

LOOKING FOR CHANGES

N.3 • Maggio 2013

**INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI**



CREDITS

Zeno Rotondi

Head of Italy Research
zeno.rotondi@unicredit.eu

Elena d'Alfonso (Coordinatore del Rapporto)

Head of Infrastructures & Regulated Sectors
elena.dalfonso@unicredit.eu

Luigia Mirella Campagna

Infrastructures & Regulated Sectors
luigiamirella.campagna@unicredit.eu

Silvia Giannangeli

Infrastructures & Regulated Sectors
silvia.giannangeli@unicredit.eu

Laura Torchio

Infrastructures & Regulated Sectors
laura.torchio@unicredit.eu

Hanno contribuito alla redazione del rapporto:

Alessia Savoldi e **Carlo Scarpa** (Università degli Studi di Brescia)

PORTUALITÀ ITALIANA: PREVISIONI DI MARI ANCORA AGITATI	4
Il peso del settore marittimo nazionale in Europa e in Italia	4
La portualità italiana: andamento dei traffici, posizionamento competitivo e <i>outlook</i> di mercato	5
Le difficoltà finanziarie delle <i>shipping company</i> : rischio di collasso del sistema?	9

USCITA DALLA CRISI FRA LE NUVOLE	10
Volumi di traffico in Europa e in Italia	10
I differenti profili di crescita degli aeroporti italiani	11
<i>Outlook</i> di settore: decollo o volo planare?	12

LOGISTICA SU GOMMA FRA CRISI E NECESSITÀ DI RILANCIO	14
L'importanza del trasporto stradale in Europa e in Italia	14
Le strade italiane: andamento del traffico e <i>outlook</i> infrastrutturale	16
Gli investimenti nelle infrastrutture stradali: agenda politica e finanziamenti	17
Le prospettive nel lungo termine	18

FERROVIE A DUE VELOCITÀ: PASSEGGERI SULL'AV E CARGO SU UN BINARIO MORTO	20
La dotazione ferroviaria: l'Italia nel contesto europeo	20
Le tendenze recenti del settore ferroviario	21
Le criticità del settore	24
Le prospettive del settore	24

Le infrastrutture portuali

Le infrastrutture aeroportuali

Le infrastrutture stradali

Le infrastrutture ferroviarie

Approfondimenti

LE VIE DEL MEDITERRANEO: PERCORSI DI SVILUPPO PER IL MERCATO CONTAINER	26
Le dinamiche in corso nello <i>shipping</i> mondiale: prospettive per il Mediterraneo	26
La portualità italiana nell'evoluzione della geografia portuale mediterranea: criticità e opportunità	30
La competitività logistica dei porti nord europei	33
La Riforma Portuale come leva per attrarre capitali privati	35

PROVE TECNICHE PER IL RIORDINO DEI CIELI	36
La riorganizzazione del settore aeroportuale italiano	36
L'ossatura strategica del sistema aeroportuale italiano	37
Le infrastrutture del traffico merci	39
Indicatori di sintesi per l'andamento degli aeroporti	40
La presenza delle compagnie aeree negli aeroporti italiani	43
La partecipazione pubblica nelle società di gestione aeroportuali	45

Focus Porti

Focus Aeroporti

A cura di Alessia Savoldi
e Carlo Scarpa



Editoriale

Le infrastrutture di trasporto rappresentano un fattore centrale di competitività, a cui spesso si guarda come elemento chiave della ripresa economica in fasi di mercato critiche, come quella attuale. In Italia, in particolare, la disponibilità di un sistema dei trasporti collegato in modo funzionale ad una rete integrata di infrastrutture logistiche dedicate alle merci, costituisce un presupposto indispensabile per avviare il processo di uscita dal ciclo recessivo. Il potenziamento del sistema logistico e dei trasporti rappresenta, infatti, la chiave per ridurre la distanza fra le imprese nazionali e l'estero, ed è, dunque, condizione necessaria per la loro competitività nell'ambito di catene globali del valore.

Non è un caso che nel corso dell'anno appena passato sia stata ampia e variegata la produzione normativa da parte del governo tecnico, che ha scelto di rilanciare gli investimenti infrastrutturali a risorse pubbliche date, visti i limiti di spesa dovuti alla recente crisi del debito sovrano. Questo in gran parte si è tradotto nel tentativo di fare chiarezza sulla strategia infrastrutturale nazionale, da un lato rivedendo la lista delle opere prioritarie alla luce delle linee guida europee e della possibilità di attrarre finanziamenti privati, dall'altro introducendo piani di riordino, come nel caso del settore aeroportuale.

Sebbene gli obiettivi del governo non siano stati sempre raggiunti, rimane di fondamentale importanza avere imboccato questa strada, e si tratta ora di portare avanti un cammino ancora molto laborioso. Dal Rapporto emerge, infatti, che il settore dei trasporti vive una fase di profonda transizione in cui si muovono più forze. Da un lato emergono rilevanti processi di riassetto degli equilibri del mercato, che modificano in maniera strutturale la domanda e l'offerta di trasporto, anche in uno scenario di ripresa dalla crisi attuale. Dall'altro le scelte di *policy*, a livello comunitario e nazionale, influenzano e talvolta riorganizzano la struttura di mercati che sono per loro natura regolamentati e a grande partecipazione pubblica.

Sul settore delle strade, ad esempio, pesa il brusco calo del trasporto su gomma, ma le prospettive di sviluppo rimangono positive anche grazie alla possibilità di attrarre finanziamenti privati. La profittabilità si è mantenuta infatti elevata - almeno per quanto riguarda le autostrade - anche in periodi di difficoltà congiunturale. Oltre alla flessione della domanda, impattano sul settore le aspettative di cambiamenti regolamentari, che potrebbero esserci in conseguenza dell'entrata in funzione dell'Autorità dei trasporti.

Anche il settore ferroviario è in attesa di uno sviluppo infrastrutturale dovuto all'attuazione delle politiche nazionali e comunitarie: il Piano di Infrastrutture Strategiche di quest'anno ha, infatti, stabilito la chiara priorità delle linee guida provenienti dall'Europa, per la maggior parte orientate all'ampliamento e riequilibrio dell'investimento pubblico sulle ferrovie.



Novità di rilievo si attendono, infine, nei settori portuali e aeroportuali, l'uno trainato da rilevanti mutamenti di offerta e domanda di traffico, l'altro dall'introduzione del Piano Aeroporti. La portualità nazionale si trova a affrontare il gigantismo navale, l'ampliamento del canale di Panama e la crisi di liquidità dei grandi *global carrier*, che porteranno nel medio-lungo periodo a rilevanti modifiche nell'andamento dei flussi di traffico nel Mediterraneo e sulla loro distribuzione nel *network* portuale europeo. Dall'altro, il sistema aeroportuale esce dalla flessione del traffico aereo con aspettative per il futuro ancora positive, ma su un sentiero di crescita inferiore rispetto al passato e ritorna, più forte di prima, la necessità di un'azione volta a limitare il numero dei poli potenziando la ricettività di quelli che operano su larga scala. Porti ed aeroporti sono, a nostro avviso, i *nodi* infrastrutturali intermodali, dai quali far ripartire la strutturazione delle reti stradali e ferroviarie, per migliorare la connettività delle piattaforme logistiche.

A fronte della flessione del traffico sia aereo che marittimo dovuta alla fase di crisi, ogni scalo ha reagito in maniera differenziata, sia a seconda delle proprie caratteristiche geografiche e strutturali, sia in relazione alle compagnie aeree e di navigazione, sia, infine, per le strategie operative scelte da ciascuno scalo. L'eterogeneità degli andamenti dei singoli nodi continuerà a caratterizzare la *performance* complessiva del settore anche nelle previsioni di crescita per il futuro.

È importante, tuttavia, che a fronte di un cambiamento degli equilibri di domanda e offerta di infrastrutture si risponda attraverso una politica unitaria e condivisa, affinché all'equilibrio competitivo tra poli si sostituisca un equilibrio cooperativo nazionale. Obiettivi comuni prioritari individuano, infatti, l'ossatura da cui potenziare anche le reti stradali e ferroviarie affinché si ottengano infrastrutture che funzionino in maniera congiunta e integrata. Così facendo si garantisce anche una maggiore certezza degli interventi nel lungo periodo per gli operatori privati, e in particolare delle banche, che vengono sempre più chiamati in causa a fronte degli stringenti vincoli di bilancio pubblico.

Le infrastrutture di trasporto attraversano una fase di ripensamento e trasformazione che potrebbe essere sfruttata anche per rilanciare il posizionamento del Paese sulla scena globale.

Roberto Nicastro
Direttore Generale UniCredit

Le infrastrutture portuali

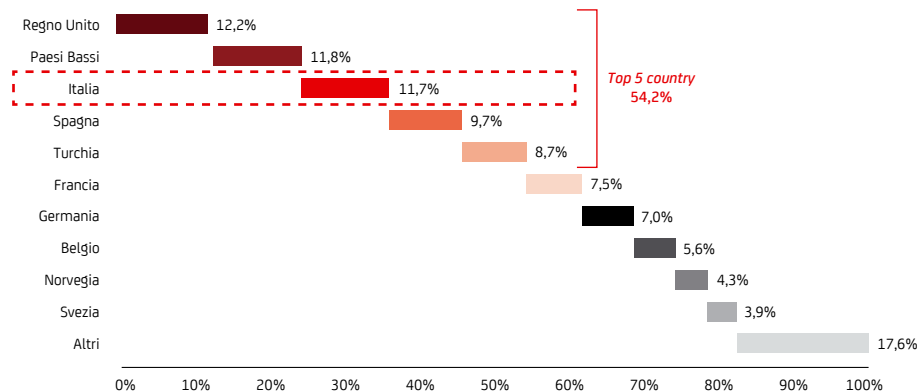
Portualità italiana: previsioni di mari ancora agitati

IL PESO DEL SETTORE MARITTIMO NAZIONALE IN EUROPA E IN ITALIA

La componente marittima riveste un ruolo di primaria importanza nel commercio internazionale: **oltre il 75% dell'import/export della UE viaggia via mare** e i sistemi portuali europei si trovano a gestire volumi consistenti di questi flussi (pari a 3,6 mld/ton nel 2011). Più della metà di questi carichi (per oltre 2,2 mld/ton) fa riferimento alla portualità di soli 5 Paesi, tra i quali rientra **l'Italia che si colloca al terzo posto del ranking europeo** (dopo Regno Unito e Paesi Bassi), con un **market share dell'11,7%** nel 2011 (478 mln/ton). Nel complesso i porti italiani intercettano oltre il 30% del traffico internazionale che transita per il Mediterraneo.

È evidente che il sistema portuale nazionale, sebbene abbia sperimentato nel corso dell'ultimo decennio una significativa perdita di competitività rispetto ai *main competitor* europei e mediterranei, **si conferma un importante gate di accesso dei flussi commerciali con origine e destinazione il continente europeo**, sia di quelli provenienti da Est e diretti verso l'Occidente (circa il 13% del traffico marittimo totale dell'Europa) sia di quelli sulle direttrici Sud-Nord, per l'interscambio con le economie emergenti del Nord Africa.

Market share del traffico marittimo gestito dai principali porti europei per Paese di appartenenza, 2011 (% in termini di tonnellate)



Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2012

Se è chiaro il **peso non trascurabile della portualità italiana in ambito europeo**, ancor più evidente risulta il ruolo che il *cluster* marittimo occupa nel sistema economico nazionale. In Italia il **business marittimo** – che comprende un'ampia pluralità di segmenti industriali, dal trasporto via mare *tout court* alla cantieristica, dalla logistica portuale al settore della pesca e del turismo – **si caratterizza per una dimensione economica rilevante**, generando nel 2011 oltre € 41 mld¹ di valore aggiunto e fornendo occupazione a circa 800 mila persone, pari al 3,2% della forza lavoro nazionale.

¹ Unioncamere (2013), Secondo Rapporto sull'economia del mare.

- **Business** marittimo-portuale come leva competitiva per il Sistema Paese in un contesto di crisi
- Sistemi portuali a confronto: migliore *performance* degli scali *gateway* rispetto agli *hub* di *transhipment*
- Crisi dell'area euro, gigantismo navale, apertura del canale di Panama, difficoltà finanziarie delle *shipping company* sono alcune delle variabili con forte impatto sulle dinamiche future del commercio marittimo internazionale

Quasi il 60% del fatturato prodotto dal comparto è ascrivibile ai servizi di trasporto marittimo e di logistica portuale, che impiegano complessivamente più 150 mila unità lavoro. Si tratta di settori contraddistinti da un'elevata capacità di generare reddito (ogni € 100 di investimenti/servizi attiva tra € 254-275 di spesa nel sistema) e occupazione (100 persone impiegate nei due comparti genera in media 200 nuovi posti di lavoro nell'indotto), circostanza che giustifica la necessità di salvaguardare questa industria nell'attuale fase congiunturale negativa.

Affinché tutto il potenziale del settore marittimo possa essere esplicitato e il territorio possa vedere moltiplicate le proprie occasioni di crescita, **occorre far leva anche sullo sviluppo delle attività di logistica portuale** attraverso una più stretta interrelazione tra porti e interporti. Con riferimento al segmento dei container, ad esempio, è particolarmente rilevante il forte impatto occupazionale e di reddito prodotto dalla possibilità di trattenere flussi di merci sul territorio e di aggiungervi valore attraverso operazioni di sdoganamento, stoccaggio, manipolazione e distribuzione. La lavorazione di un container genera un giro d'affari 8 volte superiore rispetto a quello prodotto dalla mera attività di *transshipment* (circa € 2.300 contro € 300). Dato che si stima un volume di circa 5 mln/teu in transito nei porti italiani senza subire stoccaggi e manipolazioni, è evidente **il delta di produttività potenziale che potrebbe derivare alla nostra economia sviluppando un mercato logistico a supporto del business marittimo**. Si tratta, dunque, di un'opportunità per il Sistema Italia, che giustificerebbe sia azioni decise sotto il profilo infrastrutturale sia l'adozione di adeguati interventi normativi di sostegno.

Il differenziale di valore aggiunto prodotto dalle attività di logistica di un container

	Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1.000 unità di carico (n.)
Container in transito	300	20	110	5
Container lavorato	2.300	200	1.000	42

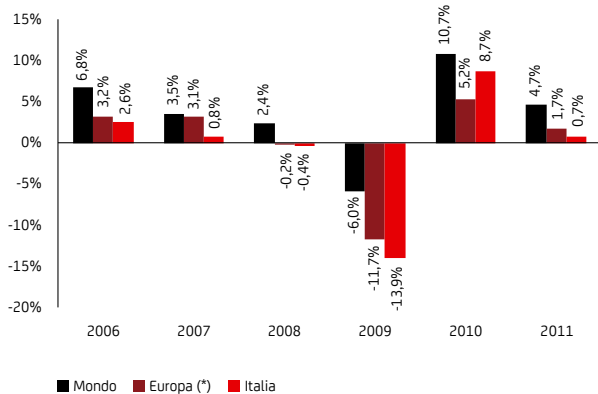
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

LA PORTUALITÀ ITALIANA: ANDAMENTO DEI TRAFFICI, POSIZIONAMENTO COMPETITIVO E OUTLOOK DI MERCATO

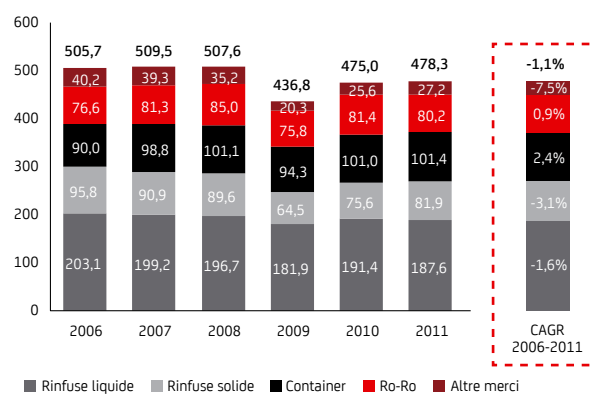
La *performance* del sistema portuale italiano ha risentito pesantemente della recessione economica globale, i cui effetti si sono fatti sentire con maggiore intensità rispetto a quanto registrato a livello europeo e mondiale. In Italia la crisi continua ancora oggi a "stressare" il comparto che, pur posizionandosi su un sentiero di recupero, evidenzia una dinamica più debole in confronto sia al *trend* internazionale che a quello dell'area euro.

Andamento del traffico marittimo in Italia, 2006-2011

Traffico marittimo: Italia vs mondo e UE27 (var % YoY)



Traffico marittimo in Italia per tipologia di carico (mln/ton)



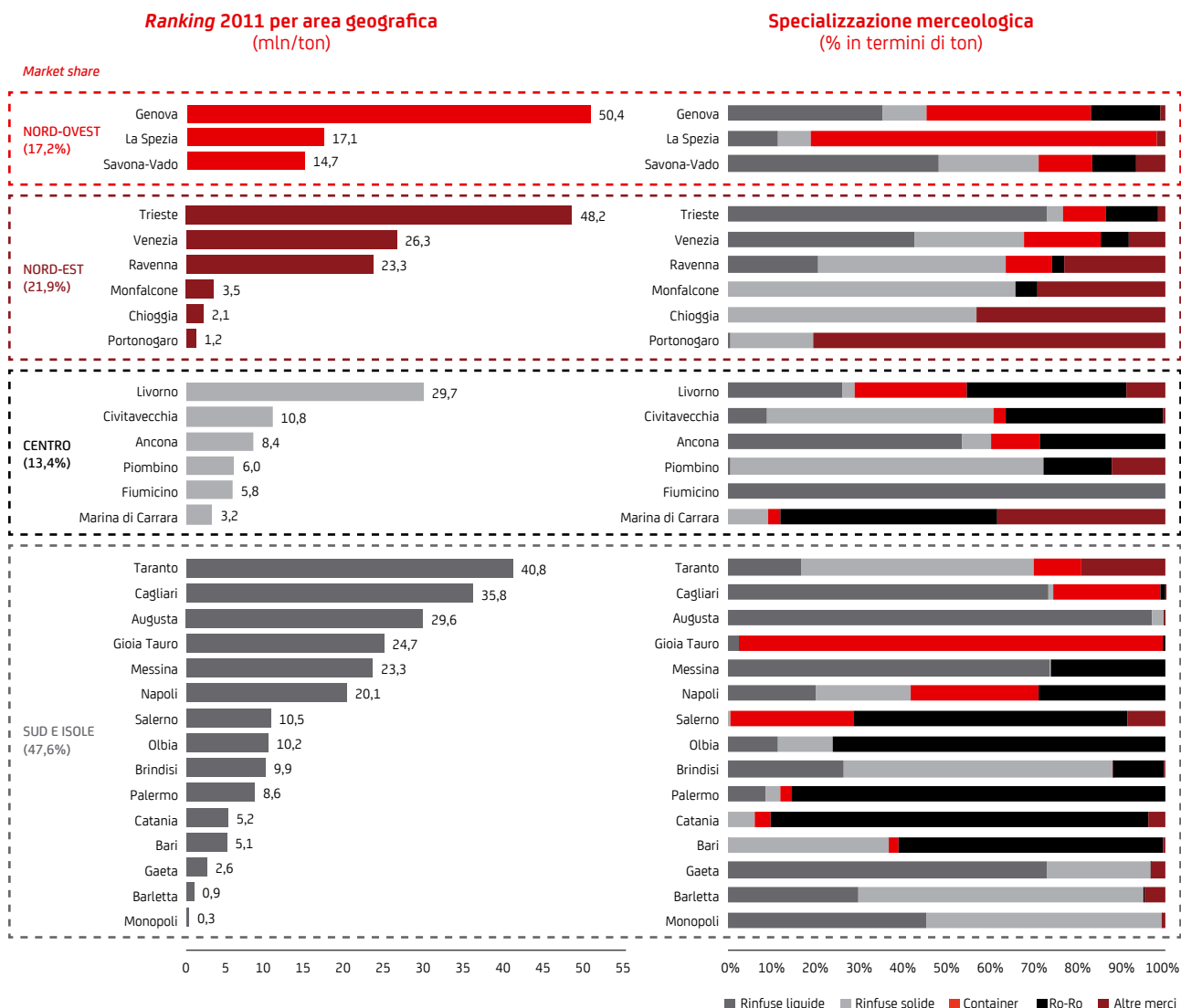
(*) Traffico marittimo gestito dai principali porti della UE27, al netto dei volumi movimentati dai porti italiani.

Fonte: UniCredit su dati Clarkson, Assoporti, 2013

Dopo il forte rimbalzo registrato nel 2010 (+8,7% a/a dei traffici marittimi), lo *shipping* italiano ha, infatti, segnato nel 2011 un drastico rallentamento, mantenendosi ancora al di sotto dei livelli pre-crisi in termini di volumi gestiti. **Il 2012 ha mostrato i segnali di una più decisa ripresa**, sebbene a macchia di leopardo tra i vari segmenti del mercato² e i singoli porti.

² Il mercato dello *shipping* presenta una struttura industriale articolata in funzione della tipologia di merce trasportata. Ciascun carico, che richiede l'utilizzo di specifiche imbarcazioni, alimenta settori differenti in termini di *driver*, dimensione e caratteristiche degli operatori. Pertanto, la crisi internazionale ha avuto un impatto diverso tra i vari segmenti di *business*, così come i processi di recupero attualmente in corso stanno seguendo percorsi differenti all'interno di ciascun mercato.

Porti italiani per movimento merci, specializzazione merceologica e area geografica, 2011



Fonte: UniCredit su dati Assoporti, 2012

Le differenti *performance* di ciascuno scalo riflettono l'eterogeneità del *network* portuale italiano³, composto da **strutture molto diverse in termini di dimensione operativa e grado di specializzazione merceologica**. Accanto ai grandi porti, che tendono a gestire consistenti volumi di carichi differenti, sono attivi numerosi scali di taglia medio-piccola, che sono riusciti a raggiungere un buon posizionamento in specifici segmenti di *business*, quali il trasporto Ro-Ro⁴ (Livorno, Palermo, Salerno), delle rinfuse secche (Taranto, Ravenna, Venezia e Brindisi) e liquide (Trieste, Augusta, Cagliari).

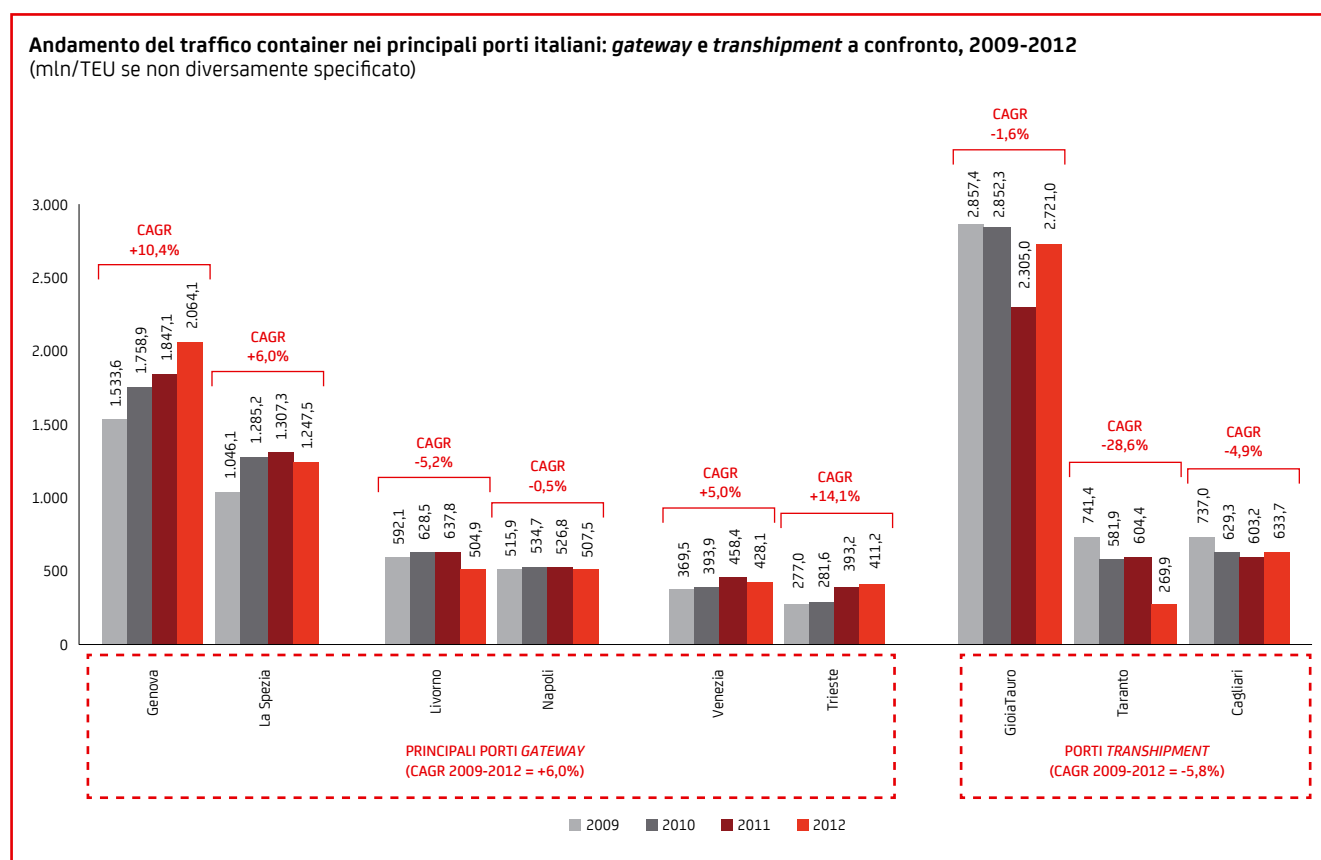
Nel suo complesso il settore portuale – che nel 2011 ha movimentato 478,3 mln/ton (-1,1% a/a) – si caratterizza per:

- un **elevato grado di concentrazione dell'attività**, con i primi 5 scali (Genova, Trieste, Taranto, Cagliari e Livorno) che gestiscono da soli circa il 43% del traffico totale;
- un **ristretto numero di scali di rilievo internazionale**, contraddistinti da una localizzazione strategica rispetto ai mercati di origine e destinazione, a fronte di **una molteplicità di porti a valenza redistribuiva** al servizio del territorio;
- la presenza, nel *business* dei container, di **3 porti di transhipment** (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), che dedicano oltre il 75% della propria attività al trasbordo da nave a nave. Gli altri scali commerciali medio-grandi, si configurano come **porti gateway** (ad esempio quelli liguri e dell'alto adriatico), ovvero porti di destinazione finale.

³ Circa 260 scali, di cui 24 sede di Autorità Portuale.

⁴ Navi Ro-Ro (*Roll on-Roll off*): navi traghetto progettate per il trasporto di carichi su ruote (automobili, autocarri o vagoni ferroviari). La tecnica di carico di una nave Ro-Ro non richiede l'uso di gru perché i veicoli sono salgono e scendono da soli attraverso una rampa di carico.

Queste due tipologie di scali hanno evidenziato dinamiche differenziate nel corso dell'ultimo decennio, con i **porti gateway** che hanno dimostrato di saper reggere meglio la concorrenza rispetto agli **hub di trasbordo** che, invece, hanno perso gradualmente quote di mercato, incidendo in modo negativo sulla *performance* del settore a livello nazionale (CAGR -2,3% dei volumi gestiti tra il 2007 e il 2012, da 10,6 mln/TEU a 9,4 mln/TEU).



Fonte: UniCredit su dati Autorità Portuali, 2013

La perdita di competitività degli scali di *transshipment* è imputabile in via primaria ai porti di **Gioia Tauro** (1° *hub* nazionale con 2,7 mln/TEU nel 2012) e **Taranto** (270 mila TEU) che segnano un significativo ridimensionamento del proprio *market share* sia sul mercato italiano dei container (rispettivamente -3,6 p.p. e -4,3 p.p. tra il 2007 e il 2012) sia nell'ambito dei traffici del Mediterraneo.

Al contrario, i **principali scali gateway nazionali hanno guadagnato posizioni** nello stesso arco temporale:

- **Genova e La Spezia** sul **versante tirrenico**, nel 2012 si confermano 2° e 3° porto italiano per TEU movimentati, gestendo rispettivamente il 22% (2,1 mln/TEU) e il 13% (1,2 mln/TEU) del traffico totale (+4,4 p.p. e +2,1 p.p. rispetto al 2007);
- **Trieste e Venezia** sul **versante adriatico**, nel 2012 sono arrivati a intercettare complessivamente quasi il 9% del movimento nazionale di container (rispettivamente 411 mila e 428 mila TEU), registrando un incremento del proprio posizionamento dell'ordine di 1-1,5 p.p. rispetto al 2007.

