

3. Infrastrutture e servizi di trasporto

3.1 Il settore aeroportuale

Il settore aeroportuale concorre allo sviluppo economico e sociale del Paese. Nel corso degli anni il settore ha subito un andamento ciclico, dipendente da fattori macro e microeconomici e con una domanda influenzata da fattori esogeni (sicurezza, terrorismo, guerre, epidemie). Oggi è caratterizzato da alleanze di vettori importanti, ampia diffusione di vettori *low cost* e presenza di piccole compagnie private sul breve raggio, spesso collegate a vettori maggiori.

3.1.1 Quadro europeo

A livello europeo si registrano più di 15 milioni di movimenti commerciali all'anno. 150 le compagnie aeree di linea presenti, 460 gli aeroporti della rete continentale e 60 i fornitori di servizi di navigazione aerea. L'Europa beneficia della posizione di polo mondiale dell'aviazione, con compagnie e aeroporti che contribuiscono al prodotto interno lordo dell'UE per più di 140 miliardi di euro all'anno. Il settore del trasporto aereo occupa inoltre nell'UE circa 2,3 milioni di persone⁵. Il completamento graduale del mercato interno ha portato alla rimozione di tutte le restrizioni commerciali per le compagnie aeree che operano all'interno dell'UE, siano esse relative alle rotte, al numero di voli o alla fissazione di tariffe. A seguito della liberalizzazione nel 1997, il settore ha registrato uno sviluppo senza precedenti. In particolare, lo sviluppo di vettori aerei *low cost* ha generato un aumento del traffico che, a partire dal 2005 ha continuato a crescere a un ritmo costante. Tra il 2008 ed il 2014 il miglioramento è stato del 14,9%.

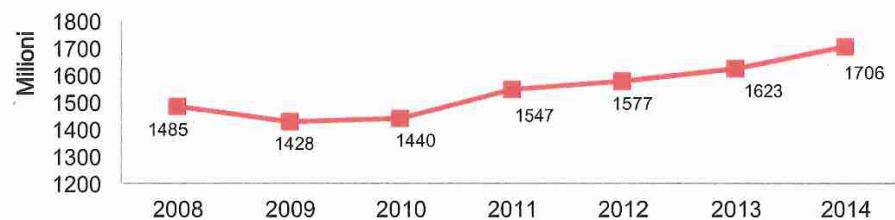


Figura 6 - Andamento traffico passeggeri in Europa. Fonte: Anna Aero

La classifica dei paesi europei per volumi di traffico passeggeri del 2014 appare immutata rispetto al 2013 e mostra come circa il 64% del traffico sia concentrato su cinque paesi (Regno Unito, Germania, Spagna, Francia e Italia). L'Italia risulta quinta con poco più di 150 milioni di passeggeri, nella medesima posizione dell'anno precedente.

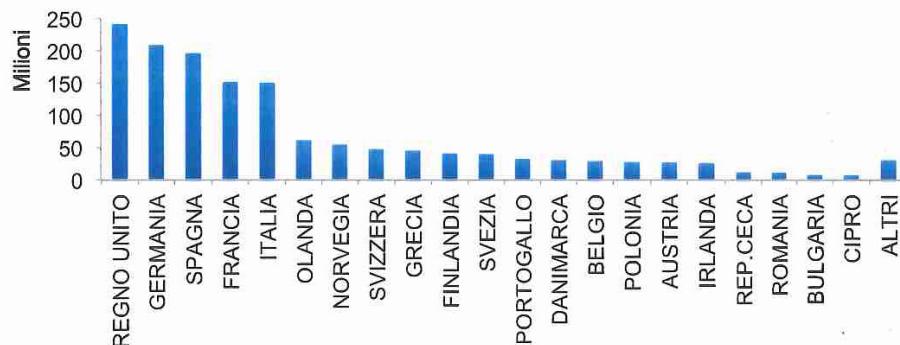


Figura 7 - Traffico passeggeri per paese europeo. Fonte: Anna Aero

5 UE, *Competition Policy Brief*, 2014, Issue 2.

Di seguito una classifica dei primi venti aeroporti europei in funzione del numero di passeggeri nel 2010 e nel 2014. Per quanto riguarda le prime dieci posizioni nulla è cambiato, con Heathrow al primo posto ed un incremento dell'11,6%. Molte le variazioni nella parte bassa della classifica; forte, in particolare, la rimonta dell'aeroporto di Stoccolma, balzato, in soli 4 anni, dal ventiduesimo al sedicesimo posto. Per quanto riguarda gli aeroporti italiani, Roma Fiumicino – unico aeroporto italiano tra i primi venti – perde una posizione.

Stato	Aeroporto	Passeggeri 2010	Passeggeri 2014	Rank 2010	Rank 2014
Regno Unito	Londra Heathrow	65747199	73371195	1°	1°
Francia	Parigi CDG	58164612	63813756	2°	2°
Germania	Francoforte	53009221	59566132	3°	3°
Olanda	Amsterdam	45211749	54978023	5°	4°
Spagna	Madrid	49863504	41833374	4°	5°
Germania	Monaco	34721605	39716877	7°	6°
Italia	Roma Fiumicino	36337050	38506467	6°	7°
Regno Unito	Londra Gatwick	31347444	38094845	8°	8°
Spagna	Barcellona	29209595	37559044	9°	9°
Francia	Parigi Orly	25203969	28862586	10°	10°
Danimarca	Copenaghen	21501750	25627093	12°	11°
Svizzera	Zurigo	22878251	25477622	11°	12°
Norvegia	Oslo	19091036	24269235	15°	13°
Spagna	Palma de Mallorca	21117270	23115499	13°	14°
Austria	Vienna	19691206	22483158	14°	15°
Svezia	Stoccolma Arlanda	16964396	22417351	22°	16°
Regno unito	Manchester	17666531	21951758	20°	17°
Belgio	Bruxelles	17181000	21933190	21°	18°
Germania	Dusseldorf	18988149	21850489	16°	19°
Irlanda	Dublino	18431625	21712173	19°	20°

Tabella 3 - Aeroporti europei: ranking per volume di passeggeri. Fonte: Anna Aero

