

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Il 2015 si configura pertanto come secondo anno consecutivo di crescita dopo la contrazione del 2012 e 2013.

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI 2015
1	Roma Fiumicino	40.463.208
2	Milano Malpensa	18.582.043
3	Bergamo	10.404.625
4	Milano Linate	9.689.635
5	Venezia	8.751.028
6	Catania	7.105.487
7	Bologna	6.889.742
8	Napoli	6.163.188
9	Roma Ciampino	5.834.201
10	Palermo	4.910.791
11	Pisa	4.804.774
12	Bari	3.972.105
13	Cagliari	3.719.289
14	Torino	3.666.582
15	Verona	2.591.255

Tabella 7. Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2015. Fonte: Assaeroporti

Come nel 2013 e 2014, anche nel 2015 gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia si confermano come i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri e movimenti. Inoltre, per i primi quattro aeroporti transita il 50% dei passeggeri in Italia.

Nel 2015 si confermano le osservazioni degli anni precedenti: la maggior parte degli scali movimentava un volume passeggeri compreso tra i 2 e gli 8 milioni, e il primo scalo per volume passeggeri, Roma (Fiumicino e Ciampino) distanzia nettamente la seconda classificata, Milano (Malpensa e Linate), con un divario che continua ad aumentare anche nel 2015. Roma, in particolare, dal 2008 al 2015 è cresciuta del 15% (da 40 milioni del 2008 ai 46,2 del 2015).

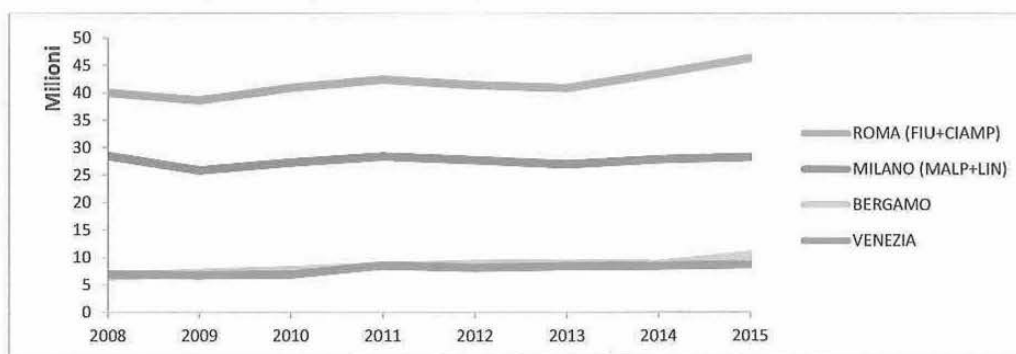


Figura 13. Variazione volume passeggeri nei primi 4 sistemi aeroportuali italiani. Fonte: Assaeroporti 2015

Sul risultato complessivo del 2015 ha inciso positivamente la forte crescita del traffico internazionale, +6,8%, e, in particolar modo, del traffico europeo (+8,3% rispetto al 2014). Positivo anche l'andamento del traffico domestico che si attesta ad un +1,2% rispetto al 2014¹³.

Per quanto riguarda i risultati dei singoli aeroporti, durante il 2015 il sistema aeroportuale romano (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) ha visto transitare oltre 46,2 milioni di passeggeri, registrando (per il secondo anno consecutivo) una crescita del 6,3% rispetto all'anno precedente.

Si confermano i volumi di traffico di Venezia e Milano Malpensa. Bergamo Orio al Serio, con 10.404.625 di passeggeri nel 2015, registra una netta crescita rispetto agli anni precedenti, in cui i volumi erano stati inferiori ai 9 milioni di passeggeri.

¹³ Assaeroporti, comunicato stampa 21 gennaio 2016, Roma.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Il grafico seguente riporta un dettaglio degli aeroporti con traffico compreso tra 2 milioni e 8 milioni di passeggeri/anno. Quasi tutti gli scali della categoria (ad eccezione di Catania, -2,7%) hanno registrato una crescita del volume passeggeri, con incrementi che vanno dal 2% di Cagliari all'8% di Bari. Anche l'aeroporto di Palermo, con una crescita del 7,4%, è riuscito a tornare ai livelli del 2011.

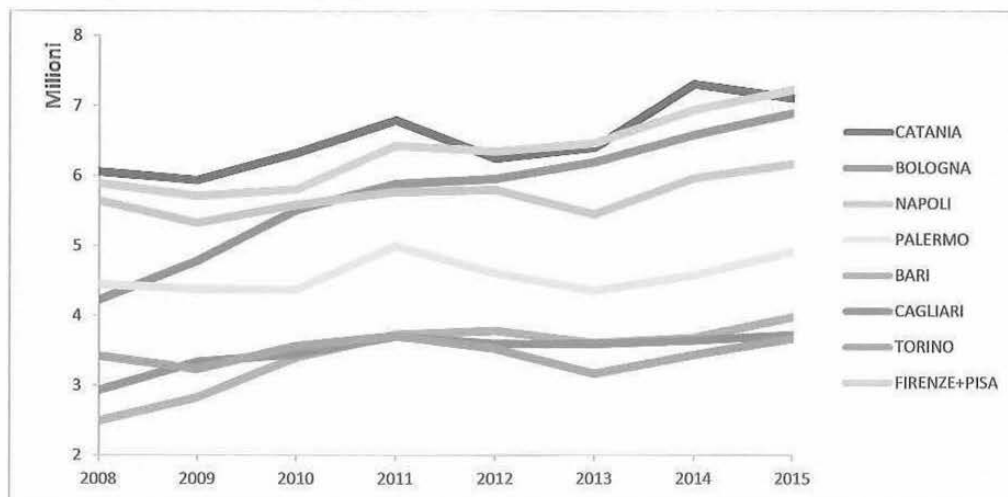


Figura 14. Variazione volume passeggeri in dettaglio. Fonte: Assaeroporti

Gli aeroporti italiani che gestiscono il traffico internazionale sono 34. Come si può osservare dalla figura che segue, il 2015 ha portato una crescita in Italia dei passeggeri diretti verso destinazioni internazionali, soprattutto europee. Queste ultime, in particolare, hanno avuto un incremento nell'ultimo anno del 19%. La figura mostra anche come nell'ultimo anno sia aumentata in modo significativo la quota di passeggeri verso destinazioni europee sul totale dei passeggeri internazionali: dal 70% del 2014 al 79% del 2015.

