



FEDERTRASPORTO

Indagine congiunturale sul settore dei trasporti

II semestre 2010

Numero 31
Dicembre 2010

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

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE	pag. 1
1.1. Sintesi dei risultati	1
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2010	10
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2010	24
2. LA POLITICA DEI TRASPORTI	38
2.1. Il quadro nazionale	38
2.2. Il quadro europeo	56
3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA	75
APPENDICI	
1. Nota metodologica	95
2. I risultati dell'Indagine dal 2003 al 2010	97
3. I dati del trasporto aereo, autostradale, ferroviario e marittimo Anni 2003-2010	103

NOTA

L'indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata dalla FEDERTRASPORTO, con periodicità semestrale, ha l'obiettivo di essere uno strumento di consultazione agile e sintetico per tutti coloro che quotidianamente affrontano le problematiche del settore trasporti. L'Indagine è articolata in tre sezioni:

- la prima riporta i risultati dell'indagine che la Federazione realizza direttamente con la collaborazione di un panel di aziende che operano nel settore del trasporto terrestre (i dati presentati alla fine di ogni semestre forniscono le previsioni sui principali indicatori del trasporto passeggeri e merci nel semestre in corso ed analizzano quelli relativi al semestre precedente), i dati elaborati da Confitarma e Assoportì per il settore marittimo e, per quello aereo, i dati di Assaeoportì,*
- la seconda descrive la situazione attuale del settore dei trasporti, a livello nazionale ed europeo,*
- la terza fornisce un panorama generale dell'economia nazionale.*

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

1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE¹

1.1. Sintesi dei risultati

1.1.1. Trasporto merci: una ripresa a corrente alternata

Anche se lentamente, nel primo semestre del 2010 il settore del trasporto mette in evidenza diversi elementi di ripresa. Questi, in linea di massima, vengono confermati dalle previsioni sulla dinamica della domanda nella seconda parte dell'anno in corso, anche se per ora è difficile parlare di performance del settore particolarmente brillanti ed omogenee.

Il trasporto aereo ha chiuso il primo semestre con una crescita robusta delle tonnellate movimentate: l'incremento percentuale è stato del 20%, ossia 74 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Tale risultato è frutto di un'espansione sostenuta del traffico merci (92% del traffico aereo in questo periodo), +24%, e di una contrazione di quello postale, -9%. La ripresa è proseguita anche nei mesi successivi, seppur a tassi più contenuti e, in base ai dati disponibili, nel periodo gennaio-ottobre 2010 sono state movimentate complessivamente 753 mila tonnellate, registrando un incremento tendenziale ancora molto elevato, +19%, anche se di un punto inferiore a quanto rilevato nei primi sei mesi.

L'aumento di traffico più sostenuto è stato rilevato a Milano Malpensa: nei primi sei mesi ha raggiunto il +33%, ossia +52 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (recuperando così parte della flessione del 2009) ed, a seguire, quello registrato nello scalo di Roma Fiumicino², +28% ossia +17 mila tonnellate (in soli sei mesi è stato così recuperato più di quanto perso nell'anno 2009). Come anticipato, nei mesi successivi il traffico ha continuato a crescere in misura sostenuta, seppur a tassi più bassi. Nei primi dieci mesi, infatti, l'espansione della domanda soddisfatta a Malpensa è del 29% ed a Fiumicino del 22%.

Considerando il trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti mostra segnali di ripresa che, in questo caso, tendono ad ampliarsi dopo il primo semestre. Nei primi sei mesi del 2010, il numero di veicoli-km pesanti sulla rete

¹ L'Indagine congiunturale è stata curata da Flavia Di Castro con l'assistenza tecnica di Francesca Romana Borghese. Valeria Battaglia, Monica Salvatore e Margherita Palladino hanno curato Il quadro nazionale e Il quadro europeo, e Ezio Civitareale la Nota economica, chiusi in redazione il 30 novembre. Si ringrazia inoltre Mario Tartaglia di Fs, Oliviero Giannotti di Assoporti, Noli Mazza di Confitarma e Gabriele Montecorboli dell'Anav per la collaborazione nella fase di acquisizione dei dati sull'andamento del settore nei comparti di loro competenza.

² Incidenza sul totale di periodo rispettivamente del 47% e del 18%.

autostradale ha registrato un debole aumento, +0,7% su base tendenziale, incremento che, nei mesi immediatamente successivi, ha assunto però dimensioni più sostenute. Aggiungendo a questi mesi anche i tre successivi, infatti, la crescita complessiva del traffico pesante sulla rete autostradale italiana in termini di veicoli-km sale all'1,4%.

Dopo un biennio di risultati negativi, la situazione tende a riprendersi anche fra le aziende di autotrasporto. Nel primo semestre del 2010, infatti, a fronte di situazioni di stabilità nel 27% delle aziende, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione della domanda soddisfatta (in termini di tonnellate) risulta positivo, 9 punti percentuali, un risultato sicuramente brillante considerando i valori rilevati nello stesso periodo del biennio precedente (-83 e -6 punti percentuali). La ripresa è ancora più evidente considerando la domanda internazionale ed il saldo fra gli andamenti opposti passa da -74 (stesso semestre anno precedente) a +39 punti (stabile invece nel 28% dei casi). Questa situazione influenza naturalmente la dinamica degli altri indicatori. In termini economici, i casi in cui il fatturato è aumentato, solo il 2% nel primo semestre del 2009, raggiungono ora quota 50% mentre quelli di diminuzione passano da 90% a 30%. In relazione all'offerta, analogamente, le situazioni di crescita risultano in forte aumento e di converso quelle di diminuzione in brusca discesa, generando un saldo positivo, +13 punti percentuali (negativo e molto elevato nello stesso semestre dell'anno precedente).

Questa ritrovata fiducia si ripercuote sulle previsioni relative al secondo semestre dell'anno in corso che confermano i segnali positivi rilevati nel primo. A livello nazionale, dovrebbero essere meno numerosi i casi in cui la domanda di tonnellate diminuisce e, di converso, essere più frequenti quelli in cui aumenta, determinando così un saldo fra tali andamenti di nuovo di segno positivo (pari a 16 rispetto a -55). Anche le previsioni sulla domanda internazionale sono buone: il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe infatti raggiungere i 28 punti (rispetto a -37). In linea con tali aspettative, le previsioni sull'andamento dell'offerta confermano il diffondersi di un clima di maggior fiducia nel futuro. I casi in cui viene messa in atto una riduzione della capacità veicolare disponibile dovrebbero essere notevolmente meno frequenti (29% rispetto al 63% rilevato nello stesso periodo del 2009) e, parallelamente, essere più numerosi quelli in cui aumenta (dal 5% al 31%) e, di conseguenza il saldo, seppur in valore assoluto modesto, dovrebbe essere di nuovo positivo (-57 e -61 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti).

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

	Gen.-giu.'10	Gen.-set.'10
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (1)	20,4	19,3
Merci	24,0	22,6
Posta	-8,9	-9,5
<u>Trasporto marittimo</u>		
Merci (tonnellate; var.% tend.)	6,3	---
Container (teu; var.% tend.)	-2,3	---
<u>Trasp. autostradale</u> (veic.pesanti-km; var.% tend.)	0,7	1,4
<u>Trasporto su gomma</u> (2)		
Domanda nazionale	9,1	16,2
Domanda internazionale	38,9	27,7

(1) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-ottobre '10.
(2) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 1° sem.'10, a seguire nel 2° sem.'10 (previsioni).

Fonte: Aiscat, Assaeroporti, Assoporti e Federtrasporto

Passando ora al settore marittimo, il trasporto di container, che aveva chiuso il 2009 in negativo, continua a diminuire, seppur ad un tasso decisamente più contenuto. Infatti, il numero di teu ha messo in evidenza nel primo semestre del 2010 una leggera flessione, in termini percentuali del 2%, ma aveva raggiunto i dieci punti percentuali nel 2009.

In termini di tonnellate, però, il primo semestre 2010 delinea complessivamente un quadro migliore. Dopo la flessione rilevata nel 2009 del 14%, infatti, le tonnellate movimentate risultano, su base tendenziale, in crescita del 6%. Tale andamento è spinto soprattutto dalla crescita del trasporto di rinfuse solide, + 25%, e, seppur in misura più modesta, dal trasporto di merci varie, +6% (il trasporto di rinfuse liquide chiude il semestre con un incremento decisamente più modesto, +0,6%)³.

Dal lato dell'offerta, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci, così come negli ultimi anni, ha una dinamica positiva. In base ai dati attualmente disponibili (stime al 2 novembre 2010), risulta composta da 1.172 unità, per un totale di 13 milioni di tsl, con un incremento rispetto alla fine del 2009 del 5% in termini di navi (+60 unità), e in termini di tsl del 10%. Sono in crescita tutte le tipologie di navi (eccezion fatta per le portarinfuse polivalenti che non subiscono variazioni, 1 per 33 mila tsl). In particolare, le navi da carico secco (19% e 52% delle unità e delle tsl complessive), a inizio novembre 2010 sono 225, ossia 21 unità

³ Rappresentano rispettivamente il 17%, 43% e 40% del totale di questo periodo.



in più rispetto a fine dicembre 2009, generando un incremento percentuale del 10% e, in termini di tsl, del 15%. Le navi da carico liquido (28% delle unità totali e 42% delle tsl complessive) passano fra i due periodi a confronto da 322 a 326, in percentuale +1%, variazione pari al 4% considerando le tsl. Aumentano anche le navi per i servizi ausiliari: sono complessivamente 620, ossia 35 in più rispetto a fine 2009, in termini di tsl +9%.

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

	Gen.-giu.'10		Lug.-dic.'10	
	Numero	Tsl	Numero	Tsl
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (1)				
Totale	4,9	5,7	5,4	9,6
- Navi da carico liquido	0,9	2,3	1,2	4,2
- Navi da carico secco	9,8	8,4	10,3	14,5
- Portarinfuse polivalenti	0,0	0,0	0,0	0,0
- Navi per servizi ausiliari	5,5	8,0	6,0	8,7
<u>Trasporto su gomma</u> (2)	12,9		2,0	

(1) Navi sopra le 100 tsl (stime); nella colonna Gen.-giu.'10 sono riportate le variazioni al 25-06-'10 rispetto al 31-12-'09 ed in quella successiva le variazioni al 02-11-'10 rispetto al 31-12-'09.
(2) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 1° sem.'10, a seguire nel 2° sem.'10 (previsioni).

Fonte: Confitarma e Federtrasporto

Infine, per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale, non riportiamo i dati di traffico quantitativi di questo mercato in attesa di poter ampliare il campo d'indagine, in passato limitato ai soli dati di Trenitalia, al traffico servito dagli altri operatori.

1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza: in crescita con qualche punto interrogativo

Il 2010 si presenta sicuramente come un anno di ripresa per il trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza e, infatti, tutti i comparti del trasporto passeggeri hanno dinamiche positive, fatta eccezione per il trasporto terrestre di lunga percorrenza che mette in evidenza ancora qualche segnale di difficoltà.

Per il trasporto aereo, il primo semestre 2010 conferma la ripresa della domanda soddisfatta intravista alla fine dell'anno precedente e la crescita del numero dei viaggiatori si attesta su base tendenziale al 5%. E, in base ai dati disponibili (gennaio-ottobre), l'incremento della domanda soddisfatta si amplia, raggiungendo il 7%, combinazione di un'espansione del trasporto sia internazionale, 8% ossia in valore assoluto +4,9 milioni di passeggeri, sia nazionale, 6% ossia +2,6 milioni (rappresentano rispettivamente il 57% e

42% del traffico di questo periodo).

A Fiumicino e Malpensa (quote sul totale di periodo del 26% e 14%) gli incrementi più elevati. In entrambi i casi, ancor più che nel primo semestre, la crescita percentuale raggiunge nei primi dieci mesi dell'anno la soglia dell'8% su base tendenziale, ossia +2,2 milioni di passeggeri nello scalo romano e +1,2 milioni in più a Milano. A Fiumicino, la crescita è trainata sostanzialmente dalla componente internazionale, +12%; aumenta anche il traffico nazionale⁴, seppur di pochi decimali, un risultato comunque interessante dato che nei primi sei mesi era risultato ancora in calo. A Malpensa, invece, la variazione positiva del traffico nazionale si attesta al 21% e quella relativa alla componente internazionale al 5%.

Nei primi dieci mesi del 2010, le performance peggiori sono state invece rilevate nei due scali minori di Roma e Milano (incidenza sul totale del 3% e 6%) anche se, rispetto al primo semestre, ad un tasso inferiore. A Linate, il traffico diminuisce complessivamente in questi primi dieci mesi del 2%, pari invece a -6% alla fine del primo semestre, grazie al rallentamento della flessione registrata per la domanda nazionale, -8% rispetto a -11%, ed a un'ulteriore espansione della componente internazionale, 12% rispetto a 6%. Anche a Ciampino, seppur in misura decisamente più contenuta, rallenta la diminuzione del traffico complessivo (in questo caso di solo mezzo punto percentuale). Se da un lato si riduce la contrazione del traffico internazionale, pari a -2% (era -4% nel primo semestre), dall'altro si amplia invece la flessione della componente interna (-20% rispetto a -16%).

Le informazioni relative al traffico di veicoli leggeri sulla rete autostradale italiana delineano un settore in leggera ripresa ma dall'andamento più incerto in base agli ultimi dati disponibili. Nei primi sei mesi del 2010, infatti, il numero di veicoli-km leggeri sulle autostrade italiane ha registrato un andamento positivo, con un aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente dell'1,3%. Successivamente, nei mesi di agosto e settembre si è verificata però una contrazione del traffico e complessivamente, in base ai dati disponibili fino ad oggi (gennaio-settembre), la variazione del traffico leggero si ferma allo 0,7%.

Per il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza⁵, invece, la dinamica della domanda soddisfatta continua ad avere un andamento negativo. Nel primo semestre 2010, la diminuzione su base tendenziale è stata di sei punti percentuali in termini di viaggiatori e di quasi nove punti considerando i viaggiatori-km (la percorrenza media passa, fra i due semestri a confronto, da 331 a 322 km). Tale dinamica viene inoltre confermata nei mesi successivi. In base ai dati attualmente disponibili (gennaio-settembre), la contrazione della

⁴ Il traffico internazionale e nazionale rappresentano il 65% e 34% del traffico nell'aeroporto romano e l'80% ed il 19% in quello milanese.

⁵ Dati FS.

domanda di viaggiatori si attesta al 5,5% (circa mezzo punto in meno rispetto ai primi sei mesi) e quella di viaggiatori-km al 9%, a fronte di una percorrenza media anch'essa in calo (pari a 321 km ossia 12 in meno rispetto allo stesso periodo del 2009). All'interno di questo settore, come sempre, la domanda soddisfatta dai servizi a mercato ha un andamento opposto. Infatti, in base ai dati disponibili (gennaio-ottobre), i viaggiatori-km presentano un incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente del 4% (frutto però di un andamento sostenuto nei primi sei mesi ma più debole nei quattro successivi).

Dal lato dell'offerta, i treni-km hanno subito nel primo semestre una flessione del 2% mentre è risultata pari al 10% quella dei posti-km, determinando un aumento in valore del load factor di circa mezzo punto percentuale (pari a 48%). Anche in questo caso, la dinamica è opposta considerando esclusivamente i treni-km relativi ai servizi a mercato in aumento in questi sei mesi del 15%.

Considerando le previsioni relative a tutto il secondo semestre 2010, la domanda è stata prevista stabile in termini di viaggiatori ma in diminuzione in termini di viaggiatori-km. Al ribasso anche le previsioni formulate per l'offerta complessiva di treni-km – considerando solo i servizi a mercato, in base ai dati attualmente disponibili (gennaio-ottobre), la variazione è invece positiva e si attesta al 9% - mentre il load factor dovrebbe aumentare.

Per quanto riguarda la modalità marittima, dopo la battuta di arresto rilevata nel 2009, la domanda di trasporto passeggeri nei porti italiani ricomincia a crescere e, nei primi sei mesi dell'anno in corso, riporta una variazione su base tendenziale del 6%.

Considerando il mercato delle crociere, il 2010 è di nuovo un anno di crescita. Dopo la lieve flessione del 2009 (successiva comunque a tassi di sviluppo decisamente sostenuti negli anni precedenti), in base alle stime disponibili, nel 2010 i crocieristici saranno circa 8,8 milioni rispetto agli 8,4 del 2009, registrando così una crescita annua del 5%.

Anche dal lato dell'offerta, il bilancio è positivo. In base alle stime ad oggi disponibili (2 novembre 2010), le navi passeggeri della flotta di bandiera italiana sono 472, 14 in più rispetto alla fine del 2009, in percentuale +3% (in termini di tsl, si passa da 3.981 a 3.986). Sono in aumento tutte le tipologie di navi (ad eccezione degli aliscafi, i catamarani e le unità veloci - peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl - che non subiscono variazioni) ed in particolare si rileva che:

- le navi da crociera (5% delle navi totali ed il 36% delle tsl complessive) sono 22, ossia una in più rispetto al 31-12-2009,
- i traghetti misti (47% e 61% della flotta rispettivamente in termini di navi e di tsl), in totale 223, sono 4 in più rispetto alla fine del 2009 ,

- le “altre navi di trasporto passeggeri” crescono fra i periodi a confronto di ben nove unità, raggiungendo quota 146 (incidenza sul totale delle navi e delle tsl rispettivamente del 31% e 2%).

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

	Gen.-giu.'10	Gen.-set.'10
<u>Trasporto ferroviario</u> (1)		
<i>Viaggiatori</i> (var.% tend.)		
Regionale	8,4	8,5
Media e lunga percorrenza	-6,1	-5,5
<i>Viaggiatori-km</i> (var.% tend.)		
Regionale	1,1	2,0
Media e lunga percorrenza	-8,6	-8,8
- di cui Servizi a mercato	5,5	3,5
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (2)	5,0	6,7
Nazionale	4,9	5,5
Internazionale	5,1	7,6
<u>Trasporto marittimo</u> (3)	5,7	---
Trasporto crocieristico	---	5,3
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.)	1,3	0,7
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)	11,8	20,6
<u>Tpl piccole e medie aziende</u> (4)	0,0	-8,3
<p>(1) Trenitalia; per la domanda soddisfatta dai Servizi a mercato, nella seconda colonna è riportata la variazione gennaio-ottobre 2010 rispetto allo stesso periodo del 2009.</p> <p>(2) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-ottobre '10.</p> <p>(3) Per il trasporto crocieristico è riportata la variazione percentuale annua (previsione).</p> <p>(4) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 1° sem.'10, a seguire nel 2° sem.'10 (previsioni).</p>		

Fonte: Aiscat, Assaeroporti, Assoport, Cemar, Federtrasporto e F.S.

Passando ora al trasporto pubblico locale terrestre, si chiude la parentesi di incertezza che ha caratterizzato le grandi imprese nel 2009. Nel primo semestre dell'anno in corso, infatti, considerando la domanda soddisfatta, tornano ad essere più frequenti i casi di aumento rispetto a quelli di diminuzione e di conseguenza il saldo fra gli andamenti opposti è di nuovo positivo, pari a circa 12 punti percentuali sia per i viaggiatori sia per i viaggiatori-km (-10 e -5 i valori nello stesso periodo del 2009). E nei mesi successivi, tale ripresa dovrebbe confermarsi. In base alle previsioni fornite dalle aziende di questo settore, infatti, il saldo fra andamenti di crescita e di diminuzione dovrebbe essere di nuovo positivo ed



oscillare intorno ai 21 punti percentuali considerando la domanda soddisfatta in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km (pari invece a -7 e -12 punti nello stesso semestre del 2009). Dal lato dell'offerta, le informazioni raccolte delineano una situazione particolare. Nel primo semestre, infatti, il saldo fra gli andamenti opposti oscilla intorno ai quindici e sei punti percentuali rispettivamente per l'offerta di posti e posti-km (pari ad otto punti per entrambi gli indicatori nello stesso periodo dell'anno precedente) ma, in termini previsionali per il secondo semestre 2010, il saldo previsto fra gli andamenti opposti oscilla, considerando i posti, intorno ai tre punti percentuali rispetto ai ventiquattro rilevati nello stesso periodo del 2009 e, in termini di posti-km, dovrebbero prevalere i casi di diminuzione, generando un saldo negativo (circostanza che non si è mai verificata in passato).

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

	Gen.-giu.'10		Lug.-dic.'10	
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)				
Regionale	2,0		>0	
Media e lunga percorrenza	-2,3		< 0	
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)				
	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>	<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
Totale	2,8	-1,1	3,1	0,1
Crociera	4,8	1,2	4,8	1,2
Aliscafi, catamarani e unità veloci	0,0	0,0	0,0	0,0
Traghetti da trasporto combinato	1,4	-3,1	1,8	-1,1
Altre navi per trasporto passeggeri	6,6	32,6	6,6	32,6
<u>Tpl grandi aziende</u> (3)	14,7		2,9	
<u>Tpl piccole e medie aziende</u> (3)	0,0		8,4	

(1) Trenitalia; nell'ultima colonna sono riportate le previsioni sull'andamento nel 2° semestre 2010.
(2) Navi sopra le 100 tsl (stime); nella colonna Gen.-giu.'10 sono riportate le variazioni al 25-06-'10 rispetto al 31-12-'09 ed in quella successiva le variazioni al 02-11-'10 rispetto al 31-12-'09.
(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nella prima colonna nel 1° sem.'10, a seguire nel 2° sem.'10 (previsioni).

Fonte: Federtrasporto, F.S. e Confitarma

Considerando la domanda soddisfatta dal trasporto regionale di Trenitalia, il 2010 è ancora un anno di crescita. Nel primo semestre, i viaggiatori aumentano tendenzialmente dell'8,4% e, a fronte di una percorrenza media che nei due semestri a confronto diminuisce, da 44 a 41 km, la crescita in termini di viaggiatori-km si attesta all'1%. I dati attualmente disponibili confermano le dinamiche rilevate anche per i mesi successivi. Nel periodo gennaio-settembre, infatti, la domanda in termini di viaggiatori segna una crescita rispetto

allo stesso periodo del 2009 pari all'8,5% e in termini di vkm del 2% (la percorrenza media, 41 km, è di circa due km e mezzo più bassa rispetto a quella rilevata nei primi nove mesi del 2009). Dal lato dell'offerta, nel primo semestre, i posti-km sono risultati in aumento dello 0,7% - il load factor, pari al 32%, ha un andamento sostanzialmente costante - mentre in termini di treni-km ha raggiunto il 2%.

In base alle previsioni disponibili sulle dinamiche relative al secondo semestre 2010, la domanda, in termini sia di viaggiatori sia di vkm, dovrebbe confermarsi in crescita a fronte di una percorrenza media costante. Previsioni di aumento sono state formulate anche per l'offerta di treni-km e per il load factor.

Passando ora ai risultati delle piccole e medie imprese erogatrici di servizi di Tpl, nel primo semestre non si rilevano elementi particolarmente brillanti, piuttosto di assestamento. Dal lato della domanda, spicca la presenza sempre più elevata dei casi di stabilità (circa 83% sia per i viaggiatori sia per i viaggiatori-km) mentre le altre indicazioni si ripartiscono in modo perfettamente equo fra casi di crescita e di diminuzione generando così un saldo fra tali risposte nullo. E la situazione non dovrebbe migliorare nel secondo semestre in corso, anzi. Infatti, dovrebbero essere sempre molto numerosi i casi di stabilità (83%) ma la differenza fra casi di crescita e di diminuzione dovrebbe risultare negativa.

La stabilità caratterizza anche la dinamica dell'offerta. Nel primo semestre del 2010, i posti ed i posti-km sono stati indicati costanti dall'83% delle aziende e le altre si ripartiscono in modo equo fra casi di crescita e diminuzione. Anche se è sempre la prudenza a caratterizzare le scelte in questo comparto, le previsioni per il secondo semestre, nei tre quarti dei casi espresse in termini di stabilità, mettono comunque in evidenza una leggera prevalenza dei casi di aumento per l'offerta di posti e, soprattutto, di posti-km.

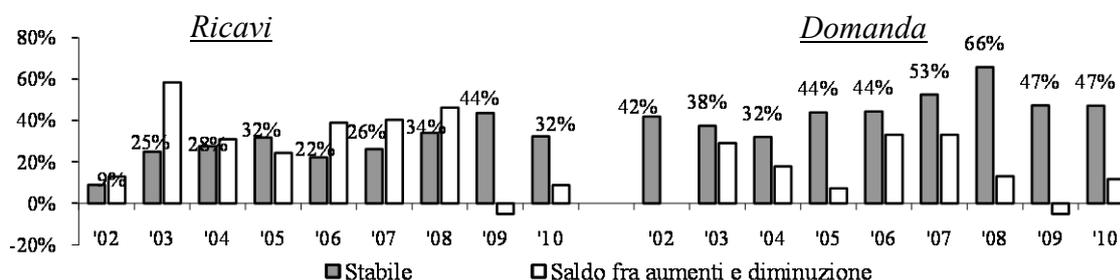
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2010

1.2.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base ai consuntivi delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, si chiude la parentesi di incertezza che ha caratterizzato il 2009 quando, considerando la domanda soddisfatta, fra le aziende erano più frequenti i casi di diminuzione rispetto a quelli di aumento. Infatti, la situazione si capovolge e, a fronte di situazioni di stabilità in meno della metà delle imprese, fra le altre prevalgono i casi di crescita. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti ha di nuovo segno positivo ed oscilla intorno a 12 punti percentuali sia per i viaggiatori sia per i viaggiatori-km (-10 e -5 i valori nello stesso periodo del 2009).

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



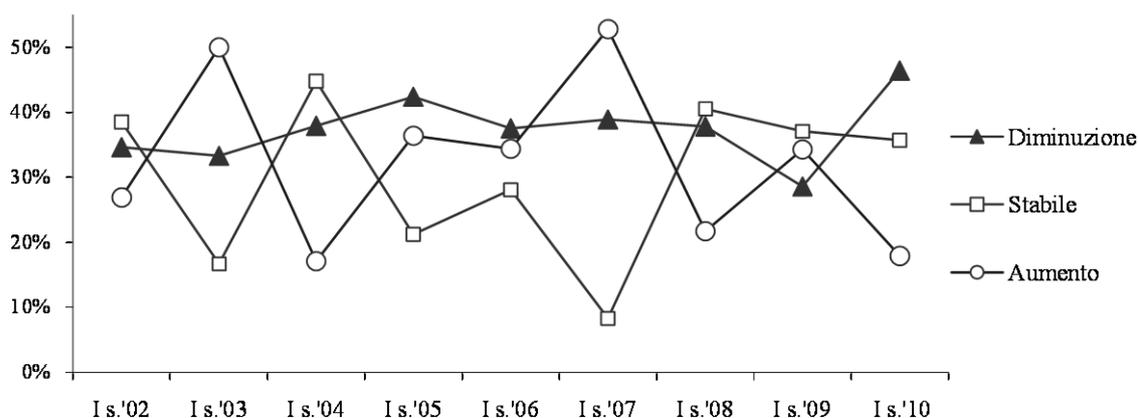
Tali andamenti si ripercuotono inevitabilmente su quello relativo ai ricavi da traffico. A fronte di situazioni di stabilità del livello medio delle tariffe nei tre quarti delle aziende, i ricavi sono stati indicati in aumento e diminuzione dal 38% e 29% delle aziende; il saldo fra tali dinamiche è dunque di nuovo positivo (+9 punti percentuali ed era -5 nello stesso semestre del 2009). Anche le indicazioni formulate sulla dinamica del rapporto ricavi/costi sono discrete. Rispetto allo stesso semestre del 2009, infatti, sono diminuiti i casi sia di diminuzione sia di stabilità generando di conseguenza una forte espansione dei casi di aumento.

Dal lato dell'offerta - che in effetti nel 2009 non aveva messo in evidenza forti segnali di preoccupazione nonostante l'andamento della domanda - il primo semestre dell'anno in corso conferma la presenza prevalente di casi in cui tale indicatore è in aumento rispetto a

quelli di diminuzione. Infatti, anche se le indicazioni di stabilità sono sempre le più frequenti, seppur meno rispetto allo stesso periodo del 2009, il saldo fra gli andamenti opposti oscilla intorno ai quindici e sei punti percentuali rispettivamente per l'offerta di posti e posti-km.

In relazione al livello degli investimenti, a fronte di casi di stabilità nella metà delle imprese, il saldo fra gli andamenti opposti continua ad avere segno negativo, risultando pari a -3 punti percentuali, un valore comunque più basso rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2009. In merito alla dinamica dell'occupazione, ancora più che in passato, sono particolarmente frequenti gli aggiustamenti verso il basso; di conseguenza il saldo fra le risposte opposte, contrariamente a quanto verificatosi nel 2009 (pari a +6 punti), è negativo e particolarmente sostenuto (29 punti percentuali). Considerando le risposte sulla dinamica del costo del lavoro (pro capite), dopo i frequentissimi incrementi rilevati nello stesso periodo del 2009 (78%), in questa prima parte dell'anno in corso sono circa il 39% le aziende che lo hanno indicato in crescita.

Graf. 2. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Infine, per quanto riguarda la produttività del personale, i risultati aziendali continuano ad essere positivi. Infatti, sono risultati meno frequenti i casi di diminuzione a beneficio soprattutto di quelli di aumento; il saldo fra le risposte opposte oscilla intorno ai ventinove punti percentuali, un valore nettamente migliore rispetto a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente. La tendenza è analoga per la produttività dei mezzi ed il saldo passa da +13 (primo semestre 2009) a +29 punti percentuali.

Considerando ora il trasporto regionale di Trenitalia, anche in questo caso, la domanda continua a crescere in misura significativa nel primo semestre dell'anno in corso. Ciò è particolarmente vero considerando la domanda in termini di viaggiatori che su base



tendenziale registra un incremento dell'8%. A fronte di una percorrenza media che, nei due semestri a confronto, diminuisce, da 44 a 41 km, risulta invece più contenuta la crescita in termini di viaggiatori-km, pari infatti all'1%. Dal lato dell'offerta, l'incremento in termini di posti-km è stato dello 0,7% - di conseguenza il load factor non ha subito sostanziali modifiche e, come nello stesso periodo del 2009, risulta pari al 32% - mentre in termini di treni-km ha raggiunto i due punti percentuali.

Tab. 5. La domanda di trasporto regionale ferroviario nel primo semestre 2010 (1)

	<i>Viaggiatori</i>	<i>Viaggiatori-km</i>
Var. %	8,4	1,1

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

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

In questo semestre, la qualità del servizio ferroviario, in termini di puntualità, presenta dei risultati leggermente più deboli rispetto agli stessi mesi del 2009. Infatti, se allora le percentuali mensili degli arrivi a destino entro 5 minuti dall'ora prevista erano stati due volte del 90% e quattro volte superiore al 91%, nei primi sei mesi dell'anno in corso hanno superato due volte la soglia del 91% e del 90%, oscillando invece le altre due volte intorno all'88,4%.

Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali

In base alle informazioni raccolte, non si rilevano spunti particolarmente brillanti ma neanche negativi, piuttosto di assestamento. Dal lato della domanda, ancora più che in passato, ciò che colpisce infatti è la presenza sempre più massiccia dei casi di stabilità: rispetto allo stesso semestre del 2009, questi passano da 69% a 83% considerando i viaggiatori e da 75% a 84% considerando i viaggiatori-km. Le altre risposte, per entrambi gli indicatori, si ripartiscono invece in modo perfettamente equo fra casi di crescita e di diminuzione generando così un saldo fra tali risposte nullo.

Considerando i ricavi da traffico, a fronte di ritocchi verso l'alto del livello delle tariffe messi in atto dal 20% delle aziende, anche in questo caso sono soprattutto le indicazioni di stabilità ad aumentare rispetto al passato, da 55% a 68%; fra le altre aziende però prevalgono i casi di diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti, di conseguenza, subisce un peggioramento, risultando, anche se non particolarmente elevato, negativo (-8 punti percentuali rispetto ai sei rilevati nello stesso semestre del 2009). Anche in merito all'andamento del rapporto fra ricavi e costi, sono i casi di stabilità a subire un discreto

aumento, da 28% a 50%, andamento accompagnato comunque da un leggero miglioramento del saldo fra i casi opposti che passa da 6 a 17 punti percentuali.

Tab. 6. Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda e dei ricavi nel primo semestre - Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

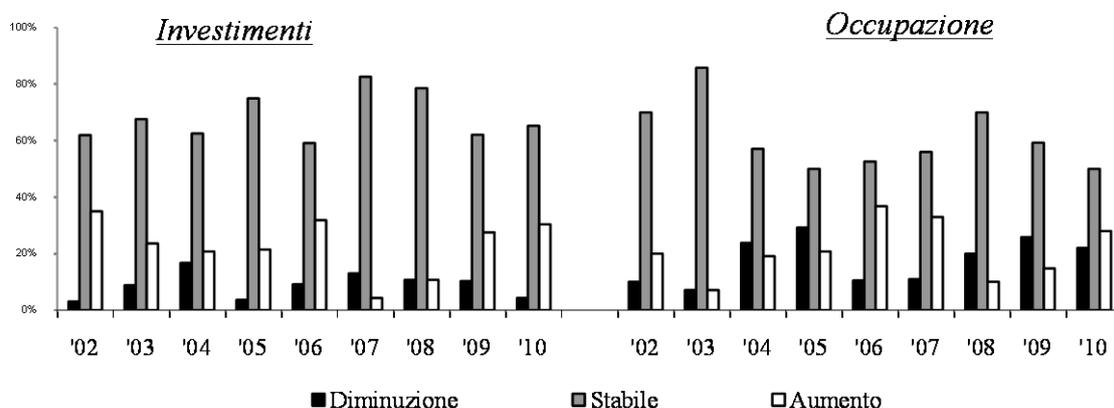
	<i>I s. '02</i>	<i>I s. '03</i>	<i>I s. '04</i>	<i>I s. '05</i>	<i>I s. '06</i>	<i>I s. '07</i>	<i>I s. '08</i>	<i>I s. '09</i>	<i>I s. '10</i>
<u>Viaggiatori</u>									
Aumento	21,6	22,3	23,1	31,0	22,7	8,7	10,3	18,8	8,3
Stabile	59,5	58,3	53,8	55,2	68,2	73,9	79,4	68,8	83,4
Diminuzione	18,9	19,4	23,1	13,8	9,1	17,4	10,3	12,5	8,3
<u>Viagg.-km</u>									
Aumento	30,0	19,4	23,1	21,4	13,6	4,3	6,9	12,5	8,0
Stabile	57,5	63,9	57,7	71,4	86,4	87,0	82,8	75,0	84,0
Diminuzione	12,5	16,7	19,2	7,2	0,0	8,7	10,3	12,5	8,0
<u>Ricavi</u>									
Aumento	43,3	20,6	26,9	31,0	27,3	21,7	27,6	25,8	12,0
Stabile	45,9	52,9	50,0	51,7	59,1	60,9	51,7	54,8	68,0
Diminuzione	10,8	26,5	23,1	17,3	13,6	17,4	20,7	19,4	20,0

Dal lato dell'offerta, sono sempre le situazioni di stabilità ad essere molto frequenti. Infatti, i posti ed i posti-km sono stati indicati costanti da circa l'83% delle aziende, più o meno come nello stesso semestre del 2009, mentre le altre indicazioni si ripartiscono in modo equo fra casi di crescita e diminuzione. Il saldo fra gli andamenti opposti è dunque nullo, delineando una situazione ancora più prudente rispetto allo stesso semestre del 2009 quando era risultato pari a sei e nove punti percentuali rispettivamente per i posti ed i posti-km offerti.

In relazione ai fattori produttivi, le informazioni raccolte offrono qualche debole elemento di fiducia in più nel futuro. Per quanto riguarda il livello degli investimenti, come in passato le situazioni di stabilità sono ancora le più frequenti (65%) con una discreta prevalenza dei casi di aumento nelle altre aziende. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti migliora, raggiungendo i 26 punti percentuali (rispetto a 17 nello stesso periodo del 2009). In termini occupazionali, a fronte di situazioni di stabilità nella metà delle aziende considerate, si rileva una maggiore diffusione dei casi di aumento rispetto al passato e di conseguenza, contrariamente a quanto accaduto nello stesso semestre del biennio precedente, il saldo fra gli andamenti opposti è di nuovo positivo.