Considerando tutti i tipi di aviazione civile voli passeggeri (servizio completo, a basso costo e charter), è emerso come il traffico passeggeri negli aeroporti europei sia cresciuto in media del + 4,8%, rispetto a gennaio 2014. In dettaglio, il traffico passeggeri in Europa è cresciuto del + 5,1%, mentre gli aeroporti extracomunitari hanno registrato il più basso tasso di crescita del traffico passeggeri (+ 3,8%) in quasi 6 anni (dati Aci Europe). Decrescente il traffico merci attraverso la rete aeroportuale europea, che è diminuito dello 0,5% a fronte di un aumento dell'1,1% del movimento di aeromobili. Nel contesto europeo, il traffico passeggeri vede il comando del Regno Unito, con un aumento crescente dal 2010 al 2014 del 13,2%. Il 2009 invece è l'anno in cui tutte le nazioni subiscono un brusco ribasso; quella che si è saputa rialzare meglio è stato il Regno Unito, con un +16,9% nel 2010, e a seguire l'Italia con un +6,6%. L'Italia, se nel 2010 si trovava terza davanti solo alla Francia, nel corso degli anni, ha perso questa posizione, classificandosi quinta nel 2014, con sorpasso francese avvenuto nel 2013. La Spagna invece ha visto un lento peggioramento del proprio traffico; infatti se nel 2008 poteva vantare più di 203 milioni di passeggeri e il primo posto tra i cinque paesi (posizione che mantiene anche durante la crisi del 2009), dal 2011 al 2013 perde più dell'8% di passeggeri, registrando una lieve crescita nel 2014 pur classificandosi terza.

ART Secondo Rapporto Annuale al Parlamento

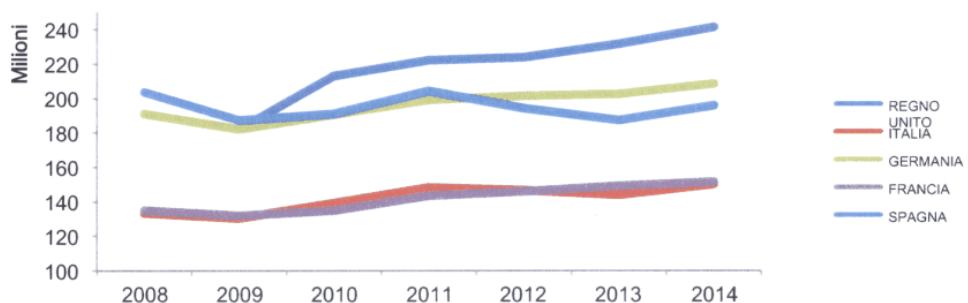


Figura 8 - Volumi di traffico aereo passeggeri per paese europeo nel 2014. Fonte: Anna Aero

3.1.2. Situazione italiana

3.1.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale sono 46. Tale traffico comprende il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi. Il 30 settembre 2014, il MIT ha approvato in via preliminare il Piano Nazionale degli Aeroporti divisi in 10 bacini di traffico, indicando al riguardo la strategia degli investimenti dello Stato



Figura 9 - Mappa aeroporti italiani. Fonte: Assaeroprti

BACINO DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord-Ovest	Milano MPX	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord-Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro-Nord	Bologna, Pisa/Firenze (*)	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

(*)Gestione unica dall'11 maggio 2015 con effetti contabili dal 1 gennaio 2015

Tabella 4 - Classificazione aeroporti italiani per bacino di traffico

3.1.2.2 Dati di traffico

Il numero totale degli aeromobili in arrivo/partenza su ciascun aeroporto è denominato "movimenti". Nel 2008 i movimenti dei principali 38 aeroporti nazionali ammontavano a 1,65 milioni. Dal 2009 interviene un brusco ribasso che ne riduce il numero a 1,42 milioni del 2013. Il 2014, rispetto agli anni precedenti, presenta un'inversione di tendenza, con un leggero rialzo.

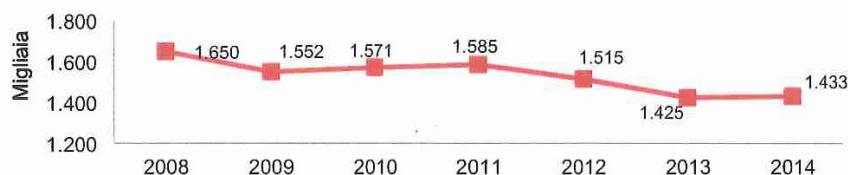


Figura 10 - Quantità di movimenti in Italia. Fonte: Assaeroporti

AEROPORTO	MOVIMENTI
1 ROMA FIUMICINO	308.144
2 MILANO MALPENSA	166.509
3 MILANO LINATE	112.804
4 VENEZIA	77.732
5 BERGAMO	67.674
6 BOLOGNA	65.058
7 CATANIA	59.926
8 NAPOLI	58.681
9 ROMA CIAMPINO	47.376
10 TORINO	42.463
11 PALERMO	41.321
12 PISA	38.868
13 CAGLIARI	34.099
14 FIRENZE	33.976

Tabella 5 - Aeroporti italiani in base al numero di movimenti aerei commerciali nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Passeggeri

Per quanto riguarda il traffico passeggeri⁶ dell'anno 2014, si sono considerati i principali aeroporti italiani, accorpando quelli delle città di Roma e Milano, che insieme includono il 47,45% del mercato. In Italia, i passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati, nel corso del 2014, 150,5 milioni: 6,4 milioni in più rispetto al 2013. Dal 2008 al 2014, gli anni critici sono stati il 2009 ed il 2013 con una forte ripresa nel 2014 del 4,43% rispetto al 2013. Nel complesso, nell'arco di questi 7 anni, si registra un aumento del traffico complessivo del 12,4%.

AEROPORTO	PASSEGGERI 2014
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	28,92%
MILANO (MALPENSA + LINATE)	18,53%
VENEZIA+TREVISO	7,12%
BERGAMO	5,83%
CATANIA	4,85%
FIRENZE+PISA	4,61%
BOLOGNA	4,37%
NAPOLI	3,96%
PALERMO	3,04%
BARI	2,44%
CAGLIARI	2,42%
TORINO	2,28%

Tabella 6 - Percentuale passeggeri gestita dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

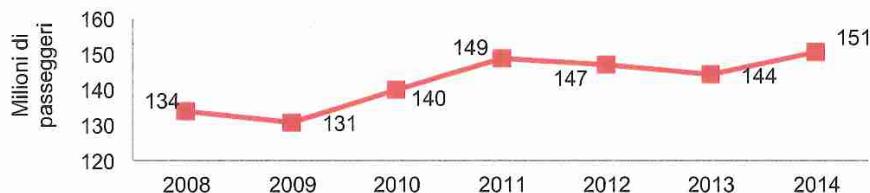


Figura 11 - Andamento volume passeggeri in Italia. Fonte: Assaeroporti

La valenza della crescita del trasporto aereo nel 2014 è resa ancor più significativa dal fatto di essere superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto ai volumi di traffico del 2011, ultimo anno di crescita del traffico aereo in Italia, considerato nell'arco di questi sette anni di analisi

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI
1	ROMA FIUMICINO	38.506.908
2	MILANO MALPENSA	18.851.238
3	MILANO LINATE	9.031.855
4	BERGAMO	8.774.256
5	VENEZIA	8.475.188
6	CATANIA	7.304.012
7	BOLOGNA	6.580.481
8	NAPOLI	5.960.035
9	ROMA CIAMPINO	5.018.289
10	PISA	4.683.811
11	PALERMO	4.569.550
12	BARI	3.677.160
13	CAGLIARI	3.639.627
14	TORINO	3.431.986
15	FIRENZE	2.251.994

Tabella 7 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2014. Fonte: Assaeroporti

⁶ Per 'Passeggeri' si considera il numero totale dei viaggiatori in arrivo/partenza (comprende i transiti e l'Aviazione Generale). Un passeggero che usufruisce di un collegamento dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e ad una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione.

