108
Transito	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>19.990</b>	<b>3.477</b>	<b>12.878</b>	<b>2.508</b>	<b>13.114</b>	<b>3.396</b>	<b>9.765</b>	<b>1.443</b>
Percorrenza media	173,9	---	194,8	---	258,9	---	147,8	---
<b>Totale</b>								
Nazionale	28.184	8.791	32.642	9.146	33.048	10.056	32.566	9.591
Internaz.in Entrata	35.692	6.444	35.975	6.533	33.687	6.172	33.355	5.796
Internaz.in Uscita	20.558	3.382	23.193	4.108	21.769	4.016	22.027	3.641
Transito	0,1	(3)	0,9	0,6	0,9	0,4	11	10
<b>Totale</b>	<b>84.435</b>	<b>18.616</b>	<b>91.811</b>	<b>19.787</b>	<b>88.505</b>	<b>20.244</b>	<b>87.960</b>	<b>19.037</b>
Percorrenza media	220,5	---	215,5	---	228,7	---	216,4	---

(1) La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.  
(2) Dal 2009 il confronto tra i dati annuali riferiti ai due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico merci realizzato dalle singole imprese secondo le soglie individuate dal regolamento Ue 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 2005-2014**

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
31/12/'12	23	1.983	71	22	212	2.484	138	47	444	4.536
31/12/'13	26	1.908	73	23	207	2.484	138	61	444	4.476
31/12/'14	26	2.039	72	22	203	2.465	139	57	440	4.583

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

Fonte: Confitarma



Federtrasporto

**Tab. 6. Composizione della flotta italiana per trasporto merci (navi sopra le 100 tsl)  
Anni 2005-2014**

Tipo di nave (1)	31/12/'05		31/12/'06		31/12/'07		31/12/'08		31/12/'09	
	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)
<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		31/12/'12		31/12/'13		31/12/'14	
	N.	Tsl (2)								
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	307	5.606	299	5.611	286	5.319	273	4.751
- Petroliere	117	3.102	118	3.348	117	3.399	112	3.197	101	2.673
- Gasiere	27	358	26	334	27	425	26	417	28	433
- Chimichiere	134	1.924	130	1.888	122	1.751	117	1.671	115	1.615
- Altre cisterne	39	38	33	36	33	36	31	33	29	31
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	245	8.143	240	8.262	232	8.135	202	7.092
- Carico generale	45	280	42	286	42	290	41	287	37	221
- Portacontenitori e frigorifere	21	856	21	856	19	763	19	763	19	763
- Portarinfuse	92	3.722	107	4.475	109	4.648	103	4.466	79	3.375
- Traghetti	76	2.318	75	2.526	70	2.561	69	2.619	67	2.732
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33	1	33	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	631	720	603	746	597	683	601	696	587	696
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	361	229	357	240	361	251	352	245
- Altri tipi di navi	264	550	242	517	240	443	240	445	235	450
<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>	<b>1.120</b>	<b>14.183</b>	<b>1.063</b>	<b>12.572</b>

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

(2) Dati in migliaia.

Fonte: Confitarma

**Tab. 7. Il trasporto marittimo di merci nei principali porti italiani – Anni 2008-2014 (Migliaia di tonnellate)**

<b>Porti</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Savona-Vado	15.653	14.513	14.098	14.654	13.311	13.442	12.087
Genova	54.218	47.454	50.702	50.393	50.207	48.524	50.968
La Spezia	18.619	14.328	17.950	17.061	15.438	15.546	15.747
Marina di Carrara	2.572	2.027	3.342	3.232	3.273	1.799	1.668
Livorno	34.029	26.766	30.299	29.673	27.418	27.953	28.335
Piombino	7.869	5.221	6.555	6.004	6.007	5.844	6.213
Civitavecchia	8.240	8.807	10.322	11.690	11.480	10.774	10.870
Fiumicino	5.472	5.545	5.174	5.887	4.442	2.791	2.825
Gaeta	2.733	2.427	2.107	2.595	2.350	2.225	1.893
Napoli (1)	19.352	19.419	21.923	21.547	20.038	19.531	20.125
Salerno	9.777	8.649	9.842	10.533	10.173	10.968	12.212
Gioia Tauro	34.313	30.132	30.400	24.696	28.209	33.753	n.d.
Taranto	43.271	27.175	34.849	40.799	34.942	28.485	27.855
Brindisi	12.968	11.020	9.950	9.892	10.108	10.408	10.873
Bari	5.093	4.987	5.303	5.437	4.501	4.221	4.677
Barletta	1.154	834	889	943	890	1.037	892
Monopoli	224	263	298	327	241	342	428
Ancona	9.427	8.773	8.521	8.413	7.952	6.975	8.569
Ravenna	25.896	18.703	21.922	23.344	21.460	22.486	24.460
Chioggia	3.145	2.494	1.833	2.142	1.928	1.617	1.530
Venezia	30.239	25.233	26.390	26.301	25.376	24.350	21.779
Portonogaro (2)	1.441	897	1.205	1.207	1.545	942	1.011
Monfalcone	4.023	3.204	3.088	3.468	3.717	3.971	4.286
Trieste	48.279	44.393	47.634	48.238	49.207	56.586	57.154
Messina-Mil.	22.503	21.353	23.068	23.277	22.394	23.239	22.092
Catania	4.596	4.680	4.877	5.198	4.840	5.848	6.791
Augusta	30.394	26.468	29.415	29.591	29.937	26.946	25.208
Palermo-T.Imerese (3)	7.448	7.414	7.876	8.554	7.691	6.507	6.530
Cagliari-Sarroch	34.101	34.726	35.873	35.827	35.379	34.801	33.432
Olbia-G.A.-P.Torres (4)	12.022	9.968	10.444	10.232	8.708	7.532	8.094
<b>Totale</b>	<b>509.073</b>	<b>437.872</b>	<b>476.148</b>	<b>481.154</b>	<b>463.162</b>	<b>459.442</b>	<b>428.605</b>