Infine, in relazione alla produttività, sono i casi di stabilità che, come sempre, caratterizzano questo settore nel primo semestre dell'anno in corso. Sia per il personale sia per i mezzi, infatti, tale andamento si è verificato nei tre quarti delle aziende mentre le altre, come per altre variabili, si ripartiscono equamente fra casi di crescita e di diminuzione.

Graf. 3. Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel primo semestre - Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Il trasporto di media e lunga percorrenza ferroviario

Non si interrompe nel primo semestre dell'anno in corso l'andamento decrescente del trasporto di media e lunga percorrenza¹. La domanda soddisfatta è, infatti, diminuita su base tendenziale di circa sei punti percentuali in termini di viaggiatori e di quasi nove punti considerando i viaggiatori-km. La percorrenza media in questo semestre è stata di 322 km, registrando una flessione di circa nove km rispetto allo stesso periodo del 2009. Dal lato dell'offerta, i treni-km hanno subito una flessione del 2% mentre è quasi il 10% quella dei posti-km, andamento che, combinato con la dinamica della domanda, provoca un aumento in valore del load factor di circa mezzo punto percentuale (pari a 48%).

In termini di puntualità, considerando gli arrivi entro i 15 minuti dall'ora prevista, la situazione non si discosta complessivamente da quella osservata nello stesso periodo del 2009, con valori mensili che oscillano dall'87% al 93%.

Tab. 7. La domanda di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel primo semestre 2010 (1)

	Viaggiatori	Viaggiatori-km	
		Totale	Di cui Servizi a mercato
Var. %	-6,1	-8,6	5,5

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

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

All'interno di questo segmento, continua a distinguersi la dinamica della domanda

¹ Dati FS.



soddisfatta dei servizi a mercato che, nel primo semestre del 2010, segna un ulteriore aumento. Rispetto allo stesso periodo del 2009, infatti, la domanda di mobilità soddisfatta in termini di viaggiatori-km risulta in crescita del 6%. Analoga la dinamica rilevata per l'offerta: la produzione di treni-km è aumentata su base tendenziale in questi sei mesi del 15%.

Il trasporto aereo di passeggeri

Il primo semestre 2010 conferma definitivamente la ripresa della domanda soddisfatta messa in evidenza negli ultimi mesi dell'anno precedente. Infatti, nei primi sei mesi dell'anno in corso, il numero dei viaggiatori è aumentato su base tendenziale del 5%, combinazione di un'espansione di pari misura della domanda sia nazionale sia internazionale (rappresentano rispettivamente il 43% e 56% del traffico totale).

L'incremento di traffico più rilevante è stato registrato a Roma Fiumicino (26% del traffico di questo periodo), con un incremento tendenziale in valore assoluto di 926 mila viaggiatori, corrispondente in percentuale ad una variazione del 6%; tale dinamica è frutto però di una crescita sostenuta della domanda internazionale, 11%, e di un calo di quella nazionale, -2%². A seguire, con un tasso di variazione ancora del 6% corrispondente a +487 mila passeggeri, troviamo lo scalo di Milano Malpensa (quota sul totale del 14%) dove invece a trainare lo sviluppo è sia il traffico nazionale, +19% ossia +265 mila viaggiatori, sia quello internazionale, +3% corrispondente a +202 mila (rispettivamente in questo periodo rappresentano il 19% e 80% del traffico in questo scalo).

Le flessioni più rilevanti sono state invece rilevate nei due scali più piccoli di Roma e Milano. A Linate (6% del traffico di questo periodo), la contrazione è esclusivamente attribuibile alla componente nazionale che perde circa 315 mila passeggeri, in percentuale -11% mentre chiude questo periodo in crescita quella internazionale³, +72 mila ossia in percentuale +6% e, complessivamente, il calo è stato del 6%. A Ciampino, la flessione è stata di circa mezzo punto percentuale in più, andamento che però si traduce in valore assoluto in una contrazione del traffico di circa 148 mila passeggeri. In questo caso sono entrambe le tipologie a determinare tale flessione: il traffico nazionale con un decremento del 16%, ossia -73 mila viaggiatori, e quello internazionale con una flessione del 4%, ossia -75 mila (rappresentano rispettivamente il 18% e 82% del traffico aeroportuale).

² In questo scalo, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 36% ed il 63% del totale commerciale.

³ In questo scalo, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 67% ed il 33% del totale commerciale.



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

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %
Bergamo	976.091	29,5	2.558.328	1,4	3.539.116	7,9
Bologna	695.296	12,2	1.735.855	16,0	2.459.862	14,9
Catania	2.312.264	4,8	494.061	2,8	2.814.650	4,2
Milano LIN	2.541.357	-11,0	1.263.939	6,0	3.805.913	-6,0
Milano MXP	1.669.706	18,9	6.966.948	3,0	8.749.730	5,9
Napoli	1.497.725	4,6	984.313	2,5	2.494.602	3,9
Palermo	1.720.567	-0,2	228.876	-20,0	1.959.094	-3,0
Roma CIA	379.958	-16,2	1.748.463	-4,1	2.128.452	-6,5
Roma FCO	5.975.178	-1,9	10.542.954	11,0	16.704.183	5,9
Venezia	892.754	20,9	2.206.127	-5,4	3.105.625	1,0
Totale	27.303.611	4,9	35.334.939	5,1	63.111.084	5,0

(1) Sono riportati i dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.
(2) Compresi i transiti.

Fonte: Assaeroporti

Come nel 2009, Bologna e Trapani si distinguono per lo sviluppo della domanda soddisfatta (le più elevate dopo Malpensa e Fiumicino). A Bologna (quota del 4%), il traffico è aumentato del 15%, +319 mila persone, combinazione di un'espansione sostenuta della domanda sia internazionale (+16%, +240 mila) sia nazionale (+12%, +76 mila); tali tipologie di traffico rappresentano rispettivamente il 71% e 28% del traffico di periodo che si è svolto in questo scalo. A Trapani (incidenza in questo periodo dell'1%, in aumento), il numero di viaggiatori è stato di 703 mila, ossia +284 mila persone che in percentuale significa un aumento di ben il 68%. Tale espansione è stata trainata dalla componente nazionale, la più rilevante in questo scalo con un'incidenza del 64% (+51%, +152 mila passeggeri) ma anche dal notevole sviluppo di quella internazionale (passata fra i due semestri da 112 mila a 250 mila viaggiatori) la cui incidenza raggiunge il 36% in questo semestre.

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta⁴, al 25 giugno 2010 la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri è composta da 471 navi, ossia 13 in più rispetto al 31 dicembre 2009, variazione che in termini di tsl si traduce però in una flessione di un punto percentuale.

⁴ Le informazioni sull'offerta, anche se già illustrate nella precedente edizione dell'Indagine (nella parte dedicata alle previsioni sul semestre in corso rispetto alla data di pubblicazione del volume), sono comunque ripetute per completare il quadro del settore nel periodo in esame. Nel capitolo successivo, sono disponibili i dati aggiornati.



Tab. 9. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 25 giugno 2010 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
Crociera	22	4,8	1.451	1,2
Aliscafi, catamarani e unità veloci	81	0,0	24	0,0
Traghetti (2)	222	1,4	2.401	-3,1
Altre navi per trasp. passeggeri	146	6,6	61	32,6
Totale	471	2,8	3.937	-1,1

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

Fonte: Confitarma

Tutte le tipologie di nave per il trasporto di passeggeri sono in aumento, fatta eccezione per gli aliscafi, catamarani e unità veloci che, come allora, ammontano ad 81 (incidenza sul totale delle navi pari al 17% e delle tsl all'1%). L'incremento più rilevante riguarda le "altre navi da trasporto passeggeri", +9 unità, per un totale di 146 navi, ossia il 31% e 2% della flotta rispettivamente in termini di navi e di tsl. A seguire, sono aumentate di tre unità i traghetti misti (222 in totale, 47% e 61% della flotta rispettivamente in termini di navi e di tsl) che in termini di tsl riportano un calo di tre punti percentuali. Infine, le navi da crociera (quote del 5% e 37% in termini di navi e di tsl) che, di nuove, risultano in aumento, +1 unità, ossia +5% e +1% in termini di tsl.

Dal lato della domanda, dopo la flessione rilevata nel 2009, il trasporto marittimo di passeggeri nei porti italiani ricomincia a crescere. Nel primo semestre 2010 il numero di viaggiatori⁵ è stato di circa 17,1 milioni, ossia il 6% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno 2009.

1.2.2. Il trasporto merci⁶

Il trasporto merci su gomma

Dopo un biennio di risultati negativi, la situazione tende a riprendersi nel primo semestre del 2010. Infatti, in termini di consuntivo per questo periodo, la domanda nazionale di tonnellate-km è stata indicata costante dal 44% delle aziende ma indicazioni di aumento e di

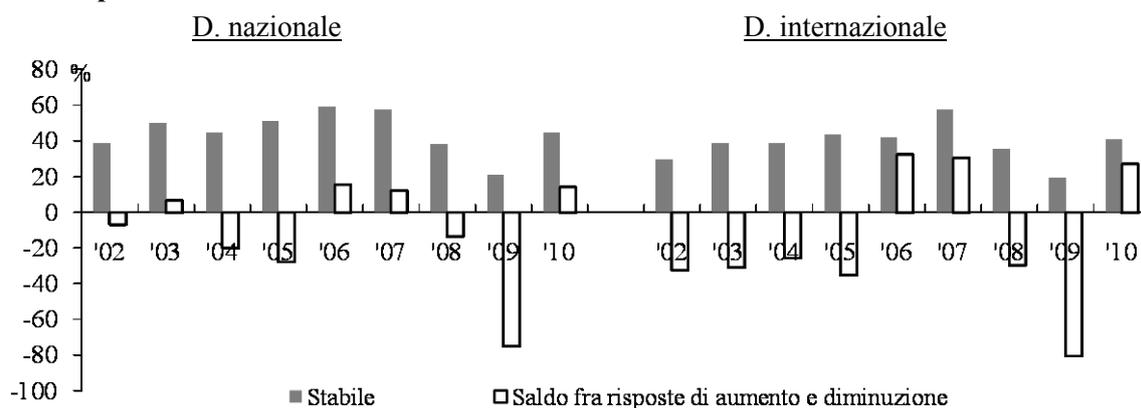
⁵ Tabella in Appendice.

⁶ Come già indicato nel primo capitolo, per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale, non riportiamo i dati di traffico quantitativi di questo mercato in attesa di poter ampliare il campo d'indagine, in passato limitato ai soli dati di Trenitalia, al traffico servito dagli altri operatori.



diminuzione sono state espresse dal 35% e 21%. Di conseguenza, il saldo fra le risposte opposte risultare pari a circa 14 punti percentuali, un risultato sicuramente positivo, soprattutto se paragonato ai valori rilevati nello stesso periodo del biennio precedente (-75 e -13 punti percentuali). In termini di tonnellate, il saldo raggiunge i 9 punti percentuali e dunque un risultato nettamente migliore rispetto a quello rilevato nello stesso periodo dell'anno precedente (-83 punti).

Graf. 4. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2002-2010



La ripresa dell'attività è ancora più evidente considerando le dinamiche rilevate per la domanda internazionale. Sono, infatti, risultati sensibilmente in aumento i casi di crescita della domanda soddisfatta e, viceversa, in forte calo quelli in cui diminuisce. Il saldo fra tali risposte passa di conseguenza da -74 a +39 punti percentuali considerando le tonnellate e da -81 a +27 punti in termini di tonnellate-km.

Tali dinamiche si ripercuotono naturalmente su quelle relative agli altri indicatori. Dal lato dell'offerta, sono i casi di crescita in forte aumento e di converso i casi di diminuzione in robusta discesa. Di conseguenza, il saldo cambia di segno in questo semestre ed oscilla intorno ai +13 punti percentuali, un risultato decisamente migliore rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente quando era risultato negativo, di poco inferiore a ottanta punti percentuali.

Anche le indicazioni sull'andamento della produttività sia dei mezzi sia del personale sono in linea con quanto emerso finora. Per i mezzi, sono sensibilmente meno frequenti i casi di diminuzione a favore dei casi di stabilità e di aumento. Il saldo fra le indicazioni opposte si annulla, un risultato comunque positivo considerando che era -62 nello stesso periodo dell'anno precedente. Ancor più per il personale, le risposte delineano una situazione in netto miglioramento ed il saldo oscilla intorno ai +16 punti percentuali mentre aveva raggiunto i -58 punti nello stesso semestre del 2009.



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

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

Analogamente a questa la dinamica del fatturato: i casi di crescita passano dal 2% (primo semestre del 2009) al 50% mentre quelli di diminuzione da 90% a 30%. Il saldo fra tali andamenti, di conseguenza, passa da -88 a +20 punti percentuali.

Sul fronte delle tariffe, per ora, gli aumenti sono però indicati ancora da un numero insignificante di aziende ma, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono in forte aumento e molto frequenti i casi di stabilità: da 45% a 77% per il mercato interno e da 35% a 85% per quello internazionale. Parallelamente, si assiste ad un ampio calo delle situazioni di ritocchi verso il basso: da 53% a 21% a livello nazionale e da 65% a 5% a livello estero.

Per quanto riguarda i fattori produttivi, però, le indicazioni sull'andamento del livello degli investimenti e dell'occupazione delineano una situazione ancora difficile. Nel primo caso, infatti, diminuiscono i casi negativi a beneficio delle altre due dinamiche cosicché il saldo fra le dinamiche opposte, pur diminuendo, rimane negativo ed elevato (-22 rispetto a -64 punti percentuali). Per l'occupazione, diminuiscono leggermente i casi sia di stabilità sia di diminuzione, che comunque sono stati indicati da poco meno della metà delle aziende, a beneficio dei casi di aumento. Di conseguenza, anche in questo caso, il saldo migliora rispetto allo stesso semestre del 2009 ma rimane negativo ed in valore sostenuto (da -47 a -33 punti percentuali).

Il trasporto aereo di merci e posta

Il 2010 è cominciato decisamente bene per il trasporto aereo di merci. Nel primo semestre dell'anno in corso, infatti, le tonnellate movimentate sono aumentate su base tendenziale di ben 20 punti percentuali, ossia +74 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Tale risultato è la combinazione di uno sviluppo molto sostenuto del traffico delle



merci (92% del traffico aereo in questi mesi) che raggiunge il 24% e di una contrazione di quello postale, -9%.

L'incremento di traffico più rilevante è stato registrato a Milano Malpensa (47% del traffico totale) dove ha raggiunto il 33%, ossia +52 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, recuperando così parte della flessione del 2009. Tale sviluppo è stato trainato esclusivamente dal traffico delle merci dato che quello postale è rimasto praticamente stabile (-0,3%). A seguire, l'aumento rilevato nell'aeroporto di Roma Fiumicino (incidenza sul totale di periodo del 18%) che in questo primo semestre ha registrato un'espansione del traffico elevata, +28%, ossia +17 mila tonnellate su base tendenziale, incremento che permette di recuperare in soli sei mesi più di quanto perso nell'anno 2009. La crescita delle tonnellate movimentate è determinata da un incremento del trasporto delle merci (32%, +18 mila tonnellate) ma frenata dal calo della posta (-11%, circa -660 tonnellate).

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

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo	51.194	4,9	---		51.194	4,9
Bologna	13.019	8,3	1.425	10,1	14.446	8,5
Brescia	1.840	-29,1	15.149	-4,7	16.989	-8,1
Milano LIN	7.453	5,7	1.799	7,3	9.252	6,1
Milano MXP	201.606	34,4	4.918	-0,3	206.524	33,3
Roma CIA	8.582	4,5	---		8.582	4,5
Roma FCO	75.198	31,8	5.491	-10,7	80.689	27,6
Venezia	18.203	27,8	68	-91,8	18.274	21,2
Totale	401.767	24,0	36.109	-8,9	437.882	20,4

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

Fonte: Assaeroporti

Il terzo incremento più elevato, seppur in valore nettamente inferiore ai precedenti, è stato registrato a Venezia (quota sul totale del 4%) che, dopo essere stato un dei pochi aeroporti ad aver chiuso il 2009 in crescita, continua ad avere una dinamica positiva anche nel 2010. In questi primi sei mesi, infatti, sono state movimentate circa 3,2 mila tonnellate in più rispetto allo stesso periodo del 2009, in percentuale corrispondente a +21%, grazie, come negli altri due scali, esclusivamente al traffico di merci (in questo caso, il trasporto postale passa da 834 tonnellate a poco meno di 70 tonnellate).

La variazione negativa più elevata in questo periodo è stata invece rilevata in Lombardia, a



Brescia, con un calo dell'8% corrispondente a circa 1,5 mila tonnellate; in valore assoluto, la flessione è analoga sia per le merci sia per la posta (circa 750 tonnellate) ma, considerando il peso delle singole attività in questo scalo, corrispondono a flessioni rispettivamente del 29% e 5%.

Il trasporto marittimo di merci

In base alle stime disponibili (25 giugno 2010), la flotta mercantile italiana per il trasporto merci continua a crescere⁷. Sono ben 55 le navi in più rispetto alla fine del 2009, in percentuale +5%, per un totale di 1.167 unità; le tsl, pari a circa 12,5 milioni, presentano una crescita percentuale del 6%.

L'incremento più significativo riguarda le navi da carico secco⁸ (19% delle unità totali e 51% delle tsl complessive). Sono alla fine di giugno 224, per un totale di 6,4 milioni di tsl, ossia 20 unità e mezzo milione di tsl in più rispetto alla fine del 2009, corrispondenti in percentuali ad incrementi del 10% e 8%⁹. Come nel biennio precedente, sono in crescita le portarinfuse, +16% in termini di navi (+11 unità) e +13% considerando le tsl. Aumentano di 9 unità, in percentuale 22% e 47% in termini di tsl anche le navi da carico generale recuperando così le flessioni di due e quattro unità rilevate tra il 2008-'09. I traghetti sono al 25 giugno 72, ossia uno in più rispetto alla fine del 2009 (quando erano risultati invece due in meno rispetto al 31-12-'08), registrando così una crescita dell'1% rispetto a 6 mesi prima, variazione che sale al 2% in termini di tsl. Come nel 2009, seppur in misura decisamente più contenuta, calano di un'unità (-4%) le navi portacontenitori e frigorifere, variazione che praticamente non si ripercuote sulle tsl totali.

⁷ Le informazioni sull'offerta, anche se già illustrate nella precedente edizione dell'Indagine (nella parte dedicata alle previsioni sul semestre in corso rispetto alla data di pubblicazione del volume), sono comunque ripetute per completare il quadro del settore nel periodo in esame. Nel capitolo successivo, sono disponibili i dati aggiornati.

⁸ 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%, 7%, 25%, 17%); negli ultimi anni, non si registrano variazioni di grande rilievo, a parte una certa crescita del peso delle portarinfuse, soprattutto in termini di tsl.

⁹ Più che recuperando così la flessione annua di 8 navi a fine 2008, attenuata dall'incremento di un'unità l'anno successivo.



Tab. 13. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 25 giugno 2010 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	325	0,9	5.369	2,3
- Petroliere	115	-9,4	2.949	-7,5
- Gassiere	27	-20,6	312	-2,8
- Chimichiere	145	11,5	2.068	20,8
- Altre cisterne	38	22,6	40	29,0
<i>Navi da carico secco</i>	224	9,8	6.371	8,4
- Carico generale	50	22,0	292	46,7
- Portacontenitori e frigorifere	24	-4,0	904	-0,3
- Portarinfuse	78	16,4	3.057	13,3
- Traghetti	72	1,4	2.118	2,4
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	617	5,5	699	8,0
- Rimorchiatori e navi appoggio	361	3,1	163	-0,6
- Altri tipi di navi	256	8,9	536	11,0
Totale	1.167	4,9	12.472	5,7

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2009.

Fonte: Confitarma

Considerando le navi da carico liquido¹⁰ (28% delle unità totali e 43% delle tsl complessive), queste sono aumentate, fra i due periodi a confronto, dell'1% (+3 navi) in termini di unità e del 2% considerando le tsl, mettendo in evidenza però una notevole vivacità considerando le singole tipologie di navi. Infatti, le chimichiere sono aumentate di ben 15 unità, in percentuale 12% e 21% per le tsl mentre calano di 12 navi le petroliere, -9%, producendo una flessione delle tsl dell'8%¹¹. Come nel 2009, in termini di navi le gassiere continuano a diminuire, -21% (7 unità), che si traduce comunque in una riduzione delle tsl molto più contenuta (-3%). Infine, le altre cisterne che invece presentano una dinamica positiva di rilievo: +23% in termini di navi (+7) e +29% per le tsl.

Fatta eccezione per le portarinfuse polivalenti che non presentano variazioni rispetto alla fine del 2009, sono in aumento anche le navi per i servizi ausiliari (53% della flotta in termini di unità e 6% considerando le tsl), che passano da 585 a 617 (in percentuale +6% e +8% considerando le tsl).

¹⁰ All'interno di questa categoria, le navi più numerose sono le chimichiere e le petroliere, 12% e 10%, ordine che però s'inverte considerando le tsl, 17% e 24%; le altre tipologie, le gassiere e le altre cisterne, rappresentano circa il 2% e 3% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 3% ed appena lo 0,3% della flotta.

¹¹ A fine 2009, gli andamenti erano risultati opposti: le petroliere erano aumentate dell'8% in termini di navi (ossia 9 navi) e 28% considerando le tsl mentre le chimichiere erano diminuite rispettivamente del 2% (3 unità) in termini di navi, determinando comunque un incremento del 4% per le tsl.

Dal lato della domanda, il trasporto di container continua a diminuire, seppur ad un tasso decisamente più contenuto. Infatti, il numero di teu ha subito in questi primi sei mesi del 2010 una leggera flessione, in termini percentuali del 2%, mentre aveva raggiunto i dieci punti percentuali nel 2009.

Tab. 14. Il trasporto marittimo di merci: andamento della domanda nel primo semestre del 2010

Voci	Numero (Migliaia)	Var.% tendenziale
Tonnellate totali	228.998	6,3
- Rinfuse liquide	91.033	0,6
- Rinfuse solide	38.532	25,4
- Merci varie	99.432	5,5
Teu	4.753	-2,3

Fonte: Assoporti

Considerando invece la domanda in termini di tonnellate, che nel 2009 aveva registrato una contrazione del 14%, i primi sei mesi del 2010 segnano una ripresa del traffico marittimo di merci. Infatti, su base tendenziale, le tonnellate risultano in crescita del 6%. A spingere questa dinamica è soprattutto il trasporto di rinfuse solide che, fra i due semestri a confronto, aumentano del 25% (in valore assoluto quasi 8 milioni di tonnellate in più). Cresce, seppur in misura più contenuta, anche il trasporto di merci varie, +6% ossia +5 milioni, mentre il trasporto di rinfuse liquide chiude il semestre con un incremento decisamente più modesto, +0,6% corrispondente a +600 tonnellate¹².

¹² Rappresentano rispettivamente il 17%, 43% e 40% del totale di questo periodo.

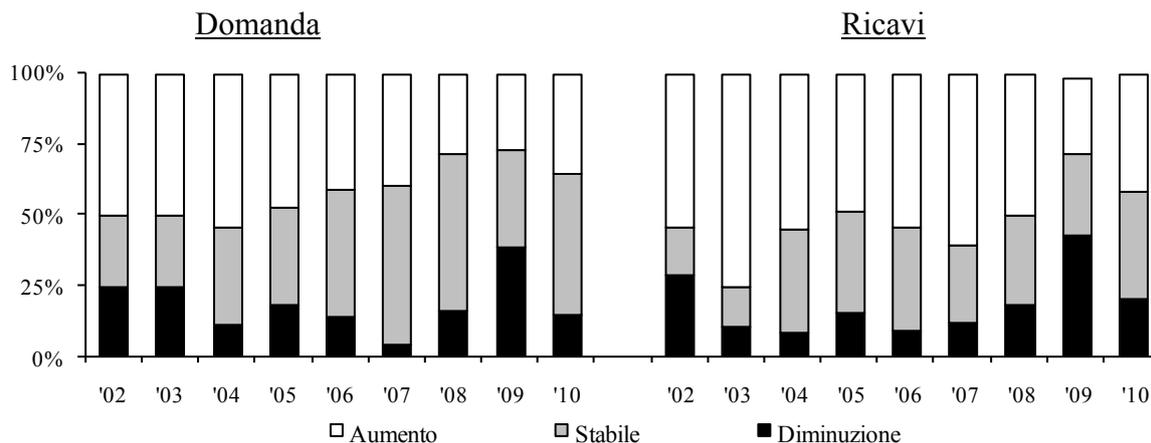
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2010

1.3.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni fornite dalle aziende di questo settore, nella seconda parte del 2010 dovrebbe confermarsi la ripresa della domanda soddisfatta. Rispetto allo stesso periodo del 2009, infatti, dovrebbero essere più numerosi i casi di aumento e, viceversa, meno frequenti quelli di diminuzione. Il saldo fra tali risposte dovrebbe di conseguenza essere di nuovo positivo ed oscillare intorno ai 21 punti percentuali considerando la domanda soddisfatta in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km (pari allora a -7 e -12 punti).

Graf. 5. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Di conseguenza, la distribuzione sull'andamento dei ricavi da traffico, fra l'altro a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe previsti da circa la metà delle aziende (una percentuale superiore a quella rilevata in precedenza), dovrebbe inevitabilmente migliorare. Il saldo fra tali dinamiche, negativo nello stesso periodo del 2009, dovrebbe essere invece positivo ed oscillare intorno ai 21 punti percentuali. A seguire, le informazioni raccolte sulla dinamica del rapporto ricavi/costi mettono in evidenza, se confermate, un calo dei casi sia di diminuzione sia di stabilità a beneficio dei casi di aumento, generando una differenza fra gli andamenti opposti di nuovo positiva.

Dal lato dell'offerta, però, le previsioni formulate da queste aziende delineano una situazione particolare. Infatti, considerando i posti, dovrebbero essere i più frequenti i casi di stabilità (circa la metà) e, fra le altre aziende, prevalere i casi di aumento ma in misura



più ridotta rispetto al passato (il saldo previsto oscilla intorno a due punti percentuali rispetto ai ventiquattro rilevati nello stesso periodo del 2009). Invece, in termini di posti-km, dovrebbero prevalere i casi di diminuzione, generando un saldo fra gli andamenti negativo (non è mai accaduto in passato).

Tab. 15. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'02	II s.'03	II s.'04	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10
<u>Investimenti</u>									
Aumento	34,8	42,9	38,6	43,6	38,6	28,3	34,1	31,7	46,9
Stabile	39,1	25,0	52,3	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	28,1
Diminuzione	26,1	32,1	9,1	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	25,0
<u>Occupazione</u>									
Aumento	26,1	17,9	19,4	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	20,0
Stabile	26,1	42,9	50,0	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	40,0
Diminuzione	47,8	39,2	30,6	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	40,0

Considerando ora i fattori produttivi, le previsioni sull'andamento degli investimenti mettono in evidenza una situazione complessivamente positiva. Dovrebbero diminuire i casi di stabilità (da 49% a 28%) a beneficio di quelli di diminuzione ma soprattutto di quelli di aumento; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti, pari a +12 punti percentuali nello stesso semestre del 2009, dovrebbe oscillare intorno ai ventidue punti. Rispetto ad allora, invece, il saldo relativo alla dinamica dell'occupazione, in termini previsionali, si deteriora. A fronte di situazioni di stabilità previste dal 40% delle aziende, aspettative di aumento e di diminuzione sono state formulate rispettivamente dal 20% e 40%, cosicché il saldo fra tali risposte, negativo, peggiora rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, passando da -3 a -20 punti percentuali.

Infine, i risultati sulla produttività. Per il personale, rispetto al secondo semestre dell'anno precedente, dovrebbero risultare in aumento i casi di crescita e, viceversa, diminuire quelli negativi, generando così un saldo di circa 32 punti percentuali e dunque un valore nettamente migliore. Anche in merito alla produttività dei mezzi, tale indicatore dovrebbe risultare più elevato rispetto al secondo semestre del 2009 ma in questo caso tale risultato dovrebbe essere determinato da una riduzione dei casi di stabilità a vantaggio di quelli di aumento.

Passando ora al trasporto regionale di Trenitalia, nel terzo trimestre del 2010 la domanda soddisfatta continua a crescere a tassi sostenuti. Infatti, su base tendenziale, segna un incremento del 4% in termini di viaggiatori-km ed addirittura del 9% considerando i viaggiatori a fronte di una percorrenza media che, fra i due periodi 2009 e 2010, scende ancora, da 42,4 a 40,5 km.



Tab. 16. La domanda di trasporto regionale ferroviario nel terzo trimestre 2010 (1)

	<i>Viaggiatori</i>	<i>Viaggiatori-km</i>
Var. %	8,7	3,9

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

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

In termini di puntualità, considerando i treni arrivati a destino con un ritardo massimo di 5 minuti, le percentuali mensili sono state nell'ordine 88%, 92% e 91% mentre erano risultate pari a 90% e per due volte a 92% nello stesso periodo del 2009.

Considerando le previsioni disponibili sulle dinamiche relative al secondo semestre 2010, la domanda, in termini sia di viaggiatori sia di vkm, dovrebbe confermarsi in crescita a fronte di una percorrenza media costante. Previsioni di aumento sono state inoltre formulate anche per l'offerta di treni-km e per il load factor.

Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali

In termini previsionali per il secondo semestre in corso, la situazione di questo comparto del trasporto non presenta segnali positivi, anzi. Dal lato della domanda, a fronte di un numero di casi di stabilità sempre molto frequenti (83%), il saldo fra le risposte sulle dinamiche opposte dovrebbe risultare ancora negativo, oscillando intorno agli otto punti percentuali considerando la domanda sia in termini di viaggiatori sia di viaggiatori-km (-5 e -11 punti i valori rilevati nello stesso periodo del 2009).

Tab. 17. Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	<i>II s. '02</i>	<i>II s. '03</i>	<i>II s. '04</i>	<i>II s. '05</i>	<i>II s. '06</i>	<i>II s. '07</i>	<i>II s. '08</i>	<i>II s. '09</i>	<i>II s. '10</i>
<u>Viaggiatori</u>									
Aumento	22,5	13,8	32,4	27,3	15,8	7,7	20,0	10,5	4,2
Stabile	62,5	62,1	40,5	54,5	73,7	76,9	68,6	73,7	83,3
Diminuzione	15,0	24,1	27,1	18,2	10,5	15,4	11,4	15,8	12,5
<u>Viagg.-km</u>									
Aumento	22,5	10,3	27,0	19,0	10,5	7,7	11,4	5,3	4,0
Stabile	62,5	69,0	46,0	62,0	84,2	88,5	82,9	78,9	84,0
Diminuzione	15,0	20,7	27,0	19,0	5,3	3,8	5,7	15,8	12,0

In relazione ai ricavi da traffico, a fronte di incrementi tariffari previsti dal 40% delle aziende (percentuale in aumento rispetto al passato), sono quasi il 60% le aziende che ne stimano un andamento costante mentre, fra le altre aziende, dovrebbero verificarsi aumenti e diminuzioni in pari misura. Di conseguenza il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe



risultare nullo rispetto al valore positivo, seppur modesto, rilevato nello stesso periodo del 2009. Per quanto riguarda la dinamica del rapporto ricavi/costi, dovrebbero comunque verificarsi un numero elevato di casi di stabilità (58%) a fronte di una leggera prevalenza di situazioni di crescita nelle altre aziende, generando così un saldo positivo mentre era risultato negativo nello stesso periodo dell'anno precedente.

In merito alle previsioni sulla dinamica dell'offerta, come in passato, la distribuzione delle risposte mette in evidenza la presenza sempre molto diffusa dei casi di stabilità, circa i tre quarti delle aziende. Fra le altre aziende dovrebbero prevalere le situazioni di aumento sia considerando l'offerta in termini di posti sia e soprattutto in termini di posti-km (in questo caso infatti la differenza fra casi di aumento e di diminuzione dovrebbe oscillare intorno ai dodici punti percentuali mentre era risultata nulla nel secondo semestre del 2009).

Tab. 18. Il trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali: andamento tendenziale dell'offerta nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	II s. '02	II s. '03	II s. '04	II s. '05	II s. '06	II s. '07	II s. '08	II s. '09	II s. '10
<u>Posti</u>									
Aumento	22,5	10,3	13,9	31,8	21,1	11,5	11,4	10,5	16,7
Stabile	75,0	89,7	77,8	68,2	78,9	88,5	85,7	84,2	75,0
Diminuzione	2,5	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0	2,9	5,3	8,3
<u>Posti-km</u>									
Aumento	27,5	10,3	16,7	30,0	15,8	15,4	8,6	5,3	20,0
Stabile	70,0	89,7	75,0	70,0	84,2	80,8	88,6	89,5	72,0
Diminuzione	2,5	0,0	8,3	3,6	0,0	3,8	2,8	5,3	8,0

Considerando ora le indicazioni formulate da queste aziende con riferimento ai fattori produttivi, il quadro che emerge è sempre di estrema prudenza e dunque di sostanziale stabilità. Tali previsioni sono state infatti fornite per il livello degli investimenti dal 65% delle aziende, più o meno come nello stesso periodo del 2009; fra le altre dovrebbero prevalere, ancora più di allora i casi di crescita generando un saldo fra le risposte opposte che dovrebbe così oscillare intorno ai 26 punti percentuali (rispetto a 12). Le previsioni di stabilità risultano invece ancora le più diffuse per l'occupazione, 87%, mentre in tutti gli altri casi dovrebbe diminuire (determinando così un saldo negativo, contrariamente a quanto avvenuto nello stesso periodo del 2009).

Infine, anche in relazione alla produttività, come in passato, dovrebbero essere particolarmente frequenti le situazioni di stabilità, 78% e 65% per i mezzi e per il personale; le rimanenti imprese, per il fattore lavoro, dovrebbero ripartirsi in modo perfettamente equo fra casi di crescita e di diminuzione mentre per i mezzi dovrebbero risultare più numerosi i casi negativi.



Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

Passando ora al trasporto ferroviario di Trenitalia sulla media e lunga percorrenza, nel terzo trimestre del 2010 si conferma la dinamica già evidenziata nella prima parte dell'anno. Come allora, infatti, la domanda diminuisce rispetto allo stesso periodo del 2009: in misura del 4% in termini di viaggiatori mentre risulta più robusta la contrazione in termini di viaggiatori-km – sale al 9% - dato che la percorrenza media, fra i due trimestri a confronto, diminuisce, da 336 a 320 km.

In termini di puntualità, considerando i treni arrivati a destino con un ritardo massimo di 15 minuti, le percentuali rilevate in questo trimestre sono migliori rispetto a quelle rilevate nello stesso periodo del 2009, risultando in due mesi superiori a quelle ottenute allora¹.

Considerando le previsioni relative al secondo semestre 2010, la domanda è stata prevista stabile in termini di viaggiatori ma in diminuzione in termini di viaggiatori-km. Al ribasso anche le previsioni formulate per l'offerta di treni-km mentre il load factor dovrebbe risultare in crescita.

Tab. 19. La domanda di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel terzo trimestre del 2010 (1)

	Viaggiatori	Viaggiatori-km	
		Totale	Di cui Servizi a mercato (2)
Var. %	-4,4	-9,0	0,9

(1) Dati FS; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
(2) La variazione si riferisce al periodo luglio-ottobre 2010 rispetto allo stesso periodo del 2009.

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

All'interno di questo settore, si distingue come di consueto l'andamento dei servizi a mercato. Infatti, in base ai dati disponibili che si riferiscono al periodo luglio-ottobre, i viaggiatori-km hanno raggiunto quota 3,8 miliardi, con un incremento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di quasi l'1%. Dal lato dell'offerta, i treni-km realizzati in questi quattro mesi sono stati circa 13 milioni, registrando un variazione positiva su base tendenziale di poco superiore all'1%.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi dieci mesi del 2010, il traffico aereo di passeggeri è complessivamente aumentato del 7%, combinazione di una espansione del trasporto sia internazionale, 8% ossia in valore assoluto +4,9 milioni di passeggeri, sia nazionale, 6% ossia +2,6 milioni (rappresentano rispettivamente il 57% e 42% del traffico di questo periodo).