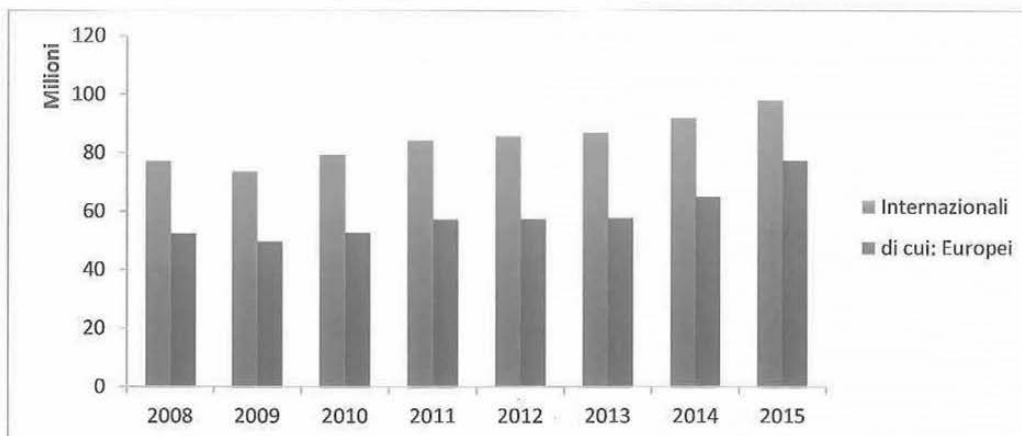


Figura 15. Andamento traffico passeggeri internazionale ed europeo. Fonte: Assaeroporti

Nel 2015 il traffico di passeggeri internazionali commerciali da/per l'Italia ha superato i 97 milioni di passeggeri (considerando arrivi e partenze), di cui l'82% nei confronti di Paesi europei. In particolare, gli oltre 80 milioni di passeggeri da/per l'Europa sono costituiti per il 90,8% da Paesi UE e il rimanente 9,2% da Paesi extra-UE.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

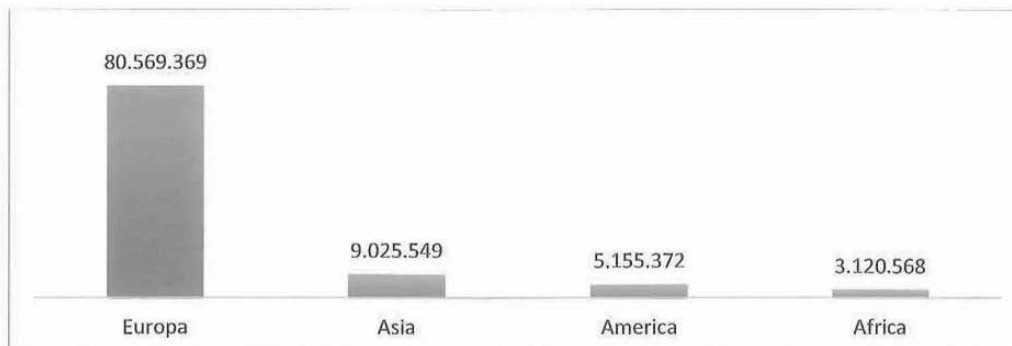


Figura 16. Traffico da/per l'Italia dei passeggeri internazionali commerciali, anno 2015. Fonte: ENAC

La figura seguente riporta un quadro del traffico passeggeri internazionale per singoli aeroporti, focalizzandosi sui 15 di maggior afflusso.

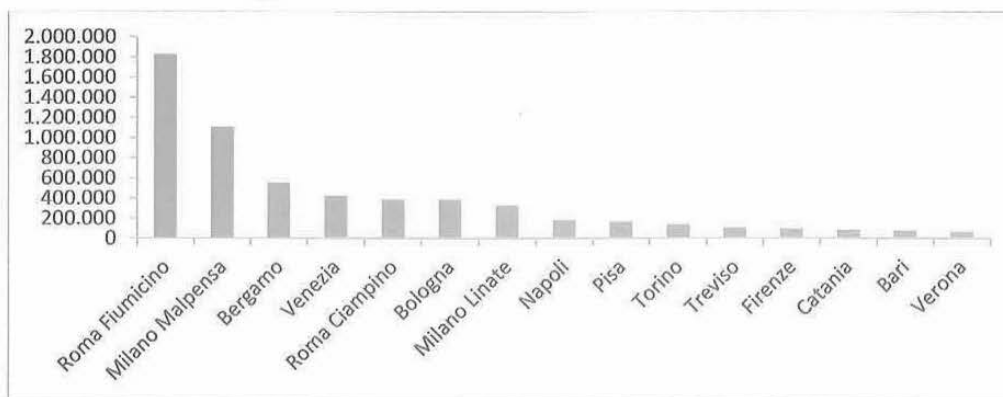


Figura 17. Primi 15 aeroporti nel 2015 ordinati in base al numero di passeggeri in transito internazionale. Fonte: Assoaeroporti

Emerge un netto distacco dei primi due aeroporti (Roma e Milano) per quanto riguarda il transito internazionale di passeggeri. Su Roma Fiumicino e Milano Malpensa si concentra infatti il 47,6% dei transiti internazionali di passeggeri del territorio italiano.

In relazione ai transiti con altri Paesi dell'Unione Europea, lo scalo principale di riferimento è Roma Fiumicino, che raccoglie il 24,5% del traffico.

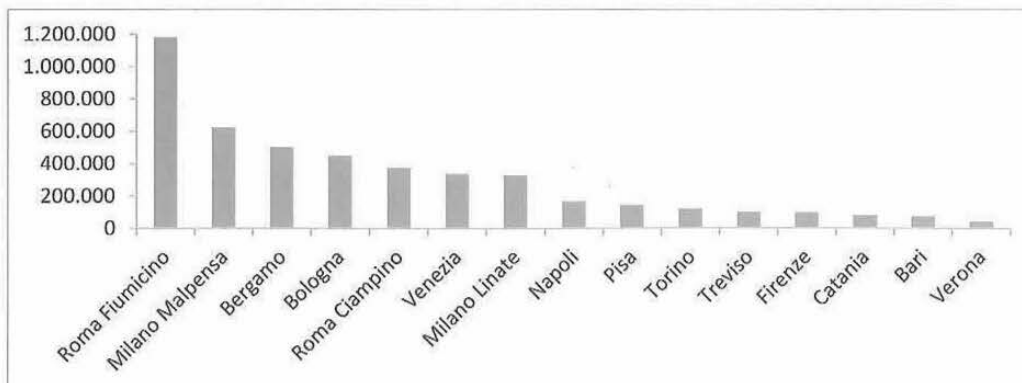


Figura 18. Primi 15 aeroporti italiani nel 2015 ordinati in base al traffico passeggeri verso paesi dell'Unione Europea. Fonte: Assoaeroporti