Come nel 2013, anche nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri, come accade anche nella classifica dei movimenti, con l'unica eccezione che Bergamo e Venezia si scambiano di posto. Interessante constatare che i passeggeri transitati nei primi quattro aeroporti formano il 50% del totale nazionale.

Riprendendo come riferimento questa classifica e considerando l'andamento del volume dei passeggeri dal 2008 al 2014, appare evidente che, ad esclusione dei primi 4/5 aeroporti, i restanti si addensano tutti in una ben specifica area che oscilla dai 2 agli 8 milioni di viaggiatori. Osservando nel dettaglio i primi cinque aeroporti, Roma (Fiumicino e Ciampino) supera in modo netto la seconda classificata, Milano (Malpensa e Linate), e il divario, in milioni di passeggeri, va crescendo anno dopo anno, ad esclusione del 2013, con un divario che raggiunge il valore massimo proprio nel 2014 con 15,6 milioni di passeggeri transitati in più a Roma. Roma, in particolare, prendendo come raffronto dati dei passeggeri del 2008, può confermare un netto miglioramento, da 40,0 milioni del 2008 ai 43,5 del 2014.

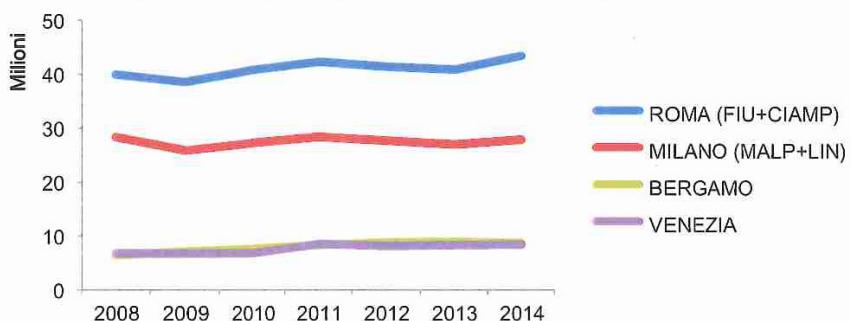


Figura 12 - Variazione volume passeggeri nei primi 4 insiemi aeroportuali italiani. Fonte: Assaeroporti

Nel corso del 2014 nel sistema aeroportuale romano (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) sono transitati oltre 43,5 milioni di passeggeri, registrando una crescita del 6,4% rispetto all'anno precedente. Lo sviluppo del traffico nell'anno appena trascorso ha interrotto il trend negativo dell'ultimo biennio. Le performance sono state trainate dal miglioramento del settore internazionale, che, con una crescita di oltre il 7%, ha favorito fin dai primi mesi del 2014 una ripresa dei flussi di traffico. Il mercato europeo, in particolare, ha registrato un sostanziale miglioramento rispetto al 2013, con oltre 19,5 milioni di passeggeri trasportati e una crescita maggiore del 9%. Positivo il trend del traffico sul settore domestico che, con oltre 11,5 milioni di passeggeri trasportati, ha registrato un incremento superiore al 5% rispetto al 2013. Su questo dato hanno inciso le destinazioni del Sud Italia, tra cui Catania, Palermo e Lamezia Terme. Il segmento Extra-UE segna una crescita di circa il 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2013, dovuto in particolare, alla ripresa del traffico verso l'Asia. Un contributo sul settore è attribuito anche all'apertura dei voli di Etihad Airways, entrata nell'azionariato di Alitalia, verso Abu Dhabi e all'incremento del traffico sulle destinazioni di Dubai, Beirut e Amman. Il mercato del Nord America segna un miglioramento dei volumi di traffico di circa il 2%, con più 2 milioni di passeggeri, come lo stato argentino in crescita del 3% rispetto al 2013.

Per quanto riguarda gli altri aeroporti, Venezia passa dai 6,8 milioni del 2008 ai quasi 8,5 milioni del 2014, mentre Milano Malpensa mantiene un andamento abbastanza stabile, con una media in questi 7 anni di 18.623.974 passeggeri. Bilancio positivo per il movimento passeggeri all'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio che, nonostante la chiusura di tre settimane, dal 13 maggio al 1 giugno scorso per rifacimento della pista e ammodernamento delle infrastrutture di volo, chiude il 2014 con un saldo negativo del 2,1 %. Il numero assoluto del consuntivo annuo, pari a 8.774.256 passeggeri contro gli 8.964.376 del 2013, nasconde il virtuale incremento nella misura del 3,5% che si sarebbe determinato con la continuità operativa dello scalo e il conseguente superamento di quota 9 milioni. Altrettanto interessante è ciò che accade nella

zona bassa della classifica. Il grafico seguente riporta un dettaglio degli aeroporti con traffico compreso tra 2 milioni e 8 milioni di passeggeri/anno.

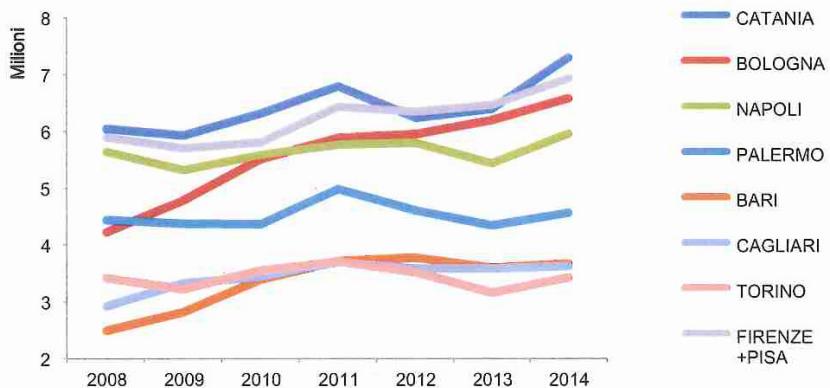


Figura 13 - Variazione volume passeggeri in dettaglio. Fonte: Assaeroporti

Ad emergere è sicuramente la rapida ascesa dell'aeroporto di Bologna, uno dei pochissimi a non risentire della crisi del 2009 e a registrare una crescita continua nell'arco dei 7 anni; in particolare, un miglioramento del 13,2% nel 2009, quello massimo del 15,2% nel 2010, fino a quello del 6,2% nel 2014.