¹ 88%, 92% e 91% rispetto a 85%, 90% e 91%.



Le tendenze osservate nel primo semestre trovano conferma nei dati fino ad oggi disponibili. Gli incrementi di traffico più elevati sono stati infatti registrati a Fiumicino e Malpensa (quote sul totale di periodo del 26% e 14%). In entrambi i casi, ancor più che nel primo semestre, la crescita percentuale raggiunge l'8%, corrispondente però nello scalo romano a circa 2,2 milioni di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo del 2009 ed in quello milanese a 1,2 milioni in più. A Roma Fiumicino, tale andamento è determinato sostanzialmente dalla componente internazionale che in questi primi dieci mesi registra una variazione positiva del 12% (+2,2 milioni); il traffico nazionale² che alla fine del primo semestre registrava ancora una variazione negativa chiude invece questo periodo con un tasso, seppur di pochi decimali, positivo. A Milano Malpensa, invece, il trasporto interno segna un tasso di crescita di ben 21 punti percentuali, ossia +526 mila viaggiatori; a livello internazionale, la variazione tendenziale si attesta a +5%, corrispondente a +607 mila viaggiatori.

Tab. 20. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-ottobre 2010 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		Totale (2)	
	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %
Bergamo	1.772.443	23,4	4.774.215	3,0	6.558.595	7,8
Bologna	1.296.298	7,0	3.315.110	17,9	4.673.142	14,8
Catania	4.275.240	7,0	1.161.817	5,2	5.454.077	6,3
Milano LIN	4.625.393	-7,5	2.336.743	12,0	6.962.980	-1,8
Milano MXP	3.083.486	20,6	12.893.510	4,9	16.175.776	7,7
Napoli	2.574.043	4,4	2.222.860	5,2	4.828.689	4,8
Palermo	3.164.541	1,2	550.627	-16,0	3.734.487	-1,8
Pisa	901.271	-3,2	2.692.236	2,9	3.606.045	1,3
Roma CIA	640.452	-20,4	3.153.425	-2,3	3.793.908	-5,9
Roma FCO	10.653.862	0,2	20.014.406	12,1	30.995.679	7,6
Venezia	1.652.444	15,3	4.301.578	-1,3	5.967.606	2,9
Totale	50.028.615	5,5	68.721.765	7,6	119.656.636	6,7

(1) Sono riportati i dati disponibili relativi agli aeroporti con un'incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.
(2) Compresi i transiti.

Fonte: Assaeroporti

Incrementi significativi, a seguire, sono stati rilevati sempre a Trapani e Bologna³. Nello scalo emiliano la variazione percentuale ha raggiunto il 15%, corrispondente ad un incremento di 603 mila viaggiatori, andamento sostenuto in particolare dal traffico

² Il traffico internazionale e nazionale rappresentano il 65% e 34% del traffico nell'aeroporto romano e l'80% ed il 19% in quello milanese.

³ Rispettivamente rappresentano l'1% ed il 4% del traffico di questo periodo.

internazionale. In quello siciliano, i passeggeri sono aumentati del 63%, con un incremento in valore assoluto di circa 568 mila (espansione sostenuta sia dalla domanda soddisfatta a livello nazionale sia, e soprattutto, di quella internazionale).

Le contrazioni più significative si sono svolte come nel primo semestre a Ciampino e Linate (incidenza sul totale del 3% e 6%), anche se, rispetto ad allora, ad un tasso inferiore. In questi primi dieci mesi, nello scalo milanese il traffico diminuisce complessivamente del 2%, pari invece a -6% alla fine del primo semestre. Tale risultato è il frutto sia di un rallentamento della flessione registrata dalla componente nazionale, -8% rispetto a -11%, sia di un'ulteriore espansione della componente internazionale, 12% rispetto a 6%. Anche nello scalo romano, seppur in misura decisamente più contenuta, rallenta complessivamente la diminuzione del traffico (in questo caso di solo mezzo punto percentuale). In questo periodo, se da un lato si riduce la contrazione del traffico internazionale, pari a -2% (era -4% nel primo semestre), dall'altro si amplia invece la flessione della componente interna (-20% rispetto a -16%).

Il trasporto marittimo di passeggeri

Dal lato dell'offerta, in base alle stime ad oggi disponibili (2 novembre 2010), le navi passeggeri della flotta di bandiera italiana sono 472, 14 in più rispetto al 31 dicembre 2009 in percentuale +3% (in termini di tsl, si passa da 3.981 a 3.986).

Tab. 21. La flotta di bandiera italiana per il trasporto passeggeri al 2 novembre 2010 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var. % (1)	Migliaia	Var. % (1)
Crociera	22	4,8	1.451	1,2
Aliscafi, catamarani e unità veloci	81	0,0	24	0,0
Traghetti (2)	223	1,8	2.449	-1,1
Altre navi per trasp. passeggeri	146	6,6	61	32,6
Totale	472	3,1	3.986	0,1

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

Fonte: Confitarma

In merito alla tipologia della nave per il trasporto di passeggeri, i traghetti misti (ossia 47% e 61% della flotta rispettivamente in termini di navi e di tsl) sono 223, quattro in più rispetto alla fine del 2009, andamento che in termini di tsl si traduce in una lieve flessione di circa un punto percentuale. Continuano ad aumentare anche le navi da crociera (22 in tutto, ossia il 5% delle navi totali ed il 36% delle tsl complessive), un'unità in più rispetto al 31 dicembre 2009. Risulta invece decisamente più elevato l'incremento delle "altre navi di trasporto



passengeri” che, in questo periodo aumentano di nove unità, raggiungendo quota 146, con un’incidenza sul totale delle navi e delle tsl rispettivamente del 31% e 2%. Infine gli aliscafi, i catamarani e le unità veloci non subiscono variazioni in termini di navi e di tsl (peso del 17% ed 1% sul totale delle navi e delle tsl).

Considerando il mercato delle crociere, il 2010 è di nuovo un anno di crescita. Si ricorda, infatti che, dopo tassi di sviluppo decisamente sostenuti negli ultimi anni (+18% nel biennio 2005-’06, +28% 2007 e +12% nel 2008), nel 2009 vi era stata una lieve flessione (raggiungendo comunque livelli di traffico superiore a quelli relativi al 2007). In base alle stime disponibili per il 2010, i crocieristici raggiungeranno quota 8,8 milioni rispetto agli 8,4 del 2009, registrando così una crescita annua del 5%.

Tab. 22. Il trasporto crocieristico nei porti italiani – Anni 2003-2010

Anni	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Passeggeri (milioni)	4,1	4,3	5,1	6,0	7,6	8,5	8,4	8,8
Toccate nave (migliaia)	3,1	3,7	3,9	4,2	4,4	4,8	4,2	4,5

Fonte: Cemar

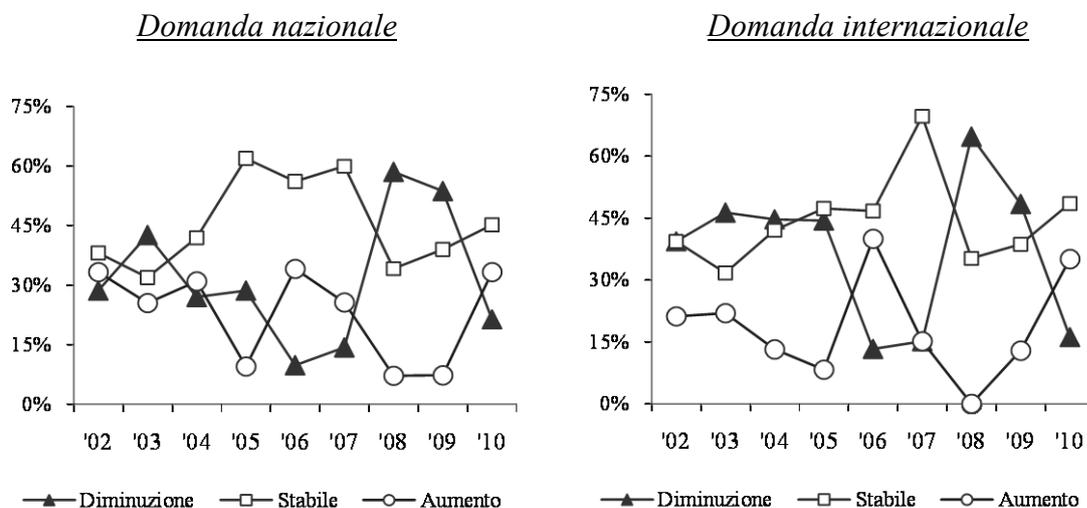
1.3.2. Il trasporto merci⁴

Il trasporto merci su strada

I segnali positivi rilevati nel primo semestre dell’anno in corso dovrebbero caratterizzare anche la seconda parte dell’anno. Infatti, in base alle previsioni formulate dalle aziende si rileva che, a livello nazionale, dovrebbero essere decisamente meno frequenti i casi di diminuzione e, viceversa, più numerosi quelli di aumento. Il saldo fra le risposte opposte dovrebbe di conseguenza essere di nuovo di segno positivo ed oscillare intorno a 16 e 12 punti percentuali considerando la domanda in termini di tonnellate e di tkm.

⁴ Come già indicato nel primo capitolo, per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale, non riportiamo i dati di traffico quantitativi di questo mercato in attesa di poter ampliare il campo d’indagine, in passato limitato ai soli dati di Trenitalia, al traffico servito dagli altri operatori.

Graf. 6. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)



Come nel primo semestre, le informazioni relative al mercato internazionale sono ancora più incoraggianti: il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe infatti raggiungere i +19 punti percentuali considerando le tkm ed addirittura i 28 punti considerando le sole tonnellate.

Migliorano di conseguenza anche le informazioni raccolte sull'andamento del fatturato. A fronte di un terzo di casi di stabilità, le altre previsioni generano un saldo che, se confermato, dovrebbe risultare positivo, pari a 9 punti percentuali, un risultato di gran lunga migliore rispetto a quello rilevato nello stesso semestre del 2009.

Sul fronte delle tariffe, le aziende sono ancora in difficoltà, seppur in misura notevolmente inferiore al passato, soprattutto considerando il mercato internazionale. In questo caso, infatti, dovrebbero diminuire drasticamente i ritocchi verso il basso, dal 50% (stesso periodo del 2009) all'8%, a beneficio dei casi di stabilità (da 45% a 68%) ma anche di quelli di aumento (dal 5% al 25%). In relazione al mercato nazionale, invece, a fronte di una sostanziale riduzione dei casi di aggiustamenti verso il basso (dal 48% all'11%) sono esclusivamente le situazioni in cui le tariffe non dovrebbero subire modifiche ad aumentare drasticamente (da 48% a 87%). Il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe di conseguenza essere di nuovo positivo considerando le tariffe internazionali mentre dovrebbe rimanere negativo, anche se notevolmente più contenuto, a livello nazionale (da -44 punti percentuali nello stesso periodo del 2009 a -9).

Tab. 23. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2002-2010 (distribuzione % delle risposte)

	II s. '02	II s. '03	II s. '04	II s. '05	II s. '06	II s. '07	II s. '08	II s. '09	II s. '10
Fatturato									
Aumento	48,2	36,2	36,8	35,2	49,1	48,9	5,6	8,8	38,9
Stabile	18,5	25,9	22,8	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	31,5
Diminuzione	33,3	37,9	40,4	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6
T. nazionali									
Aumento	3,8	9,3	10,0	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1
Stabile	78,8	74,0	64,0	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	87,3
Diminuzione	17,4	16,7	26,0	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	10,6
T. internaz.									
Aumento	10,3	6,5	7,3	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	25,0
Stabile	61,5	69,6	58,5	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	67,5
Diminuzione	28,2	23,9	34,2	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	7,5

Anche le previsioni sull'andamento dell'offerta confermano il diffondersi di un clima di maggior fiducia nel futuro. Infatti, dovrebbero diminuire notevolmente le situazioni in cui viene messa in atto una riduzione della capacità veicolare disponibile (29% rispetto al 63% rilevato nello stesso periodo del 2009) e, parallelamente aumentare la quota dei casi di aumento (dal 5% al 31%). Come per altri indicatori, il saldo, seppur in valore assoluto modesto, dovrebbe cambiare di segno risultando pari a pochi punti percentuali, un risultato comunque positivo considerando che era risultato pari a -57 e -61 punti nello stesso semestre dei due anni precedenti.

Come per l'offerta, le previsioni sulla dinamica dei fattori produttivi sono migliori rispetto al passato ma caratterizzate da estrema cautela. Per il livello degli investimenti, quasi la metà delle aziende, infatti, lo ha indicato costante mentre le altre risposte mostrano una leggera prevalenza dei casi di diminuzione. Di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe risultare negativo ed oscillare intorno ai due punti percentuali, ossia un risultato decisamente modesto in assoluto ma positivo considerando che aveva raggiunto i -55 e -26 punti percentuali nello stesso periodo degli ultimi due anni. In termini occupazionali, i casi di aggiustamenti verso il basso dovrebbero essere meno numerosi rispetto allo stesso periodo del 2009 a beneficio dei casi sia di stabilità sia di aumento. Il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe di conseguenza migliorare (da -57 a -23 punti percentuali) rimanendo però negativo ed elevato.

Infine, come per altri indicatori, anche le previsioni sulla produttività delineano una situazione decisamente migliore rispetto al passato. In particolare per la produttività dei mezzi, a fronte di previsioni di stabilità formulate da circa la metà delle imprese, il saldo fra le risposte opposte dovrebbe essere di nuovo positivo ed oscillare intorno a quattro



punti percentuali (era -39 nello stesso semestre del 2009). Analoga la situazione che si delinea per quanto riguarda la produttività del personale: il saldo fra andamenti di crescita e diminuzione, anche in questo caso, dovrebbe cambiare di segno, risultando pari a più dieci punti percentuali (-33 e -48 punti percentuali nello stesso periodo dei due anni precedenti).

Il trasporto aereo di merci e posta

In base ai dati disponibili, nel periodo gennaio-ottobre 2010 sono state movimentate complessivamente 753 mila tonnellate, ossia il 19% in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Tale andamento è la combinazione di una forte crescita del trasporto delle merci, 23%, e di una contrazione del traffico postale, -10% (rispettivamente il 92% e 8% del totale movimentato in questo periodo).

Seppur a tassi più modesti, il traffico è cresciuto in misura particolarmente sostenuta a Malpensa (quota sul totale di periodo del 47%): in questi primi 10 mesi, le tonnellate movimentate sono aumentate del 29%, ossia di 79 mila tonnellate. A seguire, l'incremento più elevato è stato rilevato a Fiumicino (incidenza del 18%) dove sono state movimentate complessivamente 137 mila tonnellate, ossia 25 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2009 (in percentuale +22%). Seppur in valore assoluto più modesta, si segnala la dinamica rilevata a Bologna dove in termini percentuali, il traffico è aumentato in questo periodo del 41%, corrispondente ad un incremento di circa nove mila tonnellate.

Tab. 24. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel periodo gennaio-ottobre 2010 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo	87.056	5,5	---	---	87.056	5,5
Bologna	29.922	46,8	2.033	-9,9	31.957	41,2
Brescia	3.820	-10,2	24.876	-4,7	28.696	-5,5
Milano LIN	13.023	13,2	2.890	8,2	15.913	12,2
Milano MXP	345.800	29,8	8.228	-0,8	354.028	28,9
Roma FCO	128.289	25,4	8.858	-9,1	137.147	22,4
Venezia	27.912	9,5	83	-93,2	27.998	4,8
Totale	695.062	22,6	58.430	-9,5	753.498	19,3

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

Fonte: Assaeroporti

Passando alle performance negative, la flessione più elevata è stata rilevata a Brescia (rappresenta il 4% del totale), dove la riduzione è stata complessivamente di 1,7 mila



tonnellate, in percentuale corrispondenti ad un calo del 6%. A seguire, le contrazioni di traffico più elevate sono state registrate a Verona e Genova (aeroporti con un'incidenza particolarmente modesta, circa mezzo punto percentuale) dove la flessione è stata di circa mille tonnellate corrispondenti, però, in percentuale ad una riduzione rispettivamente del 22% e 25% rispetto allo stesso periodo del 2009.

Il trasporto marittimo di merci

Dopo la crescita già rilevata nel triennio 2007-'09, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 2 novembre 2010 registra un ulteriore incremento, fra l'altro particolarmente sostenuto. Composta da 1.172 unità, in termini di tsl pari a quasi 13 milioni, si registra infatti un aumento delle navi del 5%, +60 unità, corrispondente in termini di tsl ad una variazione positiva del 10% rispetto alla fine del 2009.

Considerando le navi da carico liquido⁵ (28% delle unità totali e 42% delle tsl complessive, percentuale in leggera flessione), queste sono passate, fra la fine del 2009 e novembre 2010, da 322 a 326, in percentuale +1%, variazione che sale al 4% considerando le tsl. Ad aumentare sono in particolare le chimichiere che, dopo la flessione annua di tre unità rilevata a fine 2009, ammontano all'inizio di novembre 2010 a 146 unità, ossia 16 in più rispetto al 31 dicembre 2009, registrando in termini di tsl un aumento del 21%. Sono più numerose anche le altre cisterne che, fra i due periodi a confronto, passano da 31 a 38 (recuperando così la flessione di un'unità verificatasi nel 2009), producendo una variazione positiva in termini di tsl del 29%. Contrariamente a quanto avvenuto nell'ultimo biennio, invece, diminuiscono le petroliere: sono in tutto 115 ossia 12 in meno, -9% la variazione percentuale che in termini di tsl si attesta a -5%. Anche le gassiere hanno un andamento negativo, da 34 a 27 unità, generando un calo in termini di tsl del 3%.

⁵ Appartengono a questa categoria le chimichiere, le petroliere, le altre cisterne e le gassiere che rappresentano il 13%, 10%, 3% e 2% della flotta in termini di navi e, in termini di tsl, rispettivamente il 16%, 24%, 0,3% e 2% della flotta.



Tab. 25. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 2 novembre 2010 (Stime)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(1)	Migliaia	Var.%(1)
<i>Navi da carico liquido</i>	326	1,2	5.473	4,2
- Petroliere	115	-9,4	3.045	-4,5
- Gassiere	27	-20,6	312	-2,8
- Chimichiere	146	12,3	2.076	21,3
- Altre cisterne	38	22,6	40	29,0
<i>Navi da carico secco</i>	225	10,3	6.725	14,5
- Carico generale	45	9,8	261	31,2
- Portacontenitori e frigorifere	21	-16,0	856	-5,6
- Portarinfuse	84	25,4	3.372	24,9
- Traghetti	75	5,6	2.236	8,1
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	0,0	33	0,0
<i>Navi per i servizi ausiliari</i>	620	6,0	703	8,7
- Rimorchiatori e navi appoggio	363	3,7	165	0,6
- Altri tipi di navi	257	9,4	538	11,4
Totale	1.172	5,4	12.934	9,6

(1) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2009.

Fonte: Confitarma

Passando ora alle navi da carico secco⁶ (19% delle unità totali e 52% delle tsl complessive), a inizio novembre 2010 risultano pari a 225 unità, ben 21 unità in più rispetto alla fine del 2009, determinando un incremento percentuale del 10% e, in termini di tsl, del 15%. Come a fine 2009, a determinare la crescita delle navi da carico secco sono in particolare le portarinfuse, +25% in termini sia di navi (+17 unità) sia di tsl. Contrariamente a quanto avvenuto allora, invece, aumentano sia le navi da carico generale sia i traghetti. Nel primo caso, dopo la contrazione di 4 unità nel 2009, si verifica un incremento di pari misura, in percentuale +10% andamento che, in termini di tsl, si traduce in una variazione positiva del 31%. I traghetti, 75 in tutto, sono quattro in più rispetto alla fine del 2009, con un aumento delle tsl dell'8%. Continuano invece ad avere una dinamica negativa le navi portacontenitori e frigorifere: passano da 25 a 21 unità, -16%, determinando una flessione delle tsl del 6%.

Fra le altre tipologie di navi, aumentano ancora le navi per i servizi ausiliari (incidenza del 53% in termini di unità e del 5% considerando le tsl): sono 620, 35 in più rispetto a fine 2009, in termini di tsl +9%. Infine, le portarinfuse polivalenti non subiscono

⁶ 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%, 7%, 26% e 17%).



variazioni (1 per 33 mila tsl).

In conclusione, in termini previsionali, si stima che a fine anno entreranno in esercizio varie navi da carico e da passeggeri che dovrebbero portare la flotta di bandiera italiana complessiva a superare i 17 milioni di tsl.

2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

2.1. Il quadro nazionale

Chiusa in giugno la contrastata vertenza dell'autotrasporto di cui si è dato conto nella precedente edizione, il secondo semestre registra la maturazione di alcuni provvedimenti attuativi attesi da tempo. Partiamo da questi nell'illustrazione delle novità del periodo perché sono parte del contesto in cui è maturata una più ampia attività di programmazione e pianificazione della politica settoriale che ha trovato espressione, dopo l'8° Allegato infrastrutture e il Piano per il Sud, nella elaborazione delle Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica da parte della Consulta per l'Autotrasporto e la Logistica, sulla base di un'ampia attività di consultazione del territorio e dei soggetti economici interessati (v. par. 2.1.6). Il Piano attende il varo da parte del Consiglio dei Ministri e del Cipe entro l'anno, compatibilmente con l'evoluzione del quadro politico.

2.1.1. Trasporto pubblico locale

Affidamento dei servizi

Con il DPR 168/2010¹ è stato varato l'atteso regolamento attuativo dell'art. 23bis del decreto-legge 112/2008² che disciplina l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica. Tali servizi comprendono la raccolta dei rifiuti, la gestione delle risorse idriche e il trasporto pubblico locale ad esclusione dei servizi ferroviari regionali di cui al dlgs 422/1997. Sono fuori dall'ambito di applicazione del regolamento anche i servizi di distribuzione di energia elettrica e di gas ugualmente regolamentati da norme settoriali.

Il testo oggi vigente dell'art. 23 bis, cui il DPR 168/2010 dà attuazione, ha messo a punto una disciplina in cui la gara è la regola e gli affidamenti diretti sono l'eccezione. I punti qualificanti di tale normativa, che prevale sulle discipline di settore con essa incompatibili, sono oggi in sintesi i seguenti:

- la gara ad evidenza pubblica è la modalità ordinaria di affidamento;
- il conferimento diretto a una società mista è possibile solo se il socio privato è selezionato mediante una gara a doppio oggetto, riguardante al tempo stesso la qualità di socio e

¹ DPR n. 168 del 7.9.2010 - Regolamento in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica, a norma dell'articolo 23-bis, comma 10, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. GU n. 239 del 12.10.2010.

² Come modificato dalla legge 35/2009.



l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio, e se al socio è attribuita una partecipazione non inferiore al 40%;

- è possibile, in casi eccezionali e a determinate condizioni, ricorrere ad affidamenti diretti in-house in favore di società interamente pubbliche.

Nell'ambito della delega prevista dallo stesso art. 23bis³ il DPR 168/2010 regola i seguenti aspetti.

Liberalizzazioni. Con il regolamento attuativo sono stati specificati i presupposti e le condizioni che rendono ammissibile “il mantenimento di un regime di esclusiva del servizio”. Un'analisi di mercato, seguita da una delibera quadro dell'ente locale dovranno, rispettivamente, verificare e motivare la scelta di sottrarre un settore o un servizio alla liberalizzazione. In particolare, il regolamento richiede di regola la liberalizzazione delle attività economiche - compatibilmente con le caratteristiche di universalità ed accessibilità del servizio – e ammette l'attribuzione di diritti di esclusiva solo nei casi in cui “la libera iniziativa economica privata non risulti idonea, secondo criteri di proporzionalità, sussidiarietà orizzontale ed efficienza, a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità”. L'analisi è effettuata entro dodici mesi dall'entrata in vigore del regolamento e poi periodicamente, secondo gli ordinamenti degli enti locali. Essa è comunque effettuata prima di procedere al conferimento e al rinnovo della gestione dei servizi. Alla successiva delibera dovrà essere data adeguata pubblicità e la stessa dovrà essere comunicata all'Autorità garante della concorrenza e del mercato “ai fini della relazione annuale al Parlamento”.

Gare. Il regolamento detta una serie di indicazioni per la redazione dei bandi o delle lettere di invito allo scopo di garantire che le selezioni avvengano nel pieno rispetto dei principi di concorrenza e non discriminazione nonché di assicurare la più ampia partecipazione e l'eventuale conseguimento di economie di scala e di gamma. Così, per esempio, è specificato che “la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali non duplicabili a costi socialmente sostenibili ed essenziali per

3 Con sentenza n.325 del 17/11/2010, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del comma 10, lettera a), prima parte dell'art. 23bis del DL 112/2008 nella parte in cui delega il Governo a prevedere con regolamento “l'assoggettamento dei soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali al patto di stabilità interno”. Ha argomentato la Corte: “l'ambito di applicazione del patto di stabilità interno attiene alla materia del coordinamento della finanza pubblica (sentenze n. 284 e n. 237 del 2009; n. 267 del 2006), di competenza legislativa concorrente, e non a materie di competenza legislativa esclusiva statale, per le quali soltanto l'art.117, sesto comma, Cost. attribuisce allo Stato la potestà regolamentare”. A seguito di tale pronuncia è dunque decaduto anche l'art. 5 del DPR 168/2010 che, in attuazione del citato comma 10, lett.a) prima parte, assoggettava gli affidatari in house al patto di stabilità interna.

l'effettuazione del servizio” non può costituire elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti.

Nelle gare a doppio oggetto il bando o l'invito dovranno, inoltre, assicurare che:

- a) la valutazione delle offerte sia basata di norma sulla qualità e sul corrispettivo del servizio piuttosto che sul prezzo delle quote societarie;
- b) il socio privato selezionato svolga gli specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio per l'intera durata del servizio stesso e che, ove ciò non si verifichi, si proceda a un nuovo affidamento con gara a doppio oggetto;
- c) siano previsti criteri e modalità di liquidazione del socio privato alla cessazione della gestione.

Il bando deve sempre indicare, ferme restando le discipline di settore, la durata dell'affidamento che deve essere “commisurata alla consistenza degli investimenti in immobilizzazioni materiali previsti nei capitolati di gara a carico del soggetto gestore” e che “in ogni caso ... non può essere superiore al periodo di ammortamento dei suddetti investimenti”.⁴

Soglia di rilevanza. Il regolamento fissa a 200.000 euro annui la soglia al di sopra della quale gli affidamenti in house assumono rilevanza ai fini del parere dell'Antitrust.

Acquisti e personale. È stabilito che i soggetti in house e le società miste dovranno applicare il Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni) per l'acquisto di beni e servizi e le norme applicabili alle pubbliche amministrazioni per l'assunzione di personale.

Regolazione e gestione. A garanzia del principio della separazione tra regolazione e funzioni di gestione sono previste disposizioni in materia di incompatibilità. Il regolamento, per esempio, vieta a chi ricopre o abbia ricoperto funzioni di amministratore nell'ente affidante di occuparsi della gestione del servizio. Sono regolate anche le nomine per le commissioni di gara.

Reciprocità. Trova affermazione, in sede di attuazione, il principio di reciprocità nei confronti delle imprese estere non appartenenti ad un altro Stato Ue: queste possono essere

⁴ Nel settore del trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia le disposizioni sulla durata dei contratti introdotte dall'art. 23bis e relativo regolamento di attuazione vanno ricollegate con quanto previsto in materia dal Regolamento (CE) 1370/2007 il quale, all'art. 4, comma 3, impone di norma una durata massima di 10 anni per i contratti di servizio nel settore del trasporto con autobus e di 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. Lo stesso regolamento prevede che la durata dei contratti aggiudicati mediante procedure di gara eque può essere prolungata se ricorrono determinate condizioni o circostanze, compresa la necessità di consentire l'ammortamento del capitale in relazione ad investimenti eccezionali in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli.



ammesse alle procedure competitive solo “a condizione che documentino la possibilità per le imprese italiane di partecipare alle gare indette negli Stati di provenienza per l'affidamento di omologhi servizi”. Resta ferma la norma prevista dal 23 bis in base alla quale gli affidatari diretti e i gestori delle reti che in Italia e all'estero, anche nell'Ue, gestiscono un SPL non possono acquisire la gestione di servizi ulteriori o di servizi in ambiti territoriali diversi, né svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, né direttamente né tramite loro controllanti o altre società controllate o partecipate, né partecipando a gare.

Subentro di un nuovo gestore. Al termine della gestione di un servizio pubblico locale o nel caso di cessazione anticipata “il precedente gestore cede al gestore subentrante i beni strumentali e le loro pertinenze necessari, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio, a titolo gratuito e liberi da pesi e gravami”. Inoltre, se al momento della cessazione della gestione, i beni da cedere non sono stati interamente ammortizzati, “il gestore subentrante corrisponde al precedente gestore un importo pari al valore contabile originario non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi”.

Contenzioso con l'utenza. In materia di rapporti tra gestori e utenti, viene promossa la tutela non giurisdizionale. Contratti di servizio e carte dei servizi dovranno prevedere per gli utenti la possibilità di promuovere la risoluzione non giudiziale delle controversie. La procedura di conciliazione dovrà essere avviata attraverso uno specifico formulario allegato al regolamento e dovrà concludersi entro trenta giorni, trascorsi i quali l'utente può attivarsi in sede giudiziale. Restano comunque ferme le discipline di settore che, come nel caso dei trasporti, già regolano i rapporti tra gestori e utenti.

Norme di raccordo e abrogazioni. A questo proposito si segnalano:

- l'abrogazione della norma (art. 8 TUEL) che escludeva il trasporto collettivo dalle gare concernenti una pluralità di servizi;
- la disposizione che dichiara che il DPR 168/2010 si applica “in quanto compatibile” con le disposizioni del regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 relativa al trasporto su strada e per ferrovia di passeggeri;
- la previsione che analogamente alla precedente dichiara applicabile la normativa di attuazione alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano “in quanto compatibile”.

Fabbisogni standard

In attuazione della legge delega 42/2009 sul federalismo fiscale, il 18 novembre il Consiglio dei ministri ha definitivamente approvato il decreto legislativo sulla determinazione “dei fabbisogni standard”⁵ sulla base dei quali dovranno essere quantificate, coniugando efficienza ed efficacia, le risorse finanziarie da destinare alle “funzioni fondamentali” di comuni, città metropolitane e province, tra le quali sono incluse le “funzioni nel campo dei trasporti”.

Nel nuovo assetto dei rapporti economico-finanziari tra lo Stato e le autonomie territoriali delineato dalla stessa legge 42/2009, il provvedimento è diretto a conseguire, a partire dal 2012, il graduale e definitivo superamento del criterio della spesa storica attraverso l’individuazione dei modelli organizzativi relativi a funzioni fondamentali e servizi, analisi dei costi finalizzata all’individuazione delle voci significative, definizione di un modello di stima dei fabbisogni standard.

Legge di stabilità

Mentre si scrive è in corso in Parlamento l’esame del disegno di legge di stabilità 2011⁶. Sfumata l’ipotesi di consentire alle Regioni di utilizzare il Fondo per le Aree Sottoutilizzate per arginare i tagli al trasporto pubblico locale e regionale previsti dalla Finanziaria di luglio (legge 122/2010⁷) con l’abrogazione in Commissione Bilancio della Camera del comma 5 dell’art. 1 del ddl, per ora si registra che nel testo del maxiemendamento approvato dalla Camera dei Deputati e trasmesso al Senato il 19 novembre si prevedono finanziamenti per il solo trasporto pubblico regionale ferroviario⁸.

⁵ Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di determinazione dei fabbisogni standard di comuni, città metropolitane e province (AC 240) – www.camera.it

⁶ Disegno di legge "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2011)". (AC 3773) Approvato dalla Camera dei Deputati il 19 novembre e trasmesso al senato lo stesso giorno (AS 2464). La legge di stabilità, insieme alla legge di bilancio triennale, definisce, dal 2009, la manovra triennale di finanza pubblica.

⁷ Legge 30 luglio 2010, n. 122 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica. GU n. 176, del 30 luglio 2010, S.O.

⁸ Art. 1, comma 6 del ddl di stabilità – AC 3773.



2.1.2. Trasporto ferroviario

Trasporto merci - Ferrobonus

Sono state adottate le disposizioni attuative del ferrobonus, la misura di incentivazione del trasporto combinato ferroviario e trasbordato istituita dal decreto-legge 194/2009⁹ che sarà finanziata con i fondi inutilizzati già destinati al combinato marittimo. Regola la materia, per quanto riguarda risorse, beneficiari e condizioni per l'accesso all'agevolazione, il DM 4 agosto 2010, n. 592 così come modificato dal DM 14 ottobre 2010, n. 750¹⁰, cosiddetto "decreto correttivo".

Risorse. Su un totale di 38,7 milioni di euro stimati disponibili, non meno di 25,7 milioni dovranno essere destinati al trasporto combinato e trasbordato (non solo casse, container o semirimorchi ma anche traffico tradizionale e merce trasferita da altre modalità) su ferro. Il resto, fino ad un massimo di 13 milioni, servirà invece a finanziare l'acquisto di mezzi pesanti di ultima generazione da parte di imprese di autotrasporto merci conto terzi.

Beneficiari e condizioni per l'accesso all'agevolazione. Potranno beneficiare del bonus le imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario che commissionino o abbiano commissionato dal 15 ottobre di quest'anno al 14 ottobre dell'anno prossimo, servizi di combinato o trasbordato con treni completi mantenendo un volume di traffico (in treni/km) sulla rete nazionale non inferiore all'80% di quello effettuato nel periodo che, così come previsto dal decreto correttivo DM 750/2010, copre il secondo semestre del 2009 e il primo del 2010. Per accedere agli incentivi – fermo restando che il bonus da liquidare a consuntivo potrà arrivare ad un massimo di due euro per ogni treno/km effettivamente percorso – gli operatori dovranno mantenere il volume di traffico iniziale per i due anni successivi. Il DM 750/2010 ha inoltre esteso l'ambito dei beneficiari dei contributi per il trasporto ferroviario ai soggetti che attivano nuovi servizi di combinato o trasbordato con treni completi dal 1° ottobre 2010 al 30 settembre 2011. In questi casi è richiesta l'effettuazione su base annua di 48 coppie di treni e l'impegno a rispettare tale soglia anche nei 12 mesi successivi. Le modalità operative per l'erogazione delle risorse saranno definite da successivi provvedimenti attuativi.

⁹ L'art. 5, c. 7 octies del decreto legge 194/2009 ha previsto che i fondi inutilizzati destinati dal DPR 205/2006 al trasporto combinato via mare per gli anni 2008, 2009, 2010 possano essere impiegati per finanziare interventi di sostegno del trasporto combinato ferroviario (ferrobonus) oltre che per sostenere investimenti per l'ambiente e la logistica effettuati da imprese di autotrasporto merci.

¹⁰ DM 4 agosto 2010, n. 592 – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Modalità di attuazione dell'articolo 5, comma 7-octies del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, in materia di trasporto di merci. GU n. 248 del 22.10.2010. Il DM 14 ottobre 2010, n. 750 (c.d. Decreto correttivo) è in corso di pubblicazione.

Devoluzione. Il decreto correttivo prevede, infine, la devoluzione, sotto forma di riduzione delle tariffe, di una parte del bonus percepito dalle imprese beneficiarie in favore dei propri clienti. In particolare la norma prevede che a questi ultimi, quali gli autotrasportatori che conferiscono i container, i semirimorchi o la merce da caricare sul treno, spetti almeno al 40% del contributo base.