All'interno dei collegamenti nazionali, si riportano le dieci tratte con il maggior numero di passeggeri nel 2015.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

	Origine	Destinazione	Passeggeri
1	Catania	Roma Fiumicino	998.852
2	Roma Fiumicino	Catania	980.769
3	Roma Fiumicino	Palermo	741.378
4	Palermo	Roma Fiumicino	739.796
5	Roma Fiumicino	Milano Linate	686.152
6	Milano Linate	Roma Fiumicino	680.298
7	Cagliari	Roma Fiumicino	418.137
8	Roma Fiumicino	Cagliari	411.471
9	Catania	Milano Linate	359.160
10	Milano Linate	Catania	349.934

Tabella 8. Graduatoria passeggeri commerciali, collegamenti nazionali nel 2015. Fonte: ENAC

Per quanto riguarda la ripartizione del traffico tra vettori tradizionali e *low cost*, considerando il traffico complessivo (nazionale e internazionale), la quota di mercato dei vettori *low cost* è pari al 48% dei passeggeri (arrivi + partenze). Decomponendo però le componenti di traffico nazionale e internazionale, è possibile osservare come i vettori *low cost* abbiano un peso maggiore (51%) di quelli tradizionali solo nel traffico nazionale.

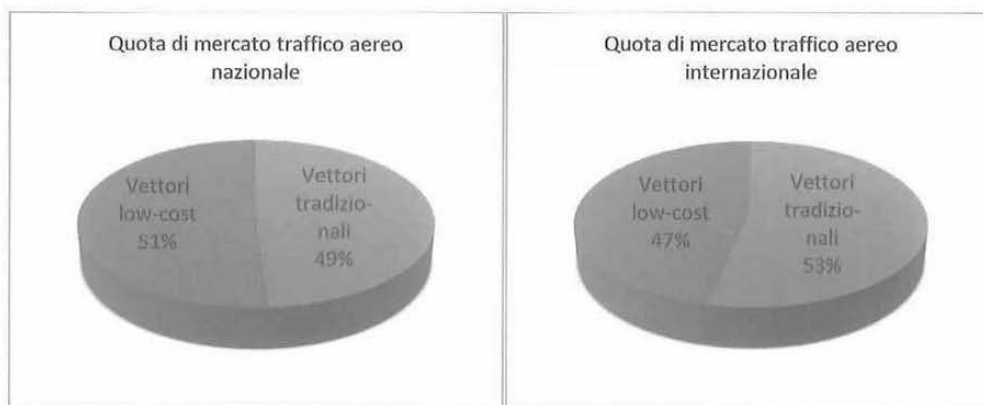


Figura 19. Quota di mercato traffico tradizionale/low cost, anno 2015. Fonte: ENAC

Merchi

In Italia il trasporto aereo ha un peso limitato nel traffico merci interno (ovvero con origine e destinazione interne al territorio italiano). Nel 2014, tale peso risulta essere dello 0,59% (era dello 0,55% nel 2013)¹⁴.

I risultati del 2015 in relazione al settore cargo confermano l'andamento positivo riscontrato negli ultimi anni, presentando una crescita rispetto al 2014 del 4,1% e un volume di traffico di oltre 931 mila tonnellate¹⁵.

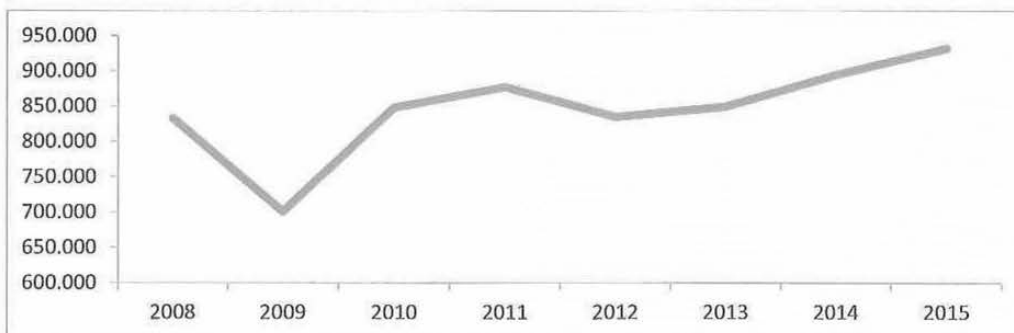


Figura 20. Andamento traffico merci (in tonnellate) al netto della posta. Fonte: Assaeroporti

¹⁴ Conto Nazionale delle Infrastrutture 2015.¹⁵ Assaeroporti 2015.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

La maggior parte del traffico merci in Italia (84,5%) è concentrata nei tre poli di Milano, Roma e Bergamo, con Milano in posizione dominante (55%). Al quarto e quinto posto per traffico merci si collocano gli scali di Venezia e Bologna, seguite da un elevato numero di altri aeroporti, con quote di mercato collocate in una fascia compresa tra 0,2% e 1% (Napoli, Pisa, Brescia, Torino, Ancona, Verona, Catania, Genova, Cagliari), che complessivamente ammontano a 5,43%.

AEROPORTO	% IN TONNELLATE
MILANO (MALPENSA + LINATE)	55,00%
ROMA (FIUMICINO + CIAMPINO)	16,51%
BERGAMO	12,99%
VENEZIA	5,46%
BOLOGNA	4,40%
ALTRI (Napoli, Pisa, Brescia, Torino, Ancona, Verona, Catania, Genova, Cagliari)	5,43%

Tabella 9. Quota di mercato del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2015. Fonte: Assaeroporti

Rispetto al 2014, nel 2015 la quota di mercato di Milano è cresciuta (dal 52,8% al 55%), a scapito di Bergamo (13,7% nel 2014), degli aeroporti minori per traffico merci e, in misura minore, di Roma (dal 16,8% del 2014 al 16,5% del 2015).

Sulla base dei dati Assaeroporti, nel 2015 sono state trasportate 931.841 tonnellate di merce, a cui si sono aggiunte 53.691 tonnellate di posta. La crescita del traffico merci rispetto al 2014 è stata del 4%, a conferma della dinamica positiva iniziata nel 2013.