La migliore *performance* dei porti *gateway* è strettamente legata alla possibilità che questi hanno sia di servire il territorio produttivo dell'interno sia di agire come porta di accesso dei traffici oceanici diretti al centro Europa. Naturalmente, per i porti italiani, si parla di **possibilità ancora molto limitate rispetto al loro effettivo potenziale**.

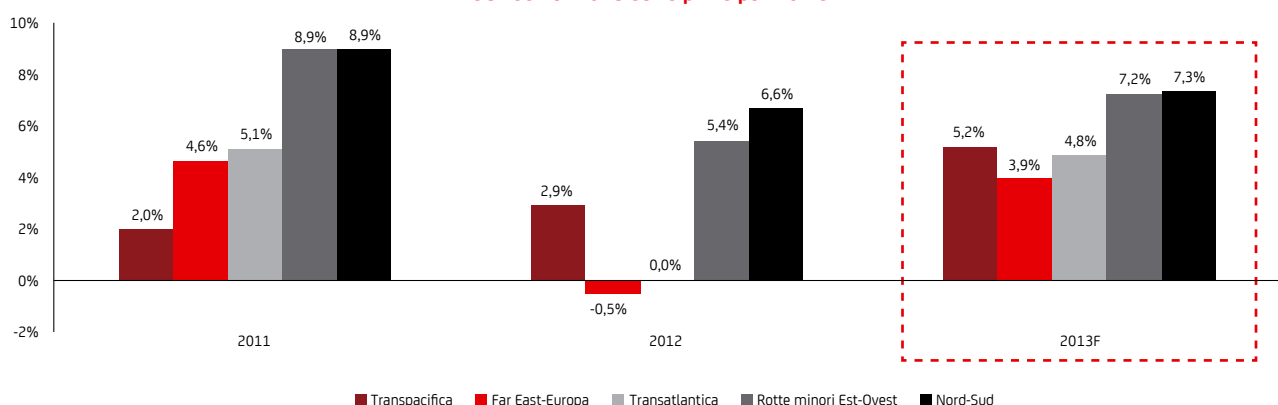
Ulteriori sforzi sono richiesti affinché la portualità nazionale possa riuscire a crearsi uno spazio nell'ambito del mercato del trasporto intermodale, ad oggi gestito in via pressoché esclusiva - anche sul territorio italiano - da *player* tedeschi (per la logistica terrestre) e nord europei (per quella marittima). Se si pensa che una quota significativa dell'import-export delle imprese del Nord viene veicolato dai porti del *Northern Range* utilizzando gli interporti di Verona, Milano e Padova, è evidente l'ampio margine che i nostri scali hanno per accrescere la loro funzione di servizio ai mercati di destinazione finale, in primis quello interno.

Questa dinamica deve essere tenuta in attenta considerazione alla luce dell'evoluzione futura del settore a livello internazionale, che presenta numerosi elementi di incertezza e criticità. Con riferimento al **trasporto containerizzato, per il 2013**:

- i **principali osservatori internazionali di settore** (Drewry e Clarkson) sono orientati verso un incremento della domanda di trasporto, molto differenziata per area geografica, a fronte del permanere di un problema di *oversupply* che continuerà ad avere forti effetti depressivi sui noli e sulla redditività del *business*. Le previsioni a livello globale sono più favorevoli per le rotte minori, circostanza che impone un serio ripensamento delle strategie di sviluppo della portualità mediterranea e, in particolare, di quella italiana;
- i **maggiori player mondiali dello shipping** (quali Maersk, COSCO, Hanjin e MSC) hanno, invece, tagliato le stime per il 2013, prevedendo uno scenario più negativo. Sulla base di queste previsioni è verosimile attendersi sia nuovi tagli di capacità lungo le *main route* sia un'ulteriore razionalizzazione del numero di scali inseriti nel *network* dei grandi *carrier* internazionali, che, stante l'attuale situazione del mercato, si troveranno costretti a concentrare i servizi solo negli scali chiave dal punto di vista strategico.

Previsioni del traffico mondiale di container

Outlook al 2013 sulle principali rotte



Outlook al 2050(*)

Scenari di crescita del traffico mondiale di container	TEU (mln)				Tasso di crescita annuo		
	2010	2015	2030	2050	2010-2015	2015-2030	2030-2050
Scenario 1: tasso di crescita alto	500	790	2.000	3.200	9,5%	6,4%	2,4%
Scenario 2: tasso di crescita medio	500	765	1.700	2.650	8,9%	5,4%	2,3%
Scenario 3: tasso di crescita basso	500	745	1.500	2.300	8,3%	4,7%	2,2%

(*) Incluso il traffico di *transshipment*.

Fonte: UniCredit su dati Clarkson; OECD, 2012

In generale, l'**outlook di mercato** per il prossimo biennio si mantiene molto prudente, in ragione della presenza di **numerosi variabili incognite** che lasciano piuttosto incerto il quadro previsivo:

- l'**evoluzione della congiuntura economica internazionale**, con i rischi connessi alla crisi dell'area euro e al rallentamento del ritmo di crescita dei BRICS (a febbraio 2013 si è registrata una contrazione dell'import-export containerizzato dell'Asia, rispettivamente -12% e -8%⁵ a/a);
- il **fenomeno del gigantismo navale**, che potrebbe comportare cambiamenti rilevanti sulla geografia del *transshipment* nel bacino mediterraneo;
- l'**allargamento del canale di Panama** operativo dal 2015, che potrebbe determinare stravolgimenti nelle maggiori direttrici dei traffici marittimi mondiali e, dunque, ripercussioni significative sui flussi commerciali in transito nel Mediterraneo;
- la **crisi di liquidità dei grandi operatori marittimi**.

In un quadro di alta vulnerabilità del mercato, il settore dei container si configura come quello maggiormente sensibile ai *driver* sopra menzionati. Diventa allora di primaria importanza valutare i flussi di traffico in un contesto più ampio di quello nazionale per capire il posizionamento del nostro Paese rispetto ai *competitor* europei e mediterranei. Il tema, che verrà approfondito in una sezione successiva, mette in luce la necessità di canalizzare i futuri investimenti pubblici al meglio per garantire la competitività del nostro settore e di conseguenza la sua attrattività per il segmento privato.

⁵ Dati ContainerStatistics.com.

In una situazione di risorse pubbliche scarse, le esigenze di efficientamento del *cluster* marittimo impongono necessariamente **un maggior coinvolgimento dei privati per la realizzazione degli interventi**, che viene oggi incentivato anche attraverso la possibilità di ricorrere a strumenti di finanziamento innovativi quali i *project bond*.

In Italia, tuttavia, l'afflusso di capitali privati nel settore portuale è ostacolato dalla presenza di numerosi elementi di criticità, il cui superamento può avvenire solo attraverso una riorganizzazione generale dell'assetto operativo e di *governance* del comparto.

In questa direzione si muove **un progetto di riforma portuale, da anni in fase di studio**, che, da un lato, mira a garantire una maggiore snellezza operativa attraverso una revisione del ruolo e delle funzioni delle Autorità Portuali e, dall'altro, tenta di accrescere il grado di competitività del Sistema Italia nei traffici marittimi internazionali da/per l'Europa mediante la valorizzazione degli scali di nodo localizzati in corrispondenza dei grandi corridoi transeuropei.

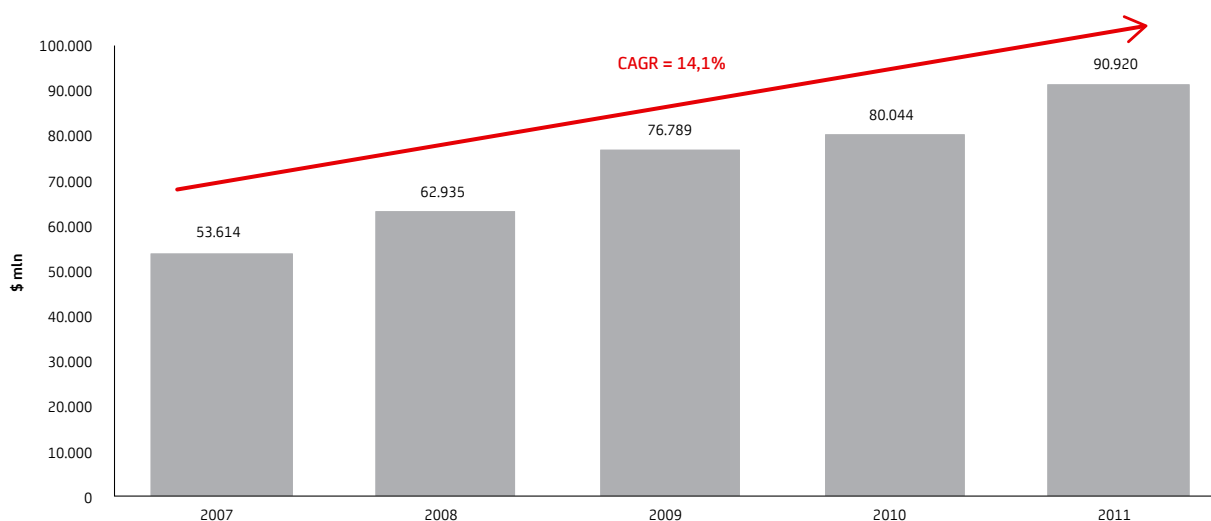
LE DIFFICOLTÀ FINANZIARIE DELLE SHIPPING COMPANY: RISCHIO DI COLLASSO DEL SISTEMA?

Le compagnie di navigazione si trovano oggi a gestire **un eccesso di capacità della flotta**, causato dalle politiche di espansione perseguite nella fase espansiva del ciclo economico. Per sfruttare il periodo di boom del mercato (che ha raggiunto il suo apice nei primi mesi del 2008), gli operatori del settore hanno continuato a investire in nuove navi, sempre più grandi, nella ricerca di economie di scala. Ma se negli anni di congiuntura favorevole l'aumento dell'offerta era stato assorbito prontamente da una crescita straordinaria della richiesta di servizi di trasporto, con la crisi internazionale e la caduta della domanda mondiale si è generato un surplus di tonnellaggio che ha messo sotto pressione la redditività del *business* (dato il *trend* ribassista del valore dei noli e il costante aumento del prezzo del *bunker*), con **significative riduzioni dei margini di profittabilità per le imprese che fanno viaggiare le navi con il 60% della capacità inutilizzata**.

Secondo i dati di uno studio di Alix Partner di ottobre 2012, il 2011 è stato caratterizzato da rilevanti perdite per i *global carrier* internazionali (stimate in oltre € 6 mln per le prime 16 compagnie) a fronte di un indebitamento che è pressoché raddoppiato rispetto al 2007 (raggiungendo i € 90 mld).

Anche il **sistema finanziario** (in primis quello tedesco) - che in questi anni ha supportato il processo di espansione della flotta delle *shipping company* - subisce oggi pesantemente i contraccolpi del crollo valore degli *asset* in portafoglio, dato il drastico calo del valore delle nuove navi, che è sceso quasi al livello delle unità in demolizione. **Date le difficoltà di ripagamento degli interessi sul debito da parte di molte compagnie, numerose banche si stanno ritirando dal business dello shipping**, con conseguenze dirette sulla sostenibilità patrimoniale e finanziaria delle imprese.

Evoluzione del debito totale dei top global container carrier(*), 2007-2011



(*) Campione di 16 public parent company dei principali ocean container carrier per volumi.
Fonte: AlixPartners, 2012

Le infrastrutture aeroportuali

Uscita dalla crisi tra le nuvole

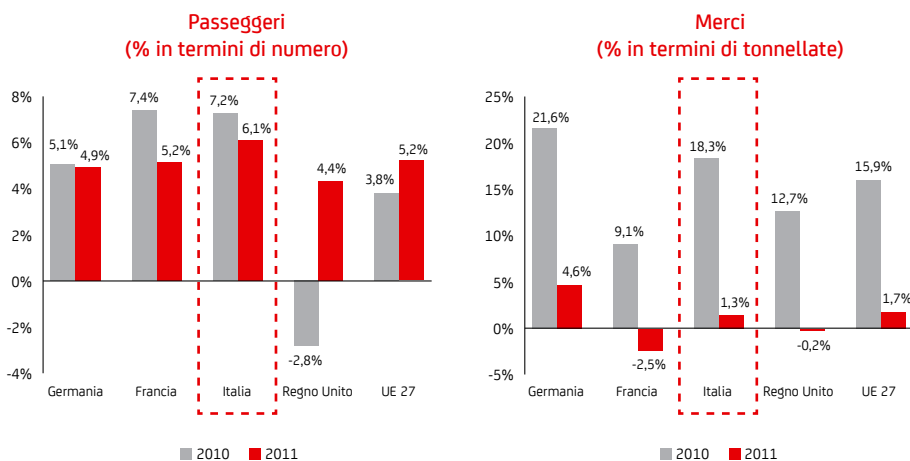
VOLUMI DI TRAFFICO IN EUROPA E IN ITALIA

I trend recenti riflettono la sensibilità del settore aereo agli shock esogeni: dopo il duro impatto della crisi il comparto ha, infatti, segnato un netto recupero negli ultimi due anni, che però non sembra essere riconfermato dalle prime evidenze relative al 2012, su cui pesa la crisi del debito sovrano, producendo una certa differenziazione negli andamenti a livello europeo.

La brusca frenata durante gli anni 2008 e 2009 è stata ad oggi recuperata: il numero di passeggeri che hanno volato durante il 2011 nell'Unione Europea è ritornato, e anzi ha superato, i livelli pre-crisi (il numero tocca nel 2011 circa 827 milioni). Il sentiero positivo è stato imboccato da tutti i Paesi europei, che mostrano incrementi, in molti casi per il secondo anno di seguito. Il ritmo di crescita su base annua è passato dal 3,8% nel 2010 al 5,2% nel 2011 per l'Unione Europea, ma il tasso, soprattutto in alcune economie, è comunque inferiore a quello pre-crisi. Ne sono un esempio l'Italia e la Spagna dove, nel 2007 si cresceva ad un tasso a due cifre (l'11% e il 10,2%) che nel 2011 è calato rispettivamente a 6,1% e 7,6%.

- La brusca frenata dei passeggeri nel biennio 2008-2009 è stata recuperata...
- ...ma il 2012 segna nuovamente un rallentamento
- Rallentano anche le merci, che rimangono concentrate negli scali di Milano e Roma
- L'outlook per il futuro rimane comunque positivo

Andamento del traffico aereo passeggeri e merci gestito dai principali Paesi europei, 2010-2011
(Var. a/a)



Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2012

In ogni caso, stando ai dati Eurostat, l'Italia rimane comunque il Paese che nel 2011 ha avuto la crescita più alta di traffico passeggeri rispetto ai principali Paesi europei, e anche i dati dell'Enac, che valutano sia le partenze che gli arrivi, ne confermano il buon andamento con un tasso di crescita del 6,4%¹. **I primi segnali che arrivano dal 2012 vanno, però, nella direzione di un rallentamento molto più marcato.** Per il 2012 i dati più aggiornati sono di fonte Assaeroporti, che rappresenta quasi l'intero traffico gestito, e mostrano anche in Italia una flessione dei passeggeri movimentati (-1,3% a/a).

¹ Per esigenze di comparabilità Eurostat calcola solo i passeggeri in partenza sottostimando in parte il flusso totale di passeggeri nella penisola, mentre Enac calcola i passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Per Enac dunque il traffico globale registrato negli scali nazionali deriva dal numero di passeggeri che hanno viaggiato su tratte nazionali contate due volte, sommati a quelli che hanno viaggiato su scali internazionali una sola volta.

In generale, i dati Eurostat relativi ai primi mesi dell'anno mostrano una riduzione del ritmo incrementale rispetto agli ultimi due anni: la Germania segna un cumulo del primo trimestre del 2012 sul primo trimestre 2011 in crescita del 2,8% e la Francia 3,4%, ma sono i Paesi su cui ha pesato di più la crisi del debito sovrano a sperimentare tassi più bassi, spesso decrescenti: la Spagna segna un -3,5% a/a e la Grecia addirittura un -9% a/a.

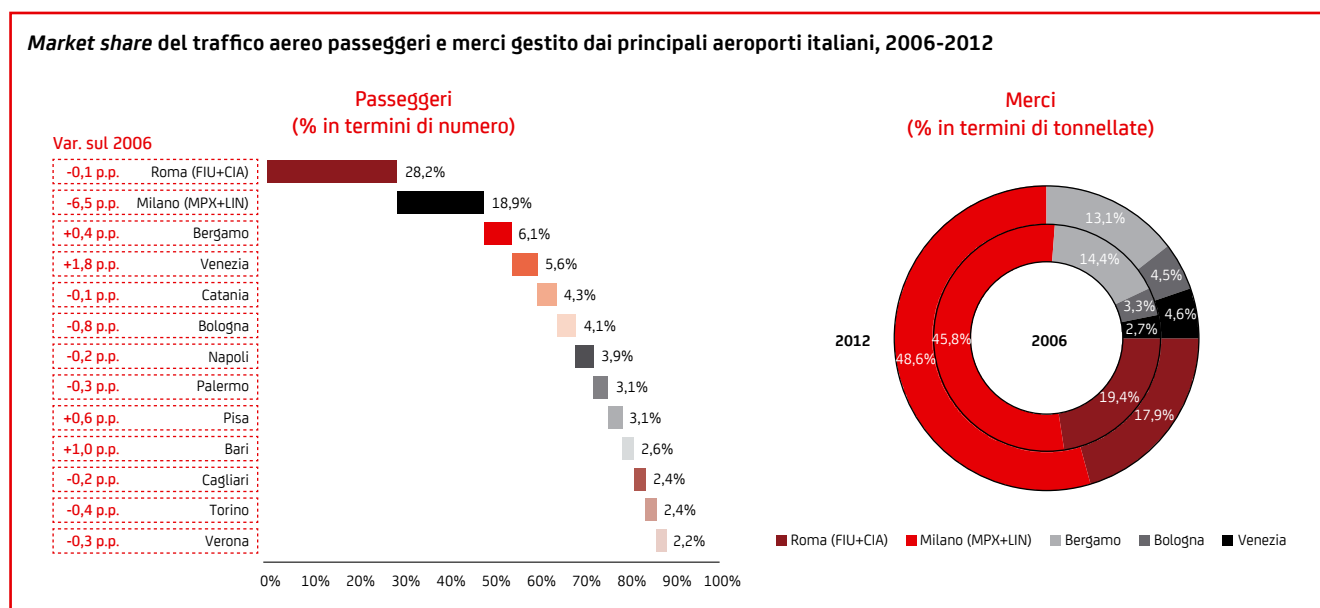
Analogamente al traffico passeggeri, **anche le merci rallentano il percorso di crescita intrapreso a partire dal 2010**: l'Unione Europea nel 2011 segna un +1,7% a/a, l'Italia un +1,3% a/a e la Francia mostra addirittura un andamento negativo (-2,5% a/a). Per l'Italia la variazione positiva del 2011 è stata trainata prevalentemente dal commercio con le economie emergenti: nei confronti dei BRIC il trasporto nel 2011 è stato di circa 94.000 tonnellate, il 33,6% in più del 2010. La quantità complessiva non è certo comparabile con quanto si vede in Germania, che ha visto un transito di merci verso i BRIC di circa 900.000 tonnellate nel 2011, ma rimane comunque una tendenza che è importante registrare per il ruolo che potrebbe avere in futuro.

Nel 2012, però, da rallentamento si è passato a una netta contrazione, non ampia come quella registrata nel biennio 2008-2009, ma comunque dura da recuperare: i dati Assaeroporti indicano una tasso di -4,9% a/a, per un volume totale di merci movimentate che passa da 940 a 890 mila tonnellate circa.

I DIFFERENTI PROFILI DI CRESCITA DEGLI AEROPORTI ITALIANI

È ben noto che il mercato italiano è articolato su una rete di numerosi aeroporti, alcuni dei quali di piccole dimensioni che si fanno spesso concorrenza tra loro. Questo comporta in generale una maggiore dispersione dei passeggeri rispetto ai concorrenti europei. Il risultato è un sistema che rimane ancora polarizzato su Milano e Roma, che insieme rappresentano il 47,6% del mercato passeggeri, ma che vede protagonisti della crescita anche numerosi aeroporti di medie dimensioni, grazie anche alla presenza su questi di vettori *low cost* che generano un elevato traffico. Solo lo scalo di Fiumicino entra nella classifica dei primi dieci aeroporti a livello europeo per traffico gestito, e con i suoi 37,4 milioni di passeggeri (nel 2011) è comunque ben lontano dai numeri di Londra Heathrow (69,4 mln pax), Parigi Charles de Gaulle (57,9 mln pax) o Francoforte (56,3 mln pax). La presenza di numerosi aeroporti, alcuni dei quali sono cresciuti anche piuttosto rapidamente, fa sì che la domanda sia più dispersa che altrove: **la quota dei primi tre poli – Milano Malpensa e Linate, Roma con Fiumicino e Ciampino e Venezia – rappresenta nel 2012 il 52,7% del totale**, quota di mercato che è scesa dal 2006 ad oggi principalmente per la perdita di Malpensa, che è passata da 17,6% a 12,6% del traffico passeggeri nazionale. La brusca perdita dell'aeroporto milanese tra il 2008 e il 2009 non era infatti ancora stata recuperata che l'andamento del traffico nel 2012 è tornato in negativo, con un -4% a/a del volume dei passeggeri.

Per quanto riguarda la Lombardia non si arrestano però i *trend* positivi di Linate (1,1%) e soprattutto di Bergamo, che cresce del 5,6% nel 2012 arrivando a movimentare quasi 9 milioni di passeggeri. L'andamento positivo è legato in maniera rilevante alla presenza come principale vettore della *low cost* Ryan Air: per alcuni scali questa compagnia ha garantito flussi di traffico crescenti negli ultimi anni e una buona tenuta anche nel 2012, anno nel quale i passeggeri sono cresciuti in complesso del 3%². Oltre che Bergamo Orio al Serio ne sono un esempio anche gli aeroporti di Bologna (+1,2%), Bari (+1,5%), Brindisi (+2,1%) e Pisa che sperimenta un calo tutto sommato poco rilevante (-0,7%), vista la crescita continua e ininterrotta dal 2000 ad oggi.



Fonte: UniCredit su dati Assaeroporti, 2013

2 La crescita indicata dall'associazione delle compagnie aeree europee per il 2012 è pari al 2,4% in termini di passeggeri.

La dipendenza degli aeroporti da una compagnia aerea di riferimento che ne garantisce una buona quota del traffico totale può essere chiaramente anche un elemento di fragilità laddove questa sperimenti fasi critiche: è il caso degli aeroporti di Palermo, Catania e Rimini su cui operavano le tratte principali di Windjet, che ha sospeso la sua attività in agosto. Il riflesso su questi aeroporti si è naturalmente fatto sentire e i cali sono stati rispettivamente pari a -7,7%, -8,1% e -13,6% nel 2012 rispetto al traffico passeggeri dell'anno precedente: se per gli scali strategici e di maggiore dimensione si può immaginare che gli slot vengano occupati da altre compagnie, è ragionevole pensare che per gli scali più ridotti il recupero e dunque la sostenibilità dell'infrastruttura potranno essere più complessi.

Il polo di Roma invece è in lieve flessione per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino (-1,8%), che continua a rappresentare comunque il primo scalo italiano per trasporto passeggeri, e Ciampino, che segna una battuta di arresto più rilevante (-5,9%), legato alla chiusura dello scalo tra il 24 settembre e il 2 ottobre per lavori sulla pista.

Sul settore *cargo*, invece, vi è una netta concentrazione delle quote di mercato: il 46,3% del totale merci trasportate è riferito a Milano Malpensa. Insieme a Milano Linate e Bergamo i tre poli lombardi movimentano più di metà del totale nazionale (61,6%).

Gli altri poli rilevanti nel trasporto merci sono naturalmente Roma, che con Fiumicino e Ciampino rappresenta il 17,9% del totale, Venezia e Bologna che costituiscono rispettivamente il 4,6% e il 4,5% del nazionale.

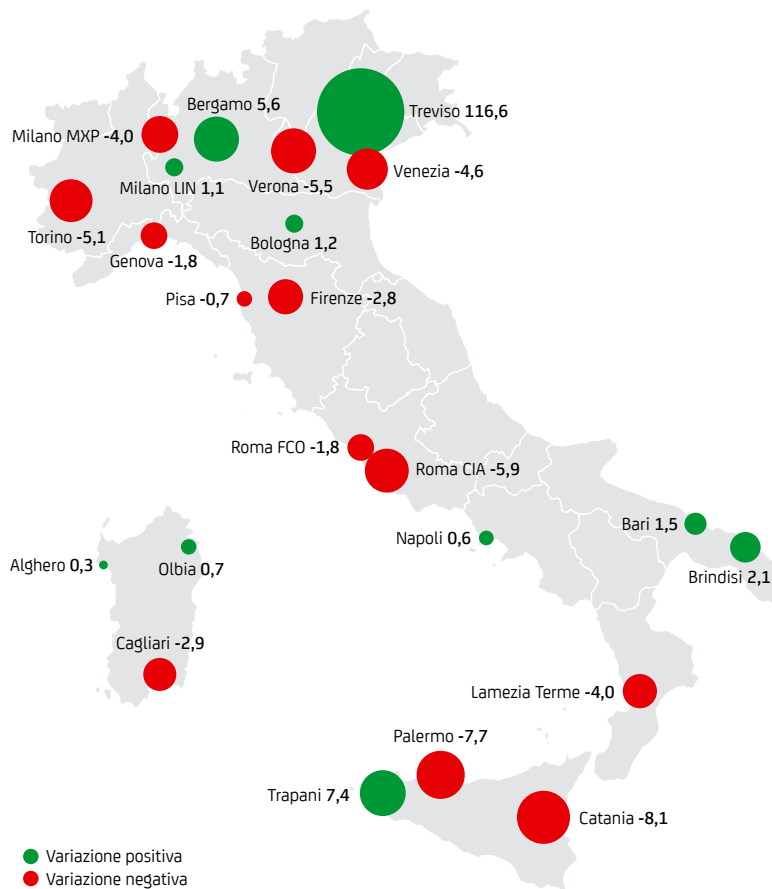
Nell'ultimo anno, ad eccezione di Bergamo che ha evidenziato una ripresa del 4% e di Linate (1,1%), tutti gli altri aeroporti rilevanti per il traffico merci hanno visto una riduzione delle quantità movimentate, anche consistenti. Milano Malpensa ha perso l'8%, Roma Fiumicino il 5,7%, Bologna il 7,2% e Venezia il 2,4%. Una perdita che però è importante recuperare nei prossimi anni anche per il rilievo che questo settore può avere per le nostre imprese esportatrici, e tra queste soprattutto quelle che trasportano beni di maggiore qualità o deperibili.

OUTLOOK DI SETTORE: DECOLLO O VOLO PLANARE?

Guardando al traffico dei passeggeri e delle merci nel corso dell'ultimo decennio non vi è dubbio che la crescita sia stata consistente e continua, fatti salvi gli anni della crisi, che sono stati poi altrettanto rapidamente recuperati. **A livello globale le previsioni del traffico passeggeri riportate dall'OECD³ continuano ad essere positive, sia per gli osservatori istituzionali che per gli addetti di settore:** l'International Civil Aviation Organization (ICAO) prevede un 4,7% di crescita annua tra il 2010 e il 2030, l'Airbus Industry un 4,8% a/a tra il 2010 e il 2029 e la Boeing ipotizza che, sempre entro il 2030, raddoppi il traffico passeggeri globale. Se a livello mondiale non c'è dubbio sulla traiettoria, rimangono naturalmente forti le differenze per aree: il mercato cinese e delle altre regioni in espansione (India, *Middle East* e parte dell'America Latina) occuperanno secondo l'OECD il 68% del traffico globale, mentre per le economie mature (Europa e Nord America) si prevedono tassi di incremento un poco inferiori a quanto visto a livello complessivo, pari a circa il 3,7% a/a per il periodo 2010-2029.