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Per il 2013 dati anno 2012

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

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

Fonte: Assoporti



Federtrasporto

**Tab. 8. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani – Anni 2008-2014**  
(Numero di teu)

Porti	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Savona-Vado	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282	77.859	81.755
Genova	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944
La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432	1.303.017
M. di Carrara	4.710	6.168	7.793	5.455	99	356	384
Livorno	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180	577.470
Civitavecchia	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965	54.019	64.387
Napoli (1)	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682
Salerno	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044
Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.108	3.094.254	2.969.802
Taranto	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519
Brindisi	673	722	1.107	485	94	566	407
Bari	113	55	680	11.121	29.398	31.436	35.932
Ancona	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213	152.394	164.882
Ravenna	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152	226.692	222.548
Venezia	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893	446.428	456.068
Portonogaro (2)	---	---	40	---	40	0	---
Monfalcone	1.645	1.417	1.166	591	812	814	753
Trieste	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023	458.597	506.011
Catania	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087	30.255	33.162
Augusta	---	19	78	---	200	203	---
Palermo-T. Imerese (3)	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784	20.647	14.344
Cagliari-Sar.	307.527	736.984	629.340	603.236	627.609	702.143	717.016
<b>Totale</b>	<b>10.549.886</b>	<b>9.514.654</b>	<b>9.777.962</b>	<b>9.526.808</b>	<b>9.618.700</b>	<b>10.082.030</b>	<b>10.221.127</b>

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Per il 2013 dati anno 2012.

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

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

**Tab. 9. Il sistema interportuale italiano – Anni 2011-2012**

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani (mq)	2011	2012
Aree destinate all'attività interportuale	37.463.838	37.905.092
Aree disponibili per l'attività interportuale	32.133.065	32.186.151
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	22.618.447	21.810.499
Aree verdi	---	3.558.656
Aree terminalistiche (1)	2.796.000	3.209.249
Aree logistiche (2)	5.975.313	5.915.457
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)	---	75.435
<b>Traffico ferroviario</b>	<b>2011(3)</b>	<b>2012</b>
TEU movimentati	1.739.625	1.834.397
Carri ferroviari	105.847	136.648
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032

(1) In questo valore sono incluse le aree dei terminal al di fuori del perimetro degli interporti, ma adiacenti a questi e funzionali alla loro operatività.

(2) In questo valore sono inclusi i magazzini, i piazzali e i parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.

(3) Non comprendono i valori relativi al Polo Logistico Integrato di Mortara e all'Interporto Centro Italia Orte.

Fonte: Unione Interporti Riuniti - UIR

**Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri nei principali porti italiani – Anni 2008-2014**

<b>Porti</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Savona-Vado	1.113.375	1.028.486	1.092.315	1.307.003	1.208.512	1.286.371	1.389.915
Genova	3.262.912	3.486.683	3.639.975	3.113.679	2.771.962	2.899.193	2.744.968
La Spezia	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239	213.858	483.564
Marina di Carrara	27.100	23.137	9.474	11.493	---	1.237	1.550
Livorno	3.178.971	3.263.289	3.374.768	3.068.047	2.806.271	2.557.826	2.504.413
Piombino	3.653.648	3.453.847	3.288.272	3.240.030	3.028.505	6.025.629	5.968.816
Civitavecchia	4.263.118	4.103.141	4.235.809	4.525.619	4.039.608	4.033.783	3.613.308
Fiumicino	60.523	---	---	---	---	---	---
Gaeta	528	902	1.568	4.499	911	1.300	1.156
Napoli (1)	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191	7.439.763	6.931.856	7.191.385
Salerno	559.588	562.782	625.761	639.978	618.077	601.175	675.178
Taranto	189	---	---	604	427	446	582
Brindisi	504.373	524.104	520.853	527.001	481.786	474.600	492.447
Bari	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217	1.700.591	1.686.403
Barletta	50	1.563	---	---	---	---	---
Monopoli	141	641	523	193	275	165	330
Ancona	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787	1.172.489	1.174.054	1.080.116
Ravenna	16.709	17.726	17.121	163.829	106.498	101.819	62.028
Venezia	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751	1.998.960	2.072.642	1.945.322
Monfalcone	217	180	186	213	40	159	139
Trieste	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647	147.414	129.691
Messina-Mil.	9.888.176	8.762.229	8.578.681	8.564.396	7.198.440	8.175.725	8.025.529
Catania	292.036	385.584	440.780	412.969	437.521	390.457	232.954
Augusta	---	---	---	---	1.136	20.232	---
Palermo-T. Imerese (2)	2.427.650	1.840.161	1.805.262	1.901.107	1.723.854	1.632.320	1.816.806
Cagliari-Sarroch	466.463	456.565	507.612	656.651	239.317	343.418	328.823
Olbia-G.A-P.Torres (3)	5.739.467	6.110.178	5.927.655	4.549.725	3.956.206	3.453.996	3.562.230
<b>Totale</b>	<b>49.756.350</b>	<b>48.164.047</b>	<b>47.161.092</b>	<b>46.095.811</b>	<b>41.233.661</b>	<b>44.240.266</b>	<b>43.937.653</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.