RANK	AEROPORTO	Merci [Tonn]
1	Milano Malpensa	500.054
2	Roma Fiumicino	138.235
3	Bergamo	121.045
4	Venezia	50.853
5	Bologna	40.997
6	Roma Ciampino	15.648
7	Milano Linate	12.434
8	Napoli	8.744
9	Pisa	8.605
10	Brescia	7.603
11	Torino	6.047
12	Ancona	5.931
13	Verona	4.953
14	Catania	4.214
15	Genova	2.617

Tabella 10. Primi 15 aeroporti italiani in base a tonnellate di merci nel 2015. Fonte: Assaeroporti

3.1.2.2 Principali aspetti economico-finanziari

Ricavi

Nell'analisi dei ricavi, si distingue 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 un insieme di 12 gestori del settore aeroportuale italiano¹⁶, rappresentanti l'85% dei passeggeri transitati negli scali italiani. Nel 2014 la quota dei ricavi *aviation* rispetto ai ricavi totali si mantiene sul 70%, confermando il dato 2013.

¹⁶ ADR Roma, SEA Milano, SAVE Venezia e Treviso, SACBO Bergamo, AdP Bari-Brindisi, SAC Catania, Guglielmo Marconi Bologna, GESAC Napoli, GESAP Palermo, SAT Pisa, SAGAT Torino, AdF Firenze.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

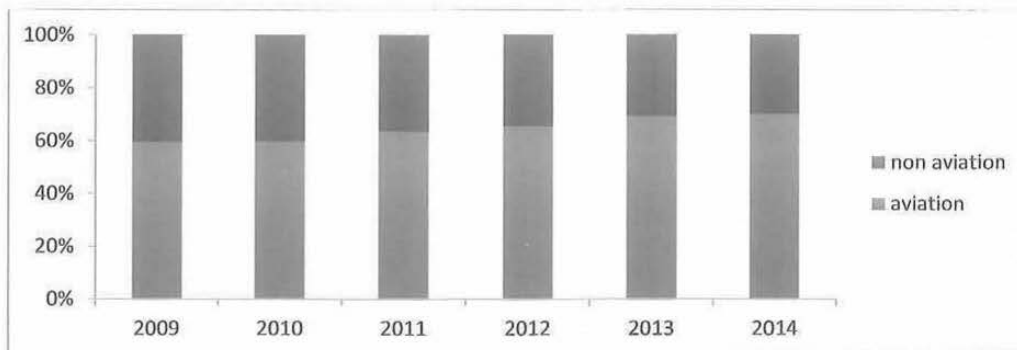


Figura 21. Peso dell'attività *aviation* e *non-aviation* sul totale dei ricavi. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Nel 2014, il valore della produzione totale sull'insieme dei 12 sistemi aeroportuali considerati ammonta a 2,2 miliardi di euro, in crescita del 7,4% rispetto al 2013. La distribuzione è però molto disomogenea, con due aeroporti che superano i 650 milioni di euro e tutti gli altri al di sotto dei 130 milioni.

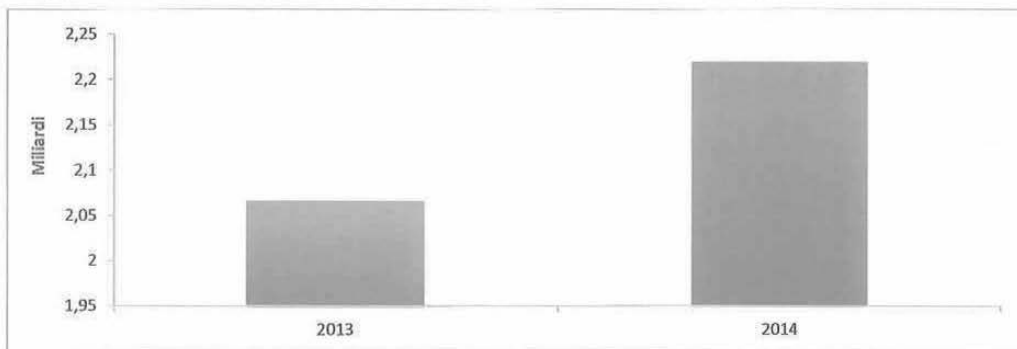


Figura 22. Valore della produzione complessiva per le 12 società di gestione selezionate. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

Considerando l'andamento dei ricavi *aviation* e *non-aviation* in rapporto al numero di passeggeri transitati, si osserva una tendenza alla riduzione per i ricavi *non-aviation* per passeggero e, al contrario, all'aumento per quelli *aviation* per passeggero. Il 2014 non presenta significativi mutamenti rispetto al 2013, soprattutto per i ricavi *non aviation*, mentre quelli *aviation* mostrano un ulteriore incremento rispetto al 2013.

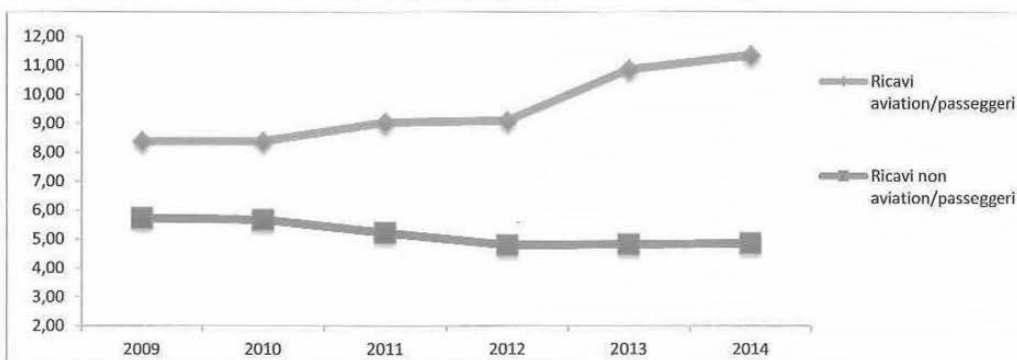


Figura 23. Andamento ricavi *aviation* e *non aviation* /passeggeri aggregato sui 12 aeroporti selezionati (euro/passeggero). Fonte: elaborazione su dati di bilancio

Nella seguente tabella è riportata una sintesi delle tariffe aeroportuali applicate nel 2015 da un sottoinsieme di aeroporti con traffico superiore ad 1 mln pax/anno.

ART. 170. Rapporto Annuale al Parlamento

Costi della produzione

Il costo della produzione nel 2014 sull'insieme di 12 sistemi aeroportuali è pari a 1,6 miliardi di euro, in aumento del 5% rispetto al 2013.