Grande il rialzo nel 2011 per l'aeroporto Falcone Borsellino di Palermo (14,3% in più rispetto il 2010), per poi tornare, gli anni successivi, allo stesso livello del triennio 2008-2010. Buono l'andamento anche per l'aeroporto di Bari, in rapida ascesa fino al 2012, qualche riduzione nel 2013 (-4,7%) e lieve ripresa nel 2014 (2,1%). Andamento altalenante per l'aeroporto Caselle di Torino, che raggiunge il minimo nel 2013 con poco più di 3 milioni di passeggeri (il minor numero nell'arco dei sette anni), riportandosi nel 2014 a livelli molto vicini a quelli dell'anno di partenza della nostra analisi (2008 con 3.420.833 passeggeri e 2014 con 3.431.986), con un incremento dell' 8,6 %. A trainare il dato molto positivo, il numero dei passeggeri dei voli di linea internazionali, aumentati del 18,1%. Da notare che l'aeroporto di Cagliari dal 2012 non ha registrato grossi miglioramenti, mantenendosi nella media di 3.606.518 passeggeri, e che invece l'aeroporto di Roma Ciampino proprio dal 2012 registra una crescita notevole fino al 2014. L'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa ha chiuso il 2014 con il nuovo record di traffico della storia dello scalo: 4,7 milioni di passeggeri (4.683.811, per l'esattezza) in crescita del 4,6% rispetto al 2013. Le 18 compagnie aeree operative sullo scalo nella stagione estiva 2014 hanno servito un totale di 79 destinazioni, di cui 12 nazionali e 67 internazionali. In aumento anche la performance dell'Aeroporto Internazionale di Napoli che ha chiuso il 2014 con una crescita pari al doppio della media degli aeroporti italiani, registrando un notevole incremento di passeggeri rispetto al 2013 pari ad un + 9,5%. Infine Catania è quello che ha segnato il miglioramento più marcato dell'anno 2013-2014, aumentando del 14,12% il numero di passeggeri.

A fronte dei dati che precedono, nella classifica di Flightright dei dieci aeroporti con numero maggiore di ritardi e cancellazioni, nel nostro paese, a dicembre 2014, Roma Fiumicino e Milano Linate si collocano ai primi due posti, rispettivamente con il 52% e il 41% dei voli: degli 11.414 voli in partenza da Roma Fiumicino, 5.818 voli hanno subito un ritardo, mentre 71 sono stati cancellati. Milano Linate ha registrato invece 1.525 ritardi su un totale di 3.836 voli decollati e 34 cancellazioni. Nella classifica, al terzo posto, a pari merito si posizionano l'aeroporto di Cagliari Elmas e l'aeroporto di Catania Fontanarossa, con il 38% tra ritardi e cancellazioni. Un altro dato sorprendente è quello di Malpensa: pur essendo il secondo scalo italiano, in questa classifica si colloca al settimo posto (31% tra cancellazioni e ritardi), "superata" anche da Venezia (36%) e Napoli (33%). Anche Bergamo presenta risultati migliori di Linate: 27% tra cancellazioni e ritardi.

34 sono gli aeroporti che in Italia gestiscono il traffico internazionale. La seguente figura mostra l'andamento del settore passeggeri internazionali ed europei in Italia. In questo ambito, osserviamo una lieve discesa nel 2009, registrando poi complessivamente un andamento crescente, in particolare, nel 2014, del 25% in più rispetto al 2009. Stesso andamento per i passeggeri da e verso l'UE: nel 2009 si tocca il minimo con poco meno di cinquanta milioni di passeggeri, un livello pressoché invariato nel triennio 2011-2013 ed un recupero nel 2014 con 61.984.664 passeggeri.

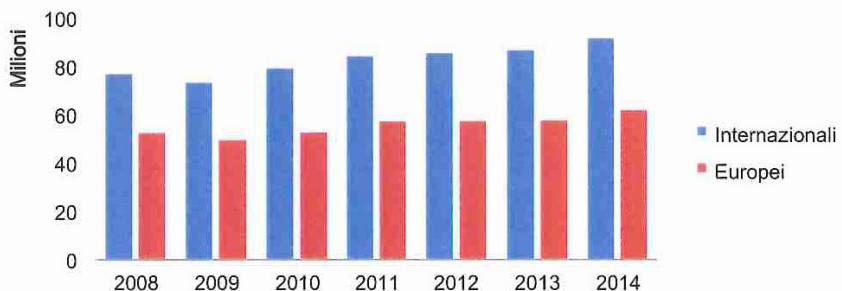


Figura 14 - Andamento traffico passeggeri internazionale ed europeo. Fonte: Assaeroporti

Il seguente grafico riporta con maggior dettaglio il numero di passeggeri internazionali nel 2014: l'81,9% proviene dall'Europa, di cui 67.476.137 dai paesi UE e 7.960.066 dai paesi extra UE.

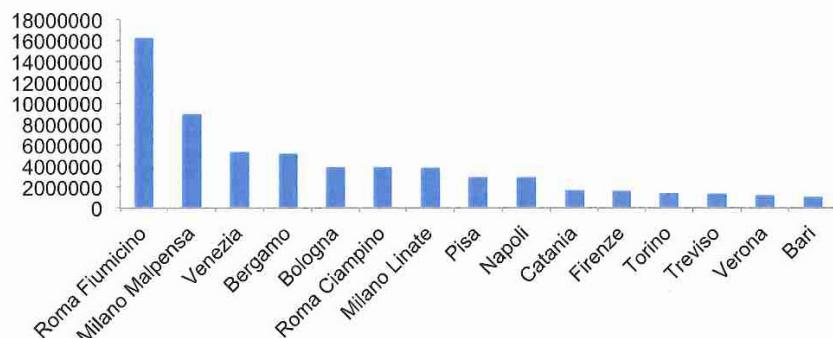


Figura 15 - Traffico da/per l'Italia dei passeggeri internazionali commerciali. Fonte: Enac

Quanto al traffico commerciale passeggeri nei principali aeroporti italiani per area geografica (paesi extra UE, Africa, America, Asia, Oceania), di seguito i 15 aeroporti che hanno registrato il maggior afflusso.