A differenza della previsione OECD, la Commissione Europea si aspetta una crescita annua fino al 2030 di circa il 5% annuo. Guardando al più breve periodo, per il 2013 sull'Europa le previsioni, sempre per quanto riguarda i passeggeri, rimangono

Variazione del traffico passeggeri nei principali aeroporti italiani, 2012 (var. % a/a)



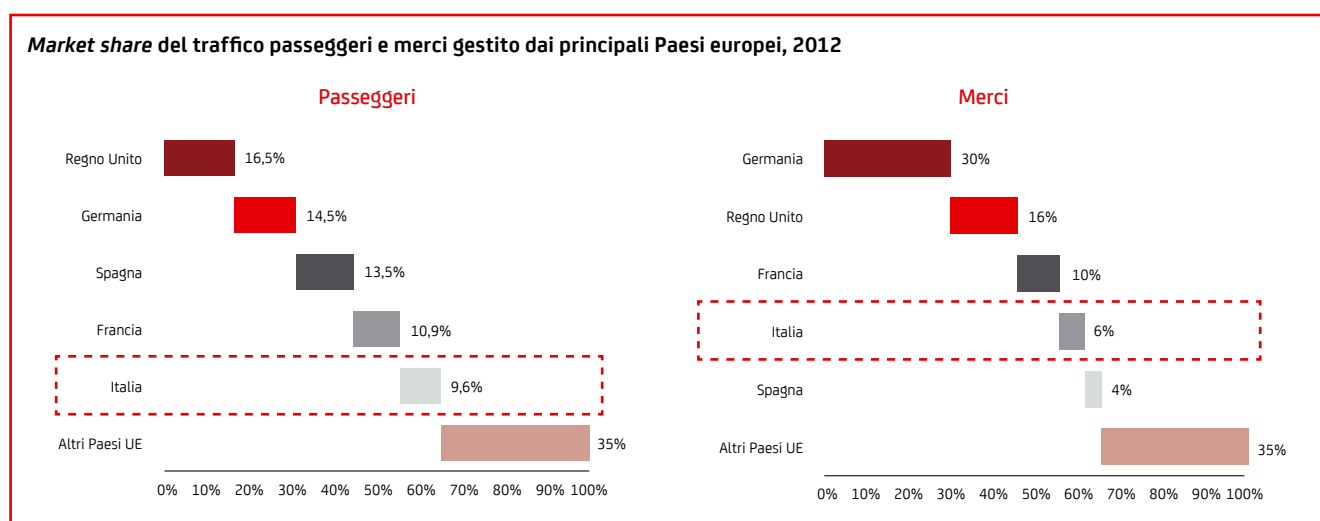
Fonte: UniCredit su dati Assareoporti, 2012

³ OECD Strategic Transport Infrastructures Needs 2030.

sostanzialmente in linea con il 2012* e al di là delle valutazioni delle singole istituzioni, almeno a *short term*, vi sono alcuni elementi di criticità che potrebbero avere un impatto negativo sulle aspettative di crescita:

- prima di tutto l'incertezza nell'andamento del GDP globale e il possibile protrarsi della crisi a livello europeo;
- in secondo luogo è importante sottolineare le difficoltà economico-finanziarie delle compagnie aeree, strette tra costi del petrolio in aumento e il cambio euro dollaro: l'associazione delle compagnie aeree europee (AEA) segnala una perdita stimata per il 2012 di € 1,3 miliardi.

A livello nazionale, in effetti, l'Enac ha ridotto le previsioni di crescita e nel 2011 stima un incremento annuo fino al 2030 del 3,2%, inferiore rispetto a quanto prospettato in passato per via del rallentamento atteso nel breve e delle basse potenzialità che riscontra nell'area Europa. Ciononostante l'Italia rimane quinta in Unione Europea per traffico passeggeri, con una quota di mercato pari al 9,6%: importante dunque mantenere questa posizione nel contesto internazionale del traffico passeggeri anche in ragione del peso rilevante che il settore turistico occupa nel nostro Paese.



Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2013

Ma non solo, viste le direttrici che ha preso il traffico merci, anche verso i Paesi a più alto tasso di crescita, è importante potenziare il ruolo del *cargo* aereo. Sebbene in Italia oggi si scambi per via aerea solo il 2% circa del volume delle merci rispetto al totale trasportato, questa è la parte più consistente per valore, di cui rappresenta il 40%.

Anche nel comparto *cargo* le previsioni di crescita nel lungo periodo (orizzonte 2029/2030) sono positive: Airbus ha addirittura incrementato il suo *outlook* dal 5,2% a/a al 5,9% a/a, e in generale ci si aspetta che il segmento del *cargo* aereo abbia notevoli spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale e alla crescita del GDP dei Paesi emergenti. Il *gap* che l'Italia dovrebbe chiudere per conquistarsi un ruolo di primo piano anche sul settore del trasporto aereo di merci è ancora ampio: rispetto ai principali Paesi europei concorrenti la quota di mercato italiana in questo segmento è infatti nel 2011 pari a circa il 6%, *versus* il 30% tedesco e il 10% francese. A questo proposito è rilevante anche sottolineare l'importanza dei servizi aeroportuali per la competitività di uno scalo: l'Enac quantifica la fuga delle merci su altri poli in un 55% del mercato potenziale, imputandone la gran parte a mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica.

In questo si sconta la carenza di connettività con gli altri trasporti, fondamentale in tema di *cargo*, ma importantissimo anche in relazione ai passeggeri: ne è un esempio il fatto che solo 6 scali sono ad oggi connessi con la rete ferroviaria.

In termini di investimenti il Piano di Infrastrutture Strategiche include più che altro opere di connessione con le reti stradale e ferroviaria, ma le considerazioni sin qui fatte si traducono nella necessità di incrementare gli investimenti sugli aeroporti rilevanti a livello nazionale, per fare fronte a una domanda che - seppure meno forte nel ritmo di crescita - rimarrà comunque positiva e in espansione nell'arco dei prossimi anni. Evitare le congestioni che si potranno creare sarà dunque di primario rilievo anche alla luce delle politiche comunitarie e dell'entrata in vigore del regolamento *Single Sky 2* che prevede una serie di azioni per la gestione del traffico aereo che dovranno essere rispettate.

Visti i vincoli di bilancio pubblici in cui si sta operando è chiaro che bisognerà innanzitutto fare una chiara selezione delle priorità, anche alla luce delle opere previste negli altri settori dei trasporti. Inoltre per attrarre anche capitale privato è necessaria una politica nazionale che faccia chiarezza su quale intervento pubblico è previsto sui nodi e che stabilisca in maniera definitiva le priorità: per questo riteniamo molto importante l'approvazione del recente Piano Nazionale degli Aeroporti alla cui valutazione viene dedicata una sezione di approfondimento nel presente rapporto.

*Eurocontrol Industry Monitor 2012.

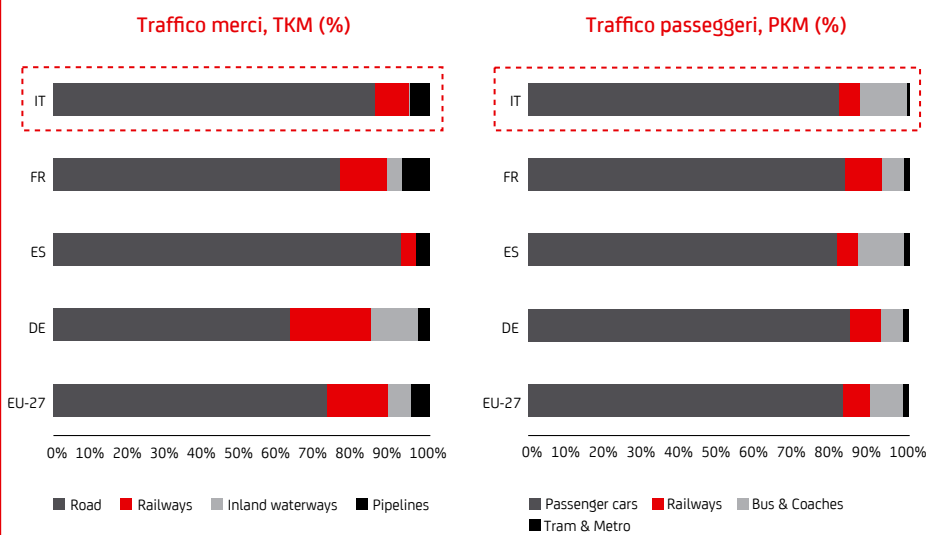
Le infrastrutture stradali

Logistica su gomma fra crisi e necessità di rilancio

L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO STRADALE IN EUROPA E IN ITALIA

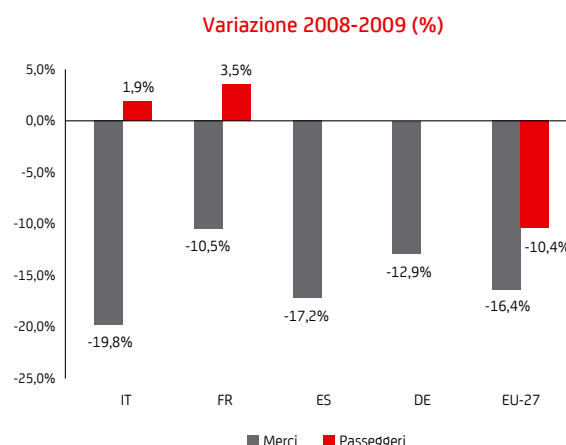
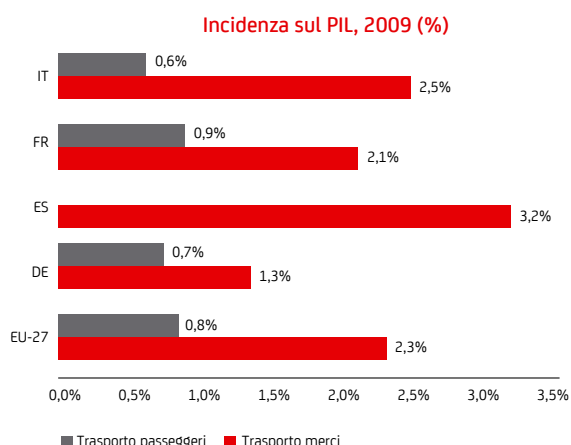
Il trasporto su gomma riveste un'importanza primaria in Italia ed in molte delle economie europee. I dati di confronto internazionale pubblicati annualmente dalla Commissione Europea nello *Statistical Pocketbook* sui trasporti mostrano che **in Italia nel corso del 2010 si è mosso su ruote il 93,7% del traffico passeggeri** (misurato in passeggeri per chilometro, PKM) **e l'85,5% del traffico merci** (misurato in tonnellate per chilometro, TKM). La quota della strada nel traffico passeggeri risulta più elevata rispetto alla media della UE-27, pari al 91,4%. Ma è soprattutto nel trasporto delle merci che l'utilizzo della strada risulta preponderante in Italia, attestandosi ben al di sopra della media europea, pari al 72,7%.

Quota della strada sul traffico interno complessivo, 2010



La dimensione del giro d'affari del settore conferma la rilevanza economica del trasporto stradale nel nostro Paese. Secondo le stime della Commissione Europea, il fatturato realizzato dal trasporto stradale (merci e passeggeri) è stato pari nel 2009 (ultimo anno disponibile) al 3,1% del PIL, in linea con la media europea. Rispetto all'anno precedente, il 2009 registra ovunque un consistente calo del fatturato del settore, soprattutto nel trasporto merci, frutto della contrazione del movimento merci e passeggeri registrato negli anni della crisi economica. In Italia la riduzione nel giro d'affari è stata maggiore che altrove, soprattutto nel segmento del trasporto merci, in flessione di quasi un quinto rispetto all'anno precedente.

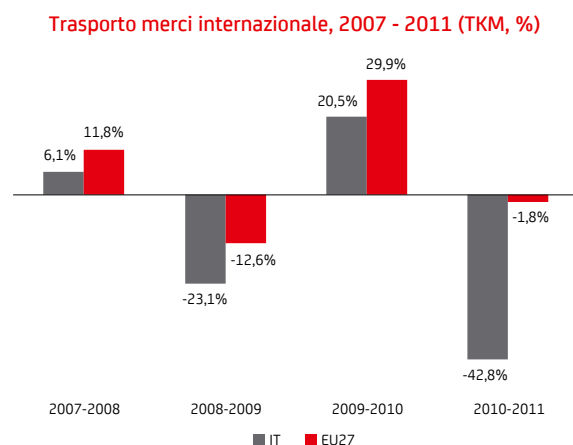
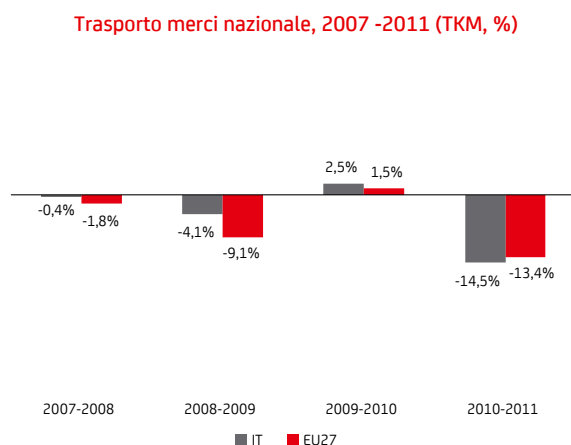
Fatturato del settore stradale nei principali Paesi UE, 2009



Fonte: UniCredit su dati European Commission, 2012

Alla base di questo deciso calo vi è la marcata riduzione dei volumi di trasporto internazionale connessi alla riduzione degli scambi con l'estero: nel 2009 il trasporto internazionale calava del 23% in Italia contro una riduzione media del 13% nell'Unione Europea (dati Eurostat, in termini di TKM). Dopo una ripresa nel corso del 2010 del trasporto nazionale ed internazionale, il 2011 è stato caratterizzato da una forte contrazione soprattutto nel comparto internazionale.

Dinamica del trasporto merci in Italia ed Europa per tipologia, 2007-2011



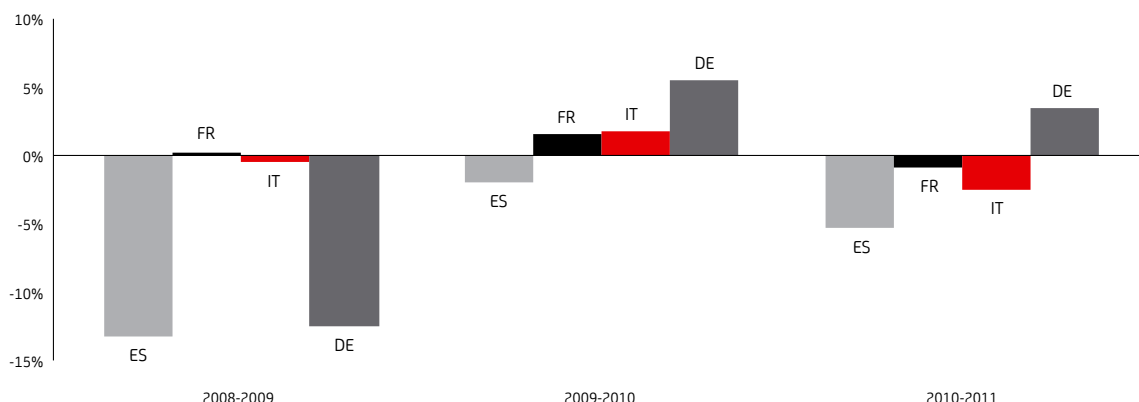
Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2013

I dati forniti da Asecap (l'associazione europea delle società concessionarie delle autostrade a pedaggio), confermano la decisa contrazione nel corso del 2009, seguita da una ripresa nel corso dell'anno successivo. Con l'eccezione della Germania, dove il traffico di mezzi pesanti ha visto un aumento anche nel corso del 2011, l'anno è stato caratterizzato sia in Italia che in Francia e Spagna da significative flessioni.

Esse hanno riguardato in particolar modo i veicoli pesanti: dal 2008 al 2011 questi hanno registrato un calo medio annuo dell'1,9% in Italia, dell'1,5% in Germania, del 3,2% in Francia e dell'11,7% in Spagna. Il numero dei veicoli leggeri circolanti è, invece, risultato in diminuzione nel triennio 2008-2011 soltanto nel caso della Spagna.

Dal punto di vista della gestione autostradale, tuttavia, la contrazione del traffico si traduce in una riduzione della redditività soltanto per le società di gestione delle autostrade spagnole. In Italia, il tasso medio di crescita annua dei ricavi netti delle società concessionarie si è attestato nel quadriennio 2008-2011 al di sopra del 3%. La redditività del settore della gestione autostradale in Italia - come discusso in dettaglio nel Rapporto UniCredit su Infrastrutture e Trasporti del 2012 - dipende, infatti, non soltanto dal traffico, ma in misura sostanziale dalle politiche di tariffazione, fino ad oggi incentrate sulle esigenze di recupero degli investimenti privati per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete.

Traffico e ricavi sulla rete autostradale nei principali Paesi UE(*), totale veicoli circolanti 2008-2011



Ricavi da pedaggio				
CAGR	ES	FR	IT	DE
2008-2011	-3,3%	2,7%	3,1%	1,0%

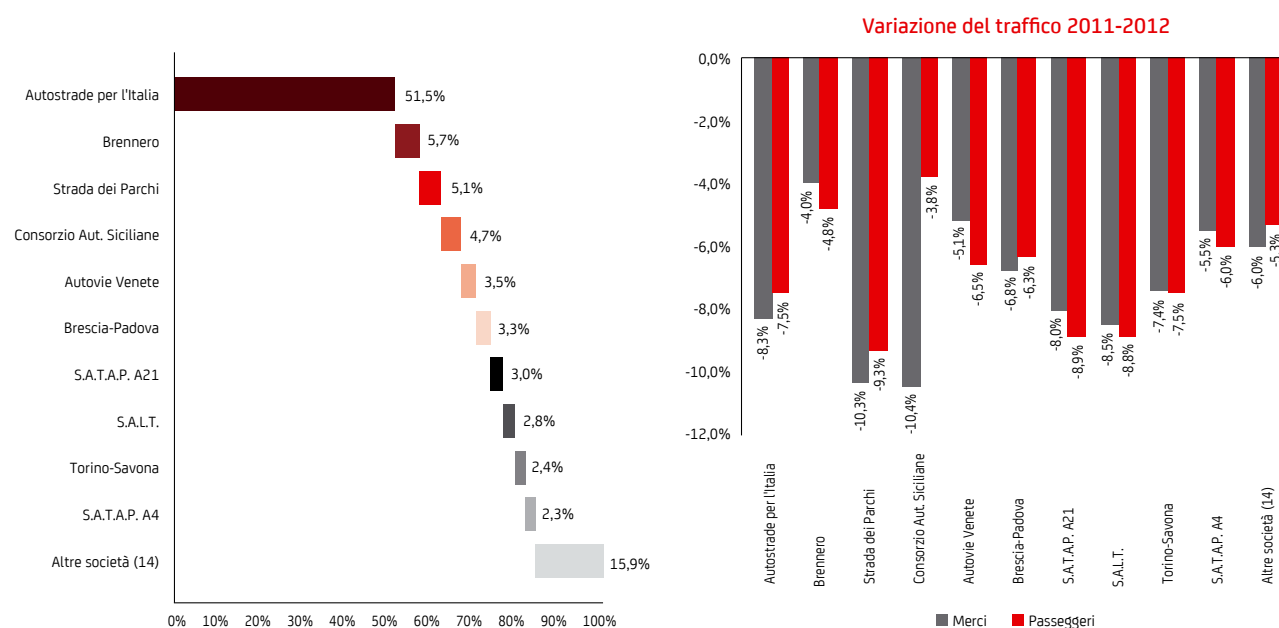
(*) In Germania i dati si riferiscono al solo traffico di veicoli pesanti.

Fonte: UniCredit su dati Asecap, 2012

LE STRADE ITALIANE: ANDAMENTO DEL TRAFFICO E OUTLOOK INFRASTRUTTURALE

Nel 2012 il trasporto su strada (sia merci che passeggeri) sembra aver continuato il suo trend decrescente: in assenza di dati statistici ufficiali, le statistiche AISCAT relative al mercato delle autostrade in concessione nel 2012 confermano la forte contrazione del traffico. Il traffico passeggeri (misurato in veicoli leggeri per chilometro) ha registrato un calo del 7,0% nel corso dell'anno, mentre quello merci (veicoli pesanti per chilometro) si è attestato sul 7,5% sul totale della rete autostradale gestita. Autostrade per l'Italia, che da sola gestisce oltre la metà della rete autostradale (con un *market share* del 51,5%), ha registrato in corso d'anno una perdita di traffico sulle proprie tratte, pari al 7,5% per i veicoli leggeri e al 8,3% per quelli pesanti. La flessione, tuttavia, non riguarda solo i maggiori *player* del mercato, ma coinvolge quasi tutte le società di gestione (24 in totale) con l'eccezione della Cuneo-Asti e della S.A.T. (concessionarie, rispettivamente dell'1% e dello 0,7% della rete nazionale).

Market share delle società di gestione autostradale e dinamica del traffico nel 2012 (% km e crescita a/a in termini di veicoli per km)



Fonte: UniCredit su dati Aiscat, 2012

Nonostante la già ricordata robusta redditività della gestione autostradale, **la riduzione dei flussi di trasporto su gomma, effetto del rallentamento dell'attività economica degli ultimi anni, potrebbe esercitare un impatto per le prospettive di redditività a breve termine delle nuove opere in cantiere.**

GLI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE STRADALI: AGENDA POLITICA E FINANZIAMENTI

L'agenda del governo per gli investimenti in infrastrutture stradali ha subito, a partire dall'approvazione della Legge Obiettivo del 2001, significative integrazioni e modifiche. **Nel corso del 2012 il governo Monti** è intervenuto su tale agenda rivedendo in modo significativo la programmazione delle opere previste dal Piano di Infrastrutture Strategiche (PIS), rendendo **prioritaria la realizzazione di quelle già avviate, con progetti esecutivi approvati e quelle realizzabili con l'intervento di capitali privati.** A tale impostazione metodologica, se ne aggiunge una di valenza europea, in quanto le priorità di intervento nazionali sono fatte coincidere con il sottoinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto TEN-T.

La revisione della rete TEN-T stradale è stata condotta sia con riferimento alle tratte da realizzare a breve sia a quelle pianificate al 2020-2030. La *Comprehensive network* include nuovi itinerari come le tratte trasversali fra le direttrici adriatica e tirrenica (congiuntamente al completamento della dorsale tirrenica); collegamento ai porti ed ai centri intermodali; tangenziali urbane; tratti di completamento per collegamento transfrontaliero; corridoi prioritari; assi interni o periplo di Sicilia e Sardegna.

Per effetto di queste integrazioni, la rete stradale TEN-T nazionale (costituita oggi da 6800 km, di cui 900 solo pianificati), raggiungerà al 2030 un'estensione di circa 10.500 km, di cui 2.700 di nuova costruzione¹.

L'elenco delle opere "indifferibili" pubblicato nel PIS 2012 raccoglie quindi iniziative di sviluppo della rete stradale italiana conformi agli *input* europei e di cui si prevede rapida attuazione anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati. **Il valore degli investimenti in strade ammonta a circa 12,5 miliardi di euro**, il 22% del costo complessivo delle opere da avviare. A tale proposito, si ravvisa una importante inversione di tendenza rispetto alle priorità di sviluppo delle differenti modalità di trasporto rispetto a quanto accaduto nello scorso decennio, con **un ridimensionamento deciso degli investimenti in strade** (fra il 2002 ed il 2012 ben il 46% della spesa totale prevista dal PIS era assorbita dalle strade).

A fronte del fabbisogno finanziario implicito nel Piano delle Infrastrutture Strategiche, gli stringenti vincoli imposti al bilancio pubblico dalle politiche di risanamento dei conti impongono un massiccio ricorso ai capitali privati. Secondo i dati del VII Rapporto sull'Attuazione della Legge Obiettivo, aggiornati al 30 settembre 2012, sui circa 375 miliardi di costo complessivo del PIS, il 20% prevede una contribuzione privata. **Con riferimento al settore autostradale, la quota di contribuzione privata sale significativamente: le risorse private coprono infatti il 93% delle risorse complessivamente disponibili.**

Sotto il profilo dei finanziamenti, per agevolare il coinvolgimento dei capitali privati, è stato recentemente introdotto nel mercato italiano lo strumento dei *project bond*. Ad oggi, tuttavia, non si rilevano emissioni di tali bond per la realizzazione di infrastrutture stradali. Tuttavia, nel corso del 2012 i capitali privati sono stati significativamente coinvolti nel finanziamento di opere "calde" quali le autostrade a pedaggio mediante operazioni di finanza di progetto.

Secondo i dati dell'Osservatorio Nazionale sul *project financing*² del CRESME, nel corso del 2012 almeno tre maxi-gare di PPP (partenariato pubblico-privato) hanno riguardato il settore delle autostrade: i) la costruzione e gestione dell'Autostrada regionale Medio Padana Veneta e collegamento con la A22 del Brennero, per un importo di 1901 milioni di euro; ii) la gestione e manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, per un importo di 799 milioni di euro; iii) la costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia, per un importo di 683 milioni di euro. Ad esse si aggiunge la gara per gli interventi riguardanti il completamento della Superstrada Nuova Padana Inferiore, di importo pari a 250 milioni. Benché il numero di gare di PPP relative al settore stradale sia esiguo, esse rappresentano quasi il 42% del valore complessivo del mercato del PPP nel 2012.

L'attrattività delle infrastrutture autostradali per gli investitori privati si basa sulla elevata redditività della gestione delle autostrade stesse (si veda, per un'analisi della redditività delle società concessionarie italiane il Rapporto UniCredit su Infrastrutture e Trasporti N. 1 del 2012). Un dato a conferma della robusta redditività del settore è la già ricordata crescita registrata nei ricavi netti da pedaggio sulla rete autostradale europea ed italiana nel corso del quadriennio 2008-2011, nonostante la contrazione dei flussi di traffico.

La recente flessione del traffico, tuttavia, rappresenta un rischio per la realizzazione delle opere già cantierate e da avviare. **La riduzione della domanda, oltre alle frequenti variazioni dei costi di realizzazione delle autostrade in cantiere, minacciano l'equilibrio economico-finanziario delle opere e costituiscono quindi un ostacolo alla bancabilità delle stesse.**

¹ Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2010-2011.

² Osservatorio nazionale Project Financing, *Il partenariato pubblico privato in Italia nel 2012: una strada obbligata per il rilancio del Paese*.

La recente approvazione da parte del Cipe degli sgravi fiscali per la realizzazione delle opere con *project financing* al di sopra dei 500 milioni costituisce in questo contesto un passaggio importante, potenzialmente in grado di dare uno stimolo alla prosecuzione di grandi opere in corso.

LE PROSPETTIVE NEL LUNGO TERMINE

Le prospettive di medio e lungo termine dello sviluppo della rete stradale italiana dipendono indubbiamente sia dal perdurare delle condizioni favorevoli all'investimento privato nella realizzazione e gestione di nuove strade sia dal recepimento nell'agenda nazionale delle infrastrutture delle politiche europee di contenimento delle emissioni, inquinamento acustico e costi sociali connessi alla mobilità su strada.

Sotto il primo aspetto merita rilevare che le novità prospettate dalle azioni del governo Monti nella *governance* pubblica del settore sono state solo in parte attuate; in particolare, **si attende ancora la definizione della struttura e della governance della futura Autorità dei Trasporti e delle regole di fissazione delle tariffe a partire dal 2014.**

Sotto il secondo aspetto, come già ricordato, la programmazione di lungo periodo delle strade italiane non potrà che accogliere l'impostazione europea che mira ad un progressivo ri-equilibrio modale dei trasporti su terra a favore delle ferrovie³.

L'adeguamento nel medio-lungo termine delle infrastrutture stradali alle esigenze della domanda di mobilità futura, sia merci che passeggeri, passa inoltre attraverso una pluralità di interventi che mirano ad aumentare l'efficienza nell'uso delle infrastrutture esistenti. Accanto alla progettazione e realizzazione di nuovi assi di mobilità stradale, dunque, il fabbisogno di investimento – sia pubblico che privato – del Paese riguarda molti ambiti diversi ed eterogenei. Fra di essi si annoverano:

- **l'efficientamento della rete autostradale esistente** attraverso innovazioni di prodotto quali i sistemi di esazione del pedaggio “*free flow*” (che rimuovono la necessità dei caselli e delle barriere) e l'infomobilità stradale, in grado di ottimizzare l'uso della rete esistente;
- **l'efficientamento del trasporto merci su strada**: i dati disponibili sul trasporto merci in Italia evidenziano, infatti, una elevata quota del trasporto “a vuoto”, che dagli osservatori di settore viene spesso collegato alla elevata incidenza del “conto proprio” e quindi del minor ricorso (rispetto agli altri Paesi europei con una sviluppata industria del trasporto) all'*outsourcing* verso operatori specializzati. La frammentazione del settore e la minore incidenza di operatori specializzati in logistica e trasporto ostacola l'uso efficiente della rete, limitando di fatto anche la programmazione di quelle piattaforme e poli logistici essenziali allo sviluppo di una mobilità inter-modale o co-modale così come delineato nel Piano Nazionale della Logistica;
- **l'ammodernamento del parco veicolare del trasporto merci** per andare incontro alle nuove direttive europee sull'autotrasporto, miranti alla riduzione delle emissioni, dell'inquinamento acustico e dei costi sociali legati all'incidentalità sulle strade;
- **il fabbisogno di investimenti connessi allo sviluppo futuro della E-mobility**: secondo un recente studio del Politecnico di Milano⁴ il potenziale nazionale della mobilità elettrica al 2020 si colloca fra i 2 ed i 3,8 milioni di autovetture. Questo implica un fabbisogno di circa 3 milioni di colonnine di ricarica, pubbliche e private, per un investimento totale di 2-3 miliardi di euro.