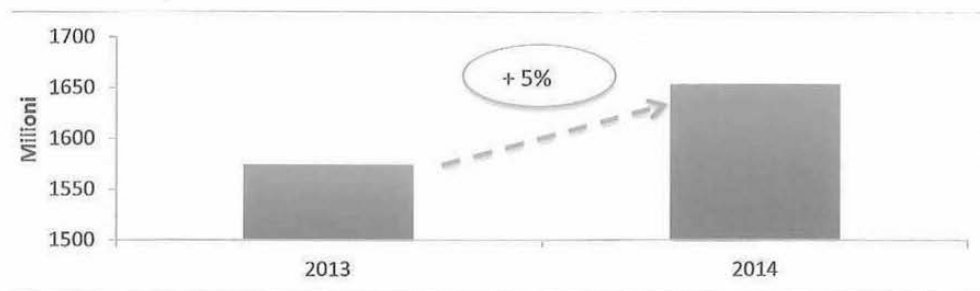


Tabella 25. Costi della produzione sui 12 sistemi aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

A livello di singoli aeroporti, un gestore ha visto incrementare i propri costi della produzione del 13% rispetto al 2012, mentre all'altro estremo è stato osservato un decremento del 19%.

In rapporto al numero di passeggeri, nel 2014 i costi operativi dell'insieme di aeroporti considerati ammontano in media a 12,8€/passeggero e oscillano tra un minimo di 7€/passeggero e un massimo di 19€/passeggero.

Utile

Il 2014 gli utili complessivi del sistema di 12 gestori considerati ammontano a 270 milioni di euro e hanno registrato un aumento rispetto al 2013 del 30%.

Il risultato migliore nel 2014 in valori assoluti è quello registrato da AdR Roma, con oltre 131 milioni di euro di utile netto, in crescita rispetto al 2013 del 51%.¹⁷ Il dato peggiore è invece quello di Sacbo Bergamo, che nel 2014 ha registrato una flessione rispetto al 2013 di un 63%.

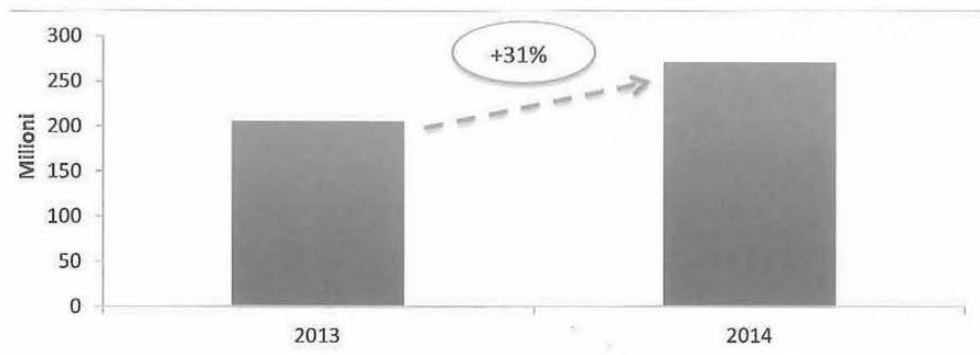


Tabella 26. Risultato netto complessivo su un insieme di 12 gestori aeroportuali. Fonte: elaborazione su dati di bilancio

In relazione al numero di passeggeri, gli utili ammontano nel 2014 a 1,48€/passeggero, in crescita rispetto al 2013 (1,16€/passeggero).

In rapporto al valore della produzione, in media gli utili nel 2014 ammontano al 9,7%, in crescita rispetto al 2013 (che presentava un rapporto utile/valore produzione di 7,6%).

¹⁷ Questa variazione è dovuta principalmente ad un aumento dei ricavi complessivi del 14,6% (con un aumento dei ricavi *aviation* del 3,6%), in parte bilanciata dall'aumento dei costi del personale (10,6%) e da minori accantonamenti (-5%) e oneri finanziari netti (-20%).

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

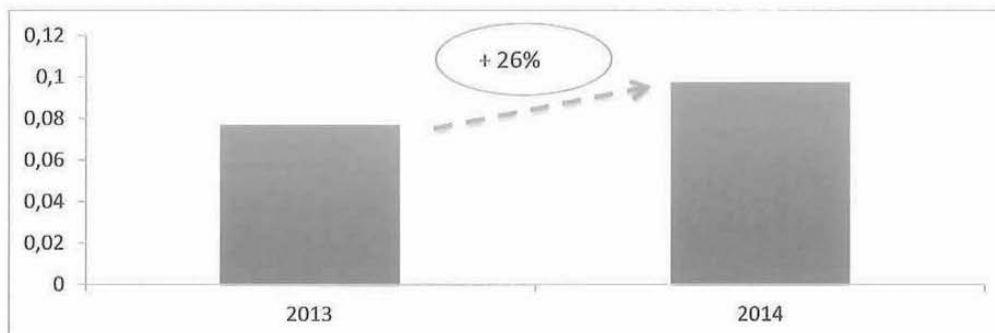


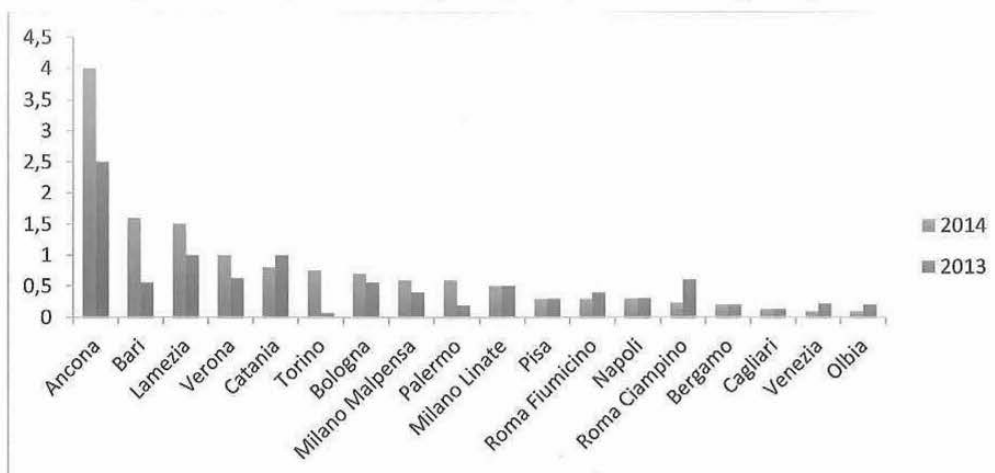
Figura 27. Utili/valore della produzione. Fonte: elaborazione su dati di bilancio di esercizio

A livello di singoli aeroporti, il risultato migliore in termini di utile/valore della produzione è, anche nel 2014, ottenuto da SAVE-Venezia (29%). Inoltre, cinque aeroporti presentano un rapporto utile/valore della produzione superiore al 9%, quattro nella fascia 2%-9% e altri tre un rapporto inferiore al 2%.