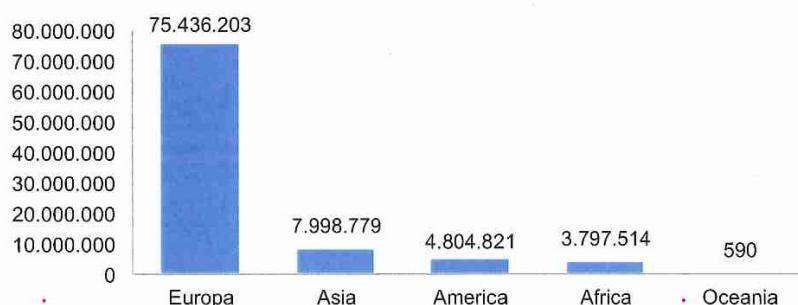


Figura 16 - Primi 15 aeroporti ordinati in base al numero di passeggeri dei paesi extra UE, Africa, America, Asia e Oceania. Fonte: Enac

Gli aeroporti romani si trovano agli estremi di questa classifica, con Fiumicino al comando con 10.564.517 passeggeri e Ciampino con appena 140.676. Nel valutare il rilievo e gli esiti del trasferimento di passeggeri dall'Aeroporto di Fiumicino a quello di Ciampino in occasione dell'incidente occorso nella primavera del 2015, occorre, dunque, tenere conto di questa considerevole disparità di capacità di traffico passeggeri tra i due scali.

Di particolare rilievo risulta il dato che i primi due aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, riescono a raccogliere ben il 70% (sul totale degli aeroporti italiani) dei movimenti passeggeri delle aree considerate. Proiettando la medesima analisi al traffico proveniente dai soli paesi dell'Unione Europea il quadro risulta mutato. Infatti, oltre a comparire nella classifica dei primi quindici aeroporti quello di Bari, Milano Linate e scomparire Olbia e Rimini, si nota una risalita di Roma Ciampino e una brusca discesa invece di Verona. Stabili i primi tre posti.

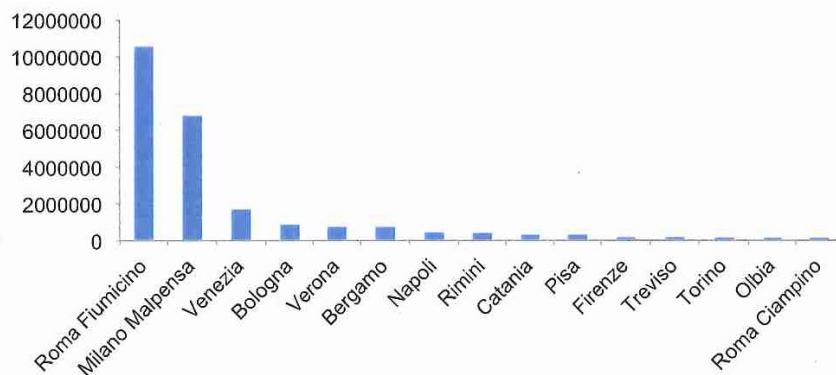


Figura 17 - Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al traffico passeggeri internazionale (dei paesi dell'Unione Europea). Fonte: Enac

Estrapolando da quelli che precedono l'aeroporto di Roma Fiumicino come tratta di origine, il 40,95% dei voli nazionali sono diretti nelle isole, il 34,18% al Nord, 5,31% al Centro e il 19,56% nel Sud.

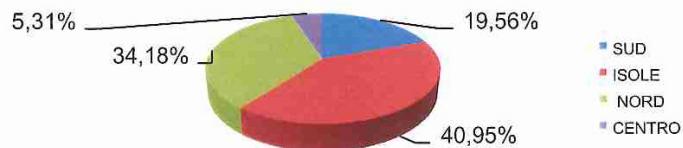


Figura 18 - Dati traffico nazionale passeggeri da Roma Fiumicino 2014. Fonte: Enac

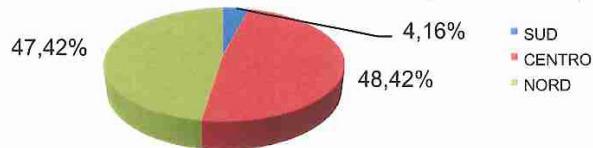


Figura 19 - Dati traffico nazionale passeggeri da Catania 2014. Fonte: Enac

L'aeroporto di Catania, vede quindi equilibrarsi, in termini percentuali, le tratte verso le città del centro e nord Italia, e appena il 4,16% verso il Sud. Non rientrano in questa graduatoria le isole. Per l'aeroporto di Milano Malpensa le rotte sono così suddivise: maggioranza per le isole (47,48%), a seguire le mete del sud Italia (40,37%) ed infine il centro (12,15%). Per Malpensa non rientrano nella lista del traffico al di sopra dei 50.000 passeggeri le destinazioni del nord.

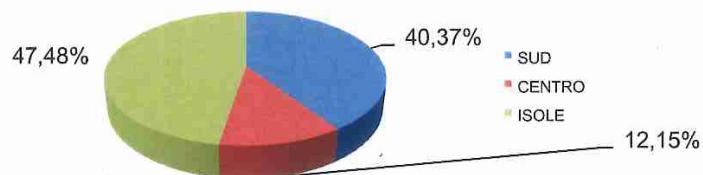


Figura 20 - Dati traffico nazionale passeggeri da Milano Malpensa 2014. Fonte: Enac

Merci

Nel settore cargo, estremamente positivo appare nel 2014 l'incremento del 5% rispetto al 2013. L'andamento del mercato delle merci mostra come anche questo settore abbia risentito della crisi economica nel 2009, che ha portato a una diminuzione di circa il 13% delle quantità di merci trasportate rispetto all'anno precedente, ma con una forte ripresa nel 2010, del 17% rispetto al 2009. Dopo un'ulteriore diminuzione nel 2012 di circa 43 tonnellate, nel 2014 si registra un rialzo del 10,8% rispetto il 2013.

Nello stesso 2013, il peso del trasporto merci via aereo è 0,55% rispetto al totale delle tonnellate-chilometro del traffico totale interno di merci. Più del 68% del traffico merci appare fortemente concentrato nei poli lombardi di Milano e Bergamo. A proposito di quest'ultima, nonostante il fermo del maggio 2013, chiude il 2014 con un totale di 123.206 tonnellate e un incremento del 6,1%, a conferma dell'importanza strategica del cargo.