Queste linee di azione prevedono investimenti che coinvolgono non solo il settore dei trasporti, o della gestione stradale, ma anche settori a valle o a monte come ad esempio quello dell'*automotive* e le reti di distribuzione dell'energia elettrica.

3 Cfr. Commissione Europea, 2011, Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”.

4 Energy & Strategy Group, Smart Grid Executive Report, marzo 2012.

Le infrastrutture ferroviarie

Ferrovie a due velocità: passeggeri sull'AV e cargo su un binario morto

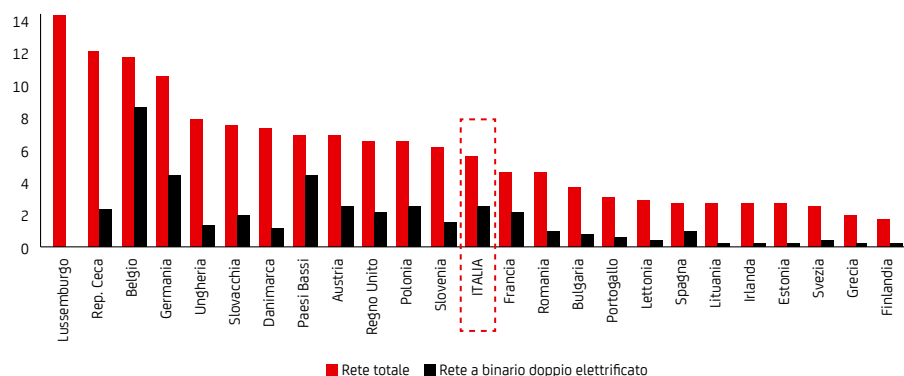
LA DOTAZIONE FERROVIARIA: L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

Le ferrovie rappresentano una modalità di trasporto importante in Europa, grazie alle sue caratteristiche di sicurezza, basso inquinamento ed efficienza. È questo il motivo per cui **il rilancio della rete ferroviaria è diventato il fulcro della politica europea per una mobilità sostenibile**. In questo senso, dai primi anni '90 la Commissione Europea incentiva lo sviluppo del settore, tramite:

- misure normative dirette ad aprire il mercato, promuovere i diritti dei passeggeri, favorire la sicurezza;
- cofinanziamento di infrastrutture ferroviarie, per incentivare l'interoperabilità tra le diverse reti ferroviarie nazionali.

L'Italia, con 5,5 km di rete ferroviaria per cento kmq, si colloca in posizione intermedia tra i Paesi UE. Si trova invece in quinta posizione per livello di sviluppo tecnologico della rete, misurato in termini di binario doppio elettrificato. Al 30 giugno 2012, le linee a doppio binario elettrificato risultavano pari a poco più di 7.500 Km, corrispondente al 62,4% del totale delle linee elettrificate; le linee ad alta velocità si sviluppano su 1.342 Km.

Rete ferroviaria totale e a binario doppio elettrificato nei Paesi UE, 2010 (Km per 100 Kmq)



NOTA: I dati sulla rete totale si riferiscono: al 2009 per BE, FR, LU e HU; al 2008 per DK, IE, EL, NL. I dati sulla rete a binario doppio elettrificato si riferiscono al: 2009 per BE, CZ, FR e HU; al 2008 per EL, NL; al 2001 per IE; al 1998 per DK; non sono disponibili per LU. Non è disponibile alcun dato per Cipro e Malta.
Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2012.

Il sistema ferroviario nazionale si caratterizza per un **orientamento prevalente verso il trasporto passeggeri**, che colloca l'Italia al quarto posto in Europa per intensità di traffico, e per un **ruolo più marginale nel trasporto merci**, rispetto al quale sconta uno sviluppo limitato dell'intermodalità (strada-rotaia, mare-rotaia) e che la colloca al sesto posto in Europa.

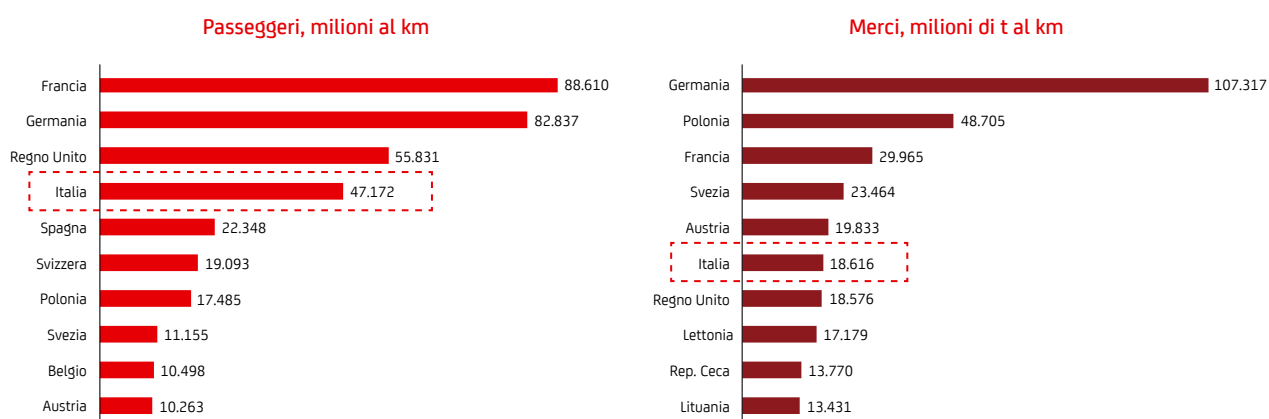
Il trasporto su rotaia, si configura come **uno dei comparti a più alto potenziale** sia in Europa che in Italia, in ragione del vasto programma di investimenti in corso nel settore, diretto alla creazione di una rete ferroviaria transeuropea (TEN-T, funzionale alla riorganizzazione complessiva di un sistema di mobilità intermodale. Il programma comunitario TEN-T (*Trans-European Essential Network – Transport*) prevede, infatti, la costituzione di:

- Il settore ferroviario, diventato centrale nella politica europea per una mobilità sostenibile, sperimenta in Italia una fase di declino ormai da molti anni
- Alla discreta tenuta del comparto relativo al trasporto passeggeri, dove si sono concentrati gli investimenti più recenti, fa riscontro un grave arretramento nel trasporto di merci
- Le prospettive del settore beneficiano dell'accelerazione degli investimenti, grazie anche alla centralità dell'Italia nel progetto europeo TEN-T

- corridoi preferenziali per il trasporto merci (*Railway Freight Corridor*);
- reti a scorrimento rapido per passeggeri (Alta Velocità - AV).

Va segnalata a questo proposito la **centralità del nostro Paese nel progetto TEN-T riformulato a fine 2011** e fatto oggetto di nuovo accordo politico nel Consiglio europeo dei Trasporti del 22 marzo 2012: nel nuovo piano, l'Italia è attraversata da 4 corridoi essenziali su 10, mentre in quello precedente, approvato nel 2004, era attraversata da 3 progetti prioritari su 31 (vedi paragrafo 1.4). L'Italia si trova dunque nella posizione di poter cogliere le opportunità derivanti dall'atteso incremento dei traffici da/per il continente europeo. A questo proposito, merita di essere segnalata anche la novità, introdotta dal governo Monti, di inserire **"la coerenza con l'integrazione alle reti europee" tra i criteri generali che guideranno la selezione delle opere prioritarie di valenza strategica** per il nostro Paese (art. 41, d.l. "Salva-Italia"). Ciò ha contribuito a dare certezza a questa tipologia di investimento, grazie all'inserimento stabile del sotto-insieme nazionale delle infrastrutture strategiche comprese nel piano europeo TEN-T nell'elenco delle opere prioritarie su cui concentrare le risorse pubbliche e private nei prossimi anni.

Intensità del traffico ferroviario, 2010



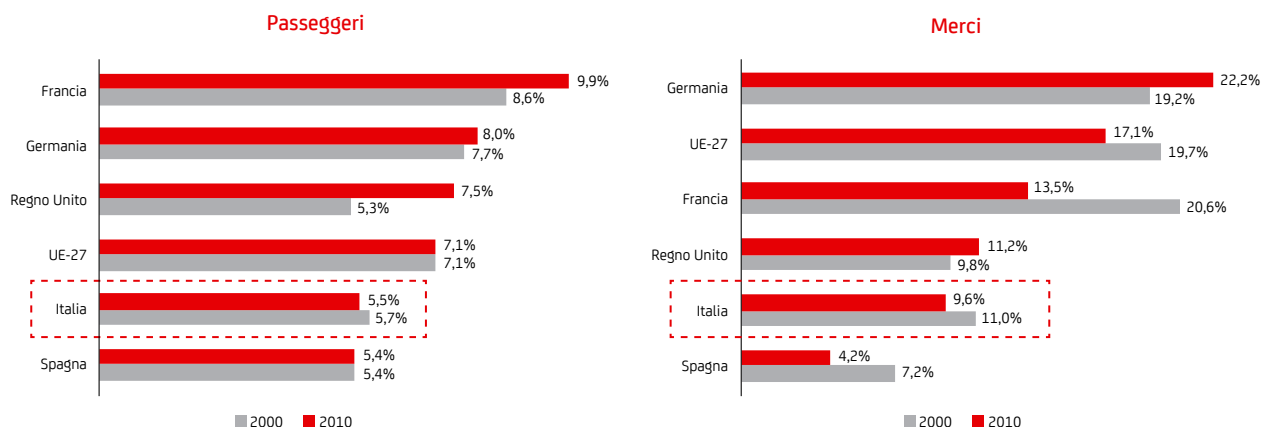
NOTA: Il valore della Francia si riferisce al 2009.

Fonte: UniCredit su dati Eurostat, 2012

LE TENDENZE RECENTI DEL SETTORE FERROVIARIO

Nonostante l'attenzione crescente per il trasporto su ferro, il settore in Europa sperimenta ormai da molti anni una fase di stagnazione o addirittura di declino. Tra il 2000 e il 2010, infatti, **la quota del trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto terrestre non ha registrato alcun progresso nella media dei Paesi UE-27**. Si osservano però significative differenze tra i diversi Paesi. Relativamente al trasporto passeggeri, la quota media UE-27 è rimasta stabile al 7,1%; quella italiana, già sensibilmente più bassa, è scesa fino al 5,5%, ampliando ulteriormente la distanza rispetto ai principali Paesi europei che registravano, al contrario, un aumento delle proprie quote.

Quota del trasporto ferroviario sulle altre modalità di trasporto terrestre nei principali Paesi europei, 2000- 2010

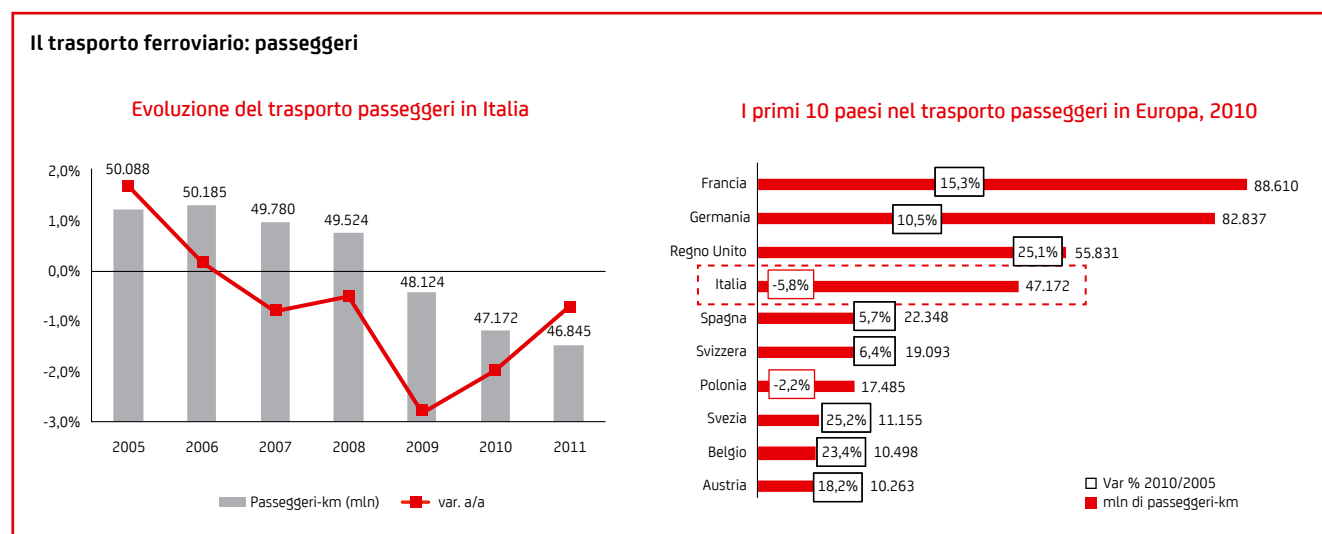


Fonte: UniCredit su dati Istat 2013 ed Eurostat 2012

Nello stesso periodo, il trasporto merci registrava un andamento ancora peggiore, con una perdita di oltre due punti percentuali della quota media UE-27, che scendeva al 17,1%; l'Italia, con una quota nettamente inferiore alla media, scendeva fino al 9,6%, registrando però un calo meno rapido sia rispetto alla media UE-27 sia rispetto ad alcuni Paesi concorrenti, come Francia e Spagna; la Germania, al contrario, aumentava sensibilmente la sua quota modale, portandola nel 2010 ad oltre il 22%.

Tenendo presente che il mercato del trasporto ferroviario è molto segmentato – si può distinguere tra trasporto nazionale, regionale e internazionale, percorrenze brevi, medie e lunghe, alta velocità e non – osserviamo più in dettaglio l'andamento del settore in Italia, operando anche alcuni confronti con gli altri Paesi europei.

Il **trasporto ferroviario di passeggeri** riguarda non solo i collegamenti a lunga percorrenza, ma anche quelli a livello regionale che interessano prevalentemente lo spostamento dei pendolari. Per quanto riguarda i volumi trasportati, l'indicatore più efficace per rappresentarlo sono i passeggeri-km (numero dei passeggeri per km percorsi da ciascuno di essi). Nel 2011 esso è stato pari a 46.844 milioni di passeggeri-km, in diminuzione dello 0,7% rispetto al 2010, dopo le già consistenti flessioni registrate nei due anni precedenti. **Rispetto al 2005, il trasporto passeggeri ha registrato in Italia un calo complessivo del 6,5%.**



Nel confronto internazionale, si osserva che **l'andamento dell'Italia non è affatto in linea con quello dei principali Paesi europei simili per dimensione**, dove l'indicatore – tra il 2000 e il 2010 – è cresciuto con ritmi anche piuttosto sostenuti. Questo è vero ovunque, anche in Paesi tra loro molto diversi sotto il profilo dell'assetto istituzionale relativamente alla privatizzazione della gestione del servizio, come Francia e Regno Unito.

Per comprendere meglio questo segmento del mercato ferroviario in Italia, va osservato che la dinamica dell'indicatore passeggeri-km trasportati è in realtà il risultato di due tendenze contrastanti: il costante aumento del numero complessivo dei viaggiatori (che nel 2011 hanno superato gli 847 milioni, con un aumento dell'11,5% rispetto al 2005) e un rapido calo della percorrenza media di un viaggiatore (pari a 55,3 km nel 2011, contro i 65,9 km calcolati per il 2005). Per capire cosa stia effettivamente succedendo è quindi opportuno guardare ai diversi segmenti del mercato passeggeri¹. Si osserva così che **il segmento a più rapida crescita numerica è quello dei viaggiatori "regionali"** (aumentati, nel solo gruppo Ferrovie dello Stato, dalle 444 mila unità nel 2005 alle 557 mila nel 2010); evidentemente, la congestione delle strade e delle aree metropolitane, insieme ai costi legati all'uso dell'automobile, hanno reso relativamente più conveniente l'utilizzo del treno sulle distanze medio-brevi. **I viaggiatori sulle distanze medio-lunghe, al contrario, sono diminuiti in misura significativa** (da oltre 72 mila nel 2005 a poco più di 65 mila nel 2010, nel solo gruppo Ferrovie dello Stato); l'arretramento è stato particolarmente intenso negli anni della crisi economica, a partire dal 2008. È significativo, infatti, che dal 2009 si è realizzato il sorpasso: il numero di viaggiatori-km regionali sono per la prima volta superiori a quelli sulle medio-lunghe distanze.

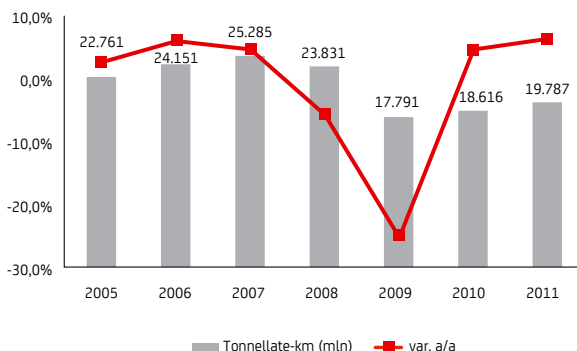
Il **trasporto ferroviario di merci** mostra in Italia un andamento molto negativo. Per quanto riguarda i volumi, **nel 2011 l'indicatore tonnellate-km** (numero delle tonnellate trasportate per le relative percorrenze) **risulta più basso di oltre il 13% rispetto ai valori del 2005**. Nonostante il *trend* negativo abbia caratterizzato l'intero decennio, è nel 2009 che si verifica un vero e proprio crollo (-25,3%), solo marginalmente recuperato nel 2010 e 2011 (+4,6% e 6,3%, rispettivamente).

¹ La fonte dei dati sul trasporto dei passeggeri per segmenti di percorrenza è il "Conto nazionale dei Trasporti 2010-2011", a cura del MIT, agosto 2012.

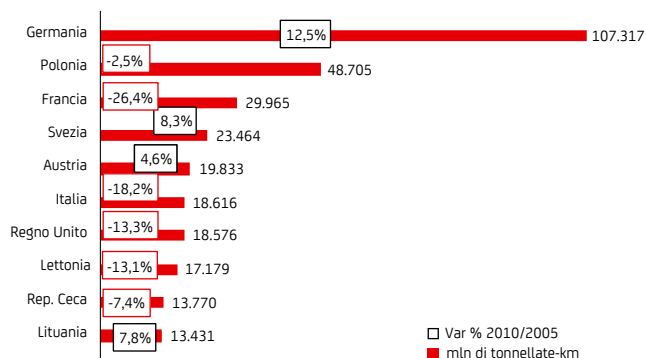
Il confronto internazionale segnala che il trend negativo non è un fenomeno solo italiano. L'andamento del trasporto ferroviario di merci tra il 2005 e il 2010 appare infatti assai differenziato tra i diversi Paesi europei: in Germania, primo Paese in questo mercato, il volume del trasporto merci è aumentato costantemente, con l'unica eccezione del 2009, segnando un incremento del 12,5%. Ugualmente in crescita risultano i volumi di Svezia e Austria, mentre gli altri Paesi registrano flessioni diffuse: la Francia, in particolare, si caratterizza per un *trend* marcatamente decrescente, che nel 2010 la trova su valori più bassi di oltre il 26% rispetto al 2005.

Il trasporto ferroviario: merci

Evoluzione del trasporto merci in Italia



I primi 10 paesi nel trasporto merci in Europa, 2010



Fonte: UniCredit su dati Istat, 2013

Gli andamenti differenziati tra i diversi Paesi segnalano che le dinamiche negative del trasporto ferroviario di merci non sono attribuibili solo a cause di natura congiunturale, ma anche a diverse trasformazioni e strategie che stanno interessando il settore. Per quanto riguarda l'Italia, in particolare, il Gruppo FS spiega la contrazione del settore rimandando anche ad una precisa "scelta strategica di razionalizzazione degli scali e di concentrazione delle risorse produttive sui traffici a maggiore redditività". Ciò rinvia al processo di ridimensionamento dei servizi *cargo* operata dal Gruppo FS, il quale ha deciso di attuare, nel segmento merci, una ristrutturazione/riduzione del perimetro operativo, puntando su un *network* limitato di terminal funzionali ai traffici commerciali.

Tornando all'Italia, si osservano andamenti differenziati tra i due principali segmenti del mercato: **il trasporto nazionale** – che nel 2011 assorbiva poco più del 46% del totale – **ha fortemente risentito della crisi economica, registrando un netto arretramento** (-29,6% nel 2009, con un modestissimo recupero del 4,5% nel biennio successivo); **il trasporto internazionale** – che rappresenta anche la componente relativamente più redditizia – **si è rivelato più dinamico, mostrando una più rapida reazione alla crisi** (-20,6% nel 2009, con un recupero del 17,8% nel biennio successivo). Nell'ambito del trasporto internazionale, il volume in importazione supera abbondantemente quello in esportazione, evidenziando una difficoltà del trasporto su ferro ad intercettare una massa rilevante delle nostre esportazioni. Va osservato, infine, che i dati di traffico confermano che il **sostanziale azzeramento delle merci in transito** sul territorio nazionale, a dimostrazione del fatto che il mercato di riferimento della logistica italiana sia soltanto quello nazionale, diversamente da quanto accade in Germania dove il traffico di transito è circa il 4% del movimento totale di merci su rotaia.

Il quadro cambia quando si osserva **l'andamento dei ricavi**. In assenza di dati consolidati, si utilizzeranno le informazioni fornite dal MIT sul traffico ferroviario² elaborate su dati del Gruppo FS, principale operatore del settore. **Relativamente al trasporto passeggeri**, i ricavi si attestano a 2,8 miliardi di euro nel 2010 e **risultano in continua crescita da molti anni (+23,4% nel periodo 2005-2010)**; ciò vale per tutti i segmenti di mercato, ma con incrementi maggiori nel segmento a medio-lunga percorrenza (+26,6%) rispetto a quello regionale (+16,8%). Ciò si spiega anche grazie al significativo aumento dei prezzi medi del trasporto passeggeri dal 2007 in poi, soprattutto nel comparto di medio-lunga percorrenza, dove il ricavo medio a passeggero-km è passato da 5,9 centesimi di euro nel 2005 a 9,3 centesimi nel 2010, contro un aumento da 3,4 a 3,7 nel comparto regionale. **Nel trasporto merci**, invece, **i ricavi risultano in netta flessione (-31,2% nel periodo 2005-2010)**, spiegata interamente dal crollo dei volumi avvenuto nel 2009; il ricavo medio per tonnellata-km è rimasto infatti sostanzialmente invariato nel periodo, attestandosi a 3,7 centesimi di euro nel 2010.

² Conto nazionale dei Trasporti 2010-2011", a cura del MIT, agosto 2012.

LE CRITICITÀ DEL SETTORE

La debolezza del sistema ferroviario costituisce la principale criticità del sistema logistico in Italia, dal momento che la tratta terrestre incide sempre più sul costo totale del trasporto, rappresentando elemento competitivo cruciale. Tale circostanza è messa in evidenza da un'indagine della Banca d'Italia³, relativa ai fattori di competitività e efficienza della *supply-chain* nazionale con riferimento alle diverse modalità di trasporto, dalla quale emerge che **gli operatori del settore assegnano un rating negativo al vettore ferroviario**, considerando inadeguata sia la dotazione infrastrutturale a supporto del traffico merci sia l'offerta dei servizi in termini di costi e tempi.

In effetti, la rete infrastrutturale a servizio del trasporto su rotaia presenta elementi di criticità riguardanti aspetti strutturali e di interconnessione, che generano un forte disallineamento tra offerta e domanda di trasporto. **Per quanto riguarda gli aspetti strutturali, il settore evidenzia un significativo squilibrio nella distribuzione delle infrastrutture** a danno soprattutto del Mezzogiorno, tradizionalmente penalizzato da una rete ferroviaria relativamente poco estesa e complessivamente molto meno moderna ed efficiente rispetto a quella del Centro-Nord (a fine 2011, meno del 60% della rete era elettrificata, con una ridotta incidenza delle tratte a doppio binario, pari al 29,4% del totale).

I limiti esistenti nel sistema delle interconnessioni si riflettono soprattutto su una scarsa competitività dell'intermodalità ferroviaria per il traffico merci, penalizzata da:

- **deficit di capacità in alcuni nodi strategici**, in particolare lungo le direttrici internazionali di valico, che rappresentano oggi significative strozzature che rischiano di tagliare fuori dal mercato europeo le realtà più dinamiche e produttive del nostro Paese;
- **scarsa infrastrutturazione ferroviaria dei porti**, responsabile degli elevati costi delle attività di manovra all'interno degli spazi portuali (le operazioni negli scali incidono per circa il 30% del costo complessivo di un treno).

Interventi puntuali di natura infrastrutturale e di ordine organizzativo/tecnologico si rendono necessari per rimuovere le cause del diffuso sottoutilizzo della componente ferroviaria che contraddistingue il sistema italiano del trasporto merci.

LE PROSPETTIVE DEL SETTORE

Le prospettive del settore beneficiano di un'accelerazione degli investimenti sia a livello europeo che nazionale. Non a caso il nuovo Libro Bianco sui Trasporti del 2011, tracciando le linee di azione per la realizzazione di uno **spazio comune europeo dei trasporti**, pone il trasporto ferroviario al centro di una strategia di sviluppo orientata all'integrazione e alla sostenibilità. Esso fissa i seguenti **obiettivi**:

- entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi di trasporto ed entro il 2050 questa percentuale dovrebbe passare a più del 50%;
- la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente dovrebbe triplicare entro il 2030 e la maggior parte del trasporto passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire in treno entro il 2050;
- entro il 2050, tutti i principali aeroporti della rete dovrebbero essere collegati alla rete ferroviaria;
- entro il 2050, tutti i porti marittimi dovrebbero essere collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

In particolare, **per quanto riguarda il progetto TEN-T**, aggiornato a fine 2011, **l'Italia è direttamente interessata a 4 corridoi sui 10 previsti per la core network, da realizzare entro il 2030**:

- **Corridoio 1 - Baltico-Adriatico**, per quanto concerne la linea ferroviaria Vienna-Graz-Klagenfurt-Udine-Venezia-Ravenna;
- **Corridoio 3 - Mediterraneo**, per quanto concerne le linee ferroviarie Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Trieste-Divača;
- **Corridoio 5 - Helsinki-La Valletta**, per quanto concerne le linee ferroviarie Galleria del Brennero, Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo;
- **Corridoio 6 - Genova-Rotterdam**, per quanto concerne la linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-frontiera con la Svizzera.

L'Italia è altresì coinvolta nei progetti relativi ai **sistemi di gestione del traffico ferroviario** (ERTMS, *European Rail Traffic Management System*).

3 Beretta E, Dalle Vacche A. e Migliardi A., *Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia*, in Banca d'Italia, Seminari e Convegni 2011, "Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione e razionalizzazione", pp. 557-584.

Questi interventi, già inseriti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) dell'aprile 2012, sono stati indicati come prioritari nell'ultimo DEF (allegato Infrastrutture, documento 2), presentato a settembre scorso. Lo stato di avanzamento dell'attuazione di tali opere è molto differenziato, con interventi già cantierati ed altri che sono ancora in fase di studio.

A proposito di programmazione, va segnalata la nuova attenzione emersa nell'ultimo anno per le infrastrutture volte a migliorare l'offerta di trasporto nel Mezzogiorno e sfociata in una ri-programmazione degli interventi effettuata nell'ambito del **Piano Sud**, oggi denominato **Piano di Azione Coesione (PAC)**. Dall'agosto scorso ad oggi sono stati già sottoscritti tre Contratti istituzionali di sviluppo (CIS) per: la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, la velocizzazione della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, la modernizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.

Per avere un'idea delle **risorse necessarie ad ampliare e ammodernare l'infrastrutturazione ferroviaria**, è sufficiente riportare le cifre indicate nel PIS: le risorse necessarie ammontano a **circa 146 miliardi di euro** per le opere ferroviarie (pari al 39% dei costi complessivi presunti del PIS) e a circa 26 miliardi di euro per le metropolitane (7% del totale PIS). Le fonti di finanziamento sono soprattutto pubbliche (finanziamenti della Legge Obiettivo, statali, Fas, regionali, enti locali, Unione Europea), ma non si esclude la partecipazione di capitali privati, soprattutto con riferimento al miglioramento dei servizi, ai collegamenti dei nodi strategici alla *core network* per favorire l'intermodalità, al completamento dei nodi essenziali mancanti.