Trasporto ferroviario di passeggeri

Il 15 novembre ha debuttato sulla rete ferroviaria italiana il primo operatore privato locale, Arenaways. L'impresa, che fa capo ad una cordata di imprenditori piemontesi, fornisce senza contributi dello Stato un servizio di trasporto passeggeri per ferrovia tra Torino e Milano. Il collegamento è diretto per decisione dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, la struttura del Ministero dei Trasporti che svolge funzioni di regolazione e di vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari sulla base del decreto legislativo 188/2003¹¹ con il quale è stato recepito il primo pacchetto di direttive ferroviarie. L'Ufficio ha ritenuto di annullare le fermate intermedie inizialmente previste tra i due capoluoghi in applicazione dell'art. 59 della legge 99/2009, norma che prevede la possibilità di limitare lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri che possano compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. Nel caso specifico, i contratti da salvaguardare sarebbero quelli tra Trenitalia e le due Regioni interessate dal nuovo servizio, Piemonte e Lombardia. Il provvedimento, su ricorso di Arenaways, è ora al vaglio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e della Commissione europea.

2.1.3. Autotrasporto persone e merci

Pacchetto autotrasporto

Con la legge 4 agosto 2010, n. 127 è stato varato un pacchetto di prescrizioni per il settore dell'autotrasporto¹². Il provvedimento, che dà attuazione al Protocollo sottoscritto il 17 giugno dal Governo, dalle associazioni degli autotrasportatori e da una parte della committenza¹³, prevede norme in materia di costi minimi, responsabilità di filiera, termini di pagamento, tempi di carico e scarico, gestione dei pallet, responsabilità condivisa

¹¹ L'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è stata istituito sulla base dell'art. 37 del Dlgs. 8 luglio 2003, n. 188 - Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria. GU n. 170 del 24 luglio 2003, S.O.

¹² Legge 4 agosto 2010, n. 127 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo. GU n. 186 del 11.8.2010

¹³ Tra altri, non hanno sottoscritto il Protocollo la Confindustria, Assologistica e Confetra.



vettore-committente per le violazioni del codice della strada. Allo stesso tempo la legge riconosce un'ampia valenza derogatoria agli “accordi volontari di settore” intendendo per tali gli accordi conclusi tra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica e le organizzazioni associative della committenza. Alcune norme del pacchetto sono già entrate in vigore il 12 agosto, altre necessitano di disposizioni attuative.

Norme in vigore dal 12 agosto 2010

Gestione dei pallet. Il vettore non è responsabile degli imballaggi o delle unità di movimentazione relativi alla merce trasportata. Se committente e destinatario si sono accordati per la restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione il vettore ha diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

Corresponsabilità tra committente e vettore nel caso di contratti verbali. Nel caso di contratto non scritto, a bordo del veicolo - all'interno della scheda di trasporto o nella documentazione equivalente o allegata a quella equipollente - devono trovarsi le istruzioni sulla corretta esecuzione del trasporto. In mancanza, o se le istruzioni sono incompatibili con le norme relative ai limiti di velocità o all'osservanza dei tempi di guida e di riposo, si applicano al vettore e al committente le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal CdS a carico del conducente.

Termini di pagamento. I corrispettivi relativi ai contratti di trasporto devono essere pagati entro 60 giorni dalla fattura, che a sua volta deve essere emessa dal creditore entro la fine del mese in cui si è svolto il servizio. È possibile derogare a questa disposizione solo con una pattuizione tra le parti basata su un accordo volontario di settore. Il mancato rispetto dei termini di pagamento dà diritto a ricevere gli interessi moratori.

Norme che necessitano di disposizioni attuative

Costi minimi. Il corrispettivo in favore del vettore deve essere determinato in maniera tale da consentire “almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti”. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore che dovranno essere stipulati nel termine di nove mesi dall'entrata in vigore della legge. In caso contrario, entro ulteriori trenta giorni dovrà provvedere l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto e, decorso inutilmente anche tale termine, si applicheranno le disposizioni di cui all'art. 83bis della legge 112/2009 (l'art. 83 bis della L 112/2008 stabilisce una relazione tra costi di esercizio di impresa e costi del carburante e prevede che questi ultimi siano determinati in funzione dei costi chilometrici medi differenziati per tipologia di veicoli fissati dal

Ministero dello Sviluppo economico). Sono esentati dall'obbligo di rispettare i costi minimi i corrispettivi per i trasporti che non superino i cento chilometri / giorno se effettuati in virtù di un contratto scritto¹⁴.

Tempi di carico e scarico. Il contratto scritto deve indicare un periodo di franchigia per le operazioni di carico e scarico. Tale periodo non può superare le due ore per ciascuna delle due tipologie di operazioni. Superato il periodo di franchigia il vettore ha diritto ad un indennizzo (per ogni ora o frazione di ora, commisurato al costo orario di lavoro e al fermo) da parte del committente, salvo il diritto di rivalsa di quest'ultimo verso l'effettivo responsabile. Le deroghe sono ammesse solo se previste da pattuizioni tra le parti basate su accordi volontari di settore. Anche i contratti verbali devono prevedere il periodo di franchigia che "non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico". La disciplina dei tempi di carico e scarico necessita di disposizioni attuative da adottarsi con decreto dirigenziale del ministero dei trasporti.

Responsabilità di filiera. La legge stabilisce che per il pagamento del corrispettivo il sub-vettore ha azione diretta nei confronti "di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e delle quote di corrispettivo pattuite, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale". Salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. Le deroghe sono ammesse solo se previste da pattuizioni tra le parti basate su accordi volontari di settore.

Formazione e altre iniziative

Ad ottobre, la legge 163/2010 (art. 3 quater)¹⁵ ha stabilito che le risorse complessivamente destinate dalla manovra economica di giugno 2008 (art. 83bis della legge 133/2008) alle

¹⁴ Le disposizioni previste dal nuovo "pacchetto autotrasporto" che legano il corrispettivo del vettore alla copertura dei costi minimi di esercizio sono state oggetto di una segnalazione inviata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato al Parlamento prima dell'adozione della legge 127/2010 (AS723 del 15 luglio 2010 – Disposizioni in materia di autotrasporto). Secondo l'AGCM prevedere la conclusione di accordi volontari di settore tra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e le organizzazioni associative della committenza per l'individuazione di costi minimi di esercizio "finendo per tradursi nella fissazione di tariffe minime, non costituisca uno strumento idoneo per garantire il soddisfacimento di standard qualitativi e di sicurezza del servizio ma piuttosto per assicurare condizioni di redditività anche a coloro che offrono un servizio inefficiente e di bassa qualità." Per questo l'Autorità, ribadendo posizioni già espresse in materia di autotrasporto e più in generale in materia di tariffe minime, ha concluso auspicando che "l'esigenza di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza, normativamente previsti, possa essere comunque soddisfatta attraverso misure più coerenti con i principi della concorrenza".

¹⁵ Legge 1 ottobre 2010, n. 163 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche. GU n. 233 del 5.10.2010. (GIA' CITATA?)



aggregazioni tra imprese e ad iniziative di formazione potranno essere utilizzate indifferentemente per l'una o l'altra categoria di azioni e anche per il finanziamento di progetti ulteriori da attivare secondo le modalità che saranno stabilite da regolamenti attuativi. I fondi per le aggregazioni sono, infatti, risultati superiori alle richieste.

Fondo di garanzia per le Pmi

È diventato più ampio l'ambito di intervento¹⁶ della Sezione speciale riservata alle imprese di autotrasporto in conto terzi istituita nel 2009 presso il Fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese (ex L 662/1996, art. 2, comma 100, lett. a).

Un decreto del ministero dei trasporti di settembre ha esteso la garanzia del Fondo ai finanziamenti destinati all'acquisto di veicoli di categoria N1 (veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi massa massima non superiore a 3,5 t), N2 (veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t), N3 (veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 t) e di rimorchi di categoria O4 (con massa massima superiore a 10 t). Dal momento che le garanzie saranno fruibili nei limiti e alle condizioni previste dalla Comunicazione della Commissione europea del 7 aprile 2009 relativa al "quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento nell'attuale situazione di crisi finanziaria ed economica", le imprese di autotrasporto conto terzi potranno richiedere garanzie per l'acquisto delle dette categorie di veicoli solo fino al 31 dicembre 2010 ed entro il limite massimo di 500.000 euro per impresa¹⁷. Inoltre, in forza delle modificazioni¹⁸ delle disposizioni che regolano le condizioni di ammissibilità ai finanziamenti assistiti dal Fondo di garanzia a favore delle piccole e medie imprese, a partire dallo scorso ottobre gli acquisti di veicoli o rimorchi appartenenti ad una delle categorie sopra elencate (N1, N2, N3, O4) potranno essere finanziati, al pari degli altri investimenti, nei limiti delle norme comunitarie sugli aiuti di Stato *de minimis* e solo in quanto rappresentino "investimenti materiali ed immateriali da effettuare nel territorio nazionale successivamente alla data di presentazione della richiesta di finanziamento". Tali

¹⁶ DM 21 settembre 2010 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Modifica del decreto 27 luglio 2009, recante «Istituzione di una sezione speciale riservata alle piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, nell'ambito del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese». GU n. 257 del 3.11.2010

¹⁷ Comunicazione della Commissione - Quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento nell'attuale situazione di crisi finanziaria ed economica. GUCE C n. 83 del 7.4.2009. Par. 422, lett. g) e f).

¹⁸ Decreto 15 ottobre 2010 - Ministero dello sviluppo economico - Modificazioni alle condizioni di ammissibilità e alle disposizioni di carattere generale per l'amministrazione del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, approvate con decreto 23 settembre 2005. GU n. 250 del 25.10.2010.

investimenti, peraltro, non potranno consistere in “una mera sostituzione di quelli già esistenti” e non possono “essere alienati, ceduti o distratti per 5 anni dalla data di ammissione all'intervento del Fondo”.

Modifiche al CdS – Limiti di età per i conducenti

A metà agosto è entrata in vigore la norma che, spostando in avanti di tre anni il limite di età previsto in precedenza, consente agli autotrasportatori titolari di patente di categoria C per la guida di veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 20 tonnellate, nonché ai conducenti muniti di patente di categoria D per autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati ed autosnodati, adibiti al trasporto di persone, di guidare fino a 68 anni. In particolare la legge 120/2010¹⁹ ha previsto che il limite di 65 anni “ può essere elevato, anno per anno, fino a sessantotto anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento”.

Sullo stesso argomento si segnala una circolare ministeriale di ottobre²⁰ con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito che, fermo restando il limite di età sopra richiamato per la guida di veicoli di massa complessiva a pieno carico a 20 tonnellate, i conducenti che abbiano superato gli 80 anni, possono continuare a condurre ciclomotori o veicoli per i quali è richiesta la patente di categoria A, B, C ed E previa esibizione di un specifico certificato di idoneità dei requisiti fisici e psichici rilasciato dalla commissione medica locale, a seguito di visita specialistica biennale, comunque non oltre l'ottantaduesimo anno di età.

Carta di qualificazione del conducente

Il 22 ottobre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato due decreti e una circolare esplicativa concernenti la Carta di qualificazione del conducente (CQC), il documento di cui devono dotarsi i conducenti autotrasportatori professionali di cose e/o persone titolari di patente di guida italiana al quale dal 2005²¹ è stato esteso il sistema dei cosiddetti punti patente. Le norme vigenti attribuiscono alla CQC 20 punti ulteriori e

¹⁹ Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Art. 16, comma 1 septies che modifica l'art. 115 del CdS). GU n. 175 del 29.7.2010 - SO n. 171. Decreto 8 settembre 2010 – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Applicazione delle modifiche all'articolo 115 del codice della strada, introdotte dall'articolo 16, comma 1, lettera b) e c) della legge 29 luglio 2010, n. 120. GU n. 216 del 15.9.2010

²⁰ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Circolare Prot. Div. 5 - N. 83160 del 15/10/2010.

²¹ Dlgs 21 novembre 2005, n. 286 - Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore. GU n. 6 del 9.1.2006. In particolare, l'art. 23 del dlgs 286/2005 ha esteso il sistema dei punti sia alla CQC sia al certificato di abilitazione professionale di tipo Kb necessario per i servizi taxi o di noleggio con conducente (NCC).



distinti rispetto a quelli attribuiti alla patente B e prevedono che, per le infrazioni al CdS commesse durante lo svolgimento di attività professionale, l'eventuale decurtazione avvenga dai punti della CQC mentre per le violazioni commesse in tutte le altre circostanze resta ferma la decurtazione dai punti della patente B.

Con il primo decreto²² sono state riordinate tutte le disposizioni vigenti in materia di rilascio della CQC anche alla luce delle recenti modifiche apportate dalla legge 120/2010 all'art. 115 del CdS in materia di limiti di età per la guida professionale. Con il secondo²³ è stato riordinata la disciplina relativa alla gestione del punteggio della CQC (nonché del certificato professionale di tipo Kb, che abilita al trasporto di persone principalmente per servizi tipo taxi o NCC cui pure si applica il sistema dei punti). Infine, con la circolare²⁴ il Ministero ha voluto raccogliere in unico testo tutte le disposizioni sulla formazione iniziale e periodica per il conseguimento della CQC.

2.1.4. Trasporto marittimo e settore portuale

Privatizzazione Tirrenia

In agosto, a un passo dal perfezionamento della cessione, la prima gara per la dismissione della Tirrenia di Navigazione e della controllata Siremar si è conclusa senza esito per la mancata firma del contratto da parte della Mediterranea Holding di Navigazione. Il Governo ha pertanto provveduto ad emanare le norme necessarie ad assicurare la continuità operativa della compagnia ed evitare l'interruzione dei collegamenti marittimi.

Il decreto-legge 125/2010, così come convertito dalla legge 163/2010²⁵, consente alle società del gruppo Tirrenia di utilizzare, per indifferibili esigenze di cassa, i fondi già

²² Decreto 22 ottobre 2010 – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Nuove disposizioni in materia di rilascio della carta di qualificazione del conducente. GU n. 258 del 4.11.2010. Il decreto è in vigore dal 5 novembre.

²³ Decreto 22 ottobre 2010 – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Nuove disposizioni in materia di gestione del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente e del certificato di abilitazione professionale di tipo KB, derivante dalle modifiche intervenute sull'articolo 126-bis del Codice della strada. GU n. 258 del 4.11.2010. Il decreto è in vigore dal 5 novembre.

²⁴ Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 ottobre 2010 - Obbligo di formazione iniziale e periodica per i conducenti professionali – Carta di qualificazione del conducente (CQC).

²⁵ Legge 1° ottobre 2010, n. 163 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche. (art. 1, commi 1 e 5bis). GU n. 233 del 5.10.2010

destinati all'ammodernamento della flotta²⁶. L'autorizzazione ha carattere temporaneo e prevede il ripristino delle somme. Inoltre, per garantire la continuità territoriale e favorire la conclusione dei processi di privatizzazione nel settore del trasporto marittimo, le Regioni sono autorizzate ad accedere alle risorse del FAS - Fondo per le aree sottoutilizzate – relative ai programmi di interesse strategico regionale (di cui alla delibera Cipe 1/2009 del 6/3/2009).

Lo stesso provvedimento stabilisce anche che, fatta salva la continuità del servizio di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole, Tirrenia di Navigazione e Siremar, entrambe in amministrazione straordinaria dallo scorso 5 agosto²⁷, possano essere cedute anche separatamente dal Commissario straordinario il quale deve comunque organizzare le procedure competitive per le cessioni nei tempi minimi consentiti dalle norme vigenti. Entro gli stessi tempi dovranno concludersi anche le procedure di privatizzazione da parte delle Regioni Sardegna, Toscana, Lazio e Campania delle rispettive compagnie marittime regionali.

Di conseguenza è stata disposta una ulteriore proroga delle convenzioni con le società del Gruppo Tirrenia dal 1° ottobre 2010 fino al completamento della procedura competitiva per la cessione.

Decisa la cessione separata di Tirrenia e Siremar, a settembre è stato quindi pubblicato il nuovo bando. Secondo la procedura, scaduto il 29 settembre il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse, il Commissario straordinario ha spedito le lettere di invito ai candidati ammessi a partecipare alla successiva fase, cosiddetta di “due diligence”, che prevede la comunicazione ai concorrenti di tutte le informazioni economico-finanziarie e legali sull'azienda da acquisire allo scopo di consentire la formulazione delle offerte vere e proprie. Sono stati ammessi a partecipare alla seconda fase sedici soggetti per Tirrenia e cinque per Siremar a fronte, rispettivamente, di ventuno e cinque manifestazioni di interesse pervenute all'advisor Rothschild. La conclusione della gara è prevista per marzo-aprile 2011.

²⁶ Il citato DL 125/2010, convertito dalla legge 163/2010, si riferisce alle risorse già stanziare per l'ammodernamento della flotta dall'art. 19, comma 13bis del DL 78/2009 (c.d. Decreto Anticrisi) convertito dalla L 102/2009 e dall'art. 19 ter, comma 19 del DL 135/2009 convertito dalla legge 166/2009.

²⁷ L'ammissione di Tirrenia di Navigazione Spa alla procedura di amministrazione straordinaria e la nomina di Giancarlo D'Andrea a commissario straordinario per la società Tirrenia di Navigazione sono state disposte con DPCM 5 agosto 2010 - Ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria della Società Tirrenia di Navigazione S.p.A. e nomina del commissario straordinario. GU n. 182 del 6.8.2010.



Disegno di legge in materia portuale

Dal 26 ottobre è in corso di esame in Commissione Lavori pubblici del Senato il disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale (AS 2403) proposto in primavera dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Rispetto alla legge portuale 84/1994 il modello di gestione dei porti adottato dal disegno di legge resta di tipo pubblicistico sebbene in un quadro di chiara distinzione tra le attività di competenza del *management* pubblico (ossia delle autorità portuali e marittime) rispetto a quelle riservate ai privati. Tra le principali novità previste dal disegno di legge si segnalano lo snellimento dell'*iter* procedurale delle operazioni di dragaggio, la semplificazione della procedura di nomina del presidente dell'autorità portuale, le nuove funzioni dell'autorità portuale che acquisisce anche l'amministrazione in via esclusiva delle aree ed dei beni del demanio marittimo compresi nella propria circoscrizione. Inoltre, alla luce della revisione del titolo V della Costituzione, in base alla quale dal 2001 la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni, il disegno di legge prevede anche una nuova classificazione dei porti. Ulteriori disposizioni prevedono la modifica della legge sui porti del 1994 in materia di: revisione dei piani regolatori; ruolo, funzionamento e amministrazione delle Autorità portuali e marittime; disciplina del lavoro temporaneo; concessione di banchine ed aree; riconversione e riqualificazione di aree portuali.

2.1.5. Autostrade

Pedaggi autostradali

La novità in materia è che i nuovi pedaggi sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.A (previsti dall'art. 15, 1° comma del DL 78/2010²⁸ convertito dalla L 122/2010) dovranno essere applicati entro il termine del 30 aprile 2011. Così infatti ha stabilito la legge 163/2010²⁹ (art. 1, commi 4 e 5).

Resta in sospenso, invece, la vicenda delle maggiorazioni forfetaria dei pedaggi autostradali che ha attirato l'attenzione dei media durante la scorsa estate. A questo proposito, in sintesi, si ricorda che la normativa che ha disposto l'istituzione dei nuovi pedaggi su tratte

²⁸ Legge 30 luglio 2010, n. 122 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica. GU n. 176, del 30 luglio 2010, S.O.

²⁹ Legge 1° ottobre 2010, n. 163 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche. GU n. 233 del 5.10.2010

stradali e autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.A (finora percorribili gratuitamente) prevedeva anche che, transitoriamente fino all'entrata a regime di tali pedaggi "l'Anas è autorizzata ad applicare una maggiorazione tariffaria forfetaria di un euro per le classi di pedaggio A e B e di due euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, presso le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta" e a tale fine demandava ad un apposito DPCM l'individuazione delle tratte da sottoporre a pedaggio e la definizione delle modalità di esazione. Tale DPCM, che è stato effettivamente adottato il 25 giugno, ha dato luogo ad una sequela di ricorsi giudiziari grazie ai quali una serie di enti territoriali e associazioni di consumatori hanno ottenuto, prima su base regionale e poi sull'intero territorio nazionale, la sospensione provvisoria delle norme in base alle quali l'Anas ha applicato, per circa un mese dal 1° luglio al 4 agosto, le maggiorazioni forfetarie dei pedaggi. Si ricorda che tra le tratte stradali da sottoporre a pedaggio il DPCM includeva il GRA di Roma, l'Autostrada Roma-Fimicino, l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, il Raccordo Torino-Aeroporto di Caselle, la superstrada Firenze-Siena. Si attendono le pronunce definitive dei Tribunali amministrativi regionali aditi e del Consiglio di Stato.

2.1.6. Piano della Logistica e infrastrutture

I lavori per un nuovo Piano nazionale della logistica hanno impegnato la Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica nell'arco dell'intero semestre.

Il Presidente della Consulta e Sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, e il Comitato scientifico³⁰ hanno definito le Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica, lo strumento con il quale il Governo intende aggredire l'inefficienza logistica che caratterizza il nostro Paese: un problema che secondo le stime della Banca d'Italia costa al sistema industriale italiano almeno 40 miliardi l'anno, una delle ragioni della bassa crescita degli ultimi quindici anni, non sostenibile nell'attuale congiuntura economica nella quale – conferma il Governatore Draghi – la crescita è fondamentale per garantire la stabilità finanziaria³¹.

Il documento si propone quale aggiornamento in chiave operativa del Piano approvato dal Cipe nel 2006. L'obiettivo di partenza è duplice: da un lato superare la sostanziale

³⁰ I componenti del Comitato scientifico della Consulta sono: Rocco Giordano (presidente), Andrea Boitani, Sergio Bologna, Fabrizio Dallari, Gian Maria Gros-Pietro, Ercole Incalza, Maurizio Riguzzi.

³¹ Le azioni per l'efficienza logistica sono state inserite nel Piano delle Riforme che il Governo ha trasmesso alla Commissione europea in novembre, nel quadro degli adempimenti per il rilancio dell'economia strutturati nel cosiddetto "semestre europeo", illustrato nel capitolo relativo al Quadro europeo.



monomodalità del trasporto delle merci operando sul fronte delle infrastrutture e stimolando forme di co-modalità³², e dall'altro porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività e attrattività della logistica italiana sul mercato europeo, individuando azioni in grado di attivare una crescita economica aggiuntiva di almeno lo 0,5% all'anno sul decennio. Ai fini della stesura il Comitato scientifico ha ampiamente consultato gli attori del sistema economico e le istituzioni ai vari livelli di rappresentanza territoriale. L'approvazione definitiva da parte della Consulta è prevista in dicembre. Poi, secondo la procedura, il Piano passerà al vaglio del Consiglio dei Ministri e del Cipe per essere licenziato entro l'anno, compatibilmente con l'evoluzione del quadro politico nazionale.

La Linee Politiche del Piano condividono l'impostazione di fondo dell'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica prodotto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti lo scorso settembre. Entrambi i documenti esprimono la convinzione che, nel complesso comparto dell'offerta infrastrutturale e logistica, non sia sufficiente investire in infrastrutture ma occorra avviare, contestualmente, un organico processo riformatore che ottimizzi le prestazioni di tutti i segmenti in chiave di integrazione e attiri traffici e investimenti.

La proposta di Piano individua dieci Linee strategiche e 51 Azioni per il programma di attuazione, organizzate attorno a: transitabilità dei valichi; cargo ferroviario e aereo; ruolo dei nodi portuali, interportuali e aeroportuali; intermodalità e Short Sea; ristrutturazione del trasporto su strada professionale; outsourcing e logistica di filiera; city logistics; trasversalmente sono poi trattati i servizi infrastrutturali telematici a supporto dell'ottimizzazione logistica (UirNet, Sistri, Albo dell'Autotrasporto), la formazione e le politiche industriali.

Tale logica informa anche il Piano per il Sud approvato dal Consiglio dei Ministri il 26 novembre. "Il Piano - un documento programmatico che, tra l'altro, prevede la realizzazione di grandi progetti infrastrutturali di trasporto nel Mezzogiorno - rappresenta un atto di impegno politico e di indirizzo strategico che il Governo ha inteso assumere rispetto al tema della riduzione del divario territoriale; esso contiene l'indicazione puntuale di un numero limitato di priorità sulla cui attuazione dovrà confluire l'impegno e lo sforzo di tutte le Amministrazioni responsabili e competenti, ai diversi livelli istituzionali, per la realizzazione degli interventi necessari."³³ Il potenziamento della rete dei trasporti

³² "Primi elementi per il Nuovo Piano della Logistica" – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Consulta generale per l'Autotrasporto e la logistica, 28 luglio 2010.

³³ Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri del 26 novembre 2010. "Il Piano identifica otto grandi priorità, suddivise in tre Priorità strategiche di sviluppo (infrastrutture, ambiente e beni pubblici;

ferroviari e stradali è una delle otto grandi priorità individuate nel Piano³⁴. Secondo la procedura, sul documento dovranno essere acquisiti i pareri della Conferenza unificata, della Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale ed delle Commissioni parlamentari di merito.

Interporti

È stata presentata il 30 luglio una proposta di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali³⁵ che opera il riordino delle competenze tra i livelli istituzionali coinvolti nella programmazione relativa a tali infrastrutture (Unione europea, nazionale, regionale) e appronta una cornice di principi vincolanti per la legislazione regionale. Obiettivo dell'iniziativa è l'aggiornamento in chiave sistematica della normativa vigente sugli interporti per tenere conto, da un lato, della devoluzione di poteri dallo Stato alle Regioni attuata in Italia in questo settore a partire dalla fine degli anni '90 e, dall'altro, del ruolo crescente della politica europea dei trasporti nella programmazione delle infrastrutture per il trasporto comodale e intermodale delle merci in una logica di network.

Il testo, assegnato ad ottobre alla Commissione Trasporti della Camera, attribuisce allo Stato la funzione di pianificare le "piattaforme logistiche territoriali" e assegna alle Regioni il compito di autorizzare, all'interno di tali ambiti geografici, la costruzione e la gestione dei singoli interporti. La pianificazione statale dovrà a sua volta trovare una collocazione coerente nell'ambito delle strategie di sviluppo decise a livello comunitario.

Per "piattaforma logistica territoriale" la proposta intende un "compendio di infrastrutture e servizi, presenti su un territorio interregionale, destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, e in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti"; per "interporto" intende "un complesso organico di infrastrutture e servizi integrati gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità". Per ottenere il riconoscimento l'interporto dovrà comunque

competenze ed istruzione; innovazione, ricerca e competitività) su cui misurare, in un'ottica pluriennale, progressi strutturali di miglioramento delle condizioni di sviluppo del Mezzogiorno. A queste si aggiungono cinque ulteriori Priorità strategiche di carattere orizzontale, da attuare rapidamente per creare nel Mezzogiorno un ambiente favorevole e pre-condizioni adeguate al pieno dispiegamento delle sue potenzialità di sviluppo: sicurezza e legalità; certezza dei diritti e delle regole; pubblica amministrazione più trasparente ed efficiente; Banca del Mezzogiorno; sostegno mirato e veloce per le imprese, il lavoro e l'agricoltura."

³⁴ Nel settore dei trasporti, le opere sulle quali focalizzare gli interventi sono: per quanto riguarda le ferrovie: AC Napoli – Bari – Lecce – Taranto; AC Salerno Reggio Calabria; AC Catania-Palermo; per quanto riguarda il trasporto stradale il Piano richiama le opere già incluse nel citato 8° Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanzia Pubblica.

³⁵ Proposta di legge di iniziativa parlamentare (On. Silvia Velo ed altri). AC 3681 "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche". La proposta è stata presentata il 30 luglio scorso alla Camera dei Deputati e assegnata alla Commissione Trasporti il 20 ottobre.



disporre di collegamenti con le grandi arterie di comunicazione stradale, con le linee ferroviarie nazionali prioritarie e con almeno un porto e un aeroporto e ospitare, al suo interno, un terminale ferroviario intermodale dotato di una certa capacità e una serie di aree, uffici e servizi. Ulteriori requisiti potranno essere previsti dalle leggi regionali.

Nella proposta, inoltre, è previsto lo snellimento delle procedure per la realizzazione degli interporti; è regolata la disciplina dei rifiuti derivanti dalle trasformazioni realizzate all'interno degli interporti; è stabilita l'autonomia della disciplina urbanistica relativa a tali strutture e alle piattaforme logistiche territoriali.



2.2. Il quadro europeo

La crisi economico-finanziaria che ha colpito tutti gli Stati membri ha messo in luce la necessità di attuare riforme decisive per promuovere la crescita e l'occupazione nell'UE, dando nuovi impulsi al processo di integrazione europea, in un contesto di risanamento delle finanze pubbliche e di stabilità macroeconomica. L'Esecutivo comunitario ha licenziato in autunno una serie di documenti strategici, destinati ad alimentare il dibattito pubblico europeo nei prossimi mesi, che fanno proprio della stabilità macroeconomica e delle riforme le direttrici della futura azione dell'UE.

È stata proposta innanzitutto una nuova "governance economica" che mira a rafforzare il coordinamento e la sorveglianza multilaterale delle politiche economiche degli Stati membri, soprattutto in fase *ex ante*¹. Ciò sarà possibile grazie a nuove modalità di attuazione del Patto di stabilità e crescita (PSC), in particolare all'introduzione del "semestre europeo". A partire dal mese di gennaio di ogni anno, sulla scorta dell'indagine annuale di crescita della Commissione, il Consiglio europeo formulerà le linee guida di politica economica e di bilancio a livello nazionale e comunitario. In aprile, gli Stati membri presenteranno contestualmente i Piani di stabilità e convergenza, elaborati nell'ambito del PSC, ed i Piani nazionali di riforma che indicheranno le misure da intraprendere in relazione agli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva della strategia "Europa 2020". A giugno, sulla base dei piani presentati, la Commissione rivolgerà ai singoli Stati le sue raccomandazioni di politica economica, che dovranno essere approvate dal Consiglio. Nella seconda metà dell'anno, gli Stati membri approveranno le rispettive leggi di bilancio, tenendo conto delle raccomandazioni ricevute. Nell'indagine sulla crescita dell'anno successivo, la Commissione verificherà i progressi compiuti dai Paesi nell'attuazione delle raccomandazioni stesse.

"Europa 2020" rappresenta la cornice di riferimento entro cui collocare, oltre alla riforma sulla nuova governance economica, anche gli altri documenti strategici presentati dalla Commissione in tema di rilancio del mercato unico², revisione del bilancio europeo post

¹ http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/eu_economic_situation/2010-09-eu_economic_governance_proposals_en.htm

² COM (2010) 608 del 27 ottobre 2010 "Verso un atto per il mercato unico. Per un'economia sociale di mercato altamente competitiva. 50 proposte per lavorare, intraprendere e commerciare insieme in modo più adeguato".



2013³, futura programmazione della politica di coesione e sviluppo regionale⁴, nuova politica industriale⁵ e Unione per l'innovazione⁶.

“Single Market Act”

Sulla scia del Rapporto del Prof. Mario Monti presentato lo scorso maggio⁷, la Commissione europea ha presentato una Comunicazione contenente 50 proposte da attuare entro il 2012 per far funzionare meglio il mercato unico (“Single Market Act”). Una consultazione è stata aperta per raccogliere i contributi delle parti interessate fino al 28 febbraio 2011⁸, dopodiché la Commissione presenterà la versione definitiva dell'atto sotto forma di un vero e proprio Piano d'azione strategico.

Imprese, consumatori e lavoratori rappresentano le tre grandi categorie destinatarie delle proposte per il rilancio del mercato unico che, inteso quale “spazio di competitività e concorrenza”, costituisce uno strumento indispensabile della strategia Europa 2020. Nuovi canali d'azione vengono proposti per una crescita intelligente, inclusiva e sostenibile, partendo dal ruolo decisivo del settore dei servizi nella ripresa economica dell'Unione. In particolare, i servizi di trasporto vengono definiti il vero “sistema nervoso” del mercato unico. Diversa è la natura delle proposte che contribuiscono alla creazione di un sistema europeo di trasporti “unico, interconnesso ed efficace”, come evidenziato nella tabella 1.

La Commissione esaminerà lo stato del mercato unico in collaborazione con tutti i soggetti interessati, organizzando annualmente con il Parlamento europeo un Forum del mercato unico che dovrebbe aver luogo per la prima volta nel 2011. Alla fine del 2012, la Commissione valuterà l'attuazione delle iniziative contenute nel “Single Market Act” ed i risultati ottenuti, che offriranno spunti di riflessione per una eventuale seconda fase di approfondimento del mercato unico.

³ COM (2010) 700 del 19 ottobre 2010 “Revisione del bilancio dell'Unione europea”.

⁴ COM (2010) 642 del 10 novembre 2010 “Quinta relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale: il futuro della politica di coesione”.

⁵ COM (2010) 614 del 27 ottobre 2010 “Una politica industriale integrata per l'era della globalizzazione. Riconoscere il ruolo centrale di concorrenzialità e sostenibilità”.

⁶ COM (2010) 546 del 6 ottobre 2010 “Iniziativa faro Europa 2020. L'Unione dell'innovazione”.

⁷ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/president/news/press-releases/pdf/20100510_1_it.pdf

⁸ http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2010/smact_en.htm



Tabella 1. Alcune proposte rilevanti per il settore dei trasporti

Promuovere nuovi canali d'azione per l'economia sostenibile
La Commissione adotterà un nuovo Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti (2011)
La Commissione proporrà l'istituzione di un gruppo di alto livello sui servizi alle imprese per esaminare le carenze del mercato e le questioni di normalizzazione, innovazione e commercio internazionale nei settori della logistica, della gestione degli impianti, del marketing e della pubblicità
Finanziare l'innovazione e gli investimenti a lungo termine
La Commissione valuterà l'opportunità di favorire l'emissione di obbligazioni europee per il finanziamento di progetti europei (project bond)
La Commissione esplorerà le misure in grado di incentivare gli investimenti privati, soprattutto di lungo termine, assicurando un adeguato finanziamento delle infrastrutture europee. Si impegnerà affinché i fondi di capitali di rischio istituiti in qualsiasi Stato membro possano funzionare e investire liberamente nell'UE e per eliminare tutti i trattamenti fiscali sfavorevoli alle attività transfrontaliere (2012)
La Commissione presenterà delle proposte legislative destinate alla semplificazione ed alla modernizzazione delle regole comunitarie per snellire la procedura di aggiudicazione degli appalti pubblici e permettere un uso migliore di questi ultimi a sostegno di altre politiche (2012)
La Commissione adotterà un'iniziativa legislativa sulle concessioni di servizi per migliorare l'accesso al mercato delle imprese europee (2011) e incoraggiare i partenariati pubblico-privato
Migliorare i servizi pubblici e le infrastrutture di interesse generale
La Commissione si impegna ad adottare una comunicazione sui servizi di interesse generale (2011)
La Commissione adotterà una revisione degli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete Ten-T ed una proposta relativa ad un quadro complessivo di finanziamento delle infrastrutture di trasporto (2011)
Il Parlamento e il Consiglio dovrebbero adottare la proposta di decisione che istituisce un programma di azioni sullo spettro radioelettrico europeo per una sua gestione utilizzo più efficace dello stesso (senza scadenza)
Un mercato unico a servizio dei consumatori
La Commissione adotterà una proposta di modifica del regolamento relativo ai diritti dei passeggeri aerei, in particolare alla luce delle conseguenze della crisi innescata dall'eruzione del vulcano islandese, e qualora venga adottata la proposta legislativa relativa al settore stradale (autobus e corriere), adotterà una comunicazione sui diritti dei passeggeri di tutti i tipi di trasporto (2012)

Fonte: "Single Market Act"

Revisione del bilancio UE post 2013

Realizzare le priorità politiche fondamentali dell'UE, assicurare il valore aggiunto europeo, mirare all'efficacia della spesa, applicare il principio di solidarietà, riformare gli strumenti per il finanziamento del bilancio. Sono queste le "idee" portanti della strategia contenuta in



una recente Comunicazione della Commissione europea sulla revisione del bilancio comunitario, che sarà oggetto di una proposta legislativa ad hoc entro il 1° luglio 2011.