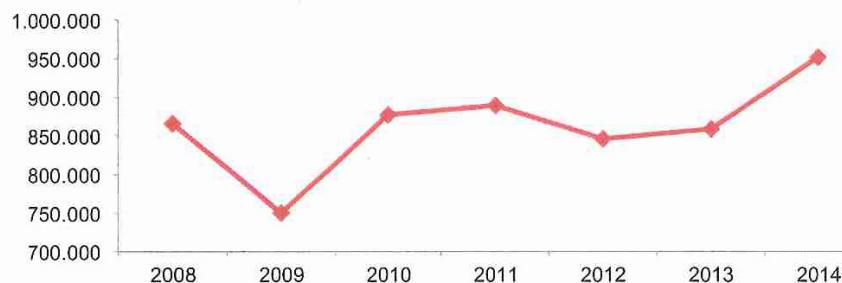


Figura 21 - Andamento della variabile Cargo (ton di merci e posta trasportate). Fonte: Istat

AEROPORTO	% IN TONNELLATE
MILANO (MALPENSA + LINATE)	54,52%
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	17,77%
BERGAMO	13,79%
VENEZIA	4,97%
BOLOGNA	4,68%
ALTRI (Catania, Napoli, Pisa, Palermo, Bari, Cagliari, Torino, Firenze)	4,28%

Tabella 8 - Market share del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2014. Fonte: Assaeroporti

Nel 2014 sono state trasportate 8.210.152 tonnellate di merce e posta: una crescita di circa il 240% rispetto al 2013. Due i principali fattori alla base di questo risultato: la ripresa dell'operatività del vettore DHL e importanti spedizioni effettuate con voli charter B747 All Cargo da aziende toscane del settore lapideo.

RANK	AEROPORTO	CARGO [tonn]
1	MILANO MALP.	469.657
2	ROMA FIUM.	143.088
3	BERGAMO	123.206
4	VENEZIA	44.426
5	BOLOGNA	41.789
6	BRESCIA	40.573
7	MILANO LIN	17.458
8	ROMA CIAMP	15.668
9	NAPOLI	9.950
10	PISA	8.210
11	TORINO	7.037
12	ANCONA	6.990
13	CATANIA	6.206
14	CAGLIARI	2.994
15	BARI	2.061

Tabella 9 - Primi 15 aeroporti italiani in base a tonnellate di cargo nel 2013. Fonte: Assaeroporti

3.1.2.3 Ricavi e costi operativi

Ricavi

Nell'analisi dei ricavi, distinguiamo tra attività *aviation* (diritti aeroportuali, corrispettivi per l'uso delle infrastrutture e per la sicurezza, tariffe per l'uso di spazi da parte dei vettori) e non-*aviation* (attività *retail*, gestione dei parcheggi e degli spazi cargo, e altre attività).

La seguente figura riporta la composizione percentuale dei ricavi tra attività *aviation* e attività non-*aviation*, calcolato su in insieme di 19 gestori del settore aeroportuale italiano⁷, rappresentanti oltre il 90% dei passeggeri transitati negli scali italiani. La quota di ricavi da attività *aviation* è cresciuta nel tempo per arrivare a un peso del 69% nel 2013.

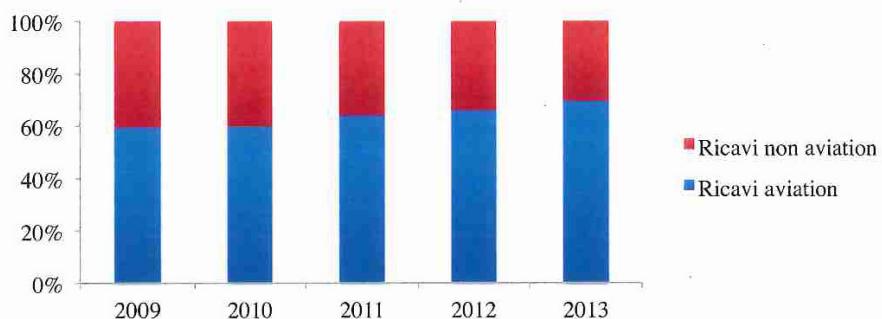


Figura 22 - Peso dell'attività aviation e non aviation sul totale dei ricavi. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Il valore della produzione nel 2013 sul complesso dei 19 aeroporti considerati è 2,1 miliardi di euro, in crescita del 9% rispetto al 2012. La distribuzione è però molto disomogenea, con due aeroporti che superano i 600 milioni di euro, e tutti gli altri al di sotto dei 120 milioni.

⁷ ADR Roma, SEA Milano, SAVE Venezia e Treviso, SACBO Bergamo, AdP Bari-Brindisi, Geasar Olbia (dati disponibili fino al 2011), FVG Trieste (dati disponibili a partire dal 2010), AERADRIA Rimini, AERDORICA Ancona, GEAC Cuneo (dati disponibili a partire dal 2010), SOGEAP Parma (dati disponibili a partire dal 2010), SAC Catania, Guglielmo Marconi Bologna, GESAC Napoli, GESAP Palermo, SAT Pisa, SAGAT Torino, SACAL Lamezia (dati disponibili a partire dal 2011), AdF Firenze.

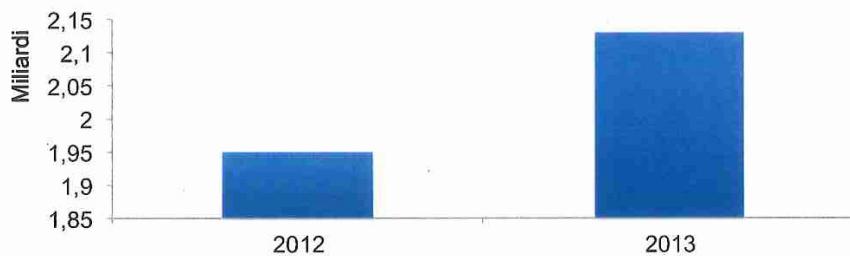


Figura 23 - Valore della produzione complessiva per le 19 società di gestione selezionate. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Anche in termini di tasso di crescita del valore della produzione, tranne un caso che presenta una crescita nel 2013 del 28%, tutti gli altri gestori si collocano su un tasso medio di crescita pari o inferiore al 15% (con un aeroporto che presenta una crescita negativa del -28%).

Consideriamo ora i ricavi *aviation* e *non-aviation* rapportati ai passeggeri transitati. Dal 2009 al 2011 si osserva che dopo una prima ripresa nel 2010 (più marcata per il rapporto ricavi *aviation* per passeggero), i ricavi *non-aviation* per passeggero si riducono nel tempo, mentre quelli *aviation* per passeggero presentano un modesto incremento.