Le vie del Mediterraneo: percorsi di sviluppo per il mercato container

LE DINAMICHE IN CORSO NELLO SHIPPING MONDIALE: PROSPETTIVE PER IL MEDITERRANEO

La geografia dello *shipping* mondiale è profondamente mutata nel corso dell'ultimo ventennio per effetto della comparsa di nuovi protagonisti, in primis il *Far East*, che si è imposto come *main driver* del commercio internazionale. Sono **in corso continui processi di riassetto degli equilibri del mercato**, che hanno ripercussioni significative sulle direttrici marittime del commercio mondiale¹, sulle strategie degli *global player* del settore e, per questa via, sul *network* di infrastrutture portuali scelte per la gestione dei traffici.

Alla luce delle dinamiche, storiche e prospettiche, dell'interscambio marittimo da/per l'Europa, **ci proponiamo di analizzare il grado di competitività, i margini di crescita e i possibili percorsi di sviluppo dei nostri scali nel contesto della portualità mediterranea ed europea.**

Il *business* dei container rappresenta il comparto preso a riferimento per le nostre indagini, in ragione non solo della sua importanza nell'ambito del commercio mondiale, ma anche della sua elevata *sensitivity* rispetto ai nuovi *driver* del mercato. Attraverso un'analisi delle principali direttrici di traffico containerizzato che transitano per il Mediterraneo si tenta, infatti, di **delineare sia il perimetro del mercato attualmente servito dai porti italiani sia quello "potenziale"**, individuando strategie di sviluppo adeguate per affrontare le nuove sfide del mercato. In quest'ottica sono stati definiti possibili percorsi di crescita specifici per gli scali *gateway* e gli *hub* di *transhipment* al fine di valorizzare al massimo gli *upside* di ciascuna tipologia portuale.

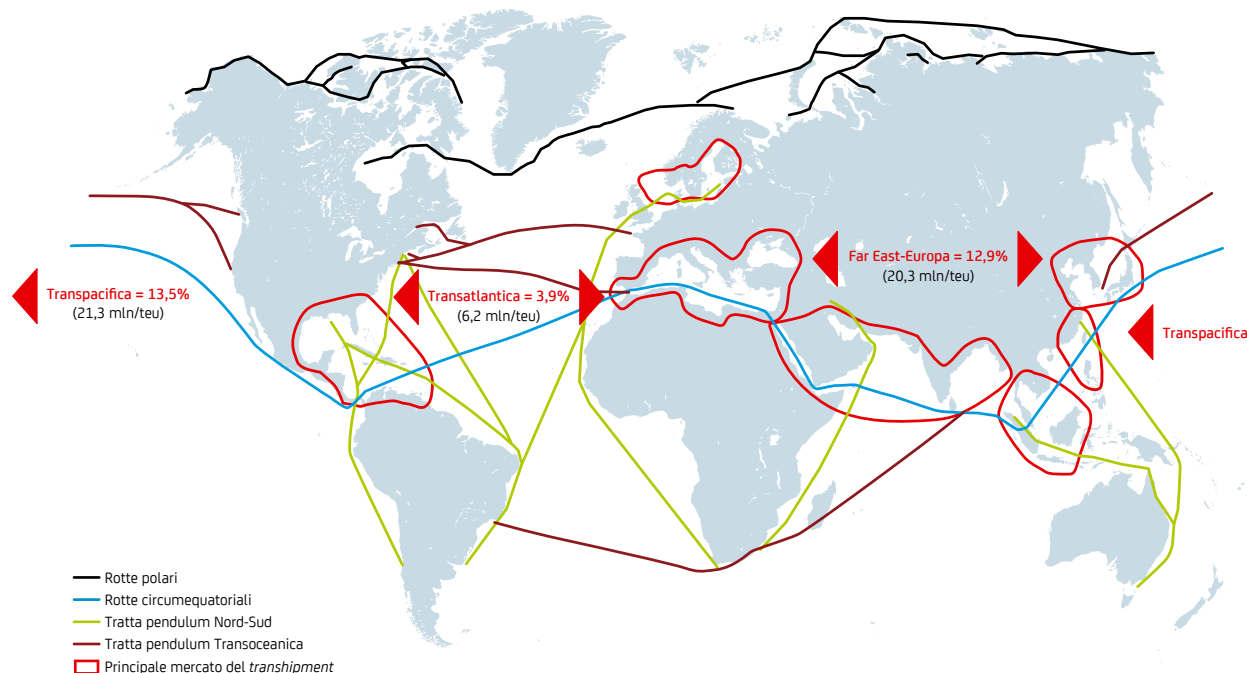
Nel corso dell'ultimo ventennio i traffici container - che rappresentano il 52% circa del valore del commercio marittimo mondiale - hanno conosciuto un *trend* espansivo sulle direttrici da/per l'Asia ed oggi che frena l'import-export con le economie avanzate (soprattutto con l'Europa), sono i sistemi portuali asiatici ad affermarsi come principali container terminal a livello mondiale (oltre il 50% del traffico complessivo), seguiti da quelli europei (quota di mercato del 17% circa nel 2011)².

Le due principali rotte con l'Asia (Transpacific e Far East-Europa) continuano a veicolare circa ¼ del traffico mondiale di container, pari a 41,6 mln/TEU nel 2012 (rispettivamente 21,3 mln/TEU e 20,3 mln/TEU), segnando un incremento dei volumi trasportati ad un tasso medio annuo dell'ordine del 5-5,5% rispetto al 2009.

¹ La crescita nei BRIC (Brasile, India e Cina), ad esempio, ha favorito l'emergere di nuove rotte nel sud del mondo tra la costa orientale del Sud America, il Capo di Buona Speranza e al Sud-Est asiatico.

² Il *ranking* internazionale 2011 dei *Top 20 container terminal* vede in *pole position* ben otto porti asiatici, che gestiscono quasi 170 mln di TEU (pari al 29% del mercato mondiale). Porti come Shanghai, Singapore, Hong Kong, Shenzhen movimentano ciascuno oltre 22 mln/TEU a fronte di volumi compresi tra i 9 e i 13 mln/TEU gestiti dai due maggior scali europei (Rotterdam e Amburgo).

Rotte marittime del commercio mondiale e traffico container sulle principali rotte *deep sea*(*), 2012



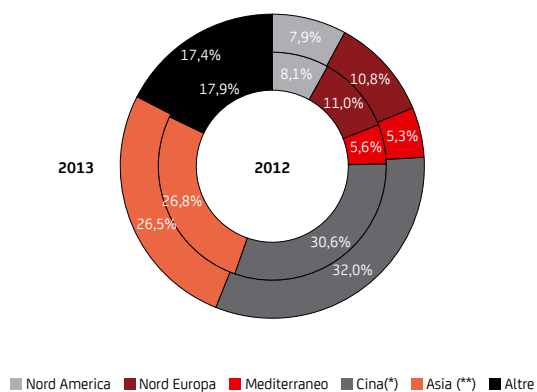
(*) Quota percentuale sul traffico totale di container a livello globale.
Fonte: UniCredit su dati Clarkson; Rodrigue, 2013

I porti del Mediterraneo, pur collocandosi in posizione strategica lungo la direttrice dei flussi dall'Asia verso l'Europa attraverso il canale di Suez, **hanno sperimentato rispetto agli altri scali europei lo sviluppo minore** in termini di container sbarcati/imbarcati (CAGR +4,6% in termini di *TEU lift* a fronte di un incremento medio annuo dell'8% del Nord Europa tra il 2009 e il 2012), dimostrando così di non riuscire a beneficiare appieno dell'incremento dei traffici da/per il *Far East*.

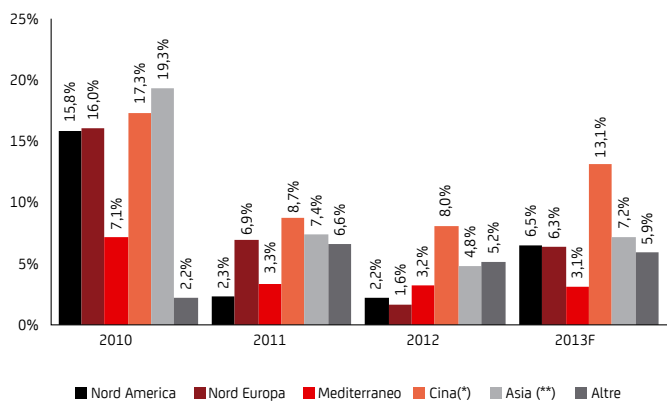
Nel Mediterraneo sono sbarcati complessivamente 32 mln/TEU nel 2012, la metà di quelli intercettati dai porti Nord europei (63 mln/TEU), che si trovano a gestire sia i flussi provenienti dal Nord America ma anche una parte non trascurabile dei carichi che avrebbero come naturale area di sbocco gli scali del c.d. *Southern Range*.

Mercato mondiale del trasporto di container: *market share* e tasso di crescita dei traffici per area geografica

Il peso del Mediterraneo nei traffici mondiali di container, 2012-2013F (% in termini di TEU sbarcati/imbarcati)



Andamento dei traffici mondiali di container per area di sbarco/imbarco, 2010-2013F (var. a/a)



(*) Includo Hong Kong; (**) Esclusa la Cina.
Fonte: UniCredit su dati Clarkson, 2013

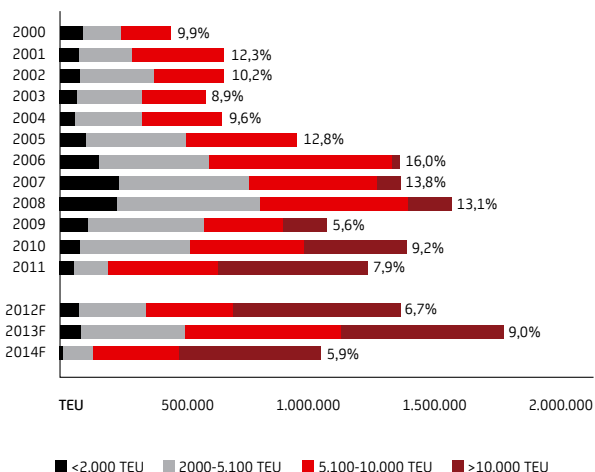
Il **Mediterraneo perde**, dunque, **posizioni** nel circuito dei traffici container aventi come origine e destinazione il mercato europeo che fa sempre più perno sul sistema portuale-logistico del *Northern Range*. Variano gli equilibri tra aree geografiche ma anche all'interno dello stesso bacino mediterraneo **sono in atto, ormai da un decennio, importanti cambiamenti nella geografia dei porti scalati dalle grandi compagnie di navigazione**, con l'affermazione dei porti spagnoli (Algeciras e Barcellona) e nord africani (*in primis* Tanger Med in Marocco e Port Said in Egitto), la comparsa di nuovi *competitor* sul versante mediorientale (Ambarli in Turchia e Pireo in Grecia) e la costante erosione del grado di concorrenzialità della portualità italiana.

In prospettiva emergono alcuni **fattori di stress** che possono determinare, nel medio-lungo periodo, significative modifiche nell'andamento dei flussi di traffico *deep sea* nel Mediterraneo e sulla loro distribuzione nel *network* portuale europeo:

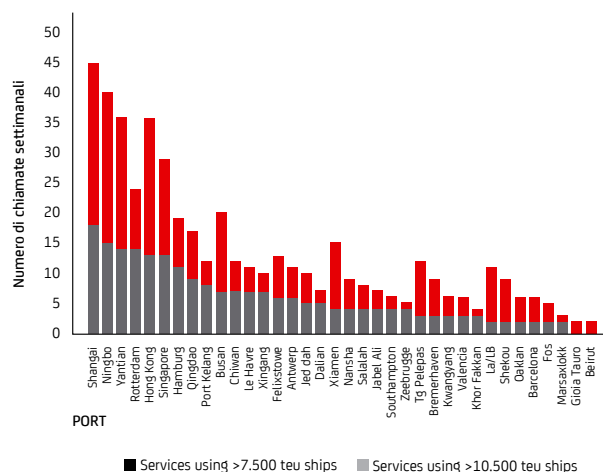
- **L'ingresso sul mercato delle Super Post Panamax** (da 8.000-14.000 TEU, lunghezza massima compresa tra i 348-393 metri, larghezza di 43-56 metri e pescaggio di 14-16 metri) e delle **Ultra Large Container Ship** (ULCS - da 18.000 TEU, lunghe 400 metri, larghe 59, alte 73 metri, con un pescaggio di 14,5 metri)³. Poiché gli scali americani non sono ancora dotati delle infrastrutture idonee a servire le navi giganti, si prevede il loro inserimento solo sulla rotta Asia-Europa che transita per il canale di Suez⁴. Ad oggi, però, lungo questa direttrice è limitato il numero di porti attrezzati per la gestione delle meganavi di ultima generazione (c.d. *Triple-E class*). Sono, pertanto, inevitabili rilevanti cambiamenti nella geografia del *transshipment* del bacino mediterraneo, poiché **le grandi shipping company** - per sfruttare al massimo le economie di scala - **tenderanno a concentrare i traffici intercontinentali in pochi grandi hub di trasbordo**, in grado di accogliere le navi di maggiore portata, di contenere i costi di tutte le operazioni marittime e terrestri e di garantire servizi di alta qualità a tempi contenuti. L'evoluzione del gigantismo navale avrà effetti a cascata su tutto il *network* portuale europeo, poiché l'ingresso delle meganavi va a spiazzare il mercato delle portacontainer che fino ad oggi hanno svolto il ruolo di "navi madri" (ovvero le Post-Panamax di prima generazione con pescaggio di 14 metri) le quali, troppo giovani per essere demolite, verranno utilizzate su una molteplicità di itinerari che toccano i **porti regionali**. Su queste strutture è verosimile prevedere nei prossimi anni piani di adeguamento delle infrastrutture volti al potenziamento dei fondali, della capacità delle banchine/gru e dei trasporti terrestri ferroviari;

Flotta mondiale di portacontainer e porti attrezzati per la gestione delle navi di alta capacità

Navi portacontainer in consegna e tasso di crescita della flotta mondiale, 2000-2014F



Principali porti mondiali che gestiscono le portacontainer > 7.500/10.000 TEU, dicembre 2012



Fonte: Alphaliner, 2013

³ La prima portacontainer di capacità >12.000 TEU è stata immessa sul mercato ad agosto 2006; a partire da quella data sono state consegnate sino ad oggi 115 navi e sono in *orderbook* ulteriori 105 unità. In particolare, per i prossimi tre anni si prevede l'immissione di nuova capacità per oltre 4 mln/TEU, tra cui circa 150 nuove portacontainer di portata nominale di almeno 10.000 TEU. Queste navi verranno consegnate in un momento in cui l'industria sta ancora affrontando un significativo problema di *oversupply*. Entro il 2015, 16 vettori opereranno con portacontainer di portata >12.000 TEU (rispetto ai 9 vettori attuali), circostanza che determinerà una fase di più accesa concorrenza tra i principali *global player* del settore.

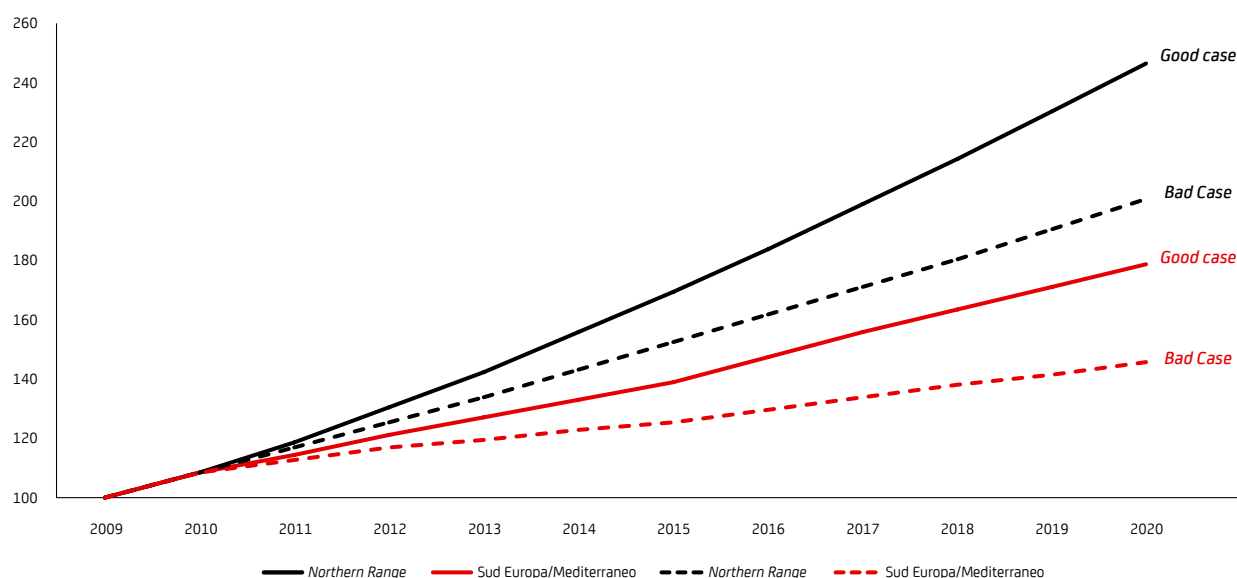
⁴ Nel solo 2011 sono state immesse nei servizi di linea che collegano l'Asia con l'Europa 59 navi Post Panamax della capacità media di 11.500 TEU (per un totale di quasi 680.000 TEU). A dicembre 2012 20 sequenze di servizi impiegano navi di oltre 10.000 TEU, 16 delle quali attive nei traffici Asia-Europa (2 circuiti sono nel Pacifico e le restanti 2 sequenze servono la rotta Estremo Oriente- Medio Oriente).

- **l'espansione del Canale di Panama⁵**, che dovrebbe entrare in linea **nel 2015**. Questo ampliamento determinerà per la prima volta una “relativa” parità tra il canale di Panama e quello di Suez che sino ad oggi rappresenta il solo punto di passaggio⁶ per le navi Post-Panamax⁷. Le *shipping company* potranno decidere di stabilire rotte circum-equatoriali in entrambe le direzioni, con l'utilizzo di portacontainer di alta capacità. In questo contesto è possibile prevedere variazioni nelle maggiori direttrici dei traffici marittimi mondiali, poiché molte portacontainer di portata lorda fino a 12.000 TEU potranno essere impiegate sulla rotta che collega il *Far East* alla costa orientale degli USA⁸. Sebbene molti osservatori internazionali di settore stimano un raddoppio dei traffici per il Canale di Panama rispetto al Canale di Suez, **per i *global carrier* la direttrice Suez-Gibilterra resterà rotta dominante per l'interscambio da Est ad Ovest e il Mediterraneo continuerà a rappresentare area di transito privilegiata per i grandi traffici *deep sea* diretti verso l'Europa.**

Sulla base delle proiezioni attualmente disponibili è possibile **delineare un quadro potenziale dell'evoluzione del traffico containerizzato da/per l'Europa nel lungo periodo**, tenendo presente, però, che ad oggi i principali *outlook* di settore sono correlati solo all'andamento del ciclo economico e non a queste nuove variabili con forte impatto sulle direttrici di traffico e sull'adeguamento delle strutture portuali del Mediterraneo. Sono state, tuttavia, elaborate previsioni **sulla base di scenari differenti**, che permettono di stimare il tasso di crescita annua della movimentazione di container nel Nord Europa e nel Mediterraneo. In particolare (secondo le stime di *Ocean shipping Consultants*):

- assumendo un processo di uscita dalla crisi economica internazionale, **i traffici container da/per l'Europa** dovrebbero complessivamente crescere ad un tasso medio annuo del 7,2% circa nel 2020 (rispetto al 2009), a fronte di un CAGR del 5,2% previsto in presenza di uno scenario di recessione prolungata;
- al 2020 non si attendono cambiamenti nell'assetto competitivo del settore: il **Northern Range** manterrà il *market share* al 61% circa del traffico diretto in Europa e continuerà a rappresentare l'area più dinamica, intercettando volumi crescenti di merci ad un tasso medio annuo dell'8,6% nell'ipotesi “*good case*” e del 6,5% in quella “*bad case*”;
- **il Mediterraneo e il Sud Europa** dovrebbero segnare tassi di crescita dei traffici container dell'ordine del 5,4% in media all'anno in caso di recupero dalla recessione, valore che scenderà al 3,5% nell'ipotesi di scenario negativo, senza evidenziare modifiche nella quota di mercato che resterà ferma al 39% circa.

Previsioni sull'andamento dei traffici container nel Nord Europa e nel Mediterraneo: scenari a confronto, 2009-2020F (2009=100)



Fonte: UniCredit su dati Ocean Shipping Consultants, 2012

5 L'investimento sostenuto per l'ampliamento del canale di Panama (che prevede tre sistemi di chiuse sul versante dell'Oceano Pacifico e tre su quello Atlantico) supera i US\$ 5,5 mld. La copertura finanziaria del progetto è assicurata da un aumento contestuale dei pedaggi.

6 Oltre ai canali di Suez e Panama costituisce un punto di passaggio nevralgico per gli scambi marittimi, soprattutto quelli petroliferi, lo Stretto di Malacca, situato tra Indonesia, Malesia e Singapore. Lo stretto di Malacca rappresenta la rotta marittima più breve dal Golfo Persico ai mercati asiatici. Questa strozzatura naturale consente il transito delle c.d. *Malaccamax*, navi di portata lorda di 18.000 TEU, lunghe 470 metri, larghe 60 m e con pescaggio di 20 m.

7 La portata massima delle navi in grado di attraversare il canale di Panama sarà per le portacontainer di 13.000 TEU (da 5.100 TEU), per le *bulk carrier* di 120.000 ton (da 83.000 ton), per le petroliere di 170.000 ton (da 75.000 ton) e per le gasiere 170.000 mc (da 90.000 mc). Il canale di Suez permette il passaggio di navi con pescaggio massimo di 16,1 metri e larghezza massima di 60 metri.

8 Con un risparmio dell'8% dei costi e di qualche giorno di navigazione rispetto al Canale di Suez.

Alla luce di questo quadro previsivo, appare molto incerto il destino del nostro sistema portuale, che si trova oggi a dover affrontare non solo lo strapotere dei porti del Nord e l'accesa concorrenza delle realtà emergenti del Nord Africa e del Medio Oriente, ma anche il possibile cambiamento delle grandi rotte *deep sea*. In questo contesto appare indispensabile definire una precisa strategia portuale a livello nazionale, che sappia valorizzare i punti di forza del nostro *network* per consentirgli di trovare il miglior posizionamento nell'ambito della potenziale evoluzione della geografia portuale mediterranea.

LA PORTUALITÀ ITALIANA NELL'EVOLUZIONE DELLA GEOGRAFIA PORTUALE MEDITERRANEA: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ

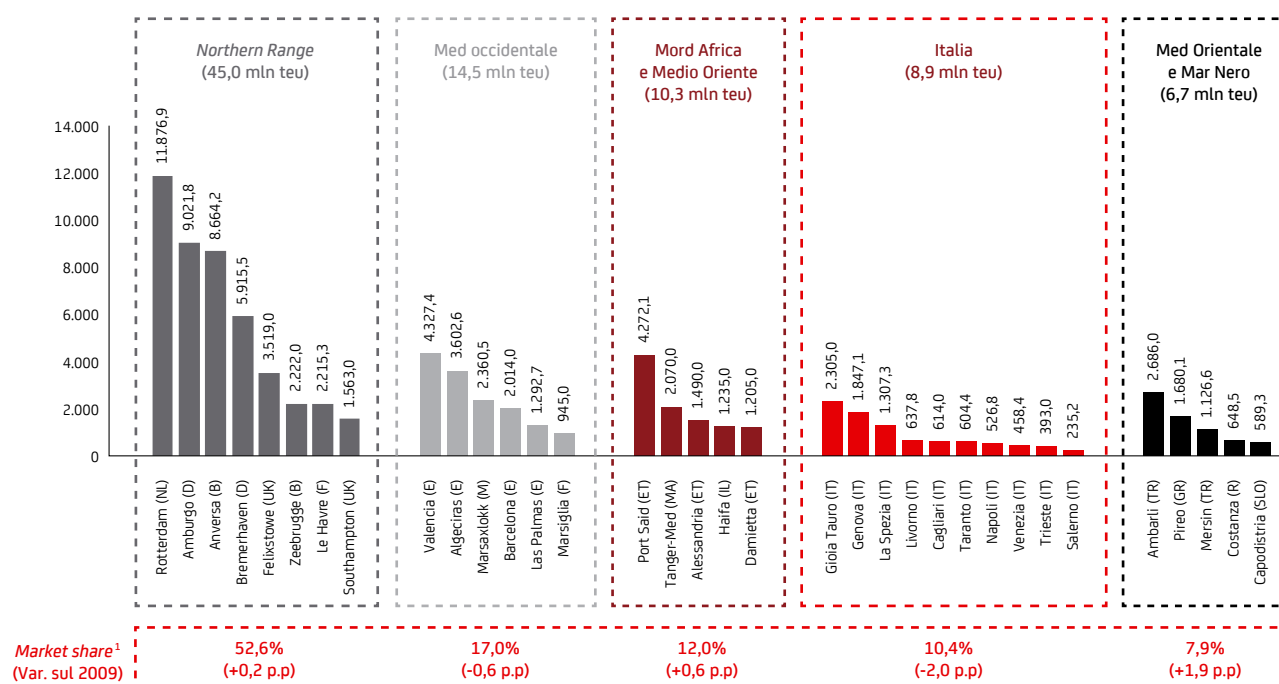
Lo scenario dei traffici marittimi verso l'Europa si mantiene ancora positivo e la rotta tra Suez e Gibilterra è destinata a restare centrale nei traffici *deep sea*. Tuttavia, visti i cambiamenti rilevanti che subirà il settore nei prossimi anni **è necessario che l'Italia si muova in anticipo rispetto alle dinamiche attese nel commercio marittimo** mondiale se vuole evitare di vedersi sfuggire importanti occasioni di sviluppo, assistere ad un'ulteriore erosione della propria quota di mercato ed essere costretta a rincorrere i *competitor* mediterranei sempre più numerosi e agguerriti.

A tal fine risulta cruciale **delineare una configurazione portuale-logistica efficiente** rispetto alla struttura orografica e al tessuto produttivo del Paese, strettamente **integrata** con il *core* TEN-T *network*, **competitiva** in termini di servizi e infrastrutture e funzionale al conseguimento di obiettivi di crescita economica del Sistema Paese. Ma questo non può prescindere dalla **definizione di una strategia nazionale per il settore portuale**, fino ad ora assente.

La mancanza di una programmazione unitaria degli interventi ha portato alla frammentazione localistica degli investimenti e al proliferare di iniziative spesso poco rilevanti - se non inutili - per il sistema nel suo complesso. Soprattutto nell'ultimo periodo, la rincorsa del gigantismo navale ha portato molte Autorità Portuali a pianificare/attuare **progetti di incremento della capacità** (nuovi terminal, banchine più lunghe, fondali più profondi) **che non presentano livelli di redditività accettabili, stante l'attuale tasso di utilizzazione delle strutture**. Sono prevalsi gli interventi "lato mare", trascurando invece l'infrastrutturazione "lato terra" (interconnessioni con la rete di trasporto terrestre) necessaria per ampliare la *catching area* e sviluppare volumi di carico di dimensioni tali da rendere produttivi gli investimenti portuali. **Senza un mercato alle spalle che alimenta flussi di merci adeguati a riempire le grandi navi, ogni investimento fronte porto risulta inefficace.**

Occorre, dunque, analizzare lo status quo, evidenziando i punti di debolezza del sistema portuale italiano in confronto ai casi di successo esteri, sia rispetto al *benchmark* di settore (*Northern Range*) sia rispetto ai nostri principali concorrenti mediterranei (Nord Africa *in primis*), per poi delineare una strategia a livello nazionale.