Il futuro quadro finanziario pluriennale dovrà contribuire alla realizzazione degli obiettivi della strategia Europa 2020, rendendo opportuna una conseguente riorganizzazione delle rubriche di spesa: crescita intelligente (R&I, istruzione, infrastrutture); crescita sostenibile (energia e ambiente, politica agricola comune); crescita inclusiva (coesione e sviluppo regionale); cittadinanza; UE come attore globale; spese amministrative⁹.

Il nuovo bilancio dovrà fungere da leva per il finanziamento di progetti infrastrutturali strategici, ad alto valore aggiunto europeo, che necessitano di ingenti investimenti. Si calcola, ad esempio, che fino al 2020 la realizzazione del programma Ten-T richiederà ben 500 miliardi di euro. Sarà opportuno stabilire attentamente le priorità di finanziamento, distinguendo i progetti che dipendono da un massiccio investimento pubblico da quelli capaci di attirare finanziamenti privati. La Commissione intende promuovere il ricorso a strumenti finanziari innovativi per l'esecuzione di bilancio, d'intesa con il settore privato e le banche. Gli stanziamenti di bilancio UE potrebbero essere utilizzati come garanzie per aumentare il rating del credito e quindi attirare finanziamenti da parte della BEI, di altre istituzioni finanziarie (banche di sviluppo degli Stati membri o della banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo) e di investitori privati sui mercati di capitali (fondi pensione, compagnie di assicurazione).

La riforma degli strumenti di finanziamento del bilancio dovrebbe tendere principalmente verso la semplificazione dei contributi nazionali e l'introduzione di una o più risorse proprie. La Commissione definisce una lista indicativa di nuove risorse proprie, che "contempla una tassa europea sul trasporto aereo".

2.2.1. Il trasporto stradale

Direttiva Eurovignette

Il Consiglio Trasporti del 15 ottobre scorso ha raggiunto un accordo politico sulla proposta¹⁰ di modifica della direttiva 1999/62/CE riguardante la tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada per l'uso di talune infrastrutture (direttiva Eurovignette)¹¹.

⁹ In alternativa, la Commissione ipotizza la riduzione al minimo delle rubriche di bilancio: spese interne, spese esterne e spese amministrative.

¹⁰ COM (2008) 436 dell'8 luglio 2008.

¹¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/it/trans/117325.pdf



Il Consiglio si è espresso sul testo di compromesso proposto dalla presidenza belga dell'UE, apportando le seguenti modifiche:

- i veicoli che rispettano le norme di emissione più rigorose (EURO V e EURO VI) saranno esentati dagli oneri sull'inquinamento atmosferico per quattro anni a decorrere dalla data in cui tali norme saranno divenute applicabili. I veicoli di classe EURO V saranno esonerati fino al 31 dicembre 2013, mentre quelli di classe EURO VI fino al 31 dicembre 2017 (la presidenza aveva proposto un periodo di due anni);
- il tasso massimo di variazione dei pedaggi per ridurre la congestione stradale sarà del 175% e la durata della sua applicazione abbraccerà un periodo di punta limitato a cinque ore al giorno (la presidenza aveva proposto un tasso massimo del 300% e un periodo di punta di sei ore);
- l'adozione di modifiche delle norme di calcolo dell'onere per l'infrastruttura (allegato III della direttiva) richiederà una decisione del Consiglio e del Parlamento europeo (la presidenza prevedeva la delega alla Commissione).

Il Consiglio, al di là delle modifiche sopra elencate, ha accettato il testo di compromesso della presidenza secondo cui agli Stati membri si raccomanda (non esiste un obbligo) di destinare gli introiti derivanti dall'onere per i costi esterni a beneficio del settore dei trasporti. Viene poi riconosciuta agli Stati membri la facoltà di esentare i veicoli di massa inferiore alle 12 tonnellate qualora lo ritengano necessario (ad esempio in caso di costi amministrativi eccessivi o di notevole effetti negativi sulla fluidità del traffico, sull'ambiente, sulla congestione, ecc.). L'art 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'UE è indicato quale base giuridica della proposta di direttiva e quindi sarà applicata la procedura legislativa ordinaria che prevede la codecisione con il Parlamento ed il voto a maggioranza qualificata.

La proposta di direttiva, dopo l'adozione ufficiale della prima lettura del Consiglio, passerà al vaglio del Parlamento europeo per la seconda lettura.

Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus

Il Consiglio e il Parlamento europeo, riuniti il 30 novembre scorso nel Comitato di conciliazione¹², hanno approvato un progetto comune sulla proposta di regolamento che dovrebbe stabilire una serie di diritti per i passeggeri che utilizzano autobus su itinerari nazionali e internazionali, attivando in particolare un sistema di protezione nei casi di ritardo e cancellazione dei servizi¹³. Il progetto comune ora dovrà essere adottato dal

¹² http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/118110.pdf

¹³ COM (2008) 817 del 4 dicembre 2008.



Parlamento europeo a maggioranza dei voti espressi e dal Consiglio a maggioranza qualificata.

Secondo l'accordo, le norme di compensazione si applicherebbero a tutti servizi regolari di trasporto su distanze oltre i 250 km, ma una serie di tutele viene accordata anche per distanze inferiori (informazioni sui diritti dei passeggeri, non discriminazione delle persone disabili o a mobilità ridotta, ecc.). È prevista un'esenzione di quattro anni, rinnovabile solo una volta, per specifici collegamenti regolari di trasporto con i Paesi terzi e per taluni servizi regolari nazionali. I servizi occasionali sono soggetti alle disposizioni in materia di risarcimento e assistenza in caso di incidenti e a quelle in materia di rimborsi per la perdita o i danni dei dispositivi di mobilità.

In caso di incidente, è previsto un indennizzo per morte o lesioni dei passeggeri così come per danno e perdita del loro bagaglio. Al riguardo, l'accordo definisce una soglia minima di indennizzo finanziario pari a € 220.000 per le persone e € 1.200 per bagaglio. I danni arrecati ai dispositivi di assistenza (tipo sedie a rotelle) dovranno essere completamente risarciti. Sarà offerta assistenza per coprire le esigenze immediate dei passeggeri dopo l'incidente inclusi -se necessario- cibo, abbigliamento, trasporto, sistemazione alberghiera fino a 80 euro a persona per un massimo di due notti.

I passeggeri disabili o a mobilità ridotta non dovranno subire discriminazioni e hanno diritto all'assistenza gratuita, purché il passeggero informi la compagnia delle sue esigenze 36 ore prima della partenza.

Nei casi di ritardo superiore alle due ore, di overbooking e di cancellazione dei servizi, ai passeggeri deve essere offerta la possibilità di scegliere tra la continuazione del viaggio, soluzioni di viaggio alternative, il rimborso. Se l'operatore non è in grado di offrire alternative di trasporto, il passeggero ha diritto ad una compensazione pari al 50% del prezzo del biglietto, oltre al rimborso di quest'ultimo.

Per i viaggi che durano più di tre ore, nei casi di ritardo alla partenza superiore ai 90 minuti o di cancellazione del servizio, sarà offerta l'assistenza necessaria: pasti, spuntini, bibite, e sistemazione alberghiera fino a 80 euro a persona al massimo per due notti. Quest'ultima non è dovuta se il ritardo o la cancellazione siano causati da calamità naturali o cattive condizioni atmosferiche.



2.2.2. Il trasporto marittimo

Semplificazione amministrativa

È stata approvata la nuova direttiva europea destinata a semplificare gli oneri amministrativi per le navi in arrivo o in partenza da porti situati negli Stati membri¹⁴. Il provvedimento abroga la vigente direttiva 2002/6 e si inserisce nel quadro dell'iniziativa lanciata nel 2009 dall'Unione per la creazione di uno "spazio europeo per un trasporto marittimo senza frontiere", finalizzata – in prospettiva – ad eliminare gli ostacoli alla libera circolazione delle merci trasportate via mare nello spazio intracomunitario.

L'obiettivo è di accelerare la transizione verso un sistema armonizzato e telematico di trasmissione per le formalità di dichiarazione a carico degli operatori marittimi, che ne riduca tempi e costi, consentendo altresì di introdurre specifici esoneri per le navi che effettuano movimenti all'interno del territorio doganale della Comunità, senza scali in Paesi terzi o zone franche.

A norma della nuova direttiva, gli Stati membri sono tenuti ad accettare l'adempimento delle formalità di dichiarazione in formato elettronico e la loro trasmissione attraverso la creazione di sportelli unici (che collegano la piattaforma SafeSeaNet, la dogana elettronica e altri sistemi elettronici) nei tempi più brevi e in ogni caso non oltre il 1° giugno 2015: "gli Stati membri possono accettare che le informazioni richieste in conformità di un atto giuridicamente vincolante dell'Unione siano fornite in formato cartaceo solo fino al 1° giugno 2015".

Lo sportello unico "rappresenta il luogo attraverso il quale tutte le informazioni sono dichiarate una volta e messe a disposizione delle varie autorità competenti e degli Stati membri". Se la normativa dell'Unione richiede formalità di dichiarazione, e nella misura necessaria per il buon funzionamento dell'interfaccia unica, i sistemi informatici utilizzati dovranno essere "interoperabili, accessibili e compatibili con il sistema SafeSeaNet istituito in conformità della direttiva 2002/59/CE, nonché, se del caso, con i sistemi informatici previsti dalla decisione n.70/2008/CE concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio".

L'Esecutivo comunitario redigerà una relazione per valutare, tra le altre cose, i progressi in materia di armonizzazione e coordinamento delle formalità di dichiarazione e la possibilità di estendere la semplificazione amministrativa al trasporto per vie navigabili interne, così come

¹⁴ Direttiva 2010/65/UE del 20 ottobre 2010, pubblicata sulla GUUE L283 del 29 ottobre 2010.



la compatibilità del sistema di informazione fluviale (RIS) con i sistemi elettronici contemplati dalla direttiva.

Sicurezza marittima

Due nuovi regolamenti comunitari sono stati adottati per rafforzare la sicurezza marittima e saranno applicabili dal 1° gennaio 2011, in attuazione della direttiva 2009/16/CE¹⁵.

Si tratta innanzitutto del regolamento n. 801/2010, che individua i criteri per valutare le prestazioni dello Stato di bandiera ai fini della determinazione del profilo di rischio delle navi. Gli Stati di bandiera sono classificati, sulla base del totale di ispezioni e di fermi rilevati in un arco temporale di tre anni, in liste (nera, grigia, bianca) aggiornate annualmente.

Anche il regolamento n. 802/2010 interviene sul profilo di rischio delle navi descrivendo la metodologia da utilizzare per valutare il livello di efficienza delle compagnie di navigazione, determinato sulla base del numero di fermi e delle carenze riscontrati durante le ispezioni nei 36 mesi precedenti la valutazione. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima pubblicherà sul suo sito web la lista delle compagnie con un livello di efficienza basso o molto basso provvedendo ad aggiornarla quotidianamente.

Diritti dei passeggeri marittimi

È giunto a termine l'iter legislativo della proposta di regolamento sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne¹⁶.

Il regolamento entrerà in vigore dopo due anni dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale, attribuendo strumenti di tutela in caso di ritardo e di cancellazione dei servizi e garantendo nel contempo i diritti delle persone disabili e a mobilità ridotta.

Si applicherà ai passeggeri che viaggiano su imbarcazioni con equipaggio superiore ai tre membri autorizzate a trasportare più di 12 persone, partite da un porto UE oppure entrate in un porto UE con un vettore comunitario. Il regolamento non si applicherà ai servizi minori (su distanze inferiori a 500 metri -sola andata- o svolti con equipaggio composto da un massimo di tre membri), ai trasporti effettuati su navi storiche ed ai servizi compresi nell'ambito di escursioni e visite turistiche diverse dalle crociere. Le navi di stazza inferiore alle 300 tonnellate lorde, utilizzate nei trasporti interni, potranno essere esentate per due anni.

Nelle ipotesi di cancellazione o ritardo superiore ai 90 minuti, i viaggiatori potranno chiedere il rimborso del biglietto o scegliere di effettuare il viaggio su un percorso alternativo. In

¹⁵ GUUE L241 del 14 settembre 2010.

¹⁶ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/intm/116995.pdf



quest'ultimo caso, avranno diritto ad una adeguata assistenza (snack, pasti e bevande e, se necessario, sistemazione in albergo fino a tre notti, con una copertura massima di 80 euro a notte). La sistemazione alberghiera non è dovuta in caso di ritardo o cancellazione per cattivo tempo. In caso di ritardo all'arrivo, è contemplata una compensazione compresa tra il 25% ed il 50% del prezzo del biglietto.

Un trattamento non discriminatorio e un'assistenza specifica gratuita vengono riconosciuti alle persone disabili o a mobilità ridotta sia nei terminal portuali che a bordo, nonché un risarcimento in caso di perdita o danneggiamento dei dispositivi che ne agevolano la mobilità.

Il regolamento prevede inoltre: a) norme minime in materia di informazione dei passeggeri prima e durante il viaggio nonché di informazione a carattere generale sui loro diritti nei terminal e a bordo delle navi; b) l'istituzione, da parte dei vettori e degli operatori dei terminal, di un meccanismo per il trattamento dei reclami accessibile ai passeggeri; c) l'istituzione di organismi nazionali indipendenti responsabili di garantire l'applicazione del regolamento.

2.2.3. Il trasporto aereo

Cielo unico europeo II

Il 29 luglio scorso è stato adottato il regolamento comunitario n. 691/2010¹⁷, che istituisce “un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete”. L'adozione del regolamento costituisce un passo fondamentale per la modernizzazione della gestione del traffico aereo nell'ambito del programma sul Cielo unico europeo II. Quest'ultimo, secondo stime della Commissione, permetterà di dimezzare il costo dei voli, di ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo fino a 10 punti percentuali e di migliorarne i livelli di sicurezza.

Il regolamento contiene gli indicatori di prestazioni utilizzati per stabilire gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo in materia di sicurezza, ambiente, capacità, efficienza economica.

La Commissione fissa gli obiettivi a livello di UE che, una volta adottati, dovranno orientare l'elaborazione dei piani di prestazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, che successivamente provvederanno al loro monitoraggio nel tempo. Secondo il regolamento “su proposta delle autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco

¹⁷ GUUE L 201 del 3 agosto 2010.



funzionale di spazio aereo, adottano e comunicano alla Commissione non oltre sei mesi dall'adozione degli obiettivi a livello dell'Unione europea, i loro piani di prestazione contenenti obiettivi prestazionali vincolanti”.

Un organismo di valutazione delle prestazioni, che per il 2010-2015 sarà EUROCONTROL¹⁸, affiancherà la Commissione nello svolgimento di alcune attività tra cui: raccolta, esame e diffusione di dati relativi alle prestazioni; identificazione di nuovi settori di prestazioni essenziali; valutazione della coerenza dei piani di prestazioni con gli obiettivi a livello di UE e del conseguimento degli obiettivi prestazionali.

Un altro passaggio importante ai fini della realizzazione del Cielo unico europeo è stata la designazione il 12 agosto scorso di un coordinatore, nella persona di Georg Jarzembowski, che avrà il compito di favorire le negoziazioni tra gli Stati coinvolti nella creazione dei nove grandi blocchi funzionali di spazio aereo entro dicembre 2012¹⁹.

Negoziati UE-Brasile per un accordo globale sul trasporto aereo

Il Consiglio Trasporti del 15 ottobre scorso ha incaricato la Commissione europea di avviare i negoziati col Brasile finalizzati alla stipula di un accordo globale sul trasporto aereo, che determini una graduale apertura dei mercati ed il rafforzamento della cooperazione di natura regolamentare su alcune tematiche chiave: ambiente, *safety* e *security*, concorrenza²⁰.

Il nuovo accordo definirà un quadro giuridico unico per il trasporto aereo commerciale tra il Brasile e l'UE, sostituendo gli attuali quindici accordi bilaterali sui servizi aerei tra i singoli Stati membri e il Paese sudamericano. Si attendono significativi benefici economici dall'accordo con quello che rappresenta il più grande mercato di trasporto aereo dell'America latina: basti pensare che nel 2009 più di 4 milioni di passeggeri hanno viaggiato su voli operati tra l'UE ed il Brasile.

Recentemente l'Unione ha negoziato altri due accordi con il Brasile nell'ambito dei trasporti aerei. Il primo è teso ad assicurare un trattamento non discriminatorio per l'insieme delle compagnie aeree stabilite negli Stati membri che hanno stipulato accordi bilaterali sui servizi aerei con il Brasile; mentre il secondo mira al rafforzamento della cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile.

¹⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_07_29_decision.pdf

¹⁹ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/doc/2010_08_12_ip_fab_coordinator.pdf

²⁰ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/10/st14/st14826.it10.pdf>



Sostenibilità ambientale e competitività dell'aviazione: risoluzione ICAO e Summit UE

Un accordo intergovernativo per la riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale è stato approvato in occasione della 37esima riunione dell'ICAO²¹. La risoluzione ICAO sull'accordo, sottoscritto dai 190 Paesi membri dell'Organizzazione, ha una portata storica perché rappresenta la prima iniziativa intrapresa a livello mondiale nel settore dei trasporti di autolimitazione delle emissioni prodotte.

La risoluzione prevede un obiettivo globale di medio-termine di crescita zero delle emissioni di carbonio prodotte dall'aviazione a partire dal 2020, il miglioramento dell'efficienza nell'uso del carburante del 2% annuo fino al 2050, la definizione per il 2013 di un nuovo standard mondiale di CO₂ per la costruzione dei motori degli aerei, lo sviluppo di misure per la riduzione delle emissioni basate sul mercato, la notifica all'ICAO da parte degli Stati di piani d'azione in cui vengono descritte le misure intraprese per il conseguimento degli obiettivi individuati dall'Organizzazione (con l'esclusione per quegli Stati con una quota di traffico aereo inferiore all'1% sul totale mondiale).

L'Europa ha giocato un ruolo chiave nella negoziazione dell'accordo, come sottolineato dal vice presidente della Commissione e responsabile per i trasporti -Siim Kallas- durante il Summit sull'aviazione europea convocato dalla presidenza belga dell'UE a Bruges il 26-27 ottobre 2010. La sostenibilità ambientale è un punto qualificante la "Dichiarazione di Bruges"²², il piano d'azione per il futuro dell'aviazione europea che i partecipanti al Summit hanno condiviso e che presenteranno al Consiglio Trasporti del prossimo 2 dicembre.

Secondo la Dichiarazione, la sostenibilità dell'aviazione passa per la definizione di nuovi standard, gli investimenti in R&S, il miglioramento della gestione del traffico aereo e delle prestazioni dei servizi offerti, l'applicazione al trasporto aereo del meccanismo dell'*Emission Trading System* (ETS) a partire dal 2012 (si chiede l'istituzione di un gruppo di lavoro che permetta al Consiglio europeo dei trasporti di valutare meglio l'impatto dell'ETS sulla competitività dell'industria). L'attuazione del Cielo unico europeo per blocchi funzionali di spazio aereo, da realizzare secondo il termine previsto del 2010, consentirà di "risparmiare" 16 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂.

²¹ <http://www2.icao.int/en/Assembly37newsroom-public/Documents/ICAO%20Member%20States%20Agree%20To%20Historic%20Agreement%20On%20Aviation%20And%20Climate%20Change.pdf>

²² http://www.mobiliteit.fgov.be/eu/fr/indexReframed.htm?newURL=/eu/fr/european_aviation_summit_belgium_2010.htm



Altra questione cruciale dibattuta a Bruges è la competitività dell'industria del trasporto aereo, legata a doppio filo all'estensione del mercato UE, alla riforma delle regole comunitarie in materia aeroportuale per aumentare la capacità degli scali, all'applicazione di nuove tasse sui passeggeri.

L'attuazione e il consolidamento del Cielo unico non potranno prescindere dalla garanzia a livello UE delle massime prestazioni di *safety* e *security*. Sul fronte *safety*, in particolare, la Dichiarazione chiede di sviluppare un insieme armonizzato di regole chiare che copra tutti gli anelli della catena e sostiene la volontà della Commissione di organizzare a gennaio 2011 una Conferenza europea sul tema della sicurezza. Per la *security*, il Summit di Bruges ha chiesto di puntare ad eseguire i controlli di sicurezza sui passeggeri una sola volta nel corso del viaggio (approccio *one-stop*).

2.2.4. Il trasporto ferroviario

Spazio unico ferroviario europeo

La creazione di uno spazio unico ferroviario europeo richiede una rete infrastrutturale integrata e apparecchiature interoperabili che garantiscano la continuità del servizio di trasporto su rotaia nell'intero territorio europeo e nei paesi limitrofi. È quanto ribadito dall'Esecutivo comunitario nella Comunicazione n. 474 del 17 settembre, che indica le questioni prioritarie per garantire il pieno sviluppo del settore ferroviario e le eventuali misure da intraprendere, oltre a quelle già avviate, nell'arco dei prossimi cinque anni a favore di uno spazio unico ferroviario europeo.

I profili sui quali intervenire sono la promozione di un'infrastruttura ferroviaria efficace, l'istituzione di un mercato ferroviario attrattivo e veramente aperto, l'eliminazione degli ostacoli amministrativi e tecnici, la garanzia di condizioni di concorrenza eque con le altre modalità di trasporto.

Lo sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria efficace, in particolare di reti specializzate per il trasporto merci, richiederebbe un aumento del finanziamento UE e la creazione di nuove formule di sostegno che coinvolgano risorse pubbliche e private. Ma anche l'integrazione delle infrastrutture dei Paesi candidati e dei Paesi limitrofi con la rete Ten-T e la possibilità di migliorare la qualità del trasporto merci su rotaia attraverso, ad esempio, la definizione di strumenti per monitorare le prestazioni degli operatori ferroviari e la pubblicazione di indicatori di qualità.



Allo scopo di garantire un mercato ferroviario attrattivo e aperto, la Commissione ha formalizzato, contestualmente alla Comunicazione sullo spazio unico ferroviario europeo, una proposta di direttiva di rifusione e riforma del “primo pacchetto ferroviario”²³ (Direttive nn.12, 13 e 14 del 2001). La proposta legislativa, indicata dalla Commissione quale elemento chiave per la realizzazione dello spazio unico ferroviario europeo, intende garantire:

- una maggiore concorrenza sul mercato mediante un accesso migliore ai servizi ferroviari (tra cui strutture di manutenzione, terminali, informazioni ai passeggeri, sistemi di biglietteria per gli utenti dei servizi merci e passeggeri), regole esplicite sul conflitto d’interessi e sulle pratiche discriminatorie nel settore ferroviario, prospetti informativi della rete più dettagliati;
- il rafforzamento del ruolo dei regolatori nazionali attraverso l’ampliamento delle competenze in materia di accesso ai servizi, l’attribuzione di maggiori poteri (sanzione, audit, procedure d’appello, investigazione d’ufficio), l’indipendenza dei regolatori da altre autorità pubbliche;
- il miglioramento del quadro relativo agli investimenti. Le misure proposte comprendono strategie nazionali di lungo periodo e contratti pluriennali tra lo Stato ed i gestori delle infrastrutture, così come norme sui pedaggi e prelievi per l’utilizzo delle infrastrutture più precise e adeguate.

Gli ostacoli amministrativi e tecnici sono rappresentati dalle procedure necessarie a livello nazionale per il controllo dei requisiti di sicurezza (in termini di costi, durata, disparità tra Paesi, trasparenza) e dall’assenza di interoperabilità delle apparecchiature di gestione del traffico ferroviario.

La Commissione sta esaminando la possibilità di rafforzare il ruolo dell’Agenzia ferroviaria europea nel processo di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie e di autorizzazione alla messa in servizio di materia rotabile, e non esclude la presentazione di una proposta legislativa ad hoc, a valle di un prossimo studio di fattibilità e conseguente consultazione delle parti interessate. L’Esecutivo UE adotterà poi delle misure per agevolare e abbreviare i tempi per l’installazione di apparecchiature interoperabili.

Per garantire condizioni eque di concorrenza nell’ambito dell’internalizzazione dei costi esterni del trasporto, la Commissione ritiene necessario far convergere i principi di tariffazione applicabili alle diverse modalità.

²³ COM (2010) 475 del 17 settembre 2010.



Rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

Il 22 settembre è giunto a termine l'iter legislativo della proposta di regolamento che disciplina la selezione, l'organizzazione, la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo.

Il regolamento UE n. 913/2010²⁴ contiene la lista dei primi corridoi merci che gli Stati membri dovranno rendere operativi entro determinate scadenze (tre o cinque anni dalla entrata in vigore del regolamento). Tra i nove corridoi già individuati, quattro coinvolgono il nostro Paese:

- Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-Milano-Genova (10 novembre 2013);
- Almería-Valencia/Madrid-Saragozza/Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina) (10 novembre 2013).
- Stoccolma-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona-Palermo (10 novembre 2015);
- Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste (10 novembre 2015);

Vengono poi indicati i criteri per la selezione da parte dell'UE di altri corridoi merci, proposti dagli Stati membri. Tra questi, si segnalano la coerenza dei corridoi con la rete Ten-T, coi corridoi ERMTS e RailNetEurope e l'esistenza di buone interconnessioni con le altre modalità di trasporto soprattutto mediante un'adeguata rete di terminali (inclusi i porti marittimi e di navigazione interna).

La gestione dei corridoi dovrà svolgersi nel quadro della massima cooperazione tra gli Stati membri interessati e dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria. A tal fine, è prevista la creazione di strutture di governance per ciascun corridoio quali il Comitato esecutivo ed il Comitato di gestione.

Il Comitato esecutivo, costituito dai rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati, fissa gli obiettivi generali e assicura la supervisione del corridoio, adotta il piano di attuazione elaborato dal Comitato di gestione, definisce il quadro relativo all'assegnazione delle capacità di infrastruttura nel corridoio e svolge un'attività di monitoraggio presentando alla Commissione -ogni due anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci- i risultati relativi all'attuazione del piano elaborato per il corridoio. Dal canto suo, la Commissione

²⁴ GUUE L 276 del 20 ottobre 2010.



esaminerà l'applicazione del regolamento, trasmettendo una prima relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro novembre 2015, e successivamente ogni tre anni.

Il Comitato di gestione, costituito dai gestori di rete interessati dal corridoio, ha tra i suoi compiti quello di elaborare un piano di attuazione comprendente gli obiettivi in termini di prestazioni del corridoio merci (qualità di servizio e capacità del corridoio). Il piano di attuazione includerà anche la programmazione indicativa degli investimenti a medio-lungo termine, da cui prenderà forma un elenco di interventi sulle infrastrutture ferroviarie e sulle loro attrezzature, così come un'attività di pianificazione riguardante l'installazione di sistemi interoperabili e la gestione della capacità dei treni merci che possono circolare lungo il corridoio.

Il Comitato di gestione provvede a istituire un organismo comune (sportello unico) a cui rivolgersi per le domande sulla capacità dell'infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio. Il Comitato di gestione istituisce e si avvale di due gruppi consultivi.

Il primo Gruppo, costituito dai gestori e proprietari dei terminali del corridoio (compresi, se necessario, porti marittimi e di navigazione interna), può emettere pareri sulle proposte presentate dal Comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e sulla gestione dei terminali e può inoltre emettere pareri di propria iniziativa.

Il secondo Gruppo consultivo, composto da imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio merci, può emettere pareri su qualsiasi proposta presentata dal Comitato di gestione che abbia incidenze su tali imprese, nonché pareri di propria iniziativa.

Il Comitato di gestione valuta la necessità di assegnare capacità ai treni merci che circolano sul corridoio, organizzando e determinando "tracce ferroviarie internazionali prestabilite" per i treni merci (ed eventuale capacità di riserva per i treni merci internazionali che circolano sui corridoi merci). Secondo il regolamento, possono richiedere tracce internazionali prestabilite i soggetti diversi dalle imprese ferroviarie o dai gruppi internazionali di cui fanno parte (ad esempio caricatori, spedizionieri, operatori del trasporto combinato). Per l'utilizzo della traccia sul corridoio merci, tali richiedenti incaricano un'impresa ferroviaria di stipulare un contratto con il gestore dell'infrastruttura.



2.2.5. Reti transeuropee - Ten-T

Revisione Ten-T: la posizione italiana

L'Italia ha espresso, durante il Consiglio Trasporti del 15 ottobre scorso, la propria posizione in merito al processo di revisione delle reti transeuropee di trasporto (Ten-T)²⁵.

Il nostro Paese sostiene il passaggio ad una metodologia di pianificazione basata sulla “rete prioritaria” piuttosto che su “30 progetti prioritari”, con un processo graduale che accompagni la realizzazione dei progetti fino al loro completamento e assicuri adeguati livelli di cofinanziamento comunitario. Nell'identificazione della rete, l'Italia focalizza l'attenzione su alcune questioni prioritarie:

- realizzare nuovi valichi ferroviari;
- sostenere l'emissione di *project bond* europei;
- definire una strategia di programmazione unitaria e coordinata per le diverse fonti di finanziamento (FESR, Fondo di Coesione, risorse Ten-T);
- studiare misure tese ad escludere gli investimenti che gli Stati membri destinano alle reti Ten-T dai vincoli del Patto di stabilità di Maastricht;
- approfondire lo strumento del partenariato pubblico-privato;
- costruire un piano fonte-impieghi delle reti Ten-T a livello comunitario;
- istituire un Fondo rotativo delle reti Ten-T con il coinvolgimento della BEI;
- esaminare, per almeno 10 corridoi, l'impatto sia dell'esternalità negative sia della congestione, ed il loro eventuale recupero mediante la gestione di tariffe e pedaggi;
- vincolare parte degli incrementi tariffari a precise misure di miglioramento della sostenibilità.

Valutazione intermedia per 92 progetti Ten-T e proposte di revisione del contributo UE

Il 27 ottobre scorso la Commissione europea ha diffuso i risultati della prima valutazione intermedia di 92 progetti infrastrutturali cofinanziati dall'UE nell'ambito del Programma pluriennale 2007-2013 per le reti Ten-T²⁶. Sulla base di tali risultati, la Commissione ha dichiarato di voler procedere ad alcune modifiche del sostegno comunitario finora accordato ai singoli progetti esaminati allo scopo di garantire il massimo valore aggiunto al suo intervento ed un utilizzo efficace delle risorse finanziarie.

²⁵ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/10/st14/st14624.en10.pdf>

²⁶ http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastucture/ten-t_map_project_portfolio.pdf



I 92 progetti valutati contribuiscono al completamento di 21 dei 30 progetti prioritari²⁷ e allo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Le decisioni di finanziamento su tali progetti sono state adottate nell'ambito delle *calls for proposals* lanciate dalla Commissione nel 2007 e accordano complessivamente un contributo UE di 5.301 milioni di euro su 8.013 milioni di euro disponibili per il 2007-2013. Come evidenzia la tabella 2, la modalità ferroviaria è prevalente sia in termini di numero di progetti finanziati sia in termini di dimensione del sostegno UE (80,9%).

Tabella 2. I 92 Progetti distinti per modalità e contributo UE

Tipologia e modo di trasporto	Progetti esaminati			
	N.	%	Contributo UE (milioni di euro)	%
Ferro	63	68,5%	4.291	80,9%
Vie navigabili interne	8	8,7%	610	11,5%
ERTMS	17	18,5%	260	4,9%
Strada	4	4,3%	140	2,6%
Totale	92	100,0%	5.301	100,0%

Fonte: Mid-Term Review of the 2007-2013 Ten-T Multi-Annual Work Programme Project Portfolio, ottobre 2010

La valutazione fotografa lo stato di avanzamento (obiettivi, costi, tempi, aspetti gestionali) e la situazione finanziaria dei 92 progetti, evidenziando innanzitutto che soltanto 48 progetti (il 52,2% del campione) saranno ultimati entro il 31 dicembre 2013. Per i restanti progetti, i risultati della valutazione e le relative intenzioni della Commissione possono essere così sintetizzati:

- 29 progetti (31,5%) che risultano “credibili” beneficeranno di uno slittamento dei tempi di realizzazione al 2014 e al più tardi entro il 31 dicembre 2015. La proroga sarà subordinata a specifiche condizioni politiche, tecniche e finanziarie e contempla la fine del sostegno UE alle attività che si protrarranno oltre il 2015. Tra i principali progetti che rientrano in questa categoria figurano le decisioni di finanziamento riguardanti il tunnel del Brennero lungo l'asse ferroviario Berlino-Palermo (PP1); il collegamento fisso ferrovia/strada della “Fehmarn Belt” (PP20) e la parte comune franco-italiana della

²⁷ Le relazioni 2009/2010 dei coordinatori europei sui progetti prioritari della rete Ten-T sono disponibili al seguente indirizzo http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2010_en.htm



sezione internazionale del collegamento ferroviario Lione-Torino (PP6). Quest'ultimo progetto vedrebbe ridurre il contributo UE (circa 9,2 milioni di euro) a causa della revisione al ribasso dei costi rispetto a quelli stimati nella decisione di finanziamento;

- 11 progetti (10,9%) per i quali già si prevede il completamento dopo il 2015 ed una contestuale riduzione del contributo comunitario. Anche in questo caso si tratta di una proroga condizionata, che vedrà comunque la fine del sostegno sovranazionale dopo il 31 dicembre 2015. Rientrano in questa categoria il collegamento fluviale Senna-Schelda (PP30) con una riduzione di 44,3 milioni di euro e l'accesso meridionale al Brennero (dato dalla sezione Verona-Fortezza) che è parte del PP1 con un taglio di quasi 13 milioni di euro.
- 4 progetti (4,3%) sono stati giudicati non credibili dalla Commissione, che intende proporre la cancellazione del relativo finanziamento. Nessuno di questi progetti coinvolge il nostro Paese.

L'attività di valutazione porterebbe al disimpegno di 311 milioni di euro che saranno destinati a nuove *calls for proposals* nell'ambito dell'attuale Programma 2007-2013.

2.2.6. Spettro radio

Il 20 settembre scorso, la Commissione ha presentato una proposta che stabilisce il primo programma per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio per garantire il funzionamento del mercato interno²⁸.

I numerosi servizi che si basano sull'utilizzo dello spettro radio (difesa, trasporti e applicazioni spaziali, telefonia, emittenza televisiva, ecc.) ed il loro significativo contributo alla formazione del PIL europeo (circa 300 miliardi di euro) motivano l'interesse dell'Esecutivo a definire una politica europea specifica. Una sua utilizzazione ottimale darebbe impulso all'innovazione, a sostegno della strategia Europa 2020 e dell'Agenda digitale europea.

Lo spettro radio è una risorsa scarsa attualmente caratterizzata da una gestione non ottimale che va migliorata, anche a fronte della domanda crescente. Con il programma, gli Stati membri e la Commissione cooperano al fine di realizzare entro il 2015 una serie di obiettivi strategici tra cui l'utilizzo efficiente, flessibile e armonizzato dello spettro radio, lo sviluppo di una concorrenza effettiva che eviti l'accumulo eccessivo di frequenze da parte di alcuni operatori economici, la vigilanza sulla disponibilità e sulla protezione delle frequenze

²⁸ COM (2010) 471 del 20 settembre 2010.



necessarie anche per lo sviluppo e lo sfruttamento di applicazioni spaziali e per il miglioramento dei sistemi di trasporto (in particolare i sistemi Galileo e ITS).

La Commissione effettuerà, con il sostegno degli Stati membri, un inventario degli usi attuali dello spettro radio per valutarne l'efficacia (inserendo una distinzione tra utilizzatori del settore pubblico e del settore privato) e delle eventuali future esigenze di frequenze radio nell'Unione sulla base delle domande dei consumatori e degli operatori.

3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA

Il contesto internazionale

Nel corso dell'estate la crescita dell'economia mondiale è proseguita a ritmi più moderati. Tra le economie avanzate, all'accelerazione del prodotto messa a segno nell'area dell'euro e nel Regno Unito si è contrapposto il rallentamento degli Stati Uniti e del Giappone, mentre quelle emergenti - dalle quali è provenuto il maggiore sostegno alla dinamica degli scambi internazionali - evidenziano una progressiva attenuazione del vigore che le avevano caratterizzate nel recente passato. Tutto questo, assieme al graduale esaurimento dei principali programmi di stimolo fiscale, all'affievolimento del ciclo delle scorte e alle preoccupazioni connesse agli squilibri interni ed esterni dei Paesi, induce la prospettiva di un generale peggioramento del quadro congiunturale atteso protrarsi anche al IV trimestre 2010, nonostante l'indice mondiale dei responsabili degli acquisti (PMI), relativo al settore manifatturiero, in ottobre sia salito a 55,7 (dal 53,8 di settembre) segnalando, dopo sei mesi, un'accelerazione dell'attività.