Indicatori di qualità

Il valore degli indicatori di qualità dipende dal livello di qualità dei servizi forniti e può variare in relazione a fattori esogeni quali, ad esempio, l'aumento del traffico passeggeri, lavori di adeguamento infrastrutture, nuove misure di security o rafforzamento delle misure già in atto. L'analisi che segue presenta una serie di indicatori di qualità tratti dal rapporto ENAC "Rapporto e Bilancio Sociale 2014".

L'indicatore relativo ai *ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale* è definito dal rapporto tra il numero di ritardi dei voli in partenza da attribuire alla responsabilità del gestore e il numero totale dei voli in partenza. Sulla base di questo indicatore, la classifica degli aeroporti è presentata nella figura seguente.

Figura 28. Classifica degli aeroporti in base ai ritardi nei voli dovuti al gestore aeroportuale. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, *Rapporto e Bilancio Sociale*, 2014

Per numero di ritardi in rapporto al numero di voli in partenza, lo scalo che ha registrato nel 2014 il risultato migliore è quello di Olbia, che presenta anche un miglioramento rispetto al 2013. Di contro, Ancona peggiora il dato 2013 e si conferma lo scalo dove la problematica è più pronunciata.

In relazione ai *bagagli disguidati complessivi*, definiti come numero di bagagli che non vengono imbarcati sul volo di destinazione ogni 1.000 bagagli transitati, sembra emergere la correlazione con il volume di passeggeri gestiti dallo scalo. I peggiori aeroporti per bagagli disguidati risultano, infatti, quelli interessati da elevati volumi di traffico passeggeri: Fiumicino, Malpensa, Linate. Unica eccezione è lo scalo di Bari che, nonostante volumi di traffico relativamente ridotti, compare come terzo in classifica per bagagli disguidati.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

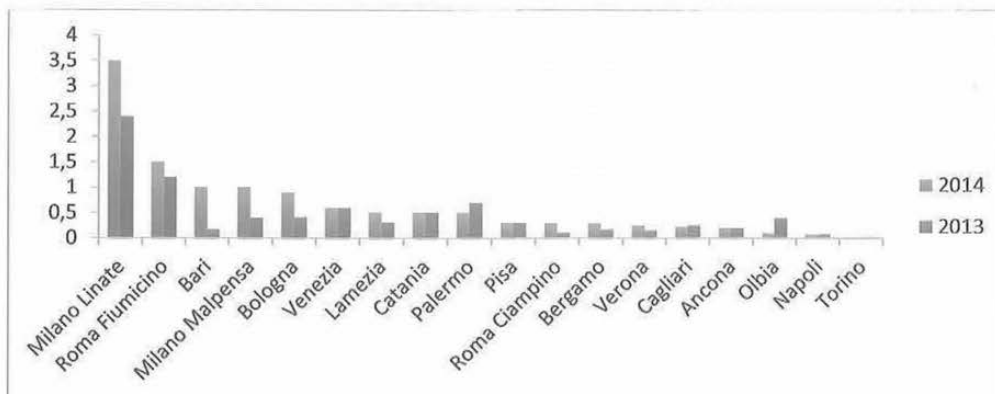


Figura 29. Classifica degli aeroporti in base al numero di bagagli disguidati ogni 1000 bagagli transitati. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

L'indicatore *attesa in coda al check-in* è definito come il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dal posizionamento in coda al suo arrivo davanti al banco di registrazione. I tempi di attesa rilevati variano da un minimo di 5 minuti di Cagliari a un massimo di 22 di Lamezia.

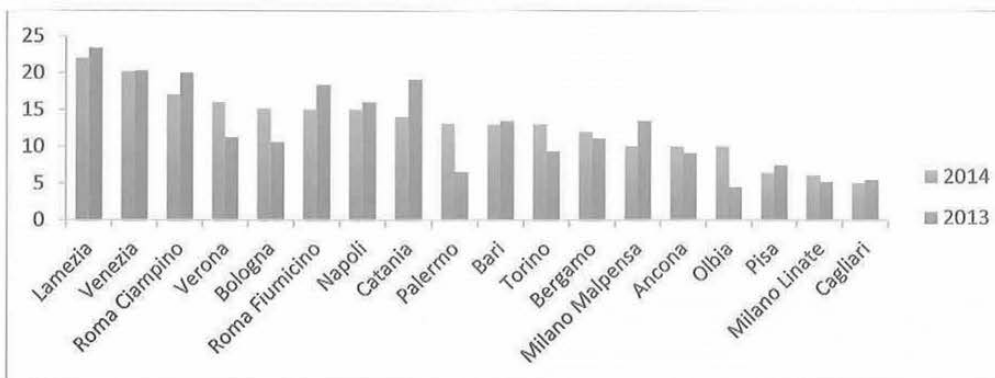


Figura 30. Classifica degli aeroporti in base ai minuti di attesa in coda al check-in. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

Il *tempo di attesa al controllo radiogeno bagagli* è definito come il tempo di attesa (in minuti) di un passeggero dall'inserimento in coda al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina per il controllo radiogeno posto all'accesso dell'area imbarchi. Sulla base di questo indicatore, nel 2014 gli scali peggiori sono stati quelli di Venezia e Torino, nettamente peggiorati rispetto al 2013. L'aeroporto di Napoli, che nel 2013 aveva il primato negativo in questa classifica, nel 2014 scende in settima posizione, sorpassato da Bergamo, Malpensa, Ciampino e Catania oltre che da Venezia e Torino. In fondo alla classifica si colloca Cagliari che, nonostante un lieve peggioramento rispetto al 2013, ha il primato di presentare tempi di attesa al controllo bagagli nell'intorno dei 3 minuti.

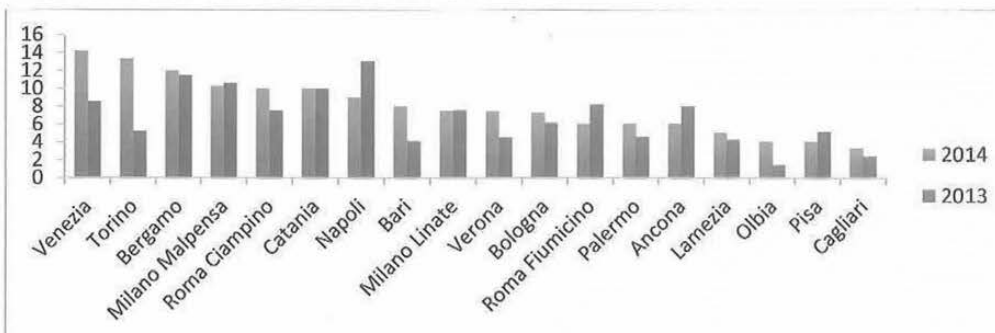


Figura 31. Classifica degli aeroporti in base al tempo di attesa al controllo bagagli. Dati in minuti. Fonte: Elaborazione su dati ENAC, Rapporto e Bilancio Sociale, 2014

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

3.2 Il settore autostradale

Secondo dati europei¹⁸, nel 2013 in Italia si è mosso su strada il 79,7% del traffico passeggeri e l'81,3% del traffico merci nazionale e internazionale, dati da confrontare con la media europea di 80% per il traffico passeggeri e 71,9% per il traffico merci. Nel 2014 la rete autostradale italiana in esercizio si estende per oltre 6800 Km, di cui circa 5900 Km sono affidati in gestione a società concessionarie, mentre la parte rimanente è gestita direttamente da ANAS.