Principali porti europei e mediterranei: traffico container per area geografica, 2011 ('000 teu)



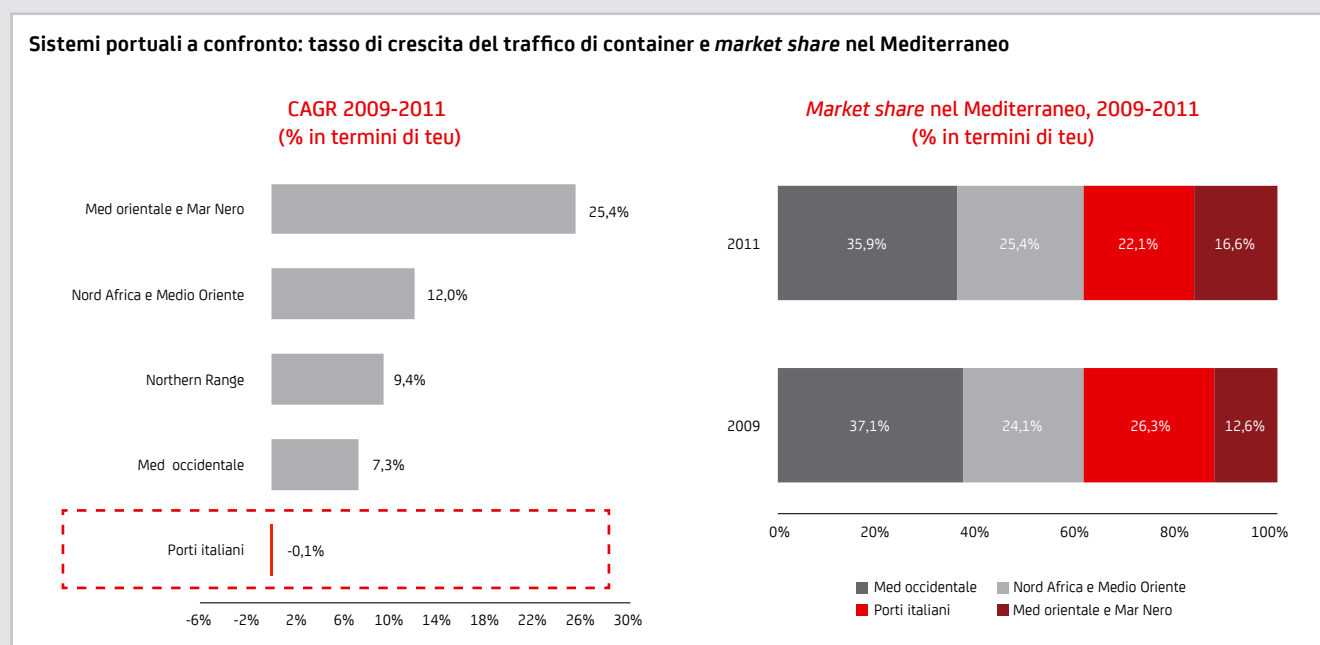
(1) La quota di mercato è calcolata rispetto al totale movimentato nel 2011 dai 34 porti europei e mediterranei considerati.

Fonte: UniCredit su dati Containerisation International, 2013

Fatto 100 il traffico container intermediato dai porti che si affacciano sul Mediterraneo, nel 2011 **gli scali italiani** ne hanno movimentato circa il **22%** (8,9 mln di TEU). Si tratta di volumi non trascurabili, ma ben al di sotto del potenziale dei nostri porti. Gli investimenti realizzati nel corso dell'ultimo decennio hanno, infatti, portato ad un ampliamento della capacità dei terminal nazionali a cui, però, non ha fatto riscontro un proporzionale aumento dei carichi gestiti.

Il *network* portuale nazionale non solo è **lontanissimo dai traffici intercettati dal Northern Range**, la cui quota di mercato appare oggi difficilmente aggredibile (45 mln/teu nel 2011, con i porti di Rotterdam e Amburgo che da soli gestiscono più del totale movimentato dal Sistema Italia), ma evidenzia indubbe **difficoltà anche nella competizione all'interno del Mediterraneo**. L'accesa concorrenza delle nuove realtà del nord Africa, del Medio Oriente e del Mediterraneo orientale ha determinato per l'Italia una progressiva perdita di posizioni nel *business* dei container (-4,2 p.p. tra il 2009 e il 2011 rispetto al totale dell'area).

Tra i sistemi portuali che si affacciano nel Mediterraneo, quello italiano è l'unico che ha segnato una contrazione dei volumi gestiti (CAGR -0,1% tra il 2009 e il 2011) a fronte di una crescita a due cifre per gli scali dell'area del *West Med*. Il **deterioramento del posizionamento competitivo** è riconducibile solo in minima parte agli effetti della crisi economica internazionale, mentre testimonia la continua modifica nella geografia del *transshipment*, che nell'ultimo periodo si è spostata sulle realtà emergenti della sponda Sud, con il Nord Africa che nell'arco di tre anni è riuscito a sorpassare l'Italia in termini di volumi gestiti (oltre 10 mln/teu nel 2011).



Nota: Northern Range: Rotterdam (NL) Amburgo (D) Anversa (B) Bremerhaven (D) Felixstowe (UK) Zeebrugge (B) Le Havre (F) Southampton (UK); Mediterraneo occidentale: Valencia (E) Algeiras (E) Marsaxlokk (M) Barcelona (E) Las Palmas (E) Marsiglia (F); porti italiani: Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Cagliari, Livorno, Taranto, Napoli, Venezia, Trieste, Salerno; Nord Africa e Medio Oriente: Port Said (ET) Tanger-Med (MA) Alessandria (ET) Haifa (IL) Damietta (ET); Mediterraneo Orientale e Mar Nero: Ambarli (TR) Mersin (TR) Pireo (GR) Costanza (R) Capodistria (SLO).

Fonte: UniCredit su dati Containerisation International, 2013

Se a livello di Sistema Paese il settore portuale italiano mostra una *performance* più debole rispetto ai principali *competitor* nord europei e mediterranei, più vario è il quadro con riferimento ai singoli scali: i **porti gateway hanno dimostrato di saper reggere meglio la concorrenza** rispetto agli hub di *transshipment* che, invece, hanno perso gradualmente quote di mercato.

La distinzione degli scali in base ai modelli di distribuzione dei carichi mette in evidenza **strategie di sviluppo portuale molto diverse**: mentre gli *hub di transshipment* fanno leva essenzialmente sul posizionamento geografico rispetto alle grandi rotte del traffico *deep sea*, quelli *gateway* sfruttano la localizzazione strategica rispetto ai mercati di origine e destinazione.

In Italia **gli scali di transshipment hanno cercato di valorizzare principalmente la componente marittima della catena del trasporto**, trascurando completamente le connessioni logistiche con le reti ferroviarie e stradali, a differenza dei porti *gateway* delle regioni settentrionali (segnatamente Nord Tirreno e Nord Adriatico) che, trovandosi a ridosso dei principali poli industriali nazionali e in posizione favorevole rispetto ai grandi corridoi europei, **hanno puntato sul potenziamento dei raccordi con le reti di trasporto terrestre e i terminal intermodali per tentare di accrescere la propria catching area** o quanto meno per rafforzare il proprio grado di competitività.

Performance dei principali porti gateway e di transhipment in Europa e nel Mediterraneo: tasso di variazione media annua del traffico container, 2009-2011 (% in termini di teu)



(*) Scali in cui il transhipment rappresenta oltre il 75% dell'attività portuale.

Fonte: UniCredit su dati Containerisation International, 2013

Pertanto, per l'Italia uno degli anelli deboli del sistema è rappresentato dal **minor livello di efficienza dei poli di puro transhipment**, che risultano penalizzati rispetto ai competitor esteri, sia per i maggiori costi fiscali e del lavoro sia per un fabbisogno di logistica non pienamente soddisfatto. Ad esempio, l'operatività del porto di Gioia Tauro è fortemente limitata da un'area retroportuale poco sviluppata e da una dotazione ferroviaria carente. Gioia Tauro è, inoltre, l'unico hub di transhipment internazionale a non avere una zona logistico/industriale operativa ad esso collegata⁹.

Questi fattori condizionano l'operatività e **l'appeal dei porti di trasbordo**, le cui sorti sono fortemente **dipendenti dalle strategie commerciali delle grandi shipping company**. Rappresentativo sempre il caso di Gioia Tauro, primo hub nazionale nel settore container, che nel 2011 ha visto crollare i propri traffici (-19,2% a/a) a seguito della dipartita del gruppo cinese COSCO che ha deciso di dirottare le proprie linee sul porto del Pireo, che è divenuto il centro di distribuzione dei container cinesi diretti all'Europa meridionale e orientale. Stesso comportamento operato a Taranto nel 2011 dalle compagnie asiatiche Evergreen e Hutchinson (che hanno trasferito il 70% dei loro traffici sempre sul Pireo) e a Cagliari dalla Maersk, che in tal modo ha di fatto abbattuto il business del container terminal. Nel 2012 Gioia Tauro ha tuttavia recuperato, con un balzo del 18,5% dei volumi gestiti, ascrivibile all'entrata dell'operatore internazionale MSC, che ha acquisito il 33% delle azioni del Medcenter Container Terminal.

Queste dinamiche tenderanno ad accentuarsi nei prossimi anni per effetto sia dell'arrivo sul mercato delle meganavi da oltre 14.000 teu, sia della situazione di grande difficoltà finanziaria in cui versano i *global carrier*, che li costringe a ricercare economie di scala e a razionalizzare il *network* dei porti scalati. In prospettiva **il gigantismo navale agirà come selezionatore naturale dei porti**, dal momento che **le compagnie tenderanno a concentrare le toccate dei servizi solo negli scali chiave a livello strategico**, ovvero quelli in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione e di garantire massima qualità/puntualità dei servizi, nonché costi contenuti sulle operazioni marittime e terrestri.

⁹ La capacità del porto di attrarre investitori e gruppi amatoriali internazionali dipenderà nei prossimi anni dalla possibilità di realizzare una *gateway* ferroviario per i collegamenti intermodali del porto con l'*hinterland* e di riuscire a trasformare la Zona Franca Doganale in una Zona Economica Speciale dove sarà possibile beneficiare di importanti agevolazioni fiscali. L'attuale dimensione della Zona Franca è di 80 ettari e dovrebbe essere estesa fino a 700 ettari. Anche nel caso dell'*hub* di Taranto, il mancato potenziamento del raccordo ferroviario con il Nord e il rallentamento dei lavori per la costruzione della piastra logistica (iniziati nel 2003) sono stati i fattori che hanno indotto gli operatori asiatici presenti nel porto a spostare le proprie linee su altri scali.

In linea generale è possibile inquadrare il sistema portuale italiano all'interno di un'arena competitiva che lo vede impegnato su due fronti:

- **nel settore del *transshipment*, i porti nazionali devono affrontare la forte concorrenza degli altri scali mediterranei**, soprattutto del *West Med* e del Nord Africa¹⁰ che hanno potenziato significativamente la dotazione infrastrutturale; tale fattore, unitamente a un costo del lavoro inferiore, consente un'offerta di servizi ad alto valore aggiunto a condizioni estremamente competitive. Se nel prossimo futuro è verosimile prevedere lo spazio solo per un numero molto ristretto di *hub* di trasbordo nel Mediterraneo, è opportuno che l'Italia sia presente con almeno uno dei suoi scali, su cui si dovranno concentrare mirate politiche di investimento (funzionali a garantire l'offerta di servizi di collegamento e trasporto retroportuali ad alta efficienza), nonché interventi di defiscalizzazione e sburocratizzazione atti ad attrarre investitori;
- **i porti *gateway* dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico si trovano a subire la competizione del *Northern Range* e degli altri scali di destinazione finale del Mediterraneo** (Valencia e Barcellona in *primis*). La portualità italiana soffre pesantemente soprattutto la pressione esercitata dai grandi scali del Nord Europa, che riescono a intercettare, non solo gran parte dei flussi di traffico asiatico che passano nel Mediterraneo, ma anche una percentuale importante dell'import-export delle imprese italiane (circa il 40% del traffico nazionale esportato via mare). La priorità, oggi, risulta essere proprio quella di consentire ai nostri scali di poter gestire l'interscambio commerciale delle imprese nazionali che gravita in buona parte sui sistemi portuali nord europei. L'economia produttiva dell'Italia settentrionale, infatti, sfrutta limitatamente la propria base portuale naturale, con il Nord Est che instrada una quota significativa delle proprie merci (circa 2/3 dei prodotti finiti e materie prime) attraverso scali geograficamente più lontani, quali quelli dell'Europa del Nord (Rotterdam, Anversa, Amburgo). I sistemi portuali del Nord Tirreno e dell'Alto Adriatico presentano, però, le potenzialità per catturare anche una quota dei carichi con destinazione Europa, che oggi scelgono di sbarcare in porti esteri. In una prospettiva di lungo periodo la realizzazione dei nuovi valichi previsti nell'ambito delle TEN-T (l'asse del Brennero e del Gottardo) potrebbe rappresentare un'occasione di ampliamento del bacino di utenza dei nostri porti "ascellari", che avrebbero la possibilità di entrare in relazione diretta con il cuore del continente europeo. Questa possibilità può risultare potenzialmente percorribile solo a condizione di interventi mirati sulla tratta terrestre della *supply chain* (segnatamente quella ferroviaria di collegamento con i porti/interporti) che incide pesantemente sul costo totale del trasporto. In particolare, attraverso un incremento di efficienza della retroportualità e della rete di infrastrutture multimodali, gli scali italiani potrebbero sottrarre al *Northern Range* una fetta di quel mercato "contendibile", che si colloca a cavallo dell'arco alpino¹¹, un'area economica molto dinamica che attrae volumi di traffico superiori a quelli che genera. Ad oggi il deficit di competitività della portualità italiana è legato principalmente a un *gap* di capacità logistiche, accessibilità e connettività con i principali mercati di destinazione, soprattutto attraverso servizi ferroviari, che riduce al minimo i benefici connessi alla localizzazione strategica dei nostri scali.

LA COMPETITIVITÀ LOGISTICA DEI PORTI NORD EUROPEI

In uno scenario internazionale in cui i *global carrier* valutano continuamente opzioni alternative di posizionamento, i porti del Nord Europa sono riusciti ad affermarsi come principale porta d'accesso per i prodotti destinati al mercato europeo. La forza competitiva del *Northern Range* risiede in via principale nell'elevata dimensione logistica delle aree portuali che riescono in un'organizzata distribuzione delle merci grazie ad una combinazione favorevole di alcuni fattori:

- **vantaggio geografico/fisico**: la presenza di vasti mercati di import-export alle spalle, con un retroterra in cui insistono importanti insediamenti industriali, infrastrutture e una rete di fiumi e canali atti alla navigazione interna. La stretta vicinanza ai mercati di consumo finale nell'immediato *hinterland* fa sì che prevalgano i collegamenti diretti (*direct call*) sulla quota media di *transshipment*, che rappresenta per i porti del Nord circa il 30% sul totale della movimentazione dei container. Diversamente che in Italia, nel *Northern Range* non vi sono *hub* di puro *transshipment*: Amburgo, Rotterdam, Le Havre, Anversa sono scali con attività miste: sia *direct call* che *transshipment*;
- **capacità di concentrazione dei flussi**: la zona del Nord Europa ha una capacità di generare carico molto alta, dovuta alla presenza di *distribution park* e *European Distribution Center* - EDC¹² (piattaforme logistiche avanzate, di carattere transnazionale, ubicate in corrispondenza di nodi di interscambio modale, dotate di dogana interna, capaci di creare valore aggiunto attorno alla merce movimentata grazie a una pluralità di servizi). In Europa la maggior parte degli EDC e dei centri logistici di distribuzione/immagazzinaggio sono localizzati nella regione del Benelux (in primis i Paesi Bassi), in Germania e in Francia settentrionale. Solo il 6% circa della superficie destinata ai centri di distribuzione è ubicata in Italia a fronte di una quota del 19% nei Paesi Bassi, del 14% in Francia e dell'11%-12% in Germania e Belgio.

segue

¹⁰ Lungo la sponda sud del Mediterraneo sono in corso vasti progetti di investimento sui porti. Da annoverare il nuovo porto algerino di Djenjen e la realizzazione di un porto "acque profonde" a Enfidha in Tunisia, che potrebbero fare concorrenza agli altri grandi *hub* del centro mediterraneo, Gioia Tauro e Malta.

¹¹ Come definito nel Rapporto NEA (2010) "Ports and their connections within the TEN-T".

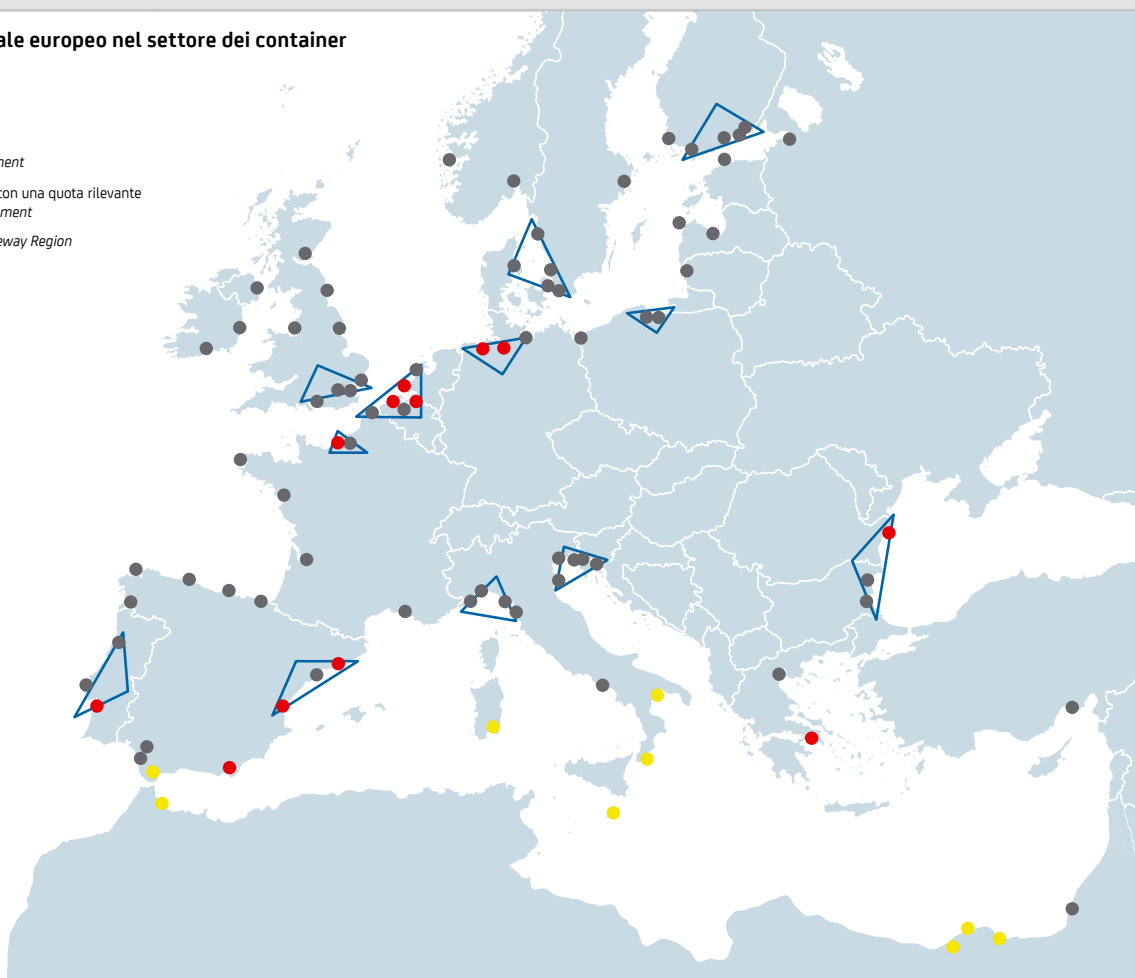
¹² In Europa la *supply chain* si basa su un sistema di centri di distribuzione regionali (a servizio di gruppi di Paesi limitrofi) ed europei (a servizio dell'intero mercato europeo), spesso situati a grande distanza dalle aree portuali per servire contemporaneamente porti e territori, così da ottenere maggiori economie di scala. Quando un container viene trasportato in un *European Distribution Center* entra nel territorio comunitario esclusivamente in regime di transito, per cui non è previsto né il pagamento di dazi e delle altre tasse all'importazione né l'espletamento delle procedure doganali, con notevoli risparmi di tempo e di costi. Le imprese tendono a concentrare tutte le attività di *delivery* (dallo stoccaggio alla personalizzazione del prodotto) presso uno solo di questi distretti logistici al fine di ottimizzare la gestione delle scorte, ridurre i costi generali e svolgere le operazioni doganali sulla merce in arrivo in una sola località.

La presenza di *distripark* apporta grandi vantaggi agli operatori anche sotto il profilo delle procedure amministrative; pur non essendo zone franche, le aree occupate dalle singole imprese all'interno dei centri sono considerate *free point* (ovvero punti franchi) in cui i diritti doganali non devono essere pagati finché le merci stazionano nel magazzino;

- **ampio sviluppo dell'intermodalità:** i sistemi portuali del Nord Europa possono beneficiare di connessioni porto-retroporto e di collegamenti ferroviari/stradali/fluviali di grande capillarità e affidabilità. Grazie alla presenza di una rete di collegamenti intermodali efficienti, gli scali del Nord hanno come bacino di utenza il vasto entroterra continentale, mentre i maggiori porti del *Southern Range* tendono a servire esclusivamente i mercati locali e regionali proprio a causa di una limitata accessibilità ferroviaria verso l'interno. Dal momento che la forza competitiva di uno scalo è largamente dipendente dalla capacità di inoltro via terra dei container, per le *shipping company* rappresenta elemento decisivo nella scelta del porto da scalare la disponibilità di *network* distributivi e di capacità organizzative e di smaltimento di elevata efficienza;
- **alto grado di sviluppo del mercato della logistica:** l'ampia presenza di *logistic provider* internazionali e di spedizionieri specializzati (quali Dachser, DHL, DPD Nordic, DSV, Schenker, Posten AB, Stena, TNT and Volvo Logistics) costituisce fattore di grande *appeal* sia per le imprese, che possono affidare in *outsourcing* parte delle proprie attività sia per le compagnie di navigazione, in quanto gli operatori della logistica gestiscono la raccolta dei container all'interno dei Paesi al fine di garantire un adeguato *load factor* delle navi. I *logistic provider*, inoltre, tendono a far convergere i flussi di merci proprio verso i porti che garantiscono efficienti interconnessioni porto-territorio, mettendo a disposizione *distripark* o centri intermodali *inland* in un'ottica di maggiore fluidificazione dei trasporti mare-terra.

Il sistema portuale europeo nel settore dei container

- Porti gateway
- Porti transshipment
- Porti gateway con una quota rilevante anche transshipment
- △ Multi-Port Gateway Region



Fonte: UniCredit su Notteboom-ITMMA, Università di Anversa, 2013

In questo contesto di mercato occorre, dunque, attuare politiche specifiche e differenziate per i porti di *transshipment* e quelli *gateway*, tenendo presente, però, che **la competizione complessiva si sta spostando sempre più dalle singole strutture alle aree sistema**. Sino ad oggi la mancanza di una strategia nazionale dei trasporti, chiara e organica, capace di scegliere i porti/archi portuali su cui puntare e su cui concentrare le risorse, ha lasciato i nostri scali esposti ad una forte concorrenza interna, che è andata a totale beneficio dei *competitor* esteri. Nella fase attuale occorre **ragionare in un'ottica di cooperazione**, individuando alleanze strategiche, commerciali e organizzative, tra porti che insistono su una stessa area.

A livello europeo ci si sta muovendo in questa direzione e la stessa politica comunitaria prevede, per il prossimo futuro, di promuovere la creazione di sistemi portuali interregionali.

Anche in Italia, con riferimento soprattutto all'arco settentrionale del Tirreno (Genova, La Spezia, Savona e Livorno) e Nord Adriatico (Venezia, Trieste e Monfalcone), si potrebbe passare da una situazione di singolo porto-*gateway* ad una di **multi-port-gateway region**, in cui realizzare politiche, attività e condizioni di servizio comuni e coordinate, nonché investimenti integrati e condivisi.

Poter disporre di un siffatto sistema di offerta portuale può consentire all'Italia di superare i limiti di una capacità unitaria ridotta, ovvero della **forte dispersione dei traffici** (misurata dal rapporto tra volumi movimentati e numero dei porti). Il traffico container in Italia è condizionato pesantemente dalla frammentazione delle strutture sul territorio che, unitamente alle gravi carenze sul fronte delle infrastrutture ferroviarie, impone ai nostri scali di avere un **bacino di utenza in prevalenza interregionale, che non riesce ad allargarsi verso l'Europa**. Nessun porto nazionale è in grado di offrire mercati con grandi quantità di container da caricare e scaricare. Dal momento che per un *carrier* uno dei principali criteri di attrattività di uno scalo marittimo è la sua capacità di offrire merci da trasportare, appare evidente la necessità di **fare sistema a livello territoriale per raggiungere un forte quantitativo di carichi**, soprattutto in prospettiva dell'arrivo delle meganavi che difficilmente si riusciranno a riempire. Già oggi il fattore di carico delle portacontainer è inferiore all'80% (con ripercussioni sulla redditività del *business* per gli operatori) e, dato che le navi giganti sono in grado di generare economie di scala solo se viaggiano completamente cariche, è indispensabile che i nostri porti si attrezzino per fare massa critica e non essere marginalizzati all'interno del circuito del commercio internazionale.

Fare massa critica significa anche poter **disporre di un entroterra capace di lavorare volumi crescenti di merci**. Anche su questo fronte emergono tutte le debolezze del sistema Italia, prime fra tutte il ridotto e inefficiente grado di interconnessione della rete ferroviaria con gli interporti e porti, che rappresenta un elemento di forte penalizzazione rispetto ai concorrenti del Nord Europa. I nostri porti non sono in grado di offrire servizi di collegamento e trasporto retroportuali di eguale efficienza e capillarità, circostanza che impone la costruzione di una rete di interconnessioni mare-terra affidabili e puntuali, pena l'esclusione dal circuito dei grandi traffici internazionali.

LA RIFORMA PORTUALE COME LEVA PER ATTRARRE CAPITALI PRIVATI

In un contesto di mercato caratterizzato da limitata disponibilità di risorse finanziarie pubbliche, si avverte a livello comunitario e nazionale la necessità di favorire un sempre maggiore coinvolgimento dei privati nella realizzazione di investimenti infrastrutturali attraverso il ricorso più spinto a strutture di finanziamento in partenariato pubblico-privato (PPP) nonché tramite l'utilizzo di innovativi strumenti quali i *project bond*.

Tale esigenza emerge con grande evidenza nel settore portuale italiano dove risulta rilevante il problema connesso al finanziamento di progetti, anche di taglia medio-piccola. Sono numerosi i fattori che frenano la presenza di capitali privati, in primis il difficile coordinamento tra i vari livelli decisionali della P.A. (Amministrazioni Comunali/Provinciali/Regionali e Autorità Portuali), i cui interessi, a volte contrastanti, tendono a vanificare il buon esito di progetti portuali di grande valenza per il sistema produttivo locale e nazionale.

Occorre, dunque, rimuovere le criticità del sistema per rendere i porti italiani non solo vantaggiosi per l'operatività delle *shipping company*, ma anche attrattivi per la partecipazione diretta dei privati al loro ampliamento e efficientamento. Per accrescere l'*appeal* dei nostri scali di fronte agli investitori, occorre una **riorganizzazione generale dell'assetto operativo e di governance della portualità nazionale**, effettuata a livello centrale.

Da anni è in fase di elaborazione un progetto di riforma portuale che pone come obiettivi prioritari:

- **una revisione del ruolo e del numero delle Autorità Portuali e dei comitati portuali.** Il coinvolgimento dei privati richiede la presenza di un quadro di regole che assicuri certezza sui tempi e sui costi di realizzazione. L'incertezza in merito alle tempistiche e all'acquisizione finale del consenso di tutti gli enti coinvolti nelle Conferenze di Servizi tende a ridurre l'interesse degli investitori verso i porti nazionali. In questo ambito si rende necessaria, non solo una maggiore snellezza operativa, ma anche un incremento dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali;
- **un numero limitato di strutture/sistemi portuali per la gestione dei grandi flussi di traffico internazionale,** individuando per gli altri porti la vocazione più efficiente in relazione alle caratteristiche strutturali del singolo scalo e alle specificità del territorio/tessuto produttivo locale. In quest'ottica appare ampiamente condivisa l'intenzione di puntare su sistemi portuali regionali o di area (c.d. *multi-port-gateway region*), in particolare con riferimento a quelli localizzati in corrispondenza dei grandi *TEN-T corridor* che hanno maggiori *chance* di penetrazione dei mercati dell'Europa centro-orientale;
- **investimenti pubblici mirati per la connettività e l'efficienza delle infrastrutture a supporto del trasporto intermodale.** L'interesse dei privati a partecipare ad un investimento nel settore portuale è dipendente dalla presenza della garanzia dell'esecuzione in tempi certi delle opere infrastrutturali complementari al progetto che si vuole realizzare (raccordi ferroviari e autostradali; interventi sull'ultimo miglio, ecc.). Le infrastrutture terrestri (in primis servizi ferroviari efficienti) a supporto dei maggiori carichi da trasportare sono prerequisito fondamentale per attrarre capitali privati nel finanziamento di progetti di potenziamento di un porto.