Tab.1. Scenari macroeconomici - Variazioni percentuali sull'anno precedente

	FMI			Consensus Economics	
	2009	2010	2011	2010	2011
PIL					
Mondo	-0,6	4,8	4,2	-	-
Paesi avanzati	-3,2	2,7	2,2	-	-
<i>Area dell'euro</i>	<i>-4,1</i>	<i>1,7</i>	<i>1,5</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>
<i>Giappone</i>	<i>-5,2</i>	<i>2,8</i>	<i>1,5</i>	<i>3,0</i>	<i>1,3</i>
<i>Regno Unito</i>	<i>-4,9</i>	<i>1,7</i>	<i>2,0</i>	<i>1,5</i>	<i>2,1</i>
<i>Stati Uniti</i>	<i>-2,6</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,7</i>	<i>2,4</i>
Paesi emergenti e in via di sviluppo	2,5	7,1	6,4	-	-
<i>Brasile</i>	<i>-0,2</i>	<i>7,5</i>	<i>4,1</i>	<i>7,5</i>	<i>4,4</i>
<i>Cina</i>	<i>9,1</i>	<i>10,5</i>	<i>9,6</i>	<i>9,9</i>	<i>9,0</i>
<i>India</i>	<i>5,7</i>	<i>9,7</i>	<i>8,4</i>	<i>8,3</i>	<i>8,3</i>
<i>Russia</i>	<i>-7,9</i>	<i>4,0</i>	<i>4,3</i>	<i>4,9</i>	<i>4,4</i>
Commercio mondiale^(*)	-11,0	11,4	7,0	-	-

(*) Beni e servizi.

Fonte: Banca d'Italia.

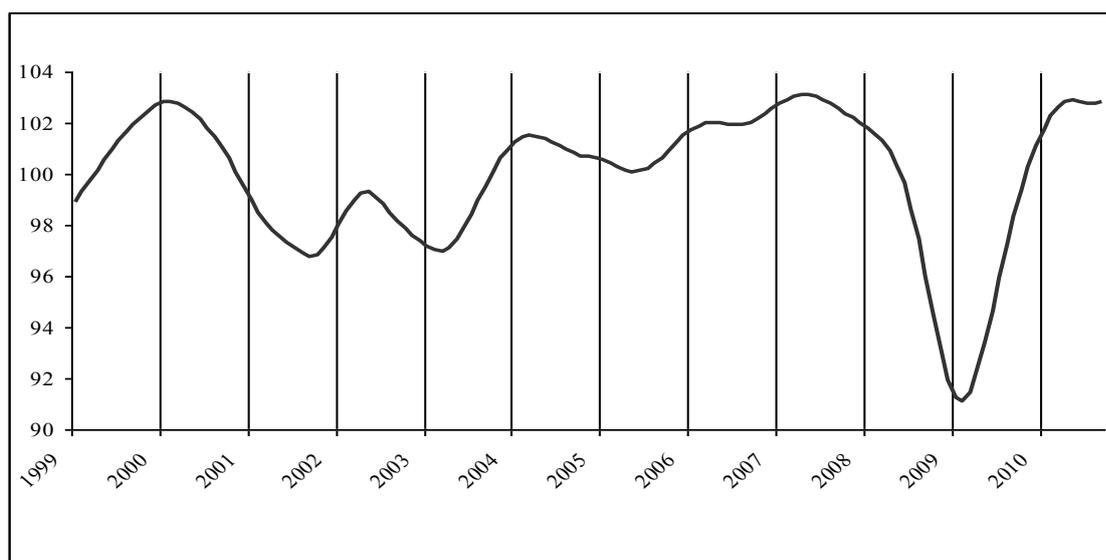
Anche il Fondo Monetario Internazionale conferma le attese per una crescita dell'economia mondiale nella seconda metà dell'anno ad un ritmo più contenuto rispetto a quella sperimentata nel I semestre e complessivamente la stima al 4,8% per l'anno in corso ed al 4,2% nel prossimo. Per il Fondo, come per le principali istituzioni economiche



internazionali, il livello di incertezza sulle attese future si mantiene comunque elevato in ragione di livelli di disoccupazione che non accennano a diminuire e di una ancora debole situazione patrimoniale delle famiglie nei Paesi avanzati¹.

In tale contesto, anche gli indicatori anticipatori rilevano la progressiva attenuazione della crescita mondiale e lo segnala in particolare il *Composite Leading Indicator* (CLI) dell'OCSE. Infatti, relativamente al complesso dei paesi dell'area, dopo il punto minimo toccato nel mese di febbraio 2009, l'indicatore ha intrapreso un recupero che lo ha portato ai massimi relativi lo scorso maggio mostrando, a partire da quel momento, un andamento meno definito come si rileva anche dall'osservazione del grafico seguente. Più nel dettaglio lo stesso indicatore elaborato per Paese, nel mese di settembre, considerava ancora in espansione le economie di Germania, Giappone, Stati Uniti e Russia, in moderato rallentamento quelle di Canada, India, Italia e Regno Unito, mentre venivano riconosciute in forte arretramento le economie del Brasile e della Cina.²

Graf. 1 Area OCSE: CLI



Fonte: Ocse

In conseguenza di uno scenario internazionale che continua ad essere caratterizzato da livelli di incertezza elevati la Banca Centrale Europea avverte come i rischi per l'attività mondiale si sono venuti orientando progressivamente verso il basso in ragione soprattutto dei timori di rinnovate tensioni sui mercati finanziari, del petrolio o delle altre materie prime, nonché di una correzione disordinata degli squilibri mondiali dalla quale, non

¹ Cfr. Fondo Monetario Internazionale, *World Economic Outlook*, Washington D.C., ottobre 2010.

² Cfr. Organisation for Economic Co-operation and Development, *OECD Composite Leading Indicators*, Parigi, novembre 2010.



ultimo, si teme possano scatenarsi pericolose spinte protezionistiche.³

Sul fronte dei prezzi, le pressioni inflazionistiche nel loro complesso sono rimaste relativamente contenute soprattutto nelle economie avanzate, mentre risultano più marcate nelle economie emergenti più dinamiche⁴. Nell'ambito dei paesi OCSE, gli ultimi dati disponibili segnalano un'inflazione al consumo sui dodici mesi al +1,7% in settembre dal +1,6% del mese precedente; mentre il tasso sui dodici mesi depurato della componente alimentare ed energetica è stato pari a +1,2%, invariato rispetto al mese di agosto.⁵

Il petrolio (greggio di qualità Brent) in avvio di semestre quotava poco più di 70 dollari al barile, circa 7,5 punti percentuali in meno rispetto agli inizi dell'anno; nei mesi estivi, complici le incertezze sull'intensità della ripresa dell'economia mondiale ed un'offerta relativamente ampia, i prezzi sono rimasti piuttosto contenuti nonostante la revisione al rialzo delle stime sulla domanda di petrolio per il 2010 formulate a luglio dall'International Energy Agency (IEA)⁶. Nel mese di ottobre, invece, i corsi petroliferi sono aumentati ed ai primi di novembre il greggio di qualità Brent veniva quotato poco oltre gli 85 dollari al barile, un livello del 9% superiore rispetto ai valori di inizio anno. Per quanto concerne i fondamentali, l'offerta di greggio si è confermata in crescita seguendo più o meno da vicino il profilo della domanda; quest'ultima, è stata crescente sia nelle economie OCSE, sia, ed in maniera più vigorosa, in quelle dei Paesi "non OCSE". Nel "Oil market report" di novembre l'IEA ha rivisto nuovamente al rialzo le stime sulla crescita della domanda di petrolio per l'anno in corso tra i 0,2 ed i 2,3 mb/d (*million barrels per day*) in ragione anche dei livelli delle scorte accumulate nei paesi avanzati nonostante quelle degli USA, riconosciute come segnaletiche della situazione del mercato fisico, siano dallo scorso mese di maggio stabili e comunque superiori ai livelli medi degli ultimi cinque anni. Tale dinamica è prevista rallentare nel prossimo anno e, soprattutto, arretrare nella media delle economie OCSE. Per quanto sopra, l'Association of European Business Cycle Institutes (AIECE) stima, per l'anno in corso, una crescita di circa il 27% dell'indice dei prezzi delle

³ Cfr. Banca Centrale Europea, *op.cit.*, novembre 2010.

⁴ Secondo la BCE, sulla base delle più recenti evidenze disponibili, nelle economie dei Paesi emergenti dell'Asia l'inflazione media è continuata ad aumentare, seppure lievemente in media, anche nel mese di settembre. In Cina, in particolare, l'inflazione al consumo ed alla produzione è stata pari rispettivamente a +3,6 e +4,3% sui 12 mesi ed i prezzi delle attività sono aumentati di nuovo nel mese di ottobre. "La crescente fiducia nell'economia reale e le maggiori pressioni sui prezzi delle attività hanno indotto la banca centrale della Repubblica popolare cinese ad aumentare, il 19 ottobre, i tassi di interesse di riferimento sui prestiti e sui depositi di 25 punti base, rispettivamente al 2,5 e 5,56%. L'obbligo di riserva per le banche commerciali principali è stato innalzato di altri 50 punti base, al 17,5%". In America latina i tassi di inflazione si sono mantenuti sostanzialmente invariati; questi, tuttavia, sui 12 mesi sono risultati pari al +4,6% in Brasile ed al +11,1% in Argentina. L'inflazione messicana è risultata pari al +3,7%.

⁵ Cfr. Banca Centrale Europea, *Bollettino mensile*, Roma, novembre 2010.

⁶ Cfr. International Energy Agency, *Oil market report*, luglio 2010.



materie prime energetiche, che segue il -37% del 2009.⁷

Aumentano anche i prezzi delle materie prime non energetiche; crescono, infatti, le quotazioni delle derrate alimentari, come i corsi dei metalli ed alla fine del mese di ottobre l'indice aggregato delle materie prime non energetiche risultava del 25% superiore rispetto ai valori di inizio 2010.

Nel corso del terzo trimestre le condizioni dei mercati finanziari sono nel complesso migliorate pur in presenza di oscillazioni connesse alle preoccupazioni sulla sostenibilità del debito sovrano di alcuni Paesi. Inoltre, è proseguita l'azione di rafforzamento della regolamentazione e supervisione finanziaria; il 12 settembre, infatti, nell'ambito del Comitato di Basilea è stato definito un accordo sul capitale delle banche che introduce requisiti "più stringenti" e, dieci giorni dopo, il Parlamento europeo ha approvato un pacchetto di proposte legislative finalizzate ad una ridefinizione dell'architettura finanziaria europea attraverso un sistema di autorità di vigilanza finanziaria, lo European System of Financial Supervision (ESFS), fondato sullo European System Risk Board (ESRB), cui competeranno funzioni di vigilanza macroprudenziale, e sullo European Supervisory Authorities (ESA)⁸ che assieme alla autorità di vigilanza nazionali si occuperanno di vigilanza microprudenziale.⁹ Le reazioni degli investitori all'approccio "maggiormente prudenziale" adottato dalle autorità, assieme alla pubblicazione dei positivi esiti degli *stress test* condotti sulle banche europee, hanno nel complesso migliorato le prospettive dei sistemi bancari cui ha fatto riscontro la riduzione, dai massimi misurati nel secondo trimestre, dei premi sui Credit Default Swap (CDS) per i maggiori istituti di credito internazionali.¹⁰ Nonostante ciò, dal mese di agosto sono riemersi i timori sulle situazione delle aziende di credito e sui conti pubblici di Grecia, Portogallo e Irlanda, che già nel semestre precedente avevano visto incrementare i differenziali dei titoli di stato decennali rispetto a quelli emessi dalla Germania a livelli ragguardevoli. Per Irlanda e Portogallo, nel mese di settembre l'incremento è stato pari rispettivamente a 155 e 195 punti base, mentre quelli greci dopo avere raggiunto i 950 punti base ai primi di settembre sono successivamente tornati sui livelli di giugno. Pertanto si è generata una domanda di titoli tedeschi che ha comportato, nonostante la sostanziale invarianza, un ampliamento

⁷ Cfr. Association of European Business Cycle Institutes, *World Commodity Prices 2010 to mid-2012*, ottobre 2010.

⁸ Le ESA comprendono: l'European Banking Authority (EBA), l'European Securities and Markets Authority (ESMA) e l'European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Inoltre è previsto un meccanismo di coordinamento tra le ESA, il Joint Committee of European Supervisory Authorities.

⁹ Cfr. Banca d'Italia, *op.cit.*, ottobre 2010.

¹⁰ Cfr. J. Gyntelberg e M.R. King, *Overview: growth concerns take centre stage*, in BIS Quarterly Review, Basilea, settembre 2010.



dello spread di circa 150 punti base anche nei confronti dei titoli di stato italiani (altrettanto è valso per la Spagna). A fine ottobre si sono nuovamente riaccese le fibrillazioni sul mercato dei debiti sovrani, complici anche le discussioni sul tema del rimborso a prezzo pieno dei titoli di stato dei Paesi in difficoltà dell'area dell'euro (e le richieste di depositi di garanzia per coloro che operano in titoli irlandesi da parte della LCH.Clearnet, una delle più importanti clearing house europee); così, l'11 novembre, il differenziale di rendimento tra i titoli tedeschi e quelli spagnoli saliva a 220bp, a 460bp con quelli portoghesi, a 916bp con quelli greci ed a 646bp con quelli irlandesi. L'Italia non è rimasta immune agli effetti di questa tempesta sui mercati del debito e, pertanto, lo spread del BTP decennale, per la prima volta dal 1997, ha toccato il livello record di 182 pb per poi assestarsi a 180bp¹¹.

Le politiche monetarie rimangono ovunque espansive tuttavia, mentre in Europa le politiche di bilancio si vanno sempre più orientando al contenimento dei disavanzi¹², negli Stati Uniti si preannunciano ulteriori misure di "allentamento quantitativo" decise sulla scia di dati macroeconomici che si sono dimostrati inferiori alle aspettative.¹³ Ai primi di novembre, la Federal Reserve ha dichiarato di volere continuare lungo la via del *quantitative easing* intervenendo, tramite l'acquisto di Titoli del Tesoro USA, nella misura di 600 miliardi di dollari per i prossimi otto mesi, al fine di ridurre la disoccupazione e di assicurarsi contro i rischi di deflazione. Una decisione questa che, aggiungendosi alla manovra precedente, ancora in essere, determina un'azione che è stata quantificata complessivamente in circa 850-900 miliardi di dollari (circa 110 miliardi di dollari al mese). Tale politica intende sostenere l'economia domestica attraverso la riduzione della leva finanziaria, ma a parità di altri fattori determina anche una contrazione del tasso di cambio nominale della divisa nazionale che in un classico scenario di squilibri esterni ed interni, quale è quello statunitense, definisce - secondo i dettami dell'economia classica - un effetto economico ritenuto "desiderabile".¹⁴ Soprattutto in tale riuscita (ed anche nel contenimento - marginale - dei tassi ipotecari che contribuirebbe a sostenere il mercato immobiliare), più che in un nuovo impulso economico generato dalla riduzione dei tassi a più lungo termine, che per molti rimane dubbio, si rintraccia il senso di tale intervento.¹⁵ Pertanto, il dollaro dopo il forte apprezzamento registrato nel secondo trimestre dell'anno

¹¹ Cfr. A. Pichoud, *Zona euro – La crisi del debito non è finita*, in Repères-Banque SYZ & CO, Ginevra, novembre 2010.

¹² Cfr. M. Draghi, *Intervento del Governatore della Banca d'Italia alla Giornata Mondiale del Risparmio del 2010*, Roma, ottobre 2010.

¹³ Cfr. J. Gyntelberg e M.R. King, *op.cit.*, settembre 2010.

¹⁴ Cfr. M. Wolf, *How to chart a course out of the Sino-American storm*, Financial Time, Londra, novembre 2010.

¹⁵ Cfr. J.E. Stiglitz, *The Federal Reserve's relevance test*, Project Syndacate, New York, ottobre 2010.



si è sensibilmente deprezzato tornando, rispetto all'euro, sui livelli di inizio anno, rispetto allo yen, sui minimi di metà anni '90, mentre sono in rafforzamento le valute delle economie "ad elevata crescita".

In uno scenario, nel quale gli interventi sui cambi vengono utilizzati, da alcuni Paesi, per sostenere la competitività delle esportazioni e nel quale gli squilibri nei pagamenti internazionali tornano ad ampliarsi mettendo a rischio la stessa ripresa mondiale,¹⁶ si è tenuto il G-20 di Seul dal quale, oltre a generici impegni ad un più stretto coordinamento tra le politiche economiche dei principali Paesi, si è avuta la sensazione che, passata l'emergenza, i governi preferiscano muoversi "in ordine sparso" sulla scia di visioni e interessi nazionali e, pertanto, accrescendo non solo i rischi di risposte protezionistiche ma anche quelli connessi all'uscita stessa dalla crisi.¹⁷

Nell'area dell'euro, il secondo semestre ha visto aumentare il PIL dell'1,0% rispetto al periodo precedente grazie al nuovo rialzo delle esportazioni (+4,5%, rispetto al +2,5% del trimestre precedente), mentre i consumi delle famiglie non sono andati oltre il +0,2%. Tra le economie dell'area la Germania ha messo a segno la crescita più importante dall'unificazione nazionale (+2,3%), mentre le performance di Francia, Italia e Spagna sono state più contenute e pari rispettivamente a +0,7, +0,5 e +0,2%. Si ampliano così i divari tra i Paesi: l'economia tedesca in particolare, dal punto di minimo misurato nel primo trimestre 2009, è cresciuta del 4,2% facendo molto meglio della media degli altri Paesi dell'area a loro volta cresciuti solo del +1,3%. La stima preliminare del PIL, riferito al terzo trimestre dell'anno, evidenzia un rallentamento della crescita dell'area al +0,4% che, pur nella parzialità dei dati disponibili, conferma la dinamicità dalla Germania che cresce dello 0,7%, mentre la Francia dello 0,4%, l'Italia dello 0,2% e resta invariata la Spagna.¹⁸

Gli indicatori congiunturali segnalano che, nel corso dell'estate, l'attività economica è cresciuta ad un ritmo più moderato mentre l'inflazione al consumo, salita all'1,7% nel mese di luglio, dopo una lieve flessione in agosto, si è collocata al +1,9% nel mese di settembre. Sulla base delle aspettative degli operatori professionali censiti da *Consensus Economics* in settembre, l'inflazione attesa nell'area risulterebbe pari a +1,5% nella media del 2010, con un profilo lievemente crescente nella seconda metà dell'anno, e al +1,6% nel prossimo.

¹⁶ Cfr. M. Draghi, *op.cit.*, Roma, ottobre 2010.

¹⁷ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Congiuntura flash*, Roma, novembre 2010.

¹⁸ Cfr. Eurostat, *Euro area and UE 27 GDP up by 0,4% - Flash estimates for the third quarter of 2010*, Brussels, novembre 2010.



L'economia italiana

Il prodotto interno lordo ha messo a segno un incremento congiunturale dello 0,5% nel corso del secondo trimestre, sostanzialmente in linea con la dinamica del primo (e del +1,3% nei confronti del secondo trimestre del 2009). In termini congiunturali sono cresciute dello 0,8% le importazioni di beni e servizi, mentre dal lato della domanda le esportazioni sono aumentate del 3,3%, gli investimenti fissi lordi dell'1,3% ed i consumi finali nazionali solamente dello 0,1%; in quest'ultimo ambito è rimasta stazionaria la spesa delle famiglie residenti mentre è aumentata dello 0,4% della spesa della Pubblica Amministrazione (PA) e delle Istituzioni Sociali Private (ISP).¹⁹

Tab. 2. PIL e principali componenti - Quantità a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi; variazioni percentuali sul periodo precedente

	2009			2010	
	III trim.	IV trim.	Anno ¹	I trim.	II trim.
PIL	0,4	-0,1	-5,0	0,4	0,5
Importazioni Totali	1,3	3,3	-14,5	2,7	0,8
Domanda nazionale	0,1	0,8	-3,8	0,3	-0,2
Consumi nazionali²	0,4	-0,1	-1,2	-0,1	0,1
<i>Spesa delle famiglie</i>	0,6	0,0	-1,8	0,1	0,0
<i>Spesa della P.A. e delle I.S.P.</i>	-0,3	-0,2	0,6	-0,5	0,4
Investimenti fissi lordi	-0,5	0,7	-12,1	1,4	1,3
<i>Costruzioni</i>	-1,7	-0,6	-7,9	-0,4	-0,9
<i>Altri beni di investimento</i>	1,0	2,1	-16,6	3,3	3,7
Variazione delle scorte e oggetti di valore³	-0,1	0,8	-0,4	0,2	-0,5
Esportazioni totali	2,7	-0,2	-19,1	3,0	3,3

¹ Dati non corretti per il numero di giornate lavorative.
² Include la variazione delle scorte e degli oggetti di valore.
³ Contributi alla crescita del PIL sul periodo precedente; punti percentuali.

Fonte: ISTAT - Banca d'Italia.

A metà novembre l'ISTAT ha diffuso la stima preliminare del PIL²⁰ riferita al terzo trimestre 2010 che, sulla base delle informazioni disponibili, risulta aumentato dello 0,2% rispetto al trimestre precedente e dell'1,0% rispetto al terzo trimestre del 2009. Per il Centro Studi Confindustria (CSC), "la frenata dell'economia" nazionale, se venisse confermata anche dai dati del conto economico trimestrale, risulterebbe più brusca di quanto atteso e ridurrebbe di "molto" le probabilità che l'Italia possa crescere oltre l'1,0%

¹⁹ Cfr., ISTAT, *Conti economici trimestrali*, Roma, giugno 2010.

²⁰ Espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2000, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato.



annuo nel 2010 e nel 2011. Tale rallentamento, inoltre, è previsto proseguire anche nei prossimi trimestri come per altro anticipato dalle attese degli imprenditori ed avvertito dall'indicatore CLI dell'OCSE.²¹

Come è noto, il principale stimolo all'attività economica dall'avvio della ripresa è venuto dalle esportazioni; queste sono cresciute in volume del 3,3% nel secondo trimestre (+3,0% nel primo trimestre) e si sono dirette principalmente verso i mercati esterni all'Unione europea, in particolare verso gli USA, e, tra i Paesi comunitari, verso Germania e Francia. Sono incrementate anche le importazioni di beni e servizi ma in misura inferiore (+0,8%) riflettendo la bassa dinamica degli acquisti di beni ed un'ulteriore contrazione di quella relativa all'acquisto dei servizi. Nonostante ciò, l'Italia non ha ancora recuperato i livelli di inter-scambio precedenti la crisi: rispetto al secondo trimestre del 2008, il volume delle vendite all'estero risulta inferiore del 17% (ed in valore del 12%), mentre quello degli acquisti del 8% (ed in valore del 7%). Al riguardo, come ricorda la Banca d'Italia, l'export nazionale, sebbene presenti un'elasticità di prezzo²² sostanzialmente analoga a quella espressa dalle produzioni tedesche e francesi, continua a soffrire di importanti limiti strutturali che ne penalizzano la *performance*. Tra questi, sicuramente la ridotta presenza nei mercati emergenti e la perdita di competitività di prezzo cumulata dall'inizio del decennio (calcolata in circa tre - sei punti percentuali superiore rispetto a quella di concorrenti diretti come Francia e Germania).²³ Ovviamente, se tali limiti risultano meno visibili nei momenti di difficoltà ciclica lo diventano invece nelle fasi di ripresa, come avverte la teoria e confermano i dati. A tale riguardo, infatti, dal confronto con la più dinamica Germania, che vanta anche un migliore posizionamento internazionale, si rileva come il recupero delle esportazioni italiane si sia dimostrato fiacco; l'economia tedesca sebbene durante la fase di recessione abbia subito una contrazione di entità analoga a quella italiana è già riuscita a ridurre il suo *gap* dai livelli pre-crisi a circa il 5% (sia in volume, sia in valore).²⁴

I dati nazionali sul commercio con l'estero mettono in luce che nei primi tre trimestri dell'anno, l'indice tendenziale è incrementato per le importazioni dell'10,8% (+11,5% per quelle provenienti dall'Ue e +10,9% per quelle extra Ue) e per le esportazioni del 8,5% (+7,1% verso i Paesi Ue e +10,4% verso quelli extra Ue). In termini di raggruppamenti di prodotti, da gennaio a settembre 2009, le esportazioni hanno visto aumentare tutte le voci:

²¹ Cfr., Centro Studi Confindustria, *op.cit.*, novembre 2010.

²² Misura la reattività della domanda alle variazioni dei prezzi (rilevata per 170 prodotti e su dieci mercati di sbocco).

²³ Cfr., Banca d'Italia, *Relazione annuale*, Roma, maggio 2010.

²⁴ Cfr., Banca d'Italia, *op.cit.*, ottobre 2010.



l'energia è cresciuta del 15,3%, i *prodotti intermedi* del 10,3%, i *beni di consumo* dell'8,2% (+7,6% per i *beni durevoli*, +8,5% per quelli *non durevoli*) ed i *beni strumentali* del 7,2%. Nel medesimo periodo, dal lato delle importazioni, sono cresciuti i *prodotti intermedi* del 21,1%, i *beni strumentali* del 9,6%, i *beni di consumo* del 6,9% (+15,3% per i *beni durevoli*, +5,6% per quelli *non durevoli*) e l'energia del 3,8%. Nonostante le esportazioni e le importazioni nel tempo abbiano presentato una certa concordanza di segni, i primi tre trimestri del 2010 hanno visto lievitare il deficit commerciale ad oltre 19,2 miliardi di euro, un valore notevolmente più ampio rispetto ai circa 4,1 miliardi di euro del corrispondente periodo del 2009²⁵.

Per il 2010 ed il 2011 il CSC prevede che l'export rimanga la componente più dinamica della domanda finale e pertanto stima incrementi pari rispettivamente a +7,4% e +4,3% a prezzi costanti; altrettanto dinamiche sono le stime inerenti le importazioni, previste aumentare rispettivamente del +6,5% e del +4,5%. Sulla base di tali presupposti il contributo dell'export netto al PIL è stimato positivo per l'anno in corso (+0,2%), ma negativo nel prossimo (-0,1%).²⁶

Per contro, la spesa delle famiglie identifica la componente più debole della domanda; infatti, nonostante la ripresa abbia avuto avvio nel terzo trimestre del 2009 i consumi familiari si sono mantenuti stagnanti, frenati soprattutto dalla contrazione degli acquisti di beni durevoli, solo marginalmente compensati dalla lieve ripresa dei consumi di beni non durevoli e servizi. Secondo la Banca d'Italia, sulle decisioni di consumo continuerebbero a pesare la debolezza della dinamica dei redditi e la lentezza con la quale migliorano le condizioni del mercato del lavoro. Pertanto, i comportamenti di spesa delle famiglie sono rimasti improntati alla cautela anche durante i mesi estivi nonostante sia lievemente incrementato il debito delle famiglie che rimane, comunque, nettamente più basso di quello medio dell'area dell'euro. Al riguardo, il CSC stima che i consumi delle famiglie aumenteranno dello 0,4% nel 2010 e dello 0,7% nel 2011 (dopo due anni consecutivi di contrazione) in relazione con la dinamica del reddito disponibile reale, attesa contrarsi nell'anno in corso (dello 0,1%) e recuperare nel prossimo (+1,0%).

Secondo l'ISAE, dal mese di settembre è iniziato a migliorare l'indice della fiducia dei consumatori che dopo essere sceso in agosto a 104,1 (ai minimi da marzo 2009) ha messo a segno tre incrementi consecutivi che lo hanno riportato a 108,5, sui livelli dello scorso

²⁵ In aggiunta, per quanto riguarda i minerali energetici, l'ISTAT rileva nei trimestri in esame il saldo della bilancia commerciale, al netto di petrolio greggio e gas naturale, risulta positivo per 19,3 miliardi di euro, comunque in diminuzione rispetto al saldo di 26,5 miliardi di euro registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Cfr. ISTAT, *Commercio internazionale*, Roma, novembre 2010.

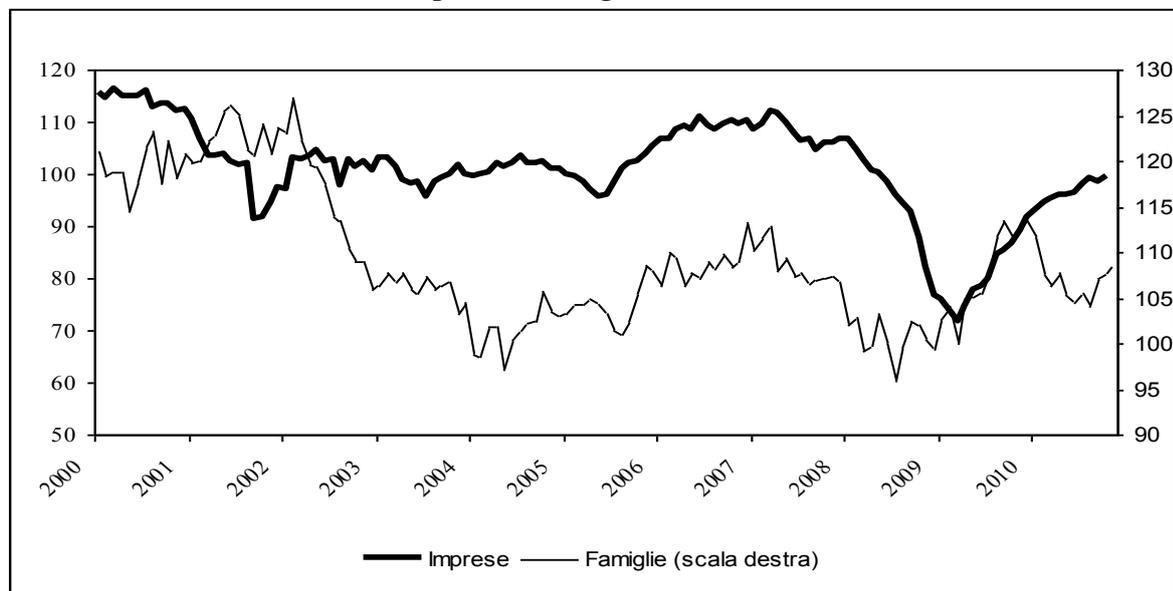
²⁶ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Scenari economici n.9 – Autunno 2010*, Roma, settembre 2010.



mese di febbraio.

Per quanto attiene agli investimenti fissi lordi, il 2009 è risultato essere un anno particolarmente pesante (la contrazione è stata superiore al 12,2%, la più importante mai registrata dalle serie storiche di contabilità nazionale che l'ISTAT raccoglie dal 1970) tuttavia l'attività di accumulazione avviata nell'ultimo scorcio dello scorso anno si è rafforzata nel primo trimestre del 2010 e sostanzialmente confermata nel secondo. Nel secondo trimestre, infatti, i dati di contabilità nazionale rilevano un incremento congiunturale degli investimenti fissi lordi dell'1,3 che sintetizza la crescita di quelli in *macchine, attrezzature e altri prodotti* (+3,9%), in acquisti di *mezzi di trasporto* (+2,6%) e l'accentuata contrazione di quelli nelle *costruzioni* (-0,9%). Le prospettive delle imprese restano improntate alla cautela in presenza di un quadro di per sé ancora incerto nonostante, per l'ISAE, sia aumentata la fiducia delle imprese manifatturiere (a 99,8) grazie alle migliorate valutazioni degli imprenditori sull'andamento atteso degli ordini e della domanda mentre le scorte di magazzino rimarrebbero, per il tredicesimo mese consecutivo, al di sotto dei valori normali. Rimangono, inoltre, stabili le valutazioni sulla liquidità aziendale e continua anche il recupero dei livelli produttivi facendo così lievitare le attese di breve termine sulla produzione.

Graf. 2 Clima di fiducia di imprese e famiglie



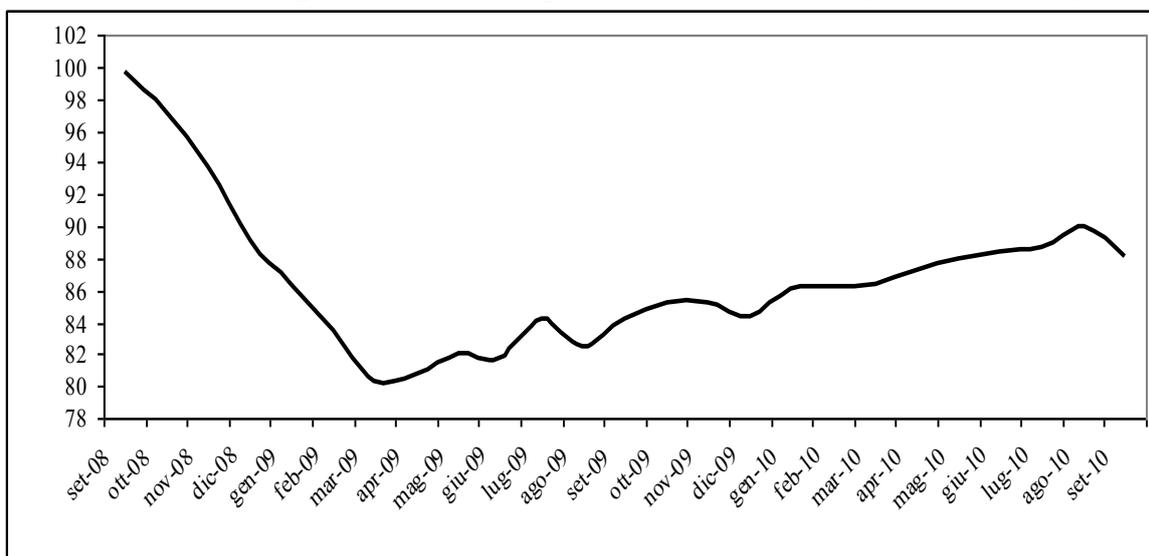
Fonte: ISAE

Migliora, tra l'altro, anche la competitività di prezzo delle imprese italiane, in recupero dagli ultimi mesi del 2009, beneficiando del deprezzamento del cambio dell'euro rispetto

alle principali valute ed al dollaro statunitense in particolare; tali andamenti sono proseguiti nei primi due trimestri del 2010 ma, a causa del recente apprezzamento della divisa comune, si è sostanzialmente interrotta.

Continua, invece, dalla primavera dello scorso anno ad incrementare l'attività industriale; sebbene i dati destagionalizzati segnalino, in settembre, il primo dato congiunturale negativo dell'anno (-2,1% in settembre), che contribuisce a contenere il dato trimestrale al +1,3%. Tuttavia, dall'analisi per raggruppamenti principali di industrie proviene la conferma che, per quanto in attenuazione, la ripresa continua ad essere sostenuta dai settori dei *beni intermedi* e *strumentali* che, tra l'altro risultano essere quelli che hanno maggiormente beneficiato dello stimolo proveniente dagli scambi internazionali.

Graf. 3 Indice destagionalizzato della produzione industriale (Base 2005=100)



Fonte: Istat

Modesta e in rallentamento rispetto ai precedenti tre mesi è, invece, la crescita attesa nella media del quarto trimestre (+0,3% rispetto al precedente, al netto della stagionalità), mentre le indicazioni preliminari sul primo trimestre 2011 confermerebbero la prosecuzione della moderazione che sta caratterizzando l'ultimo scorcio dell'anno.

Si è invece intensificato il recupero ciclico della produttività del lavoro. Secondo il Centro Studi della Banca d'Italia, sulla base delle ore lavorate essa è incrementata, su base tendenziale, dell'1,6%; ne ha beneficiato il Costo del Lavoro per Unità di Prodotto (CLUP) che nel complesso dell'economia è sceso dell'1,1%. Al riguardo il CSC, nel rilevare che i guadagni di produttività hanno nei fatti arrestato l'impennata del CLUP (iniziata da fine 2007), avverte anche che si è ancora lontani dai livelli pre-crisi stimando che, in media



d'anno, in ragione di un ulteriore incremento della produttività (atteso intorno al 3,0%) il costo del lavoro per unità di prodotto è previsto contrarsi di mezzo punto percentuale per tornare però ad espandersi nuovamente nel 2011 (+1,0%)²⁷.