Fonte: Assoporti



**Tab. 11. Passeggeri crociere nei principali porti italiani – Anni 2008-2014**

Porti	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bari	465.739	567.885	507.712	586.848	618.882	604.781	561.273
Brindisi	2.004	1.745	28.489	5.226	13.507	4.628	25.450
Cagliari	89.871	112.419	159.753	232.118	80.555	146.000	81.844
Catania	96.920	181.578	189.613	188.815	243.746	232.632	90.987
Civitavecchia	1.819.855	1.802.938	1.898.233	2.577.438	2.398.063	2.538.259	2.140.039
Genova	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239	1.050.085	824.109
La Spezia	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239	213.858	483.564
Livorno	849.050	795.313	822.554	982.928	1.037.849	736.516	626.356
Marina di Carrara	---	23.137	9.474	11.493	---	1.237	1.550
Messina-Milazzo	337.117	253.199	374.441	500.636	438.379	501.316	319.750
Napoli	1.237.078	1.300.000	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762
Palermo	1.006.193	891.351	394.885	567.049	354.399	410.999	531.712
Piombino (Portoferraio)	21.502	14.509	24.473	19.273	23.099	16.828	27.365
Ancona	61.423	75.445	135.858	144.721	110.106	109.492	37.220
Ravenna	8.867	10.328	9.153	156.359	100.379	97.025	43.887
Savona	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097	940.078	1.018.794
Trieste	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652	70.244	44.236
Venezia	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073	1.739.501	1.841.477	1.750.698
Salerno	32.548	35.453	98.815	99.274	113.268	121.919	143.346
Olbia-Golfo Aranci	209.536	224.115	184.623	141.632	276.941	206.140	164.995
<b>Totale</b>	<b>8.909.403</b>	<b>9.128.688</b>	<b>9.277.617</b>	<b>11.153.721</b>	<b>10.504.552</b>	<b>11.018.548</b>	<b>10.030.937</b>

Fonte: Assoporti

**Tab. 12. Il traffico autostradale di veicoli leggeri e pesanti – Anni 2007-2015**  
(Milioni di veicoli-km)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Gen-mar. '15
Veicoli leggeri	63.558	63.266	64.554	64.498	63.605	59.078	58.177	58.735	12.418
Veicoli pesanti	20.229	19.806	18.364	18.773	18.752	17.347	16.945	17.067	4.074
<b>Totale</b>	<b>83.787</b>	<b>83.072</b>	<b>82.918</b>	<b>83.271</b>	<b>82.357</b>	<b>76.425</b>	<b>75.122</b>	<b>75.802</b>	<b>16.492</b>

Fonte: Aiscat



**Tab. 13. Prime iscrizioni e radiazioni di autoveicoli per il trasporto merci – Anno 2000-2015**

	Dati mensili (1)				Dati annuali		
	Prime iscrizioni		Radiazioni		Prime iscrizioni	Radiazioni	
	2014	2015	2014	2015			
Gennaio	10.865	10.253	14.796	10.805	2000	250.236	101.722
Febbraio	9.799	10.377	14.068	10.928	2001	256.063	106.229
Marzo	11.621	12.385	12.450	11.148	2002	307.680	116.870
Aprile	10.846	11.907	11.178	9.230	2003	288.204	132.284
Maggio	11.531	12.013	11.461	9.336	2004	293.573	134.620
Giugno	10.937		10.702		2005	259.694	131.278
Luglio	12.437		10.638		2006	275.879	141.851
Agosto	6.859		5.152		2007	281.210	182.217
Settembre	12.107		8.852		2008	271.568	172.612
Ottobre	12.649		10.725		2009	207.011	157.965
Novembre	11.012		9.627		2010	204.492	155.200
Dicembre	13.600		11.462		2011	195.354	139.635
					2012	132.869	157.278
					2013	114.321	161.363
					2014	134.263	131.111

(1) Dati provvisori

Fonte: Aci