Prove tecniche per il riordino dei cieli

A cura di Alessia Savoldi e Carlo Scarpa

LA RIORGANIZZAZIONE DEL SETTORE AEROPORTUALE ITALIANO

L'arrivo di un piano per la riorganizzazione del settore aeroportuale era atteso da mesi. **A febbraio 2012, L'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha pubblicato una proposta per il riordino degli aeroporti basata essenzialmente su un precedente studio, nel quale erano state rilevate le caratteristiche di circa 50 aeroporti italiani e per ciascuno erano state individuate le potenzialità di sviluppo nel breve, medio e lungo periodo¹.** Alla proposta Enac è seguita, alla fine di gennaio 2013, l'atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale, con lo scopo di riorganizzare l'attuale sistema e garantirne una maggiore efficienza.

L'emanazione dell'Atto a ridosso della chiusura della legislatura ha spinto la Conferenza Stato-Regioni a rimandare la discussione a quando saranno chiare le intenzioni del nuovo esecutivo. Inoltre, la tempistica della sua pubblicazione ha sollevato qualche dubbio fra gli addetti del settore circa la sua reale applicazione, dato che essa spetterà di fatto ad un nuovo Governo.

La volontà di riorganizzare il settore nasce dall'elevata numerosità degli aeroporti, dall'andamento non positivo di molte società di gestione e dalla forte componente pubblica presente in queste società. In linea con gli orientamenti europei, il Piano si basa principalmente sull'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, che ne consenta da una parte il potenziamento e dall'altra la soluzione delle criticità.

Il Parlamento Europeo² si è espresso a favore di un rafforzamento delle reti e della promozione di migliori collegamenti con le infrastrutture esistenti, auspicando anche una non proliferazione di aeroporti regionali inutilizzati o utilizzati in modo inefficiente.

Sebbene il numero di passeggeri per abitante (la cosiddetta propensione al volo) in Italia si stia allineando a Paesi quali Francia e Germania, il rapporto fra la propensione al volo ed il PIL pro capite resta al di sotto della media di altri Paesi europei peninsulari, insulari o che per conformazione geografica presentano specifiche esigenze come Norvegia, Spagna, Gran Bretagna, Danimarca ed Irlanda. Questo apre prospettive interessanti di crescita soprattutto con riferimento al traffico internazionale, dove l'Italia mostra ancora scarsità di collegamenti diretti intercontinentali.

La necessità di un potenziamento di questo tipo di collegamenti deriva altresì dalle stime sul traffico aereo mondiale nei prossimi vent'anni³ secondo cui la metà del nuovo traffico sarà verso, da o all'interno della regione Asia-Pacifico.

Il punto di partenza del Piano italiano è l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, che costituiranno la struttura fondamentale del sistema aeroportuale nei prossimi anni. Su questi scali si vogliono concentrare gli sforzi per favorire la crescita del settore.

¹ La proposta Enac ed lo studio sono reperibili tramite il sito www.enac.gov.it

² Risoluzione del Parlamento Europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE.

³ Commissione Europea, COM(2012) 27.09.2012 "La politica estera dell'UE in materia di aviazione - Affrontare le sfide future".

Entrano a far parte della ossatura di base solo due terzi degli aeroporti commerciali: in totale, in Italia gli aeroporti funzionanti sono 112, di cui 46 commerciali e nel Piano del Ministero 31 aeroporti sono classificati di interesse nazionale.

Lo scopo del presente approfondimento è fornire le coordinate principali del piano del Ministero con riferimento ai criteri di scelta degli aeroporti e agli obiettivi che esso si pone in materia di riordino del sistema aeroportuale e di partecipazione degli enti pubblici nelle società di gestione⁴.

La prima sezione è dedicata agli aeroporti di interesse nazionale ed ai criteri che hanno portato alla loro identificazione. **La scelta è ricaduta sugli aeroporti rilevanti nell'ambito delle reti europee e su quelli con potenzialità di crescita del traffico passeggeri. Stupisce, invece, che il traffico merci abbia un ruolo assolutamente marginale** e che al momento non traspaia una volontà di riorganizzare anche questo segmento del trasporto aereo.

La seconda parte di questo approfondimento si occupa dell'analisi di alcuni indicatori di redditività degli aeroporti di interesse nazionale. Da essa emerge che **la dimensione degli aeroporti, definita in base al traffico passeggeri, ha un ruolo fondamentale**. Ad un maggiore traffico è associata una maggiore redditività degli aeroporti, nonché una maggiore stabilità dell'andamento economico nel tempo.

Il fatto che la dimensione sia rilevante è di particolare importanza poiché gli aeroporti non inclusi nella rete nazionale sono quelli caratterizzati da un traffico passeggeri scarso e la loro competenza sarà trasferita alle Regioni, che dovranno valutarne la performance e deciderne la sorte. Sia il Piano, sia la proposta Enac che lo ha preceduto, hanno sottolineato la necessità di verificare nell'arco di un triennio la sostenibilità economica di aeroporti interessati da poco traffico. Lo scopo di tale verifica è non solo avviare un piano di risanamento economico finanziario se necessario, ma anche costituire le condizioni favorevoli all'entrata di capitale privato, riducendo così il ruolo del capitale pubblico che è al momento il mezzo principale di sostentamento di molte società di gestione aeroportuale.

Il rafforzamento del sistema richiede l'attivazione di un programma di infrastrutturazione che consenta di potenziarne capacità, accessibilità ed intermodalità, tre caratteristiche fondamentali per avere un apparato pienamente funzionante ed efficiente.

Le carenze sul piano della accessibilità ed intermodalità sono comuni a molti aeroporti europei⁵ e per questo il Parlamento Europeo ha invitato gli Stati membri ad investire sia nei collegamenti intermodali che consentono di raggiungere le strutture aeroportuali, sia nei collegamenti fra aeroporti, al fine di promuovere un maggiore e migliore uso degli scali regionali che potrebbero diventare la soluzione alle crisi di capacità di altri aeroporti. In questo modo, alcuni aeroporti di piccole dimensioni avrebbero anche il compito di soddisfare la domanda di traffico proveniente da aree congestionate.

Visto in una prospettiva più generale, il miglioramento dei collegamenti porterebbe, sia un vantaggio alla struttura aeroportuale, sia un vantaggio in termini di sviluppo economico e sociale delle regioni. Potenziare la connessione con gli aeroporti significa accrescere in termini quantitativi e/o qualitativi la dotazione infrastrutturale di ferrovie o strade che non sono utilizzate in via esclusiva per raggiungere l'aeroporto, ma che possono essere sfruttate per l'accesso dalle e alle comunità locali sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci.

Attivare progetti di infrastrutturazione comporta la necessità di reperire ingenti risorse finanziarie. Per gli aeroporti di interesse nazionale è previsto un piano di interventi nel medio-lungo periodo, mentre gli aeroporti di interesse "locale" dovranno trovare in modo autonomo le risorse per simili interventi. Dati i vincoli sempre più stringenti alle risorse pubbliche il contributo dei privati appare fondamentale. La terza sezione considera il ruolo della partecipazione pubblica nelle società di gestione aeroportuali. La composizione dell'azionariato degli aeroporti evidenzia una presenza rilevante degli enti pubblici, che si vorrebbe ridurre a favore della partecipazione da parte di privati. Tuttavia, al momento non è chiaro quali strumenti si intendano attivare per conseguire questo obiettivo.

L'OSSATURA STRATEGICA DEL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

Nello studio commissionato da Enac, gli aeroporti erano stati raggruppati in aeroporti strategici, primari e complementari a seconda della capacità di soddisfare alcuni requisiti ritenuti importanti per lo sviluppo. Tra questi requisiti vi erano, ad esempio, volumi, caratteristiche e tipologia di traffico, capacità delle infrastrutture, accessibilità, grado di multi modalità e pianificazione per lo sviluppo futuro. Questi criteri sono stati combinati dall'Enac con il disegno europeo della rete Ten-T per formulare la sua proposta.

L'Atto del Ministero sembra dare maggiore rilevanza alla posizione strategica che gli aeroporti hanno nell'ambito delle reti Ten-T e alle loro potenzialità di sviluppo del traffico passeggeri.

⁴ Le informazioni su cui si basano le considerazioni svolte nel presente approfondimento sono quelle contenute nel documento "Atto di indirizzo per la definizione del piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale" presentato a Roma il 29 gennaio 2013 e disponibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Attualmente (marzo 2013) non è stato divulgato l'atto completo.

⁵ Risoluzione del Parlamento Europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE.

Distinguiamo gli aeroporti della *Core Network*, della *Comprehensive Network* ed altri aeroporti.

• Core Network

Un primo gruppo è costituito dagli aeroporti inseriti nella *Core Network*. Essi sono già stati identificati come strategici a livello europeo, servono bacini di traffico molto ampi e consentono elevata connettività con le destinazioni europee.

• Comprehensive Network

Al primo gruppo si aggiungono gli aeroporti appartenenti alla *Comprehensive Network*, che sono unici nella loro area o che svolgono un servizio di connessione con un territorio scarsamente accessibile.

Questi aeroporti rispondono principalmente ad una domanda di traffico regionale, offrono soprattutto rotte su scala nazionale ed hanno un ruolo di *feeder* della rete, riservando alle rotte internazionali solo alcuni collegamenti. Alcuni di questi presentano limiti al loro sviluppo futuro, poiché sono soggetti a vincoli di carattere ambientale, presentano difficoltà di accessibilità e di espansione delle infrastrutture.

Operativamente, si tratta degli aeroporti o con un traffico passeggeri superiore al milione, oppure aventi un traffico superiore ai 500.000 passeggeri e specifiche caratteristiche geografiche. Sono di interesse nazionale anche gli aeroporti della *Comprehensive Network* che assicurano la continuità territoriale: è infatti indispensabile garantire il collegamento con le isole e più in generale con aree difficilmente accessibili al fine di assicurare l'interazione ed integrazione con il resto del territorio.

• Altri aeroporti con prospettive di crescita

Un terzo gruppo è costituito dagli aeroporti di Rimini e Salerno: il primo è stato scelto in quanto prossimo al milione di passeggeri e con *trend* in crescita, mentre al secondo è stata assegnata la funzione di delocalizzazione del traffico da Napoli.

La proposta dell'Enac aveva individuato in Grazzanise e Viterbo due scali verso i quali trasferire il traffico rispettivamente di Napoli e Ciampino.

Nei piani originali, Grazzanise, che nasce come aeroporto militare, doveva diventare un importante scalo per il traffico passeggeri ed essere realizzato entro il 2012 per ospitare principalmente un traffico internazionale ed intercontinentale. Tuttavia, ad oggi non sono stati fatti interventi rilevanti. Anche per la realizzazione dell'aeroporto di Viterbo erano state già da tempo siglate intese fra le istituzioni, ma resta tuttora solo uno scalo militare aperto al traffico civile. L'atto di indirizzo del Ministero non prevede la realizzazione di questi nuovi aeroporti e trova una diversa soluzione al problema di una potenziale saturazione della capacità di Napoli e Ciampino. Capodichino è oggettivamente un aeroporto che in caso di crescita del traffico non può permettersi un'espansione delle strutture a causa del suo posizionamento geografico e pertanto necessita di un supporto che potrebbe essere fornito da Salerno.

L'aeroporto di Viterbo avrebbe dovuto accogliere parte del traffico di Ciampino, che nel Piano del Ministero sarà, invece, indirizzato verso Fiumicino. Perciò gli investimenti inizialmente previsti per Viterbo saranno destinati al potenziamento di Fiumicino.

Aeroporti di interesse nazionale

CORE NETWORK	Bergamo Orio al Serio	Napoli
	Bologna	Palermo
	Genova	Roma Fiumicino
	Milano Linate	Torino
	Milano Malpensa	Venezia
COMPREHENSIVE NETWORK	<i>Traffico superiore ad 1.000.000 di passeggeri</i>	
	Alghero	Olbia
	Bari	Pisa
	Brindisi	Roma Ciampino
	Cagliari	Trapani
	Catania	Treviso
	Firenze	Verona
	Lamezia Terme	
	<i>Traffico superiore a 500.000 passeggeri con specifiche caratteristiche territoriali</i>	
	Ancona	Reggio Calabria
	Pescara	Trieste
	<i>Continuità territoriale</i>	
	Lampedusa	Pantelleria
ALTRI	<i>Rimini per il trend di traffico in forte crescita</i>	
	<i>Salerno per delocalizzare il traffico da Napoli</i>	

Fonte: Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale, 29 gennaio 2013

Sulla base dei criteri illustrati, la struttura nell'area settentrionale è caratterizzata da due *gate* intercontinentali, Malpensa e Venezia, affiancati da Linate, Bergamo, Torino, Genova, Trieste, Verona e Treviso.

Sulla dorsale tirrenica della penisola, gli aeroporti di Firenze, Pisa e Roma costituiranno la struttura centrale, che prosegue a sud con Napoli, Salerno, Lamezia Terme e Reggio Calabria.

Bologna, Rimini, Falconara Marittima e Pescara sono gli aeroporti di interesse nazionale per l'area centro orientale e quelli di Bari e Brindisi per l'area sud orientale.

I nodi principali nelle isole sono Cagliari, Olbia ed Alghero in Sardegna, Palermo, Catania e Trapani in Sicilia, ai quali si aggiungono Pantelleria e Lampedusa per garantire la continuità territoriale.

Rispetto alla proposta che aveva avanzato l'Enac, restano esclusi alcuni aeroporti, quali ad esempio Brescia, Cuneo, Forlì, Taranto e Comiso che sono potenziali scali *cargo* ed altri a vocazione turistica come Aosta, Bolzano e Foggia.

Scorrendo l'elenco, si nota la presenza di alcuni aeroporti sui quali vale la pena fare una breve riflessione. Infatti, se si intende definire la rete nazionale in termini di rilevanza strategica, la presenza di alcuni aeroporti può sollevare qualche perplessità se visti indipendentemente dall'appartenenza alla *Core* o alla *Comprehensive Network*.

L'unico aeroporto ligure è quello di Genova. Con un traffico di 1,3 milioni di passeggeri circa, esso occupa un'ottima posizione in quanto si trova all'incrocio tra il corridoio Genova-Rotterdam e l'Autostrada del Mare "Mediterraneo sud-ovest". Tuttavia, l'utenza rimane di tipo locale: esso è principalmente utilizzato da addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche ed è interessato marginalmente anche dal traffico crocieristico.

Nello studio che ha preceduto la proposta Enac, quello di Genova era stato classificato come scalo primario, condizionando la sua "promozione" a scalo strategico alla realizzazione di miglioramenti sul piano della accessibilità ed intermodalità.

Tra gli aeroporti del Centro Italia, è presente Rimini, che è stato incluso esplicitamente per le prospettive future di crescita del traffico passeggeri. L'aeroporto presenta però dei limiti nelle possibilità di ampliamento poiché prossimo ad un'area fortemente urbanizzata e a ciò si aggiungono le gravi difficoltà economiche in cui versa attualmente l'aeroporto.

Infine, l'aeroporto di Palermo, con i suoi 4,6 milioni di passeggeri, ha un traffico nettamente inferiore a quello di Catania Fontanarossa (6,2 milioni di passeggeri) e presenta anche una *catchment area* più piccola. Data la sua posizione a nord ovest della Sicilia, il bacino di riferimento include approssimativamente la zona fino a Sciacca ed Agrigento, mentre tutta l'area centrale e l'area orientale dell'isola costituiscono la *catchment area* di Catania. La scelta di includere il Fontanarossa tra gli aeroporti strategici pare essere una scelta basata su dati oggettivamente riscontrabili, mentre l'inclusione di Palermo, allo stato attuale appare come una presa d'atto della sua appartenenza alla *Core Network*. Bisogna comunque evidenziare che in chiave prospettica, gli interventi di potenziamento dell'asse autostradale Palermo-Messina-Catania e della linea ferroviaria Agrigento-Caltanissetta dovrebbero favorire lo sviluppo sia di Catania, sia di Palermo.

LE INFRASTRUTTURE DEL TRAFFICO MERCI

L'articolazione degli aeroporti prevista nel piano è basata interamente sul traffico passeggeri, relegando il traffico merci sullo sfondo.

Il traffico merci non trova spazio nella presentazione dell'Atto del Ministero, se non in modo assolutamente marginale a proposito della incentivazione delle reti aeroportuali, laddove si dice che anche la gestione del traffico *cargo* (così come quella di altre tipologie di traffico) da parte di un solo soggetto che opera con strutture dedicate e specifiche dovrebbe consentire di ottenere economie di scala e vantaggi legati alla specializzazione nella gestione di particolari tipologie di traffico.

La scelta di non considerare il traffico merci in questa fase può essere legato certamente allo scarso utilizzo del trasporto aereo per le merci, ma è anche potenzialmente un'indicazione della mancata volontà di intervenire in merito.

Utilizzare come criterio per la definizione degli aeroporti strategici il traffico merci non avrebbe comportato cambiamenti radicali o sostanziali rispetto al gruppo determinato con il criterio del traffico passeggeri.

I dati indicano chiaramente che la maggior parte del traffico è concentrato in Lombardia e nel Lazio, negli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Orio al Serio che già appartengono al *Core Network*. Ad eccezione di questi tre, gli altri aeroporti hanno quote del trasporto *cargo* molto piccole, per questo probabilmente si è ritenuto opportuno basare la scelta degli aeroporti di rilevanza nazionale solo considerando il traffico passeggeri. D'altra parte anche volendosi basare sul traffico merci per definire il gruppo di aeroporti più rilevanti, nella classifica degli scali per tonnellate trasportate, ritroviamo strutture già identificate come di interesse nazionale, con la sola eccezione di Brescia, che pur occupando il quinto posto per il trasporto merci non è un aeroporto di interesse nazionale, avendo un traffico passeggeri praticamente nullo.

Il programma di infrastrutturazione dedicato agli aeroporti di interesse nazionale nel medio-lungo periodo, porterà vantaggi anche al settore del trasporto merci. Tuttavia, è importante notare che la promozione e l'incentivazione del traffico merci passa attraverso la disponibilità di strutture *ad hoc*.

Non a caso, in termini quantitativi il traffico merci italiano è piuttosto esiguo rispetto ad altri Paesi quali Francia e Germania: l'assenza di strutture specializzate ed efficienti che garantiscano il corretto svolgimento della catena logistica, sposta l'interesse

degli operatori commerciali verso altri aeroporti. Si scopre così che parte del traffico viene trasportato via terra verso altri importanti aeroporti europei come Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid, impedendo alle imprese del nostro Paese di godere dei benefici prodotti dall'indotto logistico e imponendo costi di trasporto più elevati.

Il potenziamento di infrastrutture aeroportuali e logistiche in un numero ridotto di scali *cargo* potrebbe consentire di intercettare parte del traffico deviato su altri aeroporti europei e spingere verso il trasporto aereo, merci che attualmente non ne usufruiscono.

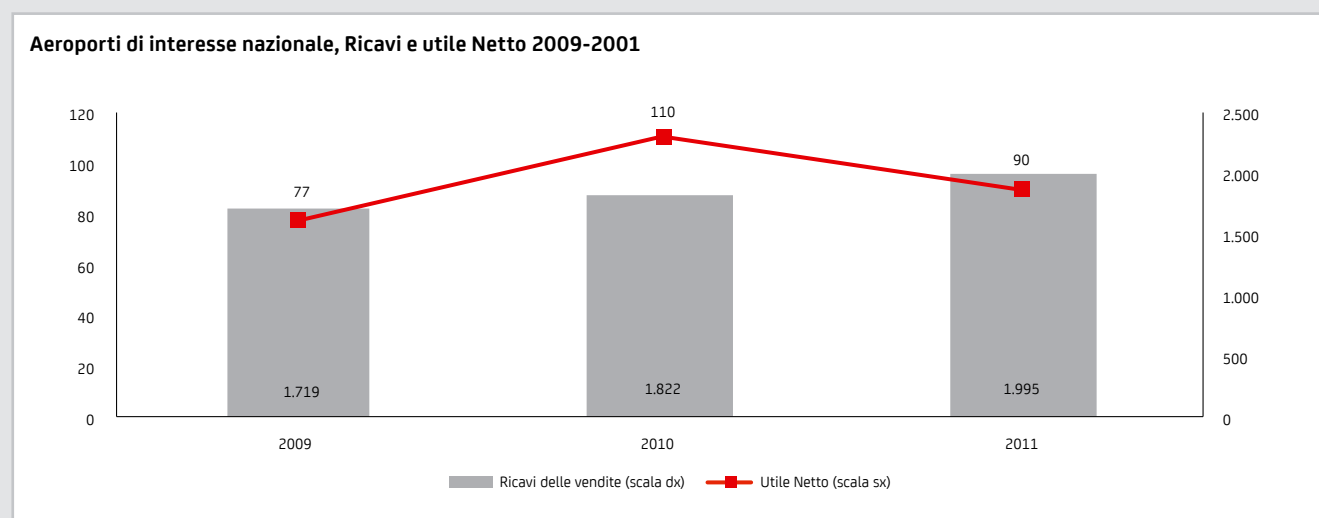
INDICATORI DI SINTESI PER L'ANDAMENTO DEGLI AEROPORTI

Per valutare la sostenibilità economica degli aeroporti di interesse nazionale consideriamo alcuni indicatori di redditività.

In generale, le società che gestiscono gli aeroporti hanno riportato risultati piuttosto eterogenei, la cui entità sembra essere fortemente connessa alla dimensione di traffico che essi gestiscono.

Gli aeroporti di interesse nazionale⁶ hanno riportato ricavi crescenti nell'ultimo triennio, segnando +6% fra il 2009 ed il 2010 e +9% tra il 2010 ed il 2011⁷.

Gli utili sono aumentati nel 2010, per ridiscendere nuovamente nel 2011, anno in cui molte società di gestione aeroportuale hanno registrato una riduzione dei risultati di esercizio. Il peso maggiore di questo calo è riconducibile alla perdita d'esercizio della Catullo di Verona, pari a circa 27 milioni. Tale perdita è dovuta soprattutto alla svalutazione di crediti e di immobilizzazioni, alla riduzione di fatturato dell'attività di *handling* ed ai costi di gestione dell'aeroporto di Montichiari.



(*) nel totale utile netto non è incluso Alghero per il 2011.

Fonte: Dati AIDA, 2013 e bilanci societari 2011

Disaggregando i dati dei ricavi per area geografica, si nota un andamento positivo per tutte le società di gestione degli aeroporti di interesse nazionale del Nord Italia, ad eccezione dello scalo veronese (-4%). L'aumento medio nel 2011 è stato del 3% rispetto al 2010. Se escludiamo Malpensa e Linate, in quanto *outlier* in termini di traffico rispetto agli altri aeroporti e Treviso, che è rimasto chiuso per qualche mese nel corso del 2011, l'aumento medio è stato decisamente più elevato (8% circa). A guidare questo incremento ci sono gli aeroporti di Venezia e Trieste.

La stessa considerazione è valida per gli aeroporti di interesse nazionale del Centro Italia (con l'esclusione di Rimini), nei quali si rileva un andamento positivo che riguarda sia gli aeroporti di maggiori dimensioni quali Bologna (12%) e Firenze (17%), sia quelli di medie e piccole dimensioni, anche se l'aumento medio di questi ultimi (Pescara 4%, Ancona 8%, Pisa 5%) è minore.

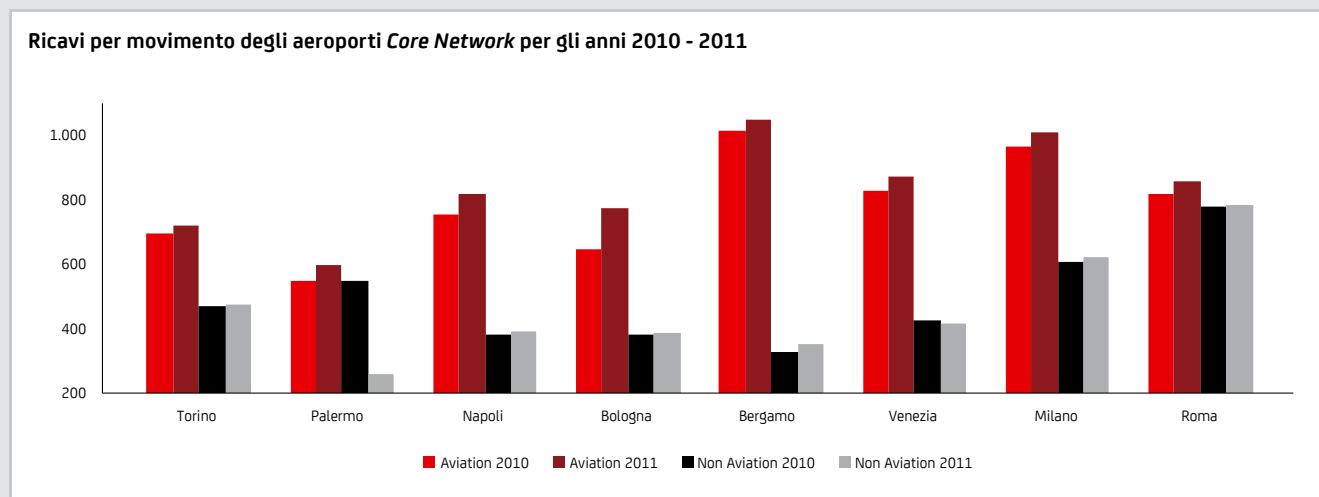
Tra gli aeroporti del Sud e delle isole per i quali si dispone dei dati, solo Trapani segna una riduzione dei ricavi rispetto al 2010 (-13%), anno in cui aveva, invece, registrato una crescita. In aumento i ricavi di Aeroporti di Puglia (+11%) che gestisce oltre a Bari e Brindisi che sono di interesse nazionale, anche Foggia e Taranto.

L'evoluzione positiva dei ricavi ha quindi interessato tutti gli aeroporti di interesse nazionale, con pochissime eccezioni, in un periodo in cui il traffico passeggeri ha ricominciato a crescere. Un'indicazione interessante viene dal valore dei ricavi connessi all'attività aeronautica. Si tratta dei ricavi che includono i diritti aeroportuali, la gestione delle infrastrutture centralizzate, le attività di sicurezza ed altre attività quali assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, banchi accettazione, ecc.

⁶ Sono inclusi anche gli aeroporti di Foggia e Taranto, gestiti da Aeroporti di Puglia, poiché non è stato possibile scorporarli dal totale. Rimini, Salerno e Lampedusa non sono disponibili.

⁷ Dati AIDA e bilanci delle società.

Per gli aeroporti compresi nella *Core Network* (con l'esclusione di Genova, i cui dati non sono disponibili), si nota un aumento del valore per movimento. I ricavi commerciali (*non aviation*) sono cresciuti nei vari aeroporti ad un ritmo meno sostenuto rispetto a quanto accaduto per i ricavi riconducibili all'attività aeronautica. L'aeroporto di Palermo segna una riduzione consistente, poichè il settore *retail* ha risentito molto del contenzioso con la società che doveva occuparsi delle attività commerciali.



Fonte: Bilanci societari 2011

Oltre ai ricavi, è interessante considerare il rapporto fra EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*) ed il valore delle vendite, che è un altro indicatore della profittabilità delle società di gestione aeroportuali. Il valore medio italiano⁸ (calcolato come media ponderata dell'indice, dove i pesi sono pari alla quota dei passeggeri) mostra una crescita nel 2009 e nel 2010 ed una nuova flessione nel 2011, nonostante il traffico passeggeri sia stato in crescita in tutto il periodo.

La componente geografica non è determinante quando si guarda al contributo che le diverse aree forniscono all'indice totale nel tempo, soprattutto se si considerano separatamente dalle aree geografiche di appartenenza gli aeroporti gestiti da S.E.A. e da Aeroporti di Roma.

È, invece, rilevante il numero di passeggeri. Il rapporto EBITDA/vendite ha un andamento diverso a seconda della dimensione degli aeroporti, dove la classe dimensionale è definita sulla base del numero medio di passeggeri fra il 2007 ed il 2011. Milano e Roma (che hanno in media più di 28 milioni di passeggeri) mostrano un *trend* leggermente decrescente, mentre gli aeroporti "molto grandi" (identificati come quelli che hanno avuto nel quinquennio un traffico passeggeri medio fra i 5,5 milioni ed i 7,5 milioni) mantengono un andamento pressoché costante.