Per quanto attiene alle forze di lavoro, la rilevazione dell'ISTAT conferma, nel secondo trimestre 2010, l'arresto della flessione dell'occupazione, già osservata in avvio d'anno; tuttavia, per l'Istituto di statistica, il miglioramento è contenuto e riferito principalmente alla componente straniera e pertanto non sembra prefigurare, almeno nel breve periodo, una ripresa a pieno regime della dinamica occupazionale. Più in dettaglio, rispetto al primo trimestre dell'anno, aumenta dello 0,1% del numero degli occupati (in termini destagionalizzati); mentre, in confronto allo stesso trimestre dell'anno precedente la riduzione è stata dello 0,8% (-195.000 unità) in ragione di una sostenuta contrazione riconducibile alla componente italiana (-366.000 unità), solo in parte compensata dalla significativa crescita di quella straniera (+171.000 unità).

Nel loro insieme i dati ISTAT evidenziano la crescita tendenziale del lavoro autonomo (+0,9%), concentrato in quello senza dipendenti, e la prosecuzione della riduzione delle posizioni alle dipendenze (-1,4%).

In relazione ai settori, crescono i livelli occupazionali nell'agricoltura con un aumento del 6,7% su base annua del lavoro alle dipendenze; mentre diminuisce l'occupazione nell'industria in senso stretto (-5,7%) ed aumenta lievemente nell'ambito delle costruzioni (+1,4%). Rimane stabile il terziario che vede l'incremento del numero dei lavoratori autonomi sostanzialmente bilanciato da un'analoga discesa di quello dei lavoratori dipendenti.

Sotto il profilo tendenziale il numero degli occupati a tempo pieno è diminuito dell'1,6% a seguito della riduzione del numero dei dipendenti con contratto a tempo indeterminato che l'ISTAT rileva principalmente nelle imprese di media dimensione della trasformazione industriale. Diminuisce anche il numero dei dipendenti a termine che viene solo in parte compensato dall'andamento dell'occupazione autonoma a tempo pieno. "Dopo la discesa intervenuta nel corso del 2009 - sottolinea l'Istituto di statistica - gli occupati a tempo parziale continuano a segnalare ritmi di crescita significativi (3,6%, pari a 121.000 unità in più rispetto al secondo trimestre 2009). L'incremento è dovuto esclusivamente al part-time di tipo involontario, ossia ai lavori accettati in mancanza di occasioni di impiego a tempo pieno". L'aumento interessa sia i

²⁷ Al riguardo le stime del Centro Studi Confindustria considerano nel 2011 uno scenario nel quale la crescita della produttività è attesa rallentare al +0,8%.



dipendenti sia, ma in misura più ridotta, gli autonomi.

Nell'ambito dell'occupazione dipendente, il lavoro a tempo parziale registra un aumento su base annua del 3,2% (riguarda soprattutto: persone con almeno 35 anni, in buona parte localizzato nel Centro-Nord ed il settore del terziario); mentre si riduce dello 0,7% il lavoro a termine (coinvolge soprattutto la tipologia a orario pieno).

Pertanto, il tasso di occupazione si attesta al 57,2%, in flessione di sette decimi di punto rispetto al secondo trimestre 2009. Cresce anche il numero delle persone in cerca di occupazione che in termini destagionalizzati è aumentato dell'1,1% rispetto al primo trimestre e del 13,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Al riguardo, l'ISTAT rileva come all'incremento tendenziale della disoccupazione si accompagna anche un moderato aumento degli inattivi rispetto al secondo trimestre 2009 (+92.000 mila unità). In conseguenza, nella media del trimestre, il tasso di disoccupazione destagionalizzato risulta pari all'8,5% (con un aumento dello 0,1% congiunturale e dell'1,0% tendenziale), mentre tra i giovani tra i 15 ed i 24 anni raggiunge addirittura il 27,9%.

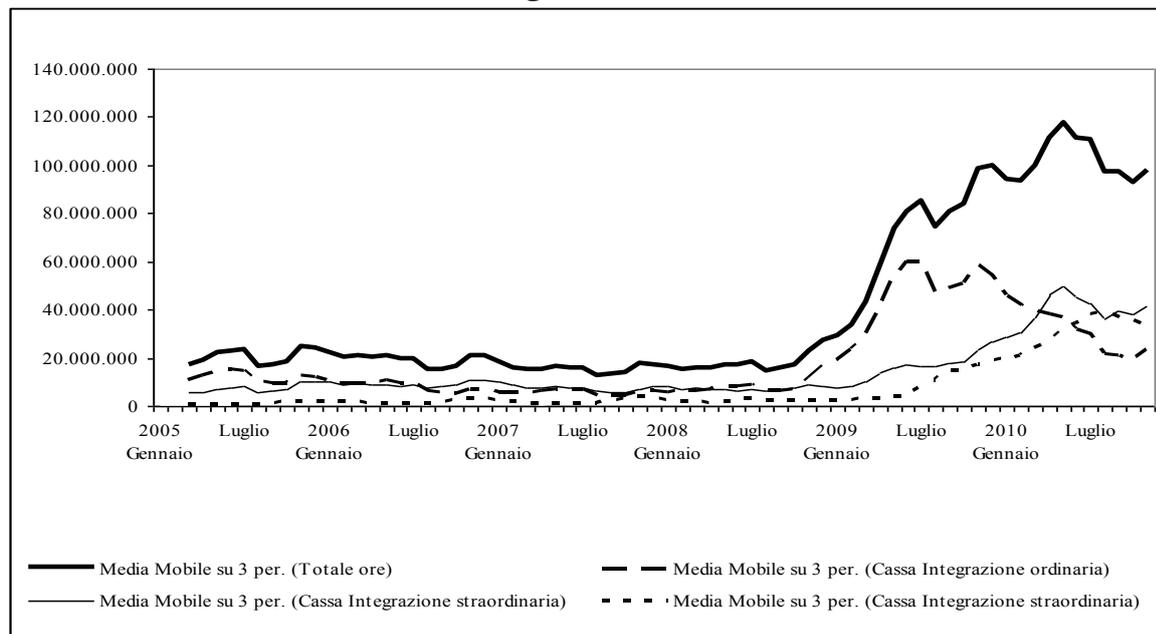
Sul fronte degli inattivi, la contenuta crescita tendenziale del loro numero, tra le persone comprese tra i 15 e i 64 anni, registrata nel secondo trimestre d'anno (+0,6%, pari a 92.000 unità) sintetizza la contrazione della componente italiana (-42.000 unità) e la nuova crescita di quella straniera (+134.000 unità), concentrata soprattutto nelle regioni centro-settentrionali. Al Sud il numero di inattivi è, invece, rimasto stabile su base annua a sintesi di un moderato incremento della componente maschile e di una flessione di quella femminile. Pertanto, il tasso di inattività della popolazione tra i 15 ed i 64 anni sale al 37,5%, in ragione della stabilità su base annua del tasso di inattività delle donne e il lieve incremento di quello degli uomini.

Ciò nonostante se si utilizzasse, in luogo del tasso di disoccupazione, una misura più ampia del grado di sottoutilizzazione dell'offerta di lavoro includendovi anche i lavoratori scoraggiati e l'equivalente della Cassa Integrazione Guadagni (CIG) di raggiungerebbe un tasso superiore all'11%²⁸.

²⁸ Cfr., Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, ottobre 2010.



Graf. 3 Ore autorizzate di Cassa Integrazione



Fonte: Inps

Infatti, rimane ampio il bacino di lavoro inutilizzato che viene assorbito dalla cassa integrazione, che ha contribuito ad alleviare gli impatti della crisi; tuttavia, nella prima metà dell'anno, a fronte di una complessiva stabilizzazione delle ore di CIG autorizzate, ne è venuta mutando la composizione²⁹. Dall'autunno dello scorso anno è

²⁹ "La Cassa Integrazione Guadagni è una prestazione finalizzata a sostituire o integrare la retribuzione ed è destinata ai lavoratori sospesi dal lavoro o che operano con orario ridotto a causa di difficoltà produttive dell'azienda. Possono usufruire dell'integrazione salariale gli operai, gli impiegati e i quadri mentre sono esclusi i dirigenti gli apprendisti e i lavoranti a domicilio. La CIGO (Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria) è rivolta alle aziende industriali non edili e alle aziende industriali ed artigiane dell'edilizia e del settore lapideo che sospendono o riducono l'attività aziendale a causa di eventi temporanei e transitori quali ad esempio la mancanza di commesse, le avversità atmosferiche. Può essere concessa per 13 settimane, più eventuali proroghe fino a 12 mesi; in determinate aree territoriali il limite è elevato a 24 mesi. L'intervento di CIGS (Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria) può essere richiesto per ristrutturazione, riorganizzazione e riconversione aziendale, per crisi aziendale di particolare rilevanza sociale e in caso di procedure concorsuali, quali fallimento, liquidazione coatta amministrativa, ecc. La CIGS è destinata ad aziende con, in media, più di 15 dipendenti nel semestre precedente la richiesta di intervento; le aziende sono quelle dei settori industriali ed edili, dell'artigianato dell'indotto (cioè con un solo committente destinatario di CIGS), dei servizi di mensa e ristorazione dell'indotto, delle cooperative agricole; ed inoltre ad imprese commerciali con più di 200 dipendenti (in regime transitorio anche con numero di dipendenti da 51 a 200), ad imprese editrici di giornali per i quali si prescinde dal limite dei 15 dipendenti, imprese di spedizioni e trasporto del terziario e ad agenzie di viaggi e turismo, ciascuna con più di 50 dipendenti. Sono definiti "in deroga" i trattamenti di integrazione salariale (CIGD), destinati ai lavoratori (compresi apprendisti, interinali e lavoratori a domicilio) di imprese escluse dalla Cassa Integrazione Guadagni ordinaria e straordinaria. La CIG in deroga alla vigente normativa è concessa nei casi in cui alcuni settori (tessile, abbigliamento, calzaturiero, orafo, ecc) versino in grave crisi occupazionale. Essa può durare al massimo 12 mesi e il suo ammontare può arrivare fino all'80% della retribuzione. Lo strumento della cassa integrazione guadagni in deroga permette quindi, senza modificare la normativa che regola la CIG, di concedere i trattamenti di integrazione salariale anche a tipologie di



andato progressivamente diminuendo l'ammontare delle ore di cassa integrazione ordinaria mentre sono venute aumentando quelle "in deroga" e quelle "straordinarie" che ad aprile hanno raggiunto il picco delle 54,8 milioni di ore.

Secondo il Centro Studi della Confindustria, alla luce della lentezza della ripresa e delle ancora ampie disponibilità finanziarie per gli interventi in deroga, il ricorso alla CIG è atteso rimanere elevato per il resto del 2010 ed equivalente a 475mila ULA in media d'anno contro le 335mila del 2009, mentre si stima comincerà a scendere progressivamente nel 2011 (275mila ULA l'ammontare medio annuo).³⁰

Tra gli elementi che hanno maggiormente caratterizzato quest'ultimo episodio recessivo vi è la pronunciata attenuazione dell'inflazione, che si è estesa anche a monte della catena produttiva, dalla quale è provenuto un importante contributo al contenimento della flessione del potere d'acquisto. Lo scorso anno, l'Indice dei Prezzi al Consumo (IPC) riferito all'intera comunità ha toccato il livello più basso dalla fine degli anni Cinquanta; nel terzo trimestre 2009 la crescita congiunturale è stata appena positiva (+0,1%), ma da allora è venuta progressivamente aumentando fino al +1,6% del terzo trimestre 2010. In particolare dopo essere rimasto sostanzialmente invariato, in ottobre il ritmo di crescita sui dodici mesi dell'indice nazionale dei prezzi al consumo è salito all'1,7%. Sul piano congiunturale l'IPC è aumentato dello 0,2%, mentre l'inflazione acquisita, per l'anno in corso, è pari a +1,5%. Al netto della componente energetica e degli alimentari freschi, il tasso tendenziale di crescita dei prezzi al consumo è stato pari a +1,5%, lo 0,1% in più rispetto al dato di settembre 2010. In particolare, dalla scomposizione del tasso tendenziale di crescita dell'indice in esame si rileva come solo i prezzi relativi alle comunicazioni abbiano esercitato un effetto di contenimento dell'inflazione, mentre l'impatto inflazionistico più elevato continua ad essere generato dalla crescita dei prezzi dei beni energetici non regolamentati. Il trend, pertanto, appare ancora guidato dall'andamento dei prezzi dei *beni energetici*, che nonostante la flessione congiunturale dello 0,1%, evidenziano un aumento del tasso tendenziale al 6,0% (dal 4,7% del mese precedente). I *beni alimentari*, che fino all'estate avevano frenato l'inflazione con prezzi piatti nei mesi di luglio ed agosto, sono risaliti nei mesi successivi (+0,2% congiunturale sia in settembre sia in ottobre) determinando un incremento tendenziale dello 0,5%. I prezzi degli *altri beni* (non energetici e non alimentari, esclusi i tabacchi)

aziende e lavoratori che ne sono esclusi". Fonte: INPS, CIG - *CassaIntegrazione Guadagni*, Roma, ottobre 2010.

³⁰ Centro Studi Confindustria, *Op.cit.*, Roma, settembre 2010.



crescono dello 0,2% rispetto al mese precedente e dell'1,1% rispetto a ottobre 2009; mentre i *tabacchi*, aumentati dello 2,0% sul mese precedente, crescono su base tendenziale del 4,9%. Nel complesso la dinamica tendenziale nel comparto dei beni ha evidenziato una crescita dello 0,2% congiunturale e dell'1,8% tendenziale. Nel settore dei servizi, invece, i prezzi continuano a essere stabili all'1,9% tendenziale.

Tab.3. Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, al lordo dei tabacchi e indice generale armonizzato dei prezzi al consumo per i paesi dell'Unione europea

	Variazioni % rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente				Variazioni % rispetto al periodo precedente			
	Intera collettività compresi tabacchi	Indice armonizzato dei prezzi al consumo	Famiglie di operai e Impiegati		Intera collettività compresi tabacchi	Indice armonizzato dei prezzi al consumo	Famiglie di operai e impiegati	
			compresi tabacchi	esclusi tabacchi			compresi tabacchi	esclusi tabacchi
2004	+2,2	+2,3	+2,2	+2,0	-	-	-	-
2005	+1,9	+2,2	+1,9	+1,7	-	-	-	-
2006	+2,1	+2,2	+2,1	+2,0	-	-	-	-
2007	+1,8	+2,0	+1,7	+1,7	-	-	-	-
2008	+3,3	+3,5	+3,4	+3,2	-	-	-	-
2009	+0,8	+0,8	+0,7	+0,7	-	-	-	-
2009								
<i>IV trim.</i>	+0,7	+0,7	+0,7	+0,6	+0,1	+1,2	+0,1	+0,1
2010								
<i>I trim.</i>	+1,3	+1,3	+1,5	+1,3	+0,4	+0,3	+0,5	+0,4
<i>II trim.</i>	+1,5	+1,6	+1,5	+1,5	+0,6	+1,4	+0,6	+0,7
<i>III trim.</i>	+1,6	+1,7	+1,6	+1,6	+0,4	+0,3	+0,4	+0,4
2010								
<i>Gennaio</i>	+1,3	+1,3	+1,5	+1,3	+0,1	-1,5	+0,1	+0,1
<i>Febbraio</i>	+1,2	+1,1	+1,3	+1,3	+0,1	0,0	+0,1	+0,1
<i>Marzo</i>	+1,4	+1,4	+1,5	+1,5	+0,3	+1,5	+0,2	+0,2
<i>Aprile</i>	+1,5	+1,6	+1,6	+1,6	+0,4	+0,9	+0,4	+0,4
<i>Maggio</i>	+1,4	+1,6	+1,5	+1,5	+0,1	+0,1	+0,1	+0,1
<i>Giugno</i>	+1,3	+1,5	+1,3	+1,3	0,0	+0,1	0,0	0,0
<i>Luglio</i>	+1,7	+1,8	+1,7	+1,7	+0,4	-0,9	+0,4	+0,4
<i>Agosto</i>	+1,6	+1,8	+1,6	+1,5	+0,2	+0,2	+0,2	+0,2
<i>Settembre</i>	+1,6	+1,6	+1,5	+1,6	-0,2	+0,6	-0,3	-0,3
<i>Ottobre</i>	+1,7	+2,0	+1,8	+1,7	+0,2	+0,7	+0,3	+0,2

Fonte: ISTAT

Per il CSC, nei prossimi mesi, nell'ipotesi di sostanziale stabilità del prezzo del petrolio è attesa una graduale attenuazione della dinamica dei prezzi al consumo energetici e dunque il loro contributo alla crescita dell'inflazione italiana, mentre sono attesi rincari per i prezzi



dei prodotti alimentari. Pertanto, per il Centro Studi Confindustria, l'indice nazionale dei prezzi al consumo non dovrebbe superare il +1,8% a fine anno (+1,5% in media d'anno) ed il +2,0% a dicembre 2011 (+1,8% in media d'anno). L'inflazione *core*, ovvero quella depurata della componente alimentare ed energetica, è invece stimata incrementare al +1,8% per la fine dell'anno (+1,6% in media d'anno) ed al +1,9% a dicembre 2011 (+1,8% in media).³¹

L'inflazione italiana si conferma prossima a quella media dell'Area dell'euro che dopo il lieve calo di agosto (a +1,6%) è salita fino al +1,9% di ottobre, a sintesi di un ventaglio di valori che vanno dal -0,8% dell'Irlanda al +5,2% della Grecia. Invece, sempre in ottobre, il dato tendenziale dell'Ue si è collocato al +2,3%, anche in questo caso a sintesi di un ventaglio di valori che vanno dal -0,8% dell'Irlanda al +7,9% della Romania.³²

Dal mese di maggio l'inflazione alla produzione, misurata dall'indice generale dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno, ha registrato andamenti altalenanti, connessi soprattutto alla dinamica della componente energetica. In media il terzo trimestre si è chiuso con un +4,0% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, ma con un più contenuto +0,5% rispetto alla media dei tre mesi precedenti³³.

Sul fronte dei conti pubblici, in linea con il nuovo ciclo di programmazione economica e finanziaria su base triennale - delineato dalla legge di riforma della contabilità n.196/2009 - il Consiglio dei Ministri ha deliberato, lo scorso 29 settembre, lo "Schema di Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013" (DFP 2011-2013) che sostituisce il DPEF previsto dalla abrogata disciplina contabile. Per quanto concerne i contenuti specifici del documento il Governo ha ricordato che attraverso il D.L. n.78/2010 è stata anticipata, all'inizio dell'estate, la manovra triennale di finanza pubblica (di cui al precedente numero dell'*Indagine Congiunturale*) e pertanto la DFP per gli anni 2011-2013 si limita a recepire gli effetti del citato decreto-legge, aggiornando gli obiettivi programmatici esposti nella Relazione Unificata sull'Economia e la Finanza Pubblica (RUEF) dello scorso maggio. Come è noto nel 2009 la crisi globale ha determinato in Italia un notevole deterioramento dei conti pubblici, anche se l'incremento del disavanzo è risultato più contenuto di quello

³¹ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Op.cit.*, Roma, settembre 2010.

³² Cfr., Eurostat, *Euro area annual inflation up to 1,9%*, Brussel, novembre 2010.

³³ Per completezza si ricorda che per i beni venduti sul mercato estero l'indice, nel mese di settembre, ha segnato un aumento dello 0,1% in termini congiunturali e del 3,4% in termini tendenziali (nella media degli ultimi tre mesi l'indice è cresciuto dell'0,6% rispetto ai tre mesi precedenti). L'indice totale dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali con base 2005=100 è aumentato dello 0,2% rispetto al mese precedente e del 4,0% rispetto a settembre 2009 (nel confronto del trimestre luglio-settembre con i tre mesi precedenti l'indice è aumentato dello 0,4%). Cfr. ISTAT, *Indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali*, Roma, ottobre 2010.



rilevato nelle altre principali economie avanzate. L'indebitamento netto delle Pubbliche Amministrazione (P.A.) è salito al 5,3% del PIL, il debito pubblico è aumentato di quasi dieci punti in rapporto al PIL ed il saldo primario, per la prima volta dal 1991, è tornato ad essere negativo (-0,6%).

La manovra adottata con il D.L. n. 78/2010 prevede un insieme di misure d'aggiustamento incentrate sulla correzione degli andamenti tendenziali dell'indebitamento netto per il triennio 2011-2013 che solo marginalmente incidono sui saldi del 2010.

Tab.4. Effetti del D.L. 78/2010 convertito L. 122/2010^(*)

	2010	2011	2012	2013
Maggiori entrate	1.447	6.943	10.544	8.632
Minori entrate	616	3.044	1.253	1.753
Maggiori spese	904	2.657	1.192	976
<i>Correnti</i>	892	2.110	635	281
<i>Conto capitale</i>	13	548	558	695
Minori spese	109	10.889	16.970	19.130
<i>Correnti</i>	109	6.909	11.180	12.740
<i>Conto capitale</i>	0	3.980	5.790	6.390
Riduzione indebitamento netto	36	12.130	25.068	25.033

(*) Valori in milioni ed al lordo degli effetti indotti.

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

Pertanto, secondo le nuove stime della DFP, il profilo di contenimento del disavanzo si conferma in linea con quanto indicato nel RUEF prospettando, soprattutto, la discesa dell'indebitamento al di sotto della soglia del 3% del PIL a partire dal 2012.

L'indebitamento netto del 2010 è atteso al 5,0%, dal 5,3% dello scorso anno, mentre il rapporto tra debito e prodotto salirebbe al 118,5%, ai massimi dal 1997.

I nuovi obiettivi della DFP evidenziano comunque alcuni scostamenti rispetto alle previsioni dello scorso maggio; infatti, in ragione del diverso contesto macroeconomico, per gli anni 2011-2012, viene corretta al ribasso la stima relativa all'avanzo primario (rispetto alle previsioni del RUEF). Tale scostamento non dovrebbe comunque incidere sugli obiettivi di saldo grazie alla previsione di riduzione della spesa per interessi pari a -0,2% nel 2011 e -0,4% nel 2012.

Le entrate, invece, sono previste aumentare dell'1,7% e la pressione fiscale passare dal 43,2% al 42,8% in ragione, secondo la Banca d'Italia, del progressivo venire meno di larga parte degli introiti straordinari del 2009, inclusi nelle imposte in conto capitale. Al riguardo, l'ISTAT rileva come le entrate nel primo semestre si sono contratte dello 0,8%



rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, ma al netto delle imposte in conto capitale risultano sostanzialmente stabili; pertanto la realizzazione delle stime del DFP implicherebbe una loro crescita intorno al 6% nella restante parte dell'anno. Sempre secondo la Banca d'Italia nei primi 9 mesi del 2010 le entrate tributarie contabilizzate nel bilancio dello Stato sono diminuite tendenzialmente dell'1,8% (-5 miliardi circa).

È stata, invece, rivista al rialzo la spesa complessiva rispetto a quanto indicato nel RUEF, attesa salire dell'1,1% rispetto al 2009 (in questo modo le spese primarie correnti salirebbero del 2,2% portando la loro incidenza al 43,5%). Tale incremento scaturisce dal netto calo della spesa in conto capitale che si riporterebbe, in termini nominali, ai livelli del 2005 (-9,6%), dalla contenuta dinamica delle spese primarie correnti (+2,2%) e dal lieve incremento degli oneri degli interessi.

La DFP delinea, pertanto, un percorso di rientro che stima l'indebitamento netto pari al 3,9% del PIL nel 2011, al 2,7% nel 2012 e che, nella piena efficacia degli interventi previsti nella manovra della scorsa estate, scenderebbe al 2,2% nel 2013. Il saldo primario tornerebbe positivo dal prossimo anno e si confermerebbe tale negli anni successivi. La spesa primaria aumenterebbe dello 0,5% nel 2011 e di poco meno del 2% nella media del biennio 2012-13 riducendo progressivamente la sua incidenza sul PIL. In particolare è prevista contrarsi ulteriormente la spesa per gli investimenti che porterebbe il rapporto tra investimento e prodotto dal 2,4% del 2009, al 2,2% nel 2010 fino all'1,7% nel 2013.

Tab.5. Conto economico delle Amministrazioni Pubbliche^(*)

<i>In percentuale del PIL</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Indebitamento netto	-2,3	-5,3	-5,0	-3,9	-2,7	-2,2
Avanzo primario	2,5	-0,6	-0,3	0,8	2,2	2,6
Entrate totali finali	46,7	47,2	47,0	46,5	46,7	46,4
<i>P.m. pressione fiscale</i>	42,9	43,2	42,8	42,4	42,6	40,8
Spese correnti al netto degli interessi	40,5	43,5	43,5	42,4	41,4	4,8
<i>Interessi passivi</i>	5,2	4,7	4,6	4,7	4,8	-0,7
Debito	106,1	115,9	118,5	119,2	117,5	115,2

^(*) Il conto include gli effetti dei provvedimenti di assestamento di bilancio 2010 e del D. L. 78 del 31 maggio 2010 convertito in L. n.122/2010 contenente il piano di consolidamento fiscale.

Fonte: Decisione di Finanza Pubblica per gli anni 2011-2013.

Pertanto il rapporto Debito/PIL riferito agli anni 2009-2012 presenta un lieve incremento rispetto le previsioni di maggio. In particolare il valore del 2009 è aumentato dello 0,1%, a seguito di revisioni statistiche, ed in parte influisce sulle stime dei valori futuri. Al



riguardo, rende noto il ministero dell'Economia e delle Finanze, sul dato del 2010 (pari a 118,5) nonostante un miglioramento della stima del PIL influisce anche l'impegno italiano a sostegno della Grecia che ha sostanzialmente annullato il miglioramento del fabbisogno. Il valore stimato per il 2011 (119,2%), di mezzo punto superiore al valore presente nel RUEF, deriva nuovamente dall'impatto degli aiuti alla Grecia, ma sconta anche un peggioramento delle attese sul prodotto.

Il rapporto è atteso diminuire a partire dal 2012 e dovrebbe confermare la tendenza decrescente anche nel 2013.

NOTA METODOLOGICA

I risultati esposti sono stati ottenuti in base all'elaborazione dei dati¹ forniti da un campione di aziende che operano nel settore dei trasporti per quanto riguarda le modalità terrestri mentre per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati rilevati da Confitarma e Assoporti.

Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 54 aziende fra le più significative aderenti all'Anita-Associazione Nazionale Imprese di Trasporti Automobilistici. Si tratta di aziende di media dimensione, localizzate in prevalenza nel Nord dell'Italia (tab.1.), che nella maggior parte dei casi operano sia in ambito nazionale che internazionale.

Tab. 1. Distribuzione delle aziende di trasporto merci su strada per classe di dipendenti e ripartizione geografica

<i>Classi</i>	<i>Fino a 19</i>	<i>20-49</i>	<i>50-99</i>	<i>Più di 100</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	23	23	24	30	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		70	17	13	100

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

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

- Fs SpA;
- 26 aziende pubbliche fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto pubblico locale (in questa edizione dell'Indagine hanno collaborato anche diverse aziende che svolgono servizi su impianti fissi), che rappresentano poco più del quaranta per cento dei dipendenti complessivamente occupati in questo tipo di aziende;
- 35 aziende aderenti all'Anav - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori - che occupano complessivamente circa 5.400 dipendenti.

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

¹ I questionari utilizzati per la raccolta delle informazioni sono pubblicati nell'Appendice dell'edizione n.24 dell'Indagine.



come i dati relativi alla flotta italiana per il trasporto di passeggeri.

I risultati relativi al trasporto merci sono descritti distintamente per le diverse modalità considerate così come quelli relativi al trasporto passeggeri. Per quanto riguarda l'andamento del trasporto terrestre di passeggeri, in primo luogo sono illustrati i dati relativi ai servizi di trasporto pubblico locale prodotti dalle grandi aziende, con indicazioni specifiche in merito al traffico regionale realizzato da Fs, quelli relativi ai servizi di tpl prodotti dalle imprese di medio-piccola dimensione (tab.2.) ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di Fs.

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

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

<u>Grandi aziende</u>				
<i>Classi</i>	<i>101-250</i>	<i>251-500</i>	<i>Più di 500</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	9	31	60	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	44	16	40	100
<u>Piccole e medie aziende</u>				
<i>Classi</i>	<i>Fino a 19</i>	<i>20-49</i>	<i>50-100</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	48	12	40	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	40	16	44	100

IRISULTATI DAL 2003 AL 2010 (1)

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

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	29,2	32,1	40,0	23,9	24,4	21,1	29,7	20,9	19,1	10,6	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	26,5
Stabile	62,5	57,2	53,3	71,8	58,5	71,1	59,5	62,8	73,8	87,2	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	50,0
Diminuzione	8,3	10,7	6,7	4,3	17,1	7,8	10,8	16,3	7,1	2,1	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	23,5
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	45,8	39,3	50,0	30,4	33,3	30,8	40,6	27,9	28,6	27,7	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	20,6
Stabile	41,7	39,3	40,0	63,1	40,5	59,0	48,6	53,5	61,9	66,0	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	47,0
Diminuzione	12,5	21,4	10,0	6,5	26,2	10,2	10,8	18,6	9,5	6,4	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	32,4
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	50,0	53,6	42,9	61,4	36,6	54,1	47,2	42,9	46,3	51,1	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	38,2
Stabile	33,3	25,0	32,1	27,2	34,1	27,0	41,7	42,9	46,3	42,6	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	44,2
Diminuzione	16,7	21,4	25,0	11,4	29,3	18,9	11,1	14,3	7,4	6,4	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	17,6
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	45,8	50,0	42,9	54,5	31,7	47,4	44,4	40,5	40,0	39,1	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	35,3
Stabile	37,5	25,0	32,1	34,1	43,9	34,2	44,4	45,2	52,5	56,5	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	50,0
Diminuzione	16,7	25,0	25,0	11,4	24,4	18,4	11,2	14,3	7,5	4,3	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	14,7
<u>Ricavi</u>																
Aumento	66,7	75,0	51,7	54,5	46,3	48,7	58,4	54,5	57,1	60,4	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	41,2
Stabile	25,0	14,3	27,6	36,4	31,7	35,9	22,2	36,4	26,2	27,1	34,1	31,8	43,6	28,6	32,4	38,2
Diminuzione	8,3	10,7	20,7	9,1	22,0	15,4	19,4	9,1	16,7	12,5	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	20,6
<u>Tariffe</u>																
Aumento	47,8	46,4	65,5	22,7	16,7	38,5	48,6	39,5	25,6	42,6	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	47,1
Stabile	52,2	53,6	34,5	77,3	83,3	61,5	51,4	60,5	74,4	57,4	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	52,9
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

(segue)



(segue Tab. I.)

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	50,0	60,9	40,0	30,0	35,0	19,1	23,8	36,4	52,0	44,4	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	37,5
Stabile	13,6	8,7	32,0	30,0	20,0	9,5	38,1	45,5	36,0	29,6	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	37,5
Diminuzione	36,4	30,4	28,0	40,0	45,0	71,4	38,1	18,1	12,0	25,9	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	25,0
<u>Investimenti</u>																
Aumento	31,8	42,9	42,8	38,6	31,0	43,6	45,9	38,6	34,1	28,3	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	46,9
Stabile	31,8	25,0	28,6	52,3	47,6	41,0	43,3	38,6	41,5	54,3	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	28,1
Diminuzione	36,4	32,1	28,6	9,1	21,4	15,4	10,8	22,8	24,4	17,4	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	25,0
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	57,2	59,3	50,0	44,4	33,3	38,5	36,1	48,8	52,5	40,0	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	38,2
Stabile	33,3	29,6	42,3	51,2	54,8	46,1	58,3	44,2	42,5	55,6	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	47,1
Diminuzione	9,5	11,1	7,7	4,4	11,9	15,4	5,6	7,0	5,0	4,4	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	14,7
<u>Occupazione</u>																
Aumento	50,0	17,9	17,1	19,4	36,4	43,8	34,4	25,7	52,8	38,5	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	20,0
Stabile	16,7	42,9	44,8	50,0	21,2	25,0	28,1	31,4	8,3	33,3	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	40,0
Diminuzione	33,3	39,2	37,9	30,6	42,4	31,2	37,5	42,9	38,9	28,2	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	40,0
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	66,7	73,1	93,1	91,7	88,2	81,2	59,4	74,2	74,3	74,4	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	45,1
Stabile	33,3	26,9	6,9	8,3	2,9	9,4	37,5	22,9	20,0	23,1	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	48,4
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	8,8	9,4	3,1	2,9	5,7	2,6	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	6,5
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	50,0	59,3	42,4	45,7	38,1	41,0	40,5	47,7	47,5	44,7	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	44,1
Stabile	40,9	22,2	53,8	50,0	38,1	41,0	48,7	43,2	45,0	46,8	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	44,1
Diminuzione	9,1	18,5	3,8	4,3	23,8	18,0	10,8	9,1	7,5	8,5	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	11,8

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2002 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.

**Tab.2. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto pubblico locale nelle piccole e medie realtà aziendali
(distribuzione percentuale delle risposte)**

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	11,1	10,3	3,8	13,9	17,3	31,8	18,2	21,1	9,1	11,5	10,7	11,4	12,5	10,5	8,3	16,7
Stabile	88,9	89,7	88,5	77,8	79,3	68,2	81,8	78,9	90,9	88,5	89,3	85,7	81,3	84,2	83,3	75,0
Diminuzione	0,0	0,0	7,7	8,3	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	6,3	5,3	8,3	8,3
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	8,3	10,3	3,8	16,7	17,8	30,0	13,6	15,8	4,3	15,4	10,3	8,6	12,5	5,3	8,0	20,0
Stabile	88,9	89,7	88,5	75,0	78,6	70,0	86,4	84,2	95,7	80,8	89,7	88,6	84,4	89,5	84,0	72,0
Diminuzione	2,8	0,0	7,7	8,3	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	0,0	2,8	3,1	5,3	8,0	8,0
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	22,3	13,8	23,1	32,4	31,0	27,3	22,7	15,8	8,7	7,7	10,3	20,0	18,8	10,5	8,3	4,2
Stabile	58,3	62,1	53,8	40,5	55,2	54,5	68,2	73,7	73,9	76,9	79,4	68,6	68,8	73,7	83,3	83,3
Diminuzione	19,4	24,1	23,1	27,1	13,8	18,2	9,1	10,5	17,4	15,4	10,3	11,4	12,5	15,8	8,3	12,5
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	19,4	10,3	23,1	27,0	21,4	19,0	13,6	10,5	4,3	7,7	6,9	11,4	12,5	5,3	8,0	4,0
Stabile	63,9	69,0	57,7	46,0	71,4	62,0	86,4	84,2	87,0	88,5	82,8	82,9	75,0	78,9	84,0	84,0
Diminuzione	16,7	20,7	19,2	27,0	7,2	19,0	0,0	5,3	8,7	3,8	10,3	5,7	12,5	15,8	8,0	12,0
<u>Ricavi</u>																
Aumento	20,6	25,0	26,9	46,0	31,0	27,3	27,3	21,1	21,7	16,7	27,6	34,3	25,8	21,1	12,0	20,8
Stabile	52,9	53,6	50,0	27,0	51,7	50,0	59,1	63,2	60,9	50,0	51,7	48,6	54,8	63,2	68,0	58,3
Diminuzione	26,5	21,4	23,1	27,0	17,3	22,7	13,6	15,8	17,4	33,3	20,7	17,1	19,4	15,8	20,0	20,8
<u>Tariffe</u>																
Aumento	17,1	27,6	19,2	29,7	34,5	31,8	9,1	22,2	30,4	42,3	28,6	37,1	21,9	15,8	20,0	40,0
Stabile	82,9	72,4	80,8	70,3	65,5	68,2	90,9	77,8	69,6	57,7	71,4	62,9	78,1	84,2	80,0	60,0
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

(segue)



(segue Tab.2.)