3.2.1 Quadro europeo

Nel 2014 per la rete autostradale italiana a pedaggio sono transitati oltre 36000 veicoli al giorno. Il traffico giornaliero nei vari paesi europei è riportato nella seguente tabella.

Paesi	2014 (numero di veicoli/giorno)
Austria	36500
Danimarca	50092
Spagna	16828
Francia	27144
Grecia	13635
Ungheria	21382
Irlanda	381383
Italia	36729
Norvegia	1383562
Paesi Bassi	16717
Polonia	28384
Portogallo	14092
Regno Unito	42275

Tabella 11. Traffico giornaliero sulla rete a pedaggio (numero di veicoli leggeri e pesanti), anno 2014. Fonte: ASECAP 2015.

Nel 2014 i ricavi da pedaggio totali nei Paesi ASECAP ammontano a 27.764,08 milioni di €, a cui vanno sommati 29.030.630€ da abbonamenti telepass; i ricavi da pedaggio per ciascun paese sono presentati nella seguente tabella. In valore assoluto, la Francia si conferma anche nel 2014 come il paese con i maggiori ricavi da pedaggio, seguita da Italia e Germania.

In rapporto all'estensione totale di rete di ciascun paese, i ricavi da pedaggio sono riportati nella tabella seguente.

Paesi	km di rete a pedaggio	milioni di euro	di milioni di €/km	Paesi	km di rete a pedaggio	milioni di euro	di milioni di €/km
Austria	2183,9	1826,00	0,84	Italia	5906,5	5176,94	0,88
Croazia	1289,4	297,05	0,23	Norvegia	911	940,63	1,03
Danimarca	34	537,00	15,79	Paesi Bassi	20	27,67	1,38
Spagna	3404,01	1608,60	0,47	Polonia	468	185,86	0,40
Francia	9053,1	9222,40	1,02	Portogallo	2942,9	55,37	0,02
Grecia	1558,2	469,00	0,30	Regno Unito	42	83,30	1,98
Ungheria	1157	677,60	0,59	Germania	14136	4460,00	0,32
Irlanda	337	217,00	0,64				

Tabella 12. Ricavi netti da pedaggio (in valore assoluto e per km di rete a pedaggio) nel 2014. Fonte: ASECAP 2015.

3.2.2 Situazione italiana

L'estensione della rete stradale primaria italiana (autostrade, altre strade di interesse nazionale, strade regionali e provinciali) a dicembre 2013 è pari a 181.619 km, rappresentati per l'85% da strade regionali e provinciali e per la restante parte da autostrade (6750 km) e altre strade di interesse nazionale (19.920

¹⁸ EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

km)¹⁹. Ad oggi le società concessionarie italiane operanti in Italia sono 27 e fanno riferimento a tre grandi insiemi.

Gruppo Atlantia	Gruppo Gavio	Altri
Autostrade per l'Italia S.p.A. (2854,6 km)	Torino- Savona (116,31 km)	Autostrada del Brennero S.p.A. (314,00 km)
Soc. Italiana Traforo Monte Bianco (5,8 km)	Satap A4 S.p.A. (119,59 km)	Autostrada Brescia- Verona- Vicenza- Padova S.p.A. (182,5 km)
Tangenziale Napoli S.p.A. (19,6 km)	Satap A21 S.p.A. (164,94 km)	Autovie Venete S.p.A. (182,53 km)
Autostrade Meridionali S.p.A. (57,3 km)	Autostrada dei Fiori S.p.A. (113,4 km)	Concessioni Autostradali Venete S.p.a (32,4 km)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (27,1 km)	Asti - Cuneo S.p.A. (90,2 km)	
Autostrada Tirrenica S.p.A (36,6 km)	Autocamionale della CISA S.p.A. (101 km)	Pedemontana Lombarda S.p.A. (67 km)
	SALT S.p.A. (131,06 km)	Milano Serravalle- Milano Tangenziali S.p.A. (183,98 km)
	Società Autostrade Valdostane S.p.A. (67,4 km)	Consorzio per le Autostrade Siciliane (285,14 km)
	ATIVA S.p.A. (155,8 km)	Strada dei Parchi S.p.A. (Gruppo Toto) (281,4 km)
	BRE.BE.MI SpA (62,1 Km)	SITAF S.p.A. (75,7 km)
	Tangenziale Esterna Milano SpA (33 Km)	
	Società Italiana Traforo San Bernardo S.p.A. (11,6 km)	
	Autostrade Centro Padane S.p.A. (85,6 km)	

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

Inoltre, la rete italiana conta ulteriori 937,748 Km non pedaggiati, suddivisi su 10 tratte, e gestiti direttamente da ANAS per tratti che variano da pochi chilometri (es. Catania-Siracusa) fino a 442,9 Km (A3 Salerno-Reggio Calabria).

	Km
Autostrade in gestione diretta ANAS non pedaggiate	
A90 Grande Raccordo Anulare di Roma	68,22
A91 Roma-Fiumicino	17,36
A3 Salerno-Reggio Calabria	442,92
A29 Palermo-Mazara del Vallo e Diramazione Punta Raisi	114,80
A29 Dir. Alcamo-Trapani e Diramazione per Birgi	50,00
A19 Palermo-Catania	192,80
A19 Diramazione Via Giafar	5,20
A29 Racc. Bis-Raccordo per Via Belgio	5,60
A18 Dir-Catania Nord-Catania Centro	3,70
Catania-Siracusa	25,14
Sistiana-Rabuiese	8,00

Tabella 14. Rete gestita da ANAS

Le metodologie di regolazione che si sono susseguite nel tempo hanno portato all'applicazione di sei modelli tariffari differenti²⁰. Nella tabella che segue, i modelli tariffari sono identificati con numeri da 1 a 6. Si osservi, tra l'altro, che società concessionarie appartenenti al medesimo gruppo applicano modelli tariffari diversi.