Riducendo la dimensione di riferimento e passando agli aeroporti "grandi" (con numero medio di passeggeri fra i 3 e i 5 milioni) notiamo che la media del rapporto EBITDA/Vendite ha segnato riduzioni più marcate nel 2008 e 2011 rispetto agli aeroporti della classe dimensionale superiore.

Le strutture di medie dimensioni (con traffico medio passeggeri tra 1 e 2 milioni) e quelle di piccole dimensioni (sotto i 500.000 passeggeri) sembrano aver maggiormente risentito della crisi: il 2009 segna per entrambi i gruppi un valore negativo dell'indice medio, che recupera nel 2010 e ridiscende nel 2011.

Inoltre, la minore dimensione dell'aeroporto si associa a valori più bassi dell'indice, evidenziandone una minore redditività.

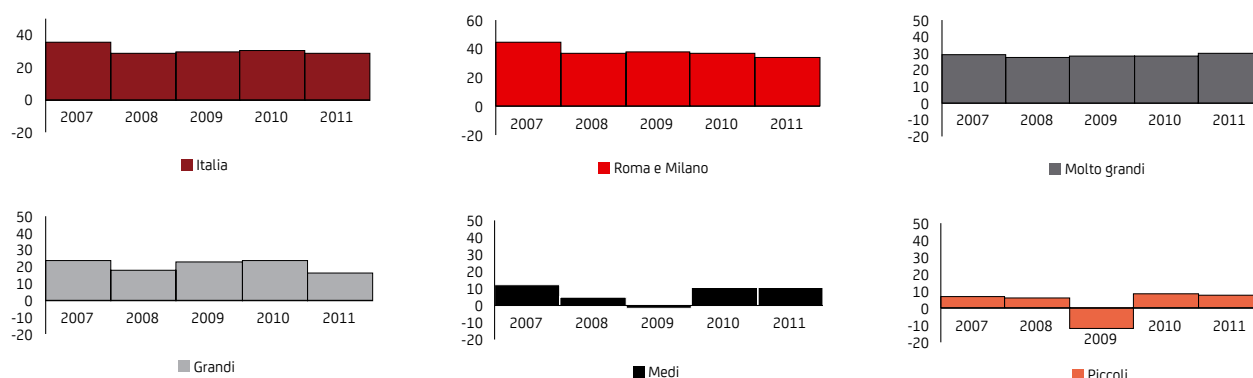
Il valore medio del ROS (*Return on Sales*) calcolato per tutti gli aeroporti,⁹ pesando l'indice di ogni aeroporto per la corrispondente quota di traffico, è mediamente pari al 16% nel periodo 2007 – 2011, con un minimo nel 2008 di circa 13%.

Gli aeroporti di Malpensa, Linate, Ciampino e Fiumicino sono quelli che presentano un margine di profitto sulle vendite più elevato rispetto agli altri. Mediamente, il ROS è stato circa del 21%, contro il 17% degli aeroporti "molto grandi" ed il 6% di quelli "grandi". Per gli aeroporti di medie e piccole dimensioni, il margine è mediamente quasi nullo. Tuttavia, è bene sottolineare che anche all'interno dei gruppi, sia il valore assoluto, sia l'andamento dell'indice sono eterogenei. Ad esempio, nel gruppo di aeroporti di medie dimensioni, gli aeroporti di Firenze ed Olbia hanno un indice nettamente più elevato rispetto agli altri aeroporti del gruppo (rispettivamente 15% ed 11%).

⁸ Gli aeroporti considerati sono: per il Nord, Malpensa, Linate, Genova, Bergamo, Torino, Venezia, Treviso, Trieste, Verona; per il Centro, Fiumicino, Ciampino, Ancona, Bologna, Firenze, Pescara, Pisa e per Sud e Isole, Napoli, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Lamezia Terme, Palermo, Catania, Cagliari, Alghero, Olbia. Per Alghero e Cagliari i dati sono disponibili fino al 2010.

⁹ Rispetto al gruppo considerato in precedenza è stato tolto Alghero, per il quale non si dispone di tutti i dati.

Risultati economici delle società di gestione aeroportuale: EBITDA/Vendite



Per calcolare la media italiana, l'indice di ogni aeroporto è stato pesato per la quota passeggeri.

Per i singoli gruppi dimensionali, il dato presentato è la media aritmetica del gruppo.

Fonte: dati bilanci non consolidati AIDA, 2013 e bilanci società aeroportuali, anni vari.

Sul piano qualitativo, si possono fare considerazioni simili anche con riferimento all'indice ROE (*Return on Equity*). Infine, il ROA (*Return on Assets*) medio è decrescente per classi di dimensione dell'aeroporto, ma con una eccezione: ad aeroporti con maggiore traffico passeggeri è associato un valore mediamente più elevato, tranne che per gli aeroporti di Roma e Milano che hanno, invece, un ROA inferiore agli aeroporti "molto grandi".

Se prendiamo come riferimento l'area geografica di appartenenza, la situazione risulta essere assai variegata ed è ancora più complesso tracciare un profilo comune fra gli aeroporti. Perciò, anche in questo caso, l'area geografica di appartenenza non sembra essere una buona discriminante.

In sintesi, l'analisi di questi indicatori della rete nazionale mostra che la dimensione degli aeroporti ha innanzitutto un impatto sulla redditività in termini di magnitudine: gli scali con il maggior traffico passeggeri sono quelli che garantiscono una più elevata redditività. Inoltre, aeroporti di grandi dimensioni manifestano una maggiore stabilità, dato che sembrano aver meglio resistito in un contesto economico complesso, segnato da una forte crisi.

Questa considerazione è rilevante se si pensa che **nel Piano di riorganizzazione del sistema aeroportuale, la prospettiva è quella di lasciare alla gestione delle Regioni gli aeroporti non inclusi nella rete nazionale.** Si tratta ovviamente degli aeroporti di minori dimensioni, che spesso presentano bilanci con risultati negativi e che hanno decisamente bisogno di un piano di risanamento economico-finanziario. Perciò il primo sforzo per questi aeroporti sarà trovare un metodo di gestione che ne consenta la sopravvivenza. Inoltre, mentre gli aeroporti di interesse nazionale potranno essere sottoposti ad un piano di infrastrutturazione nel medio-lungo periodo, gli altri aeroporti dovranno fare un ulteriore sforzo di ricerca dei fondi, presumibilmente privati, per il loro sviluppo.

Consideriamo ad esempio Rimini, Parma e Forlì. Se guardiamo alla situazione economica, tutti e tre gli aeroporti presentano difficoltà evidenti e per questo essi sono stati al centro dell'attenzione in questi mesi. Tuttavia vi è una differenza fondamentale: il primo è incluso nella rete nazionale, ma non gli altri due e questo comporta che Parma e Forlì dovranno attuare piani di risanamento e di sviluppo in modo autonomo.

Rimini appartiene al novero degli aeroporti di interesse nazionale in quanto si ritiene abbia buone prospettive di crescita sia per il traffico passeggeri, sia per il *cargo*. Tuttavia, la sua società di gestione Aeradria a novembre dello scorso anno è stata ammessa al concordato in continuità. In questo modo, Aeradria può continuare ad operare e pagare i fornitori infungibili, cioè quelli indispensabili per il funzionamento dell'aeroporto. Inoltre, per la società di gestione è prevista una ricapitalizzazione nel primo semestre di quest'anno.

Dal 2007, l'aeroporto di Parma è sostenuto solo dagli investimenti del socio di maggioranza, che è un investitore privato (con circa il 68% del capitale). I vertici della Sogeap, società di gestione dell'aeroporto, hanno sottolineato la necessità di un "intervento economico continuativo da parte del territorio" per raggiungere il pareggio di bilancio. Stando alle dichiarazioni dei vertici, la situazione finanziaria è comunque solida, nonostante le perdite consistenti registrate negli ultimi anni, ed è garantita da un'elevata disponibilità di liquidità corrente.

Nel maggio dello scorso anno è stata avviata la liquidazione della Seaf, società di gestione dell'aeroporto di Forlì. I soci (Comune, Provincia, Regione, CCIAA ed Unindustria) hanno comunque deliberato una ricapitalizzazione da circa 1,5 milioni di euro per garantire almeno temporaneamente il funzionamento dello scalo. L'ENAC ha prorogato al 25 marzo la scadenza per la presentazione della domanda per l'affidamento della concessione dell'aeroporto di Forlì, poiché entro la scadenza originariamente stabilita nel bando europeo al 4 febbraio non erano pervenute manifestazioni di interesse.

Sebbene in contesti diversi, gli esempi riportati evidenziano che aeroporti di piccole dimensioni sono più facilmente soggetti a difficoltà economiche e che il loro sostentamento e risanamento si è giocato, e nel breve pare continuare a giocarsi, soprattutto sull'intervento pubblico.

Anche le compagnie aeree hanno un ruolo determinante per l'andamento delle società di gestione, poiché sovente la maggior parte del traffico è operato da uno o due vettori. Per questo tema si rimanda allo specifico box "La presenza delle compagnie aeree negli aeroporti italiani".

LA PRESENZA DELLE COMPAGNIE AEREE NEGLI AEROPORTI ITALIANI

Un elemento di interesse circa la struttura del business aeroportuale in Italia è dato dal profondo legame tra aeroporti e singole compagnie aeree.

La ripartizione del traffico passeggeri tra i vari vettori evidenzia infatti che la maggioranza degli aeroporti dipende in misura essenziale da solo una o due compagnie.

Consideriamo ad esempio alcuni degli aeroporti appartenenti alla *Core Network*¹⁰. Alitalia ha una quota del 76% del traffico nazionale a Fiumicino e del 47% del traffico complessivo nello stesso aeroporto. Il 50% circa del traffico di Malpensa è operato da Easyjet, Lufthansa ed Alitalia; quello di Firenze dai due vettori Lufthansa ed Alitalia. Sempre Alitalia, trasporta il 66% dei passeggeri di Linate.

A Napoli più della metà del traffico è dovuto ad Alitalia (circa un terzo) e ad Easyjet. Palermo ha una situazione simile a Napoli, ma qui il vettore *low-cost* è Ryanair.

Più frazionata è, invece, la ripartizione del traffico di Venezia, dove servono cinque operatori per servire metà del traffico passeggeri.

È interessante osservare che in molti casi, oltre alla presenza forte di Alitalia, il vettore che opera la maggior parte del traffico passeggeri è una compagnia *low-cost*. La crescita delle *low-cost* è un fenomeno che ha caratterizzato il mercato europeo in generale e che ha interessato soprattutto i voli a corto e medio raggio. Ad esempio¹¹, in Italia negli aeroporti di Alghero, Ancona, Bergamo, Brindisi, Ciampino, Parma, Pisa, Pescara, Treviso e Trapani, Ryanair ha una quota di mercato superiore al 50%.

Che si tratti di una compagnia di linea tradizionale o di una *low-cost*, il denominatore comune nel legame fra aeroporti e compagnie aeree rimane lo scarso numero di vettori che operano la maggior parte del traffico passeggeri nell'aeroporto. Questo fenomeno è rilevante per due ordini di motivi: il primo prettamente economico, il secondo politico/economico.

Consideriamo l'ipotesi di una compagnia aerea che versa in gravi difficoltà economiche. Se la compagnia è il vettore principale di un aeroporto, la sua crisi metterebbe in seria difficoltà anche l'aeroporto. Oppure, con una visione meno pessimistica, l'eventuale riorganizzazione dell'attività della compagnia potrebbe lasciare scoperte alcune rotte e sarebbe estremamente difficile per un aeroporto riuscire a rimpiazzare il vettore sulla singola tratta.

A questo si aggiunge che, come osservato dal Parlamento Europeo¹², la posizione di quasi monopolio in cui operano le compagnie aeree nella maggior parte degli aeroporti europei, potrebbe consentire al vettore *dominante* di esercitare una qualche forma di pressione sulla società di gestione aeroportuale. La stessa pressione potrebbe essere esercitata direttamente o indirettamente anche sulle autorità locali i cui interessi sono legati all'aeroporto sia per la presenza sul loro territorio, sia per il coinvolgimento nel capitale sociale.

Anche se per certi aspetti molti aeroporti possono vantare posizioni e condizioni logistiche che garantiscono loro un sostanziale monopolio locale, in molti casi la minaccia di abbandonare lo scalo fornisce alla compagnia aerea un potere di negoziazione elevato. Si tratta di una mossa credibile, se la si abbina alla flessibilità che caratterizza alcuni vettori (in particolare *low-cost* "puri" quali ad esempio Ryanair¹³) e che consente loro di riallocare la flotta in tempi rapidi. Ad esempio, Ryanair nel maggio 2012 ha chiuso le rotte su Kos e Rodi a causa di un contenzioso con le autorità locali che dovevano occuparsi della campagna di promozione delle due rotte.

Per capire con quale frequenza si osserva una situazione di *dominanza* da parte di pochi vettori, consideriamo come è ripartita l'offerta degli aeroporti italiani in termini di *Available Seats Kilometer*¹⁴ (ASK).

Sebbene tale misurazione non consideri il grado di riempimento (il c.d. *load factor*), essa fornisce una buona approssimazione della ripartizione del traffico¹⁵.

segue

10 Le quote di pertinenza dei vettori sono tratte dai bilanci delle società di gestione aeroportuale del 2011.

11 Fonte: bilancio SAVE S.p.A. anno 2011.

12 Risoluzione del Parlamento Europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE.

13 *Airport Competition in Europe*, Copenhagen Economics, Giugno 2012.

14 Il volume di ASK (Available Seats Kilometers) offerto negli aeroporti può essere rappresentato come il prodotto di numero rotte offerte, frequenza media per rotta, posti medi per volo, lunghezza media rotte.

15 Fonte ICCSAI, Fact Book 2011. I dati sono aggiornati al 2010.

La quota del primo vettore operante negli aeroporti del Nord inclusi nel piano di interesse nazionale, è pari mediamente al 45% ed i primi 3 raggiungono il 67%. Solo Malpensa e Venezia presentano quote più frammentate.

Gli aeroporti del centro presentano una dipendenza ancora maggiore: la quota del primo vettore rappresenta mediamente il 59% ed i primi tre il 76%.

Gli aeroporti del Sud e delle isole hanno una quota media del primo operatore pari al 47% ed al 79% per i primi 3 vettori.

Presenza dei vettori negli aeroporti di interesse nazionale

PERCENTUALE SU ASK		
Società -Aeroporto	Primo vettore	Primi 3 vettori
Nord		
Aeroporto di Genova Spa - Genova	39,30%	72,00%
Aeroporto Friuli-Venezia Giulia Spa Ronchi dei Legionari	57,90%	93,00%
Aeroporto Valerio Catullo Spa - Verona	40,50%	66,20%
Aertre Spa - Treviso	71,70%	88,70%
Sacbo Spa - Orio al Serio	78,40%	89,20%
Sagat - Torino	30,50%	56,80%
Save Spa - Venezia	13,50%	30,40%
Sea - Malpensa	13,70%	29,10%
Sea - Linate	57,00%	74,80%
Centro		
Adf - Firenze	63,40%	77,70%
Adr Spa - Fiumicino	39,00%	45,30%
Adr Spa - Ciampino	78,10%	100,00%
Aeradria - Rimini	54,90%	78,70%
Aerdorica - Falconara Marittima	71,60%	86,20%
Sab - Bologna	33,40%	52,50%
Saga - Pescara	74,40%	92,80%
Sat - Pisa	60,80%	77,50%
Sud e Isole		
Aeroporti di Puglia Spa - Bari	46,90%	76,20%
Aeroporti di Puglia Spa - Brindisi	51,30%	86,30%
Airgest - Trapani	96,80%	100,00%
Gesac - Napoli	23,00%	50,40%
Gesap - Palermo	26,50%	61,70%
Sac - Catania	22,50%	66,30%
Sacal - Lamezia Terme	41,00%	76,30%
Sogas Spa - Reggio Calabria	69,30%	96,80%
Cagliari Airport Spa - Cagliari	36,80%	81,60%
Sogeal Spa - Alghero	66,30%	99,10%
Geasar - Olbia	41,30%	76,20%

Fonte: ICCSAI, Fact Book 2011

Indipendentemente dalla collocazione geografica o dalla dimensione, nella maggior parte dei casi l'operatività di un aeroporto è dovuta al massimo a tre vettori.

Questo porta a concludere che, almeno teoricamente, il potere di negoziazione delle compagnie aeree è molto elevato.

D'altra parte, anche l'aeroporto è stato sempre visto come un monopolio locale.

Per considerare questo aspetto è necessario valutare il grado di concorrenza fra gli aeroporti, osservando se all'interno del bacino di utenza di 100 km, esiste una rotta alternativa che serve la medesima destinazione in termini o di uguale scalo di destinazione, o in termini di medesima area di destinazione servita mediante uno scalo alternativo.

Se si guarda alla quota di ASK in concorrenza, rispetto all'offerta totale dell'aeroporto, notiamo che essa è mediamente pari al 60% al Nord e del 50% al Sud dove gli aeroporti di Napoli, Bari e Brindisi non rilevano alcuna concorrenza, non essendoci altri aeroporti nel bacino convenzionale di utenza. Gli aeroporti del Centro che si affacciano sul Tirreno, escludendo la Sardegna, presentano una quota di ASK in competizione del 54%, contro il 32% di quelli della dorsale Adriatica.

I dati disponibili per gli aeroporti del Centro, mostrano che gli aeroporti di Parma, Forlì e Perugia, che non appartengono agli aeroporti di interesse nazionale, presentano delle quote di ASK in competizione elevate (in particolare Parma col 94% e Perugia col 71%, Forlì col 54%). Sulle rotte in competizione, questi aeroporti detengono una quota dal 7% al 13% per Parma e Forlì, ma di quasi un terzo per Perugia.

segue

In realtà, la quota di ASK in concorrenza consente di avere una visione parziale della competizione fra gli aeroporti, poiché la sua valutazione non può prescindere dal tipo di traffico che si vuole analizzare.

Consideriamo la scelta dell'aeroporto di partenza da parte di una persona che deve effettuare un viaggio con partenza e destinazione Italia. Una volta individuato l'aeroporto più vicino, anche qualora ce ne fosse un altro nello stesso bacino di utenza che fornisce il trasporto sulla medesima tratta, la convenienza per il passeggero a spostarsi di parecchi chilometri nasce solo da una differenza di prezzo così forte da compensare il tempo ed il costo di trasporto sostenuto. In altre parole, la sostituibilità fra aeroporti per il passeggero quando si tratta di voli nazionali è piuttosto bassa.

Per questo, se per il traffico internazionale la misura degli ASK in concorrenza è un buon indicatore, per il traffico domestico sembra essere più appropriata la definizione dell'AGCM che individua nella singola tratta, un mercato a se stante. Ciò implica che nella maggioranza dei casi, aeroporto e vettore aereo operano in una situazione di quasi monopolio ed il rapporto che nasce richiama il monopolio bilaterale.

Se è vero che le compagnie aeree sono in grado di effettuare pressioni sugli aeroporti, è altresì vero che la società di gestione aeroportuale deve essere in grado di attirare le compagnie aeree e sostenere la prosecuzione dell'operatività.

Alcuni aeroporti europei hanno attivato programmi per incentivare l'apertura di nuove rotte garantendo ad esempio la copertura parziale dei costi nel periodo iniziale o il raggiungimento di determinati livelli di ricavi oppure fornendo un supporto alle attività di marketing. Sono stati fatti investimenti nella qualità dei servizi offerti alle compagnie aeree, quali ad esempio *terminal* dedicati, riduzione dei tempi di accesso all'imbarco o attività di supporto per l'espansione del bacino di utenza. Inoltre, tutti gli investimenti che hanno un impatto anche sulla quantità delle strutture disponibili (*terminal*, piste, ecc.) esercitano attrazione verso le compagnie aeree.

La presenza di due parti forti in una relazione porta necessariamente alla negoziazione e può funzionare solo se lo scambio è reciproco.

LA PARTECIPAZIONE PUBBLICA NELLE SOCIETÀ DI GESTIONE AEROPORTUALI

Uno degli obiettivi del Piano è favorire la progressiva privatizzazione degli aeroporti. L'impegno economico richiesto agli enti pubblici che partecipano alle società di gestione è molto elevato ed i vincoli di bilancio sono sempre più stringenti.

Il capitale delle società di gestione aeroportuale è frequentemente frazionato fra soggetti che direttamente o indirettamente sono riconducibili ad enti pubblici. La loro presenza può essere ricondotta essenzialmente a due ordini di motivi: gli obiettivi che l'ente pubblico persegue ed il diverso orizzonte temporale che esso ha, rispetto ad un privato.

In primo luogo, se consideriamo che fra gli obiettivi dell'ente pubblico vi è lo sviluppo del territorio è facile comprendere l'interesse che esso può avere nell'aeroporto, dati i numerosi e delicati effetti della presenza di una simile infrastruttura in una determinata area.

Sotto il profilo economico, la struttura aeroportuale ha effetti immediati sull'occupazione e sul reddito sia di coloro direttamente coinvolti nelle attività aeroportuali, sia delle imprese dell'indotto. Inoltre, la necessità di rendere accessibile l'area aeroportuale comporta spesso la costruzione o il potenziamento di collegamenti stradali o ferroviari e diventa fonte di vantaggi per le imprese già esistenti sul territorio e di attrazione per nuove attività economiche. Infine, sotto il profilo ambientale, la presenza dell'ente pubblico vuole essere anche una ulteriore garanzia di tutela da possibili disagi o danni quali l'inquinamento ambientale ed acustico.

In secondo luogo, un aeroporto richiede una elevata intensità di capitale, che è accompagnata da lunghi tempi di recupero dell'investimento, il che rende l'aeroporto un investimento scarsamente appetibile per un privato. Stante il rispetto del vincolo delle risorse economiche disponibili, l'ente pubblico può decidere comunque di investire, pur sapendo che per molti anni non ne trarrà diretto beneficio. L'investimento privato è guidato, invece, normalmente da una logica di redditività anche nel breve termine e allo stato attuale, la situazione dei piccoli aeroporti dove si intende promuovere la presenza dei privati, non sembra incoraggiante.

Per incentivare l'afflusso di capitali privati è indispensabile far cogliere al potenziale investitore i vantaggi della gestione aeroportuale.

Probabilmente anche a questo scopo, **per gli aeroporti di interesse nazionale è prevista la concessione in gestione totale.**

Con questo tipo di affidamento la società aeroportuale garantisce i servizi all'intera struttura ed ottiene tutte le entrate, inclusi i diritti aeroportuali. A favore della concessione in gestione totale si era espressa l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nella "Legge annuale per il mercato e la concorrenza", riconoscendo in esso un modello che potrebbe agevolare la privatizzazione del settore.

Tuttavia, le difficoltà di accesso al mercato del credito, il rischio insito in un investimento di questo tipo ed i lunghi tempi di recupero non incoraggiano i privati ad investire.

Non stupisce quindi che il modello prevalente è quello della partecipazione pubblica non solo in Italia, ma anche in Europa e negli Stati Uniti.

Ad esempio, nel Regno Unito, l'aeroporto londinese di Gatwick è interamente privato, mentre quello di Heathrow è a capitale misto. In Francia, la Airport de Paris è una società quotata, il cui capitale è rappresentato da partecipazioni pubbliche e miste per il 60%. L'aeroporto di Monaco in Germania è interamente pubblico e quello di Francoforte ha un capitale che per più di un terzo è costituito da capitale privato. In Spagna, gli aeroporti di Madrid e Barcellona sono interamente di proprietà pubblica.

In Italia, molte società aeroportuali hanno come azionisti Comuni, Province e Regioni, la cui partecipazione può essere diretta o indiretta, cosicché il capitale ha sovente una componente pubblica o mista (cioè di società che sono a loro volta delle partecipate pubbliche). Non è da dimenticare anche il ruolo importante svolto dalle Camere di Commercio che detengono quote del capitale di molte società di gestione. Nel panorama nazionale, solo Aeroporti di Roma ha un capitale quasi interamente costituito da partecipazioni private.

La tabella che segue riporta per ogni società la quota di capitale pubblico con partecipazione diretta. Si può immediatamente notare che non solo gli enti pubblici partecipano al capitale, ma anche che spesso ne sono i principali azionisti.

Il peso degli enti pubblici non dipende dall'area geografica e nemmeno dal fatto che gli aeroporti siano annoverati fra quelli di interesse nazionale oppure non lo siano.

Quote di partecipazione pubblica

NORD		
	Società - Aeroporto	Quota
AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	Aeroporto di Genova Spa - Genova	60,0%
	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia Spa Ronchi dei Legionari	100,0%
	Aeroporto Valerio Catullo Spa - Verona	49,1%
	Aertre Spa - Treviso	3,4%
	Sacbo Spa - Orio al Serio	27,0%
	Sagat - Torino	43,0%
	Save Spa - Venezia	11,7%
	Sea - Malpensa e Linate	69,0%
ALTRI AEROPORTI COMMERCIALI	Abd Airport Spa - Bolzano	1000%
	Aeroporto Gabriele D'Annunzio Spa - Montichiari Brescia	0,01%
	Ava Spa - Villanova d'Albenga	81,0%
	Avda Spa - Aosta	49,0%
	Geac Spa - Cuneo Levaldigi	30,2%
CENTRO		
	Società - Aeroporto	Quota
AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	Adf - Firenze	7,0%
	Adr Spa - Fiumicino e Ciampino	3,0%
	Aeradria - Rimini	50,7%
	Aerdorica - Falconara Marittima	60,3%
	Sab - Bologna	35,6%
	Saga - Pescara	53,5%
	Sat - Pisa	38,7%
ALTRI AEROPORTI COMMERCIALI	Sase - Perugia	36,2%
	Seaf - Forlì	11,0%
	Sogeap - Parma	13,3%
SUD E ISOLE		
	Società - Aeroporto	Quota
AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE	Aeroporti di Puglia Spa* - Bari, Brindisi	100,0%
	Airgest - Trapani	49,5%
	Gap Spa - Pantelleria	12,7%
	Gesac - Napoli	25,0%
	Gesap - Palermo	75,9%
	Sac - Catania	24,5%
	Sacal - Lamezia Terme	63,0%
	Sogas Spa - Reggio Calabria	99,99%
ALTRI AEROPORTI COMMERCIALI	Aeroporto S. Anna Spa* - Crotone	100,0%
	Geasar - Olbia	1,6%
	Sogeal Spa Alghero	80,2%
	Cagliari Airport Spa - Cagliari	0,7%

Nota: la società Aeroporti di Puglia, oltre a Bari e Brindisi che sono aeroporti di interesse nazionale, gestisce anche gli aeroporti di Foggia e Taranto.

Fonte: AIDA, 2013. Per gli aeroporti segnati con * la quota è tratta dal *Fact Book* 2012 di ICCSAI

La struttura del capitale sociale non ha subito grandi cambiamenti negli ultimi anni. Tra gli eventi recenti più rilevanti vi è certamente la cessione del 29,75% di SEA, detenuta dal Comune di Milano, ad F2i, cosicché la quota da pubblica è diventata mista.

F2i ha inoltre incrementato la propria partecipazione anche nell'aeroporto di Napoli, passando dal 65% al 70%, riducendo del 5% la quota di Sea in Gesac.

L'aeroporto di Crotone è in cerca di soluzione alla situazione altalenante che vive da qualche anno. La Camera di Commercio ha acquistato nel 2011, in parte dalla Provincia ed in parte da altri azionisti, un altro 49% della società Aeroporto di S. Anna diventandone l'azionista di maggioranza. Nel corso del 2012 ha però dovuto cedere parte delle proprie quote ed il 26,67% è stato acquistato da una cordata di imprenditori.

I dati sulle partecipazioni dirette e l'andamento economico di molti aeroporti italiani, soprattutto di piccole dimensioni mostrano, chiaramente che il progetto di un maggiore coinvolgimento dei privati è assai arduo da realizzare.

La vendita delle quote ai privati rappresenta un tema estremamente delicato (si pensi ad esempio al travagliato cammino per la privatizzazione di S.E.A. che gestisce Malpensa e Linate) ed il nodo principale da sciogliere resta la soluzione del potenziale conflitto che si genera fra gli obiettivi del gestore aeroportuale e delle autorità locali.

Se lo scopo è ridurre la partecipazione pubblica, da una parte è necessario fornire ai privati ottime ragioni per investire e dall'altra è indispensabile la volontà degli enti locali a dismettere le loro quote. Al momento, non risulta chiaro dal Piano come si procederà su questi due fronti, ovvero come si pensa di indurre soggetti pubblici locali a cedere quote delle quali hanno la piena disponibilità e come sarà possibile incentivare i privati ad investire.

Concept creativo, Design, Sviluppo grafico e Realizzazione:



MERCURIO_{GP}

www.mercuriogp.eu