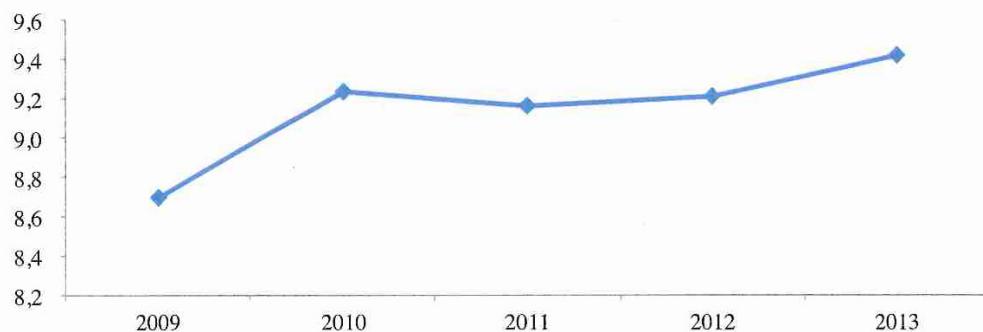


Figura 24 - Andamento ricavi aviation /Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero).
Fonte: elaborazione su dati di bilancio

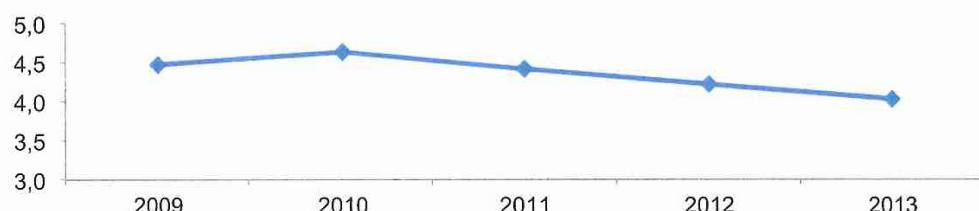


Figura 25 - Andamento ricavi non aviation/Passeggeri medio sui 19 aeroporti selezionati (euro/passeggero).
Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Costi della produzione

Il costo della produzione nel 2013 su un insieme di 17 aeroporti per i quali erano disponibili i dati di bilancio nel 2013 è pari a 1,7 miliardi di euro, in aumento del 5,5% rispetto al 2012.

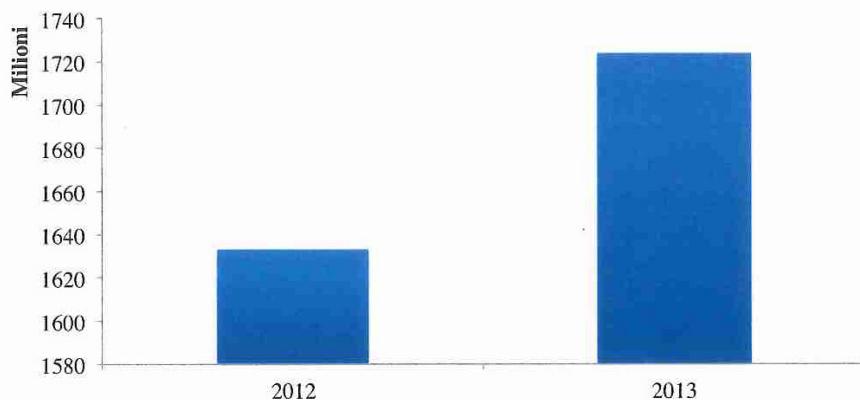


Figura 26 - Costi della produzione sui 19 aeroporti. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio 2013

A livello di singoli aeroporti, un gestore ha visto incrementare i propri costi della produzione del 31% rispetto al 2012, mentre all'altro estremo è stato osservato un decremento di quasi il 20%.

3.1.2.4 Principali dati economici del settore

In termini di utili, il 2013, dopo il picco del 2012, segna un ritorno a livelli di fatto allineati a quelli del 2011. In particolare, gli utili del 2013 si sono ridotti del 53% rispetto a quelli dell'anno precedente. Il risultato migliore nel 2013 in valori assoluti è quello registrato da AdR Roma, con 89,9 milioni di euro di utile (che però rappresenta una riduzione del 61% rispetto agli utili 2012), e il peggiore è la perdita di Aer dorica – Ancora (risultato di esercizio di -12 milioni). In rapporto agli utili 2012, la crescita maggiore si registra per G.M. Bologna (+43,3%).

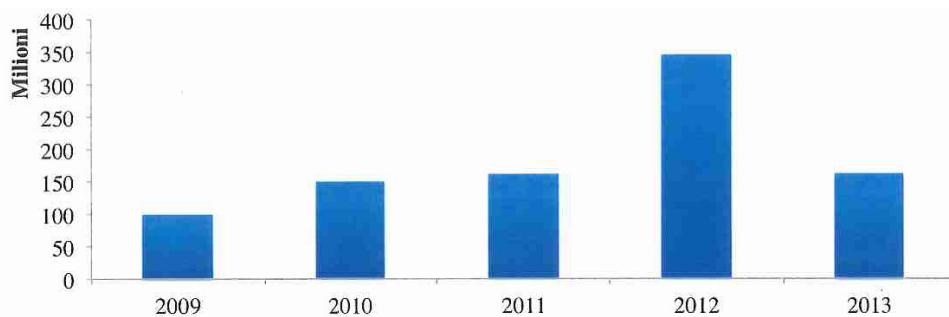


Figura 27 - Risultato netto complessivo su un insieme di 19 gestori aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Le perdite nel 2013 interessano solo 4 gestori su 18 (con esclusione di un gestore in via di fallimento). In termini relativi, nel 2013 in media (tra le sole società che presentano un risultato d'esercizio positivo) gli utili in percentuale sul valore della produzione sono pari al 6%, una contrazione rispetto al dato 2012 (11%), che però presentava ben sette società in perdita (contro le 4 del 2013).