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	23,0	28,6	21,1	46,4	28,0	11,8	27,8	17,6	10,5	16,7	25,0	21,6	38,9	27,3	33,3	25,0
Stabile	46,2	19,0	36,8	28,6	32,0	47,1	44,4	47,1	52,6	44,4	45,0	56,5	27,8	36,4	50,0	58,3
Diminuzione	30,8	52,4	42,1	25,0	40,0	41,1	27,8	35,3	36,8	38,9	30,0	21,7	33,3	36,4	16,7	16,7
<u>Investimenti</u>																
Aumento	23,6	32,0	20,8	40,0	21,4	59,1	31,8	31,6	4,3	23,1	10,7	20,6	27,6	23,5	30,4	30,4
Stabile	67,6	64,0	62,5	51,4	75,0	36,4	59,1	57,9	82,6	53,8	78,6	67,6	62,1	64,7	65,2	65,2
Diminuzione	8,8	4,0	16,7	8,6	3,6	4,5	9,1	10,5	13,0	23,1	10,7	11,8	10,3	11,8	4,3	4,3
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	25,7	15,4	16,7	21,6	11,1	22,7	0,0	5,9	13,6	16,0	10,7	11,4	12,9	5,6	13,0	4,3
Stabile	65,7	73,1	70,8	67,6	77,8	68,2	95,2	88,2	72,7	76,0	71,4	77,2	77,4	88,9	73,9	78,3
Diminuzione	8,6	11,5	12,5	10,8	11,1	9,1	4,8	5,9	13,6	8,0	17,9	11,4	9,7	5,6	13,0	17,4
<u>Occupazione</u>																
Aumento	7,1	20,8	19,1	17,2	20,8	35,3	36,8	33,3	33,3	26,3	10,0	26,9	14,8	23,1	27,8	0,0
Stabile	85,8	70,8	57,1	62,1	50,0	23,5	52,6	50,0	55,6	42,1	70,0	61,5	59,3	61,5	50,0	86,7
Diminuzione	7,1	8,4	23,8	20,7	29,2	41,2	10,6	16,7	11,1	31,6	20,0	11,6	25,9	15,4	22,2	13,3
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	71,4	78,6	88,0	88,9	89,7	95,5	81,8	78,9	95,7	84,6	63,0	54,5	56,7	66,7	54,2	54,2
Stabile	28,6	21,4	12,0	11,1	10,3	4,5	13,6	15,8	4,3	11,5	33,3	42,4	43,3	33,3	41,7	41,7
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6	5,3	0,0	3,8	3,7	3,1	0,0	0,0	4,2	4,2
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	22,2	15,4	12,5	16,2	21,4	13,6	9,1	16,7	4,3	11,5	14,2	14,3	12,9	11,1	13,0	17,4
Stabile	75,0	73,1	70,8	67,6	64,3	72,8	77,3	77,8	73,9	80,8	67,9	80,0	80,6	77,8	73,9	65,2
Diminuzione	2,8	11,5	16,7	16,2	14,3	13,6	13,6	5,6	21,7	7,7	17,9	5,7	6,5	11,1	13,0	17,4



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

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	27,9	34,5	26,6	29,8	12,5	22,0	32,0	35,8	37,3	34,0	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	31,4
Stabile	37,7	34,5	36,7	28,1	46,4	60,0	52,0	49,1	52,9	46,8	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	39,2
Diminuzione	34,4	31,0	36,7	42,1	41,1	18,0	16,0	15,1	9,8	19,1	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	29,4
<u>Dom. nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	35,8	30,2	20,8	28,8	13,7	15,6	30,0	46,5	32,5	38,5	28,3	8,3	1,9	8,9	40,9	39,5
Stabile	41,5	30,2	37,7	38,5	45,1	60,0	55,0	39,5	52,5	43,6	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	37,2
Diminuzione	22,7	39,6	41,5	32,7	41,2	24,4	15,0	14,0	15,0	17,9	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	23,3
<u>Dom. nazionale (tkm)</u>																
Aumento	28,3	25,5	17,8	31,1	10,6	9,5	28,2	34,1	27,3	25,7	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	33,3
Stabile	50,0	31,9	44,4	42,2	51,1	61,9	59,0	56,1	57,6	60,0	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	45,3
Diminuzione	21,7	42,6	37,8	26,7	38,3	28,6	12,8	9,8	15,2	14,3	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	21,4
<u>Dom. internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	14,3	17,8	22,7	14,3	10,0	10,3	44,1	40,0	41,7	28,1	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	44,4
Stabile	35,7	40,0	34,1	38,1	40,0	46,2	41,2	42,9	50,0	53,1	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	38,9
Diminuzione	50,0	42,2	43,2	47,6	50,0	43,5	14,7	17,1	8,3	18,8	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	16,7
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	15,3	22,0	17,9	13,2	10,8	8,3	45,2	40,0	36,4	15,2	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	35,2
Stabile	38,5	31,7	38,5	42,1	43,3	47,3	41,9	46,7	57,6	69,7	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	48,6
Diminuzione	46,2	46,3	43,6	44,7	45,9	44,4	12,9	13,3	6,1	15,2	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	16,2
<u>Fatturato</u>																
Aumento	38,3	36,2	33,9	36,8	25,5	35,2	42,0	49,1	51,9	48,9	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	38,9
Stabile	26,7	25,9	23,7	22,8	29,0	35,2	44,0	32,1	34,6	31,9	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	31,5
Diminuzione	35,0	37,9	42,4	40,4	45,5	29,6	14,0	18,8	13,5	19,1	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6

(segue)



(segue Tab.3.)

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	I sem.	II sem.														
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	7,0	9,3	14,8	10,0	11,3	10,6	16,7	22,9	28,3	20,0	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,2
Stabile	70,2	74,0	61,1	64,0	66,0	74,5	78,6	70,8	69,6	72,5	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	87,2
Diminuzione	22,8	16,7	24,1	26,0	22,7	14,9	4,8	6,3	2,2	7,5	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	10,6
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	9,3	6,5	11,9	7,3	4,9	18,9	22,6	38,7	23,1	18,2	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	25,0
Stabile	65,1	69,6	54,8	58,5	73,1	64,9	74,2	58,1	76,9	69,7	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	67,5
Diminuzione	25,6	23,9	33,3	34,2	22,0	16,2	3,2	3,2	0,0	12,1	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	7,5
<u>Investimenti</u>																
Aumento	23,3	25,9	17,5	20,4	15,1	11,8	30,4	35,8	27,1	27,9	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	26,5
Stabile	55,0	46,3	50,9	44,4	39,6	58,8	50,0	50,9	60,4	60,5	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	44,9
Diminuzione	21,7	27,8	31,6	35,2	45,3	29,4	19,6	13,3	12,5	11,6	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	28,6
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	16,9	20,0	10,7	7,4	17,4	13,7	22,7	22,6	16,3	9,5	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	28,0
Stabile	66,2	52,7	66,1	74,1	53,8	56,9	68,2	60,4	65,3	66,7	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	48,0
Diminuzione	16,9	27,3	23,2	18,5	28,8	29,4	9,1	17,0	18,4	23,8	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	24,0
<u>Occupazione</u>																
Aumento	26,7	16,1	17,5	14,8	7,5	23,1	13,3	32,1	28,0	21,4	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	17,3
Stabile	56,7	64,3	61,4	53,7	58,5	55,7	71,1	49,1	54,0	61,9	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	42,3
Diminuzione	16,6	19,6	21,1	31,5	34,0	21,2	15,6	18,8	18,0	16,7	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	40,4
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	81,7	89,3	82,5	77,4	58,5	70,5	69,6	64,2	74,0	53,5	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	26,9
Stabile	18,3	10,7	17,5	22,6	41,5	27,5	30,4	34,0	24,0	46,5	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	73,1
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	1,8	2,0	0,0	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	0,0
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	11,9	9,1	8,9	3,7	18,5	15,7	24,4	28,3	16,3	11,6	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	30,0
Stabile	79,6	72,7	78,6	77,8	72,2	58,8	64,4	52,8	63,3	65,1	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0
Diminuzione	8,5	18,2	12,5	18,5	9,3	25,5	11,1	18,9	20,4	23,3	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	20,0

I DATI¹ DEL TRASPORTO AEREO, AUTOSTRADALE, FERROVIARIO E MARITTIMO **ANNI 2003-2010**

Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2003-2010 (Dati in tonnellate)

Aeroporto	2003		2004		2005		2006		2007	
	Merci	Posta								
Alghero	478	727	467	734	127	648	100	510	127	648
Ancona	4.346	1.122	4.764	1.116	5.169	959	4.248	1.054	5.169	959
Bari	1.532	2.208	1.633	2.636	1.483	2.557	1.245	2.200	1.483	2.557
Bergamo	128.687	---	130.974	---	134.449	---	140.630	---	134.449	---
Bolog.(1)	25.364	2.847	19.367	1.738	16.882	1.818	27.892	4.574	16.882	1.818
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	332	29	817	33	24.694	22.461	24.428	---	24.694	22.461
Brindisi	1.500	413	531	273	186	70	217	306	186	70
Cagliari	2.606	1.950	2.472	1.641	2.734	2.266	2.568	2.231	2.734	2.266
Catania	8.336	4.066	6.721	3.361	5.340	3.473	6.208	3.026	5.340	3.473
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	3	---	---	---	9	---	7	---	9	---
Firenze	2.072	---	3.348	---	1.399	---	2.287	---	1.399	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.271	---	1.601	---	37	---	618	---	37	---
Genova	4.855	1.673	4.933	1.409	4.752	999	4.867	1.194	4.752	999
L.Terne	465	1.926	616	2.087	205	1.876	264	2.022	205	1.876
MI Linate	16.846	7.813	16.558	9.077	17.473	6.024	18.521	8.946	17.473	6.024
MI MXP	349.697	12.888	347.065	14.172	471.147	15.518	405.452	13.676	471.147	15.518
Napoli	4.866	3.306	5.041	2.578	4.869	2.994	5.121	3.231	4.869	2.994
Olbia	1.817	2	982	---	1.497	8	889	26	1.497	8
Palermo	3.100	2.272	2.738	2.246	2.459	1.925	2.823	2.363	2.459	1.925
Parma	---	---	231	---	---	---	313	---	---	---
Perugia	5.456	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Pescara	886	909	1.043	1.108	1.984	1.307	1.406	1.443	1.984	1.307
Pisa	10.113	1.419	10.946	1.143	13.739	1.360	12.855	1.114	13.739	1.360
Reg.Cal.	241	---	189	---	335	---	197	---	335	---
Rimini	3.578	3	3.376	---	1.596	---	2.118	83	1.596	---
RM Cia.	19.826	---	21.730	---	23.006	---	23.763	22	23.006	---
RM Fco	127.684	45.114	132.020	43.077	130.612	24.219	123.220	41.541	130.612	24.219
Torino	17.013	1.331	14.776	1.218	11.802	1.866	11.228	1.771	11.802	1.866
Trapani	19	---	47	2	13	14	73	56	13	14
Treviso	15.411	---	17.924	102	17.568	24	19.598	---	17.568	24
TS-R.Leg.	713	4	728	49	1.161	54	947	79	1.161	54
Venezia	16.342	3.444	19.207	3.151	21.677	2.284	23.019	3.674	21.677	2.284
Verona	11.160	935	11.661	1.098	8.757	401	10.670	1.468	8.757	401
Totale	786.615	96.401	784.506	94.049	927.161	95.125	877.792	96.610	927.161	95.125

(segue)

¹ Dati 2008-2009 provvisori.



(segue Tab.1.)

Aeroporto	2008		2009		Gen.-Ott. 2010	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	625	682	1.336	366	1.204	1
Ancona	5.516	925	4.651	965	4.320	774
Bari	1.357	2.544	268	1.786	173	1.767
Bergamo	122.398	---	100.354	---	87.056	---
Bologna (1)	24.680	1.816	24.629	2.698	29.922	2.033
Bolzano	---	---	---	---	---	---
Brescia	9.626	30.341	4.895	31.175	3.820	24.876
Brindisi	125	6	128	231	148	---
Cagliari	2.536	2.355	1.957	2.016	1.549	1.498
Catania	5.664	3.144	6.361	2.168	6.761	855
Crotone	---	---	---	---	---	---
Cuneo	---	---	---	---	2.030	---
Firenze	1.927	---	936	---	514	---
Foggia	---	---	---	---	---	---
Forlì	4	---	1	---	633	---
Genova	4.248	1.064	3.496	1.171	2.731	325
Lam.Terme	132	1.846	121	1.867	101	1.503
MI Linate	16.043	3.965	13.655	3.372	13.023	2.890
MI MXP	403.585	12.367	333.721	10.328	345.800	8.228
Napoli	3.567	2.231	3.259	2.394	2.504	2.033
Olbia	802	---	220	---	191	---
Palermo	2.118	2.202	1.245	2.063	842	1.558
Parma	---	---	---	---	---	---
Perugia	---	---	1	---	4	---
Pescara	2.170	1.169	---	---	844	1.043
Pisa	10.002	1.457	5.900	105	5.617	101
Reggio C.	180	---	124	---	163	---
Rimini	1.884	---	629	---	329	---
RM C.	19.637	7	16.983	---	14.542	---
RM FCO	137.425	15.781	126.983	12.005	128.289	8.858
Torino	10.125	1.674	6.553	388	6.913	---
Trapani	13	14	13	3	8	---
Treviso	8.644	2	2.763	---	2.350	---
TS-R.Leg.	1.114	1	885	---	560	---
Venezia	28.839	1.843	31.268	1.264	27.912	83
Verona	7.509	5	6.183	152	4.209	4
Totale	832.495	87.441	699.518	76.517	695.062	58.430

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

Fonte: Assaeroporti

Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2003-2010 (Dati in migliaia)

Aeroporto	2003			2004			2005			2006		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)									
Alghero	635	249	887	574	419	998	632	441	1.079	649	419	1.070
Ancona	236	266	512	205	290	520	195	269	478	192	275	473
Bari	1.177	245	1.451	1.289	433	1.771	1.234	376	1.656	1.485	449	1.969
Bergamo	286	2.537	2.840	409	2.904	3.334	542	3.785	4.352	769	4.457	5.241
Bologna (2)	1.194	2.309	3.562	886	1.966	2.908	1.164	2.456	3.691	1.290	2.634	3.992
Bolzano	41	1	42	41	9	49	48	14	63	59	10	69
Brescia	46	219	268	24	315	344	111	293	406	36	190	228
Brindisi	652	50	715	646	107	764	655	126	792	713	90	813
Cagliari	2.178	122	2.304	2.075	196	2.279	2.118	223	2.352	2.148	313	2.489
Catania	3.894	891	4.805	4.120	962	5.104	4.183	984	5.189	4.294	1.073	5.393
Crotone	86	2	88	85	15	101	81	2	83	103	1	104
Cuneo	26	3	33	29	4	37	5	4	10	3	23	25
Firenze	454	925	1.380	497	988	1.485	616	1.077	1.693	546	975	1.521
Foggia	7	---	7	7	---	7	6	---	6	6	---	6
Forlì	85	261	349	363	436	808	229	331	563	256	358	616
Genova	635	398	1.051	650	404	1.067	645	356	1.005	690	376	1.071
L. Terme	915	196	1.131	1.066	199	1.274	926	229	1.162	981	361	1.356
MI Linate	6.398	2.358	8.757	6.364	2.581	8.948	6.595	2.491	9.089	7.232	2.461	9.697
MI MXP	3.863	13.652	17.622	3.458	14.964	18.555	3.121	16.378	19.631	2.967	18.654	21.767
Napoli	2.803	1.730	4.579	2.593	1.985	4.623	2.548	2.004	4.578	2.783	2.271	5.084
Olbia	1.217	284	1.535	1.191	341	1.562	1.116	494	1.645	1.204	562	1.805
Palermo	3.138	493	3.648	3.115	642	3.781	3.069	738	3.829	3.394	850	4.277
Parma	49	11	61	48	14	62	0	0	0	49	74	124
Perugia	30	26	57	27	26	54	24	28	52	20	22	43
Pescara	92	205	297	88	241	330	101	244	345	107	226	333
Pisa	484	1.483	1.976	476	1.537	2.024	393	1.925	2.328	579	2.424	3.009
R. Calabria	442	---	442	272	1	272	0	0	0	569	9	607
Rimini	11	200	221	39	305	351	38	227	280	42	274	321
RM Ciamp.	4	1.742	1.759	2	2.511	2.517	309	3.881	4.193	460	4.438	4.900
RM FCO	12.534	13.300	26.285	12.537	15.078	28.120	12.080	16.128	28.683	12.558	17.168	30.176
Siena	---	---	---	---	---	---	1	2	2	1	1	2
Torino	1.641	1.164	2.810	1.770	1.354	3.133	1.705	1.413	3.139	1.732	1.476	3.248
Trapani	225	2	246	383	19	410	386	2	389	306	5	312
Treviso	---	676	676	---	884	884	114	1.178	1.291	186	1.145	1.331
TS-Ronchi	378	227	610	383	256	649	364	238	611	400	265	673
Venezia	1.930	3.338	5.293	1.992	3.836	5.859	1.752	4.030	5.812	1.865	4.433	6.329
Verona	895	1.500	2.449	908	1.730	2.683	900	1.708	2.643	1.066	1.895	3.001
Totale	48.681	51.068	100.747	48.613	57.951	107.667	48.006	64.076	113.121	51.741	70.657	123.473

(segue)



(segue Tab.2.)

Aeroporto	2007			2008			2009			Gen.-Ott. 2010		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	714	583	1.299	819	560	1.380	944	560	1.506	790	429	1.221
Ancona	191	294	492	137	265	410	119	300	425	128	303	436
Bari	1.782	562	2.363	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822	2.105	752	2.875
Bergamo	848	4.873	5.737	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157	1.772	4.774	6.559
Bologna (2)	1.446	2.807	4.354	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775	1.296	3.315	4.673
Bolzano	64	11	75	56	8	65	50	2	52	45	1	46
Brescia	5	180	186	85	168	255	77	122	200	56	99	155
Brindisi	831	87	928	842	122	983	947	134	1.090	1.102	233	1.342
Cagliari	2.243	403	2.667	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329	2.327	655	2.995
Catania	4.731	1.315	6.080	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932	4.275	1.162	5.454
Crotone	106	0,3	106	89	---	89	52	0	52	89	0	89
Cuneo	2	54	56	10	69	79	32	91	124	40	111	153
Firenze	637	1.260	1.905	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677	314	1.173	1.487
Foggia	7	---	7	29	---	29	66	1	66	59	0	59
Forli	245	460	707	255	516	778	286	235	523	235	320	555
Genova	768	336	1.116	725	445	1.191	667	452	1.127	679	399	1.084
L. Terme	1.110	337	1.458	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645	1.382	266	1.655
MI Linate	7.396	2.529	9.927	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295	4.625	2.337	6.963
MI MXP	3.089	20.628	23.885	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552	3.083	12.894	16.176
Napoli	3.202	2.518	5.761	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311	2.574	2.223	4.829
Olbia	1.134	607	1.771	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669	973	523	1.532
Palermo	3.515	969	4.508	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373	3.165	551	3.734
Parma	58	85	143	198	87	285	186	69	256	153	61	214
Perugia	19	74	93	33	74	107	19	99	118	11	83	94
Pescara	112	252	364	111	285	396	0	0	0	168	238	407
Pisa	833	2.876	3.719	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012	901	2.692	3.606
R. Calabria	538	10	582	459	32	535	441	10	508	386	17	466
Rimini	49	436	494	37	380	430	33	336	379	23	463	494
RM Ciamp.	542	4.808	5.352	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758	640	3.153	3.794
RM FCO	13.456	19.024	32.945	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808	10.654	20.014	30.996
Siena	1	0,4	1	0,4	0,4	1	1	0	1	1	0	1
Torino	1.949	1.533	3.501	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221	1.794	1.201	3.005
Trapani	433	73	506	342	187	532	758	301	1.068	871	603	1.475
Treviso	211	1.327	1.539	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771	302	1.495	1.799
TS-Ronchi	464	271	737	440	334	777	379	313	696	354	250	606
Venezia	2.009	5.024	7.059	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702	1.652	4.302	5.968
Verona	1.222	2.243	3.502	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059	1.003	1.629	2.661
Totale	55.962	78.848	135.925	53.996	78.441	133.544	55.795	73.243	130.055	50.029	68.722	119.657

(1) Compresi i transiti

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

Fonte: Assaeroporti

Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2004-‘08

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

Fonte: Istat

Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2004-‘08

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

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

(segue)

(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2008				
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)			
Grandi Imprese					
Nazionale	31.101	11.927			
Internaz.in Entrata	23.379	5.405			
Internaz.in Uscita	11.402	2.582			
Transito	6	4			
Totale	65.888	19.918			
Percorrenza media	302,3	---			
Piccole e medie imprese					
Nazionale	4.140	518			
Internaz.in Entrata	12.240	2.039			
Internaz.in Uscita	13.526	1.354			
Transito	16	3			
Totale	29.922	3.914			
Percorrenza media	130,8	---			
Totale					
Nazionale	35.241	12.445			
Internaz.in Entrata	35.619	7.444			
Internaz.in Uscita	24.928	3.936			
Transito	21	6			
Totale	95.810	23.831			
Percorrenza media	248,7	---			

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

**Tab. 5. Composizione della flotta italiana per trasporto passeggeri (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2003-2010**

Tipo di nave	Crociera		Aliscafi (1)		Traghetti misti		Altre navi		Totale	
	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)
31/12/'03	15	776	84	24	213	1.678	108	30	420	2.507
31/12/'04	18	954	84	24	210	1.674	117	32	429	2.683
31/12/'05	15	874	87	29	214	1.808	123	34	439	2.745
31/12/'06	15	969	85	25	217	2.055	133	53	450	3.101
31/12/'07	19	1.205	85	25	217	2.172	137	62	458	3.464
31/12/'08	20	1.229	83	24	220	2.293	136	61	459	3.607
31/12/'09	21	1.434	81	24	219	2.477	137	46	458	3.981
02/11/'10	22	1.451	81	24	223	2.449	146	61	472	3.986

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

Fonte: Confitarma

**Tab. 6. Composizione della flotta italiana per trasporto merci (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2003-2010**

Tipo di nave (2)	31/12/'02		31/12/'03		31/12/'04	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	286	2.757	297	3.227	294	3.553
- Petroliere	96	1.229	105	1.540	110	1.904
- Gasiere	48	355	52	399	49	386
- Chimichiere	109	1.143	109	1.260	103	1.230
- Altre cisterne	33	30	31	29	32	34
<i>Da carico secco</i>	186	4.557	172	4.264	174	4.434
- Carico generale	31	146	29	171	40	220
- Portacontenitori e frigorifere	36	1.010	30	833	24	723
- Portarinfuse	41	1.544	36	1.364	37	1.487
- Traghetti	78	1.857	77	1.895	73	2.004
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	4	146	2	65	2	65
Totale	479	7.460	471	7.556	470	8.052

Tipo di nave (2)	31/12/'05		31/12/'06		31/12/'07		31/12/'08		31/12/'09	
	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)	N.	Tsl (1)
<i>Da carico liquido</i>	286	3.556	294	3.743	303	4.041	318	4.493	322	5.250
- Petroliere	108	1.924	116	2.102	114	2.170	118	2.498	127	3187
- Gasiere	43	368	43	353	37	326	35	316	34	321
- Chimichiere	103	1.229	102	1.253	118	1.508	133	1.645	130	1712
- 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	5875
- 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	2699
- Traghetti	80	2.156	78	2.273	77	2.229	73	2.107	71	2069
<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	164
- Rimorchiatori e navi appoggio	299	126	307	127	325	133	339	150	350	483
- Altri tipi di navi	220	585	223	557	236	608	240	613	235	483
Totale	995	9.103	1.030	10.043	1.077	10.507	1.102	10.909	1.112	11.322

(1) Dati in migliaia

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

(segue)

(segue Tab.6.)

Tipo di nave (2)	2/11/'10					
	N.	Tsl (1)				
<i>Da carico liquido</i>	326	5.473				
- Petroliere	115	3.045				
- Gassiere	27	312				
- Chimichiere	146	2.076				
- Altre cisterne	38	40				
<i>Da carico secco</i>	225	6.725				
- Carico generale	45	261				
- Portacontenitori e frigorifere	21	856				
- Portarinfuse	84	3.372				
- Traghetti	75	2.236				
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33				
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	620	703				
- Rimorchiatori e navi appoggio	363	165				
- Altri tipi di navi	257	538				
Totale	1.172	12.934				

(1) Dati in migliaia

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

Fonte: Confitarma

Tab. 7. Il traffico autostradale di veicoli leggeri e pesanti – Anni 2003-2010
(Milioni di veicoli-km)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Gen.- Set'10
Veicoli leggeri	59.080,0	59.952,7	60.171,6	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	49.976,3
Veicoli pesanti	18.356,2	19.050,7	19.174,7	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	14.031,2
Totale	77.436,2	79.003,4	79.346,3	81.864,0	83.731,0	83.063,7	82.345,5	64.007,5

Fonte: Aiscat

Tab. 8. Il trasporto marittimo di merci – Anni 2002-2009 (Migliaia di tonnellate)

Porti	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Savona-Vado	13.154	13.411	14.362	16.156	16.502	16.051
Genova	51.749	53.713	55.837	55.189	54.970	57.190
La Spezia	18.203	19.793	18.435	17.162	19.292	19.416
Marina di Carrara	3.272	3.060	3.032	3.062	3.271	2.900
Livorno	25.328	25.727	27.051	28.211	28.631	32.935
Piombino	8.171	8.670	8.165	8.286	8.979	9.002
Civitavecchia	9.354	8.432	8.139	8.127	8.744	7.685
Fiumicino	4.680	4.774	5.939	5.899	5.639	5.644
Gaeta	1.917	2.482	2.404	2.743	2.236	2.750
Napoli	18.852	19.634	19.667	21.009	20.800	20.269
Salerno	4.968	7.848	8.992	8.184	8.635	10.893
Gioia Tauro	25.586	25.455	26.361	24.765	23.844	30.180
Taranto	34.673	37.513	43.582	47.657	49.434	47.221
Brindisi	8.739	10.076	11.065	9.306	10.502	10.535
Bari	3.608	3.928	3.816	4.416	5.216	5.555
Ancona	12.514	9.575	9.098	9.210	9.232	9.157
Ravenna	23.932	24.911	25.429	23.879	26.770	26.308
Chioggia	1.846	1.998	2.000	2.133	2.669	2.383
Venezia	29.549	30.127	29.756	29.099	30.937	30.215
Portonogaro	1.633	1.485	1.764	1.228	1.205	1.456
Monfalcone	3.271	3.792	3.987	3.838	4.528	4.412
Trieste	47.174	45.998	46.906	47.718	48.168	46.116
Messina-Mil.	24.188	25.722	24.979	25.661	24.176	23.498
Trapani (1)	2.426	2.506	1.338	3.343	3.343	3.300
Catania	2.744	4.127	5.159	3.817	3.845	4.308
Augusta	31.592	29.041	33.022	32.612	32.360	32.562
Palermo	4.906	5.408	5.937	5.739	6.142	6.630
Cagliari-Sarroch	31.597	34.075	32.237	37.913	36.134	35.551
Olbia-G. A.	5.701	5.919	6.415	6.550	7.009	7.340
Totale	455.327	469.196	484.877	492.914	503.211	509.556

(1) Per il 2006, dato 2005.

(segue)

(segue Tab.8.)

Porti	2008	2009	Gen.-Giu. '10 (1)
Savona-Vado	15.653	14.513	7.518
Genova	54.218	47.478	24.606
La Spezia	18.619	14.328	8.865
Marina di Carrara (2)	2.572	2.027	1.666
Livorno	34.029	26.766	15.038
Piombino	7.869	5.221	3.688
Civitavecchia	6.912	7.644	4.310
Fiumicino	5.447	5.503	2.403
Gaeta	2.593	2.427	1.036
Napoli (3)	19.352	19.419	9.884
Salerno	9.777	8.649	4.620
Gioia Tauro (4)	34.313	30.132	13.806
Taranto	43.271	27.175	17.117
Brindisi	12.968	11.016	4.614
Bari	5.093	4.936	2.490
Ancona	9.427	8.773	4.193
Ravenna	25.896	18.703	10.663
Chioggia (4)	3.145	2.494	1.583
Venezia	30.239	25.190	13.094
Portonogaro	1.441	897	648
Monfalcone	4.023	3.204	1.389
Trieste	48.279	44.393	22.800
Messina-Mil.	22.503	21.367	10.145
Trapani	---	---	---
Catania	4.596	4.680	2.487
Augusta	30.394	26.468	14.137
Palermo	7.448	7.414	3.163
Cagliari-Sarroch	34.101	34.726	17.455
Olbia-G. A.	12.022	9.968	5.033
Totale	507.581	436.560	228.998
(1) Dati provvisori			
(2) Per il 2010 stima AP			
(3) Per il 2009 stima Assoport			
(4) Per il 2010 stime Assoport			

Fonte: Assoport

Tab. 9. Il trasporto marittimo di container – Anni 2002-2009 (Numero di teu)

Porti	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Savona-Vado	54.796	53.543	83.891	219.876	227.197	242.720
Genova	1.531.254	1.605.946	1.628.594	1.624.964	1.657.113	1.855.026
La Spezia	975.005	1.006.641	1.040.438	1.024.455	1.136.664	1.187.040
M. di Carrara	10.478	8.672	7.917	6.222	4.493	2.330
Livorno	519.751	540.642	638.586	658.506	657.592	745.557
Piombino	---	---	---	379	---	---
Civitavecchia	21.388	25.365	36.301	34.615	33.538	31.143
Napoli	446.162	433.303	347.537	373.626	444.982	460.812
Salerno	374.868	417.477	411.615	418.205	359.707	385.306
Gioia Tauro	3.008.698	3.148.662	3.261.034	3.208.859	2.938.176	3.077.329
Taranto	471.570	658.426	763.318	716.856	892.303	755.934
Brindisi	1.235	3.768	3.815	2.166	4.268	5.359
Bari	11.997	24.341	20.192	10.008	49	64
Ancona	94.315	75.841	65.077	64.209	76.458	87.193
Ravenna	160.613	160.360	169.432	168.588	162.052	206.580
Chioggia	133	---	---	---	---	---
Venezia	262.337	283.667	290.898	289.860	316.641	329.512
Portonogaro	13	---	---	42	46	---
Monfalcone	675	1.188	2.234	577	1.523	1.519
Trieste	185.301	120.438	174.729	198.319	220.310	265.863
Trapani (1)	16.927	15.277	10.274	9.265	9.265	9.000
Catania	12.984	13.662	11.751	15.343	16.372	22.578
Augusta	265	---	---	---	---	---
Palermo	11.286	15.272	24.040	27.984	27.234	31.767
Cagliari-Sar.	73.657	313.938	501.194	639.049	687.657	547.336
Totale	8.245.708	8.926.429	9.492.867	9.711.973	9.873.640	10.249.968

(1) Per il 2006, dato 2005

(segue)

(segue Tab.9.)

Porti	2008	2009	Gen.-Giu. '10 (1)
Savona-Vado	252.837	196.317	109.034
Genova	1.766.605	1.533.627	859.894
La Spezia	1.246.139	1.046.063	613.198
M. di Carrara (2)	4.710	4.310	2.250
Livorno	778.864	592.050	290.807
Piombino	---	---	---
Civitavecchia	25.213	28.575	23.224
Napoli (3)	481.521	515.868	269.911
Salerno	330.373	269.300	122.741
Gioia Tauro (4)	3.467.824	2.857.440	1.359.059
Taranto	786.655	741.428	288.394
Brindisi	673	722	---
Bari	113	55	324
Ancona	119.104	105.503	53.235
Ravenna	214.324	185.022	93.655
Chioggia	---	---	---
Venezia	379.072	369.474	182.007
Portonogaro	---	---	---
Monfalcone	1.645	1.417	471
Trieste (4)	335.943	276.957	145.700
Trapani	---	---	---
Catania	18.036	21.791	6.929
Augusta	---	---	---
Palermo	32.708	30.111	17.420
Cagliari-Sar.	307.527	736.984	314.398
Totale	10.549.886	9.513.014	4.752.651

(1) Dati provvisori.
(2) Per il 2010 Stime AP
(3) Per il 2009 stime Assoportì.
(4) Per il 2010 stime Assoportì.

Fonte: Assoportì

Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri – Anni 2002-2009

Porti	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Savona-Vado	443.013	524.662	833.522	947.586	894.992	1.075.312
Genova	3.030.194	3.350.081	3.015.365	3.037.979	3.113.448	3.223.196
La Spezia	46.780	40.452	41.036	56.358	62.088	79.355
Livorno	1.975.232	2.167.120	2.378.892	2.513.377	2.916.532	2.995.554
Piombino	3.630.975	3.656.311	3.615.441	3.637.323	3.852.314	3.827.172
Civitavecchia	1.828.152	2.321.451	2.591.778	3.153.925	3.599.551	3.807.522
Fiumicino	---	---	---	---	120.270	89.744
Gaeta	86	537	---	---	777	475
Napoli	7.927.099	8.752.708	9.450.931	9.001.918	9.028.008	8.988.056
Salerno	262.438	354.746	421.065	301.138	417.233	517.753
Taranto	324	140	433	138	211	184
Brindisi	1.236.872	663.931	544.403	562.227	457.184	422.428
Bari	1.262.093	1.308.819	1.339.464	1.454.948	1.575.361	1.780.029
Ancona	1.470.937	1.480.107	1.412.905	1.536.432	1.574.050	1.524.191
Ravenna	9.967	52.759	17.599	15.700	18.228	15.020
Venezia	990.193	1.124.213	1.037.833	1.365.375	1.453.513	1.503.371
Monfalcone	4.532	272	284	165	280	126
Trieste	315.254	322.421	303.490	90.523	103.408	113.702
Messina-Mil.	11.008.545	12.160.794	11.033.265	9.819.258	10.170.885	9.959.657
Trapani (1)	1.124.658	1.117.880	1.027.899	1.021.338	1.021.338	1.000.000
Catania	82.505	198.039	291.942	261.873	349.185	317.813
Augusta	---	---	---	2.338	---	---
Palermo	1.529.532	1.656.257	1.764.499	2.003.755	2.046.678	2.305.991
Cagliari-Sarroch	515.616	537.886	498.055	453.042	351.285	393.823
Olbia-G.A.	3.468.784	3.649.970	3.952.717	4.438.063	4.522.078	4.789.927
Totale	42.163.781	45.441.556	45.572.818	45.674.779	47.648.897	48.730.401

(1) Per il 2006, dato 2005

(segue)

(segue Tab.10.)

Porti	2008	2009	Gen.-Giu. '10 (1)
Savona-Vado	1.113.375	1.028.486	412.377
Genova	3.262.912	3.486.683	1.214.252
La Spezia	49.656	31.021	22.683
Marina di Carrara (2)	27.100	23.137	10.500
Livorno	3.178.971	3.263.289	1.097.262
Piombino	3.653.648	3.453.847	1.219.580
Civitavecchia	4.262.307	4.103.141	1.442.572
Fiumicino	60.523	---	---
Gaeta	917	902	653
Napoli (3)	9.026.247	8.618.000	3.178.098
Salerno	559.588	562.782	251.330
Taranto	189	104	53
Brindisi	504.373	524.591	154.074
Bari	1.846.408	1.961.283	643.333
Ancona	1.504.890	1.572.407	564.013
Ravenna	16.709	17.343	5.571
Venezia	1.720.703	1.888.670	686.759
Monfalcone	217	180	65
Trieste (4)	153.212	71.964	15.000
Messina-Mil.	9.888.176	8.124.014	3.481.075
Trapani	---	---	---
Catania	292.036	385.584	175.805
Augusta	---	---	---
Palermo	2.427.650	2.252.612	785.584
Cagliari-Sarroch	466.463	456.565	32.964
Olbia-G.A.	5.739.467	6.110.178	1.724.761
Totale	49.755.928	47.938.987	17.118.364

(1) Dati provvisori
(2) Per il 2010 stima AP
(3) Per il 2009 stime Assoport
(4) Per il 2010 stime Assoport

Fonte: Assoport