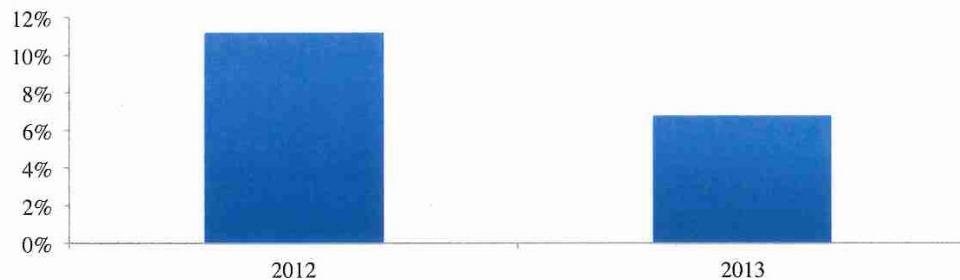


Figura 28 - Utili/valore della produzione (media su aeroporti presentanti utili). Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

A livello di singoli aeroporti, il risultato migliore in termini di utile/valore della produzione è ottenuto da SAVE – Venezia (30%), mentre è il peggiore è dello 0,2%. All'interno del campione di aeroporti esaminato, 13 aeroporti hanno chiuso l'esercizio 2013 in utile, e di questi quattro aeroporti presentano un rapporto utile/valore della produzione superiore al 9%, cinque nella fascia 2%-9% e altri 4 presentano un rapporto inferiore al 2%.

Rispetto al 2012, il rapporto utile/valore della produzione è fortemente calato per alcuni grandi gestori: il dato maggiormente negativo è quello di Aeroporti di Roma (-70%). Per contro, il maggior incremento del rapporto è di SAVE – Venezia (+41%). Alcuni gestori sono invece passati da un risultato in perdita nel 2012 a uno in utile nel 2013: si tratta di SAC Catania, GESAP Palermo, SAGAT Torino.

3.2 Il settore autostradale

Dati europei indicano che, nel 2012, in Italia si è mosso su ruote il 78,2% del traffico passeggeri e il 90,1% del traffico merci nazionale. Il primo dato si colloca leggermente al di sotto della media europea e il secondo fortemente al di sopra (81,6% per il traffico passeggeri e 66,2% per il traffico merci). La rete autostradale italiana si estende per circa 7400 Km, di cui quasi 6800 Km in esercizio; su di essa transita circa il 90% del trasporto merci via terra e il 25% della mobilità nazionale. La maggior parte della rete (circa 5800 Km) è affidata in gestione a società concessionarie, mentre la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS. La rete include 1555 ponti e viadotti e 635 gallerie di lunghezza superiore a 100 m. Le società concessionarie occupano circa 14000 persone, di cui 6000 con funzioni strettamente operative.

3.2.1 Quadro europeo

Nel 2013 la rete autostradale europea si estende per oltre 75000 km, oltre la metà dei quali distribuiti in Spagna (con 14701 km), Germania (12917 km) e Francia (11465 km). L'Italia con i suoi 6726 km (di cui 5813,5 a pedaggio) rappresenta circa l'8,8% della rete europea.

Paesi	2012	2013	Paesi	2012	2013
Belgio	1763	1763	Ungheria	1515	-
Danimarca	1128	-	Olanda	2631	-
Germania	12879	12917	Austria	1719	1719
Spagna	14701	-	Polonia	1365	1482
Francia	11465	-	Portogallo	2988	-
Croazia	1254	1295	Svezia	1891	-
Italia	6726	6757,8	Regno Unito	3685	-
Turchia	2127	2127	Svizzera	1419	-
TOTALE				75459	75793

Tabella 10 - Estensione rete autostradale per paese europeo (Paesi con oltre 1000 km di rete). Fonte: Eurostat 2013

Paesi	2013 (km percorsi/km di rete)
Austria	34900
Danimarca	48154
Spagna	16526
Francia	26621
Grecia	474675
Ungheria	24263
Irlanda	253614
Italia	36927
Norvegia	714248
Paesi Bassi	16072
Polonia	25737
Portogallo	13853
Regno Unito	40236

Tabella 11 - Intensità di traffico giornaliero sulla rete a pedaggio (km percorsi/km di rete), anno 2013.
Fonte: ASECAP 2014

I ricavi complessivi da pedaggio nei Paesi ASECAP ammontano nel 2013 a 26.313,65 milioni di €, a cui vanno sommati 26.660.884 € da abbonamenti telepass; i ricavi da pedaggio per ciascun paese sono presentati nella seguente tabella. La Francia è il paese che presenta i maggiori ricavi da pedaggio, seguita da Italia e Germania.

Tali dati andrebbero però raffrontati con l'estensione della rete, dal momento che quella italiana è pari a circa la metà di quella francese o tedesca. Per contro, la Spagna presenta ricavi da pedaggio contenuti in rapporto alla lunghezza della rete, la più estesa d'Europa.

Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km	Paesi	2013 (milioni di €)	milioni di €/km
Austria	1687,00	1,302			
Croazia	296,69	0,229	Italia	4914,00	0,727
Danimarca	507,00	0,449	Norvegia	614,40	1,567
Spagna	1565,36	0,106	Paesi Bassi	26,53	-
Francia	9170,00	0,799	Polonia	179,60	0,121
Grecia	516,00	-	Portogallo	812,48	0,271
Ungheria	189,23	0,124	Regno Unito	77,60	0,021
Irlanda	200,00	0,222	Germania	4400,00	0,340

Tabella 12 - Ricavi netti da pedaggio. Fonte: ASECAP 2014

3.2.2 Situazione italiana

Ad oggi le società concessionarie italiane operanti in Italia sono 27 e fanno riferimento a tre grandi insiemi.

Gruppo Atlantia	Gruppo Gavio	Autostrade in concessione a enti pubblici o concessionarie minori
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino- Savona (130,9 km)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314,08 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap A4 S.p.A. (127 km)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (203 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (20,2 km)	Satap A21 S.p.A. (164,9 km)	Autovie Venete S.p.A. (209,9 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (51,6 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,3 km)	Concessioni Autostradali Venete S.p.a (74,1 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (31,4 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (55,7 km)	Autostrade Centro Padane S.p.A. (105,5 km)
	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km)	SAT S.p.A. (40 km)
	SALT S.p.A. (154,9 km)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (184,6 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (67,4 km)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (294,4 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
	BRE.BE.MI SpA (62 Km)	SITAF S.p.A. (82,4 km)
	Tangenziale Est Esterna Milano SpA (32 Km)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (12,8 km)	

Tabella 13 - Concessionari e gruppi gestori della rete a pedaggio italiana

Il Gruppo Gavio si è recentemente aggiudicato la gara per la concessione dell'autostrada Piacenza-Cremona-Brescia (tratta A21) in attesa dell'aggiudicazione definitiva spettante al Ministero delle Infrastrutture. Inoltre, è in corso di svolgimento la gara per l'affidamento della concessione relativa alla Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

Per via di partecipazioni azionarie, Anas è concessionaria delle seguenti 8 tratte autostradali a pedaggio (per un totale di 218 Km):

- Società Italiana Traforo Monte Bianco (32% Anas);
- Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (50% Anas) per le tratte