¹⁹ Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture. Si osserva che i 6750 km comprendono rete a pedaggio e non.

²⁰ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento, 2013.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Società Concessionaria	Km gestiti	Sottoscrizione convenzione unica	1° Atto Aggiuntivo	2° Atto Aggiuntivo	Atto Integrativo	Scadenza concessione gestione	Modello tariffario
Gruppo Atlantia							Internazio- nale
Società Italiana Traforo Monte Bianco							
Tangenziale Napoli S.p.A.	19,60	28/07/09				31/12/37	3
RAV SpA	27,10	30/12/09				31/12/32	3
SAT - Autostrada Tirrenica S.p.A.	36,60	11/03/09				31/12/46	3
SAM - Autostrade Meridionali S.p.A.	57,30	29/07/09				31/12/12	3
Autostrade per l'Italia S.p.A.	2.854,60	12/10/07				31/12/38	2
Gruppo SIAS							Internazio- nale
Società Italiana Traforo San Bernardo	11,60						
Tangenziale Esterna di Milano S.p.A.	33,00	24/07/09	12/12/11			50 anni da fine lavori	
BreBeMi SpA	62,10	01/08/07	07/09/09	22/12/10		19 anni e 6 mesi dall'esercizi o	
SAV - Autostrade Valdostane S.p.A.	67,40	02/09/09				31/12/32	5
Autostrade Centropadane S.p.A.	85,60	07/11/07	01/08/12			30/09/11	1
Asti Cuneo S.p.A.	90,20	01/08/07				11/08/35	3
Autocamionale della Cisa S.p.A.	101,00	03/03/10				31/12/31	5
Autostrada dei Fiori S.p.A.	113,40	02/09/09				30/11/21	6
Torino - Savona S.p.A.	116,31	18/11/09				31/12/38	6
SATAP A4 S.p.a.	119,59	10/10/07				31/12/26	3
SALT S.p.A.	131,06	02/09/09				31/07/19	6
ATIVA S.p.A.	155,80	07/11/07				31/08/16	4
SATAP A21 S.p.A.	164,94	10/10/07				30/06/17	3
Altri							
CAV S.p.A.	32,40	30/01/09	23/03/10			31/12/32	5
Pedemontana Lombarda S.p.A.	67,00	01/08/07	21/04/10		02/03/11	30 anni dall'esercizi o (31/12/204 5)	
SITAF S.p.A.	75,70	22/12/09				31/12/50	6
Aut. Brescia-Verona- Vicenza-Padova SpA	182,50	09/07/07				31/12/26	3
Autovie Venete S.p.A.	182,53	07/11/07	18/11/09		04/11/11	31/03/17	3
Milano Serravalle Milano Tang. SpA	183,98	07/11/07				31/10/28	4
Strada Dei Parchi S.p.a.	281,40	18/11/09				31/12/30	3
Consorzio Autostrade Siciliane	285,14	27/11/00					1
Autostrada del Brennero S.p.A.	314,00	29/07/99	06/05/04	16/12/04	18/10/05	30/04/14	1

Tabella 15. Scadenza concessioni e modelli tariffari applicati. Fonte: dati forniti dai concessionari

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

In data 14 gennaio 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottoscritto con le società concessionarie Autostrada del Brennero S.p.A. e Autovie Venete S.p.A. un Protocollo d'Intesa propedeutico all'affidamento della nuova concessione (la prima scaduta in data 30 aprile 2014, la seconda in scadenza al 31 marzo 2017) mediante ricorso all'*inhouse*, sulla base delle disposizioni contenute nella direttiva "Concessioni" 2014/23/UE. Inoltre, nel corso del 2015 Atlantia, attraverso la controllata Autostrade per l'Italia, raggiunge l'accordo per salire al 99,93% del capitale di SAT, l'Autostrada Tirrenica, di cui precedentemente deteneva una quota del 24,98%. Sempre nel corso del 2015, il gruppo Gavio si è aggiudicato la gara per la concessione dell'autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia. L'aggiudicatario è il raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla controllata Satap (con una quota del 70% del raggruppamento) e dalla collegata Itinera (con una quota del 30%).

La gara per l'affidamento della nuova concessione relativa all'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, assentita alla società Autostrade Meridionali e scaduta il 31 dicembre 2012, non è stata invece aggiudicata a causa dell'esclusione delle offerte pervenute.

3.2.2.1 Caratteristiche infrastrutturali e di traffico

Nel 2014, la rete autostradale italiana a pedaggio in esercizio si estende per 5906,5 km. Essa comprende 3 trafori internazionali (per 25,4 km), 663 gallerie (per 808,4 km) e 1590 ponti e viadotti (996,3 km). Il 69% della rete è dotato di due corsie per senso di marcia, il 29,5% ha tre corsie e l'1,3% ha quattro corsie.

Rete in esercizio (km)			
	2012	2013	2014
4 corsie per senso di marcia	78	78	79,5
3 corsie per senso di marcia	1646,6	1679	1747,8
2 corsie per senso di marcia	3753,4	3729	4079,2
TOTALE	5478	5485	5906,5

Tabella 16. Numero di corsie della rete in esercizio nelle autostrade italiane, con esclusione di Consorzio Autostrade Siciliane e Autostrada del Brennero. Fonte: dati forniti dai concessionari e dati Aiscat, Aiscat in cifre 2014

La rete si caratterizza per una notevole eterogeneità, sia a livello di estensione di rete, sia per caratteristiche morfologiche del territorio attraversato dalle varie tratte. La dimensione della rete gestita dalle singole concessionarie varia da poche decine di Km ai quasi 3000 Km del principale concessionario. La seguente tabella riporta le caratteristiche della rete gestita dai vari concessionari alla fine del 2014. Per opere maggiori si intende il numero di gallerie, ponti, viadotti e trafori internazionali.

		Km di rete in montagna / Km di rete	Numero di opere maggiori	Km di opere maggiori/Km di rete	% rete a 3 o 4 corsie
Gruppo Atlantia	Autostrade per l'Italia S.p.A.	23%	961	23%	41%
	Soc. Italiana Traforo Monte Bianco	100%	1	100%	0%
	Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	100%	44	100%	0%
	Tangenziale Napoli S.p.A.	0%	12	79%	96%
	SAT S.p.A.	100%	13	51%	0%
	Autostrade Meridionali S.p.A.	0%	42	17%	83%
Gruppo SIAS	Torino – Savona S.p.A.	100%	149	46%	0%
	SATAP A4 S.p.A.	0%	13	4%	98%
	SATAP A21 S.p.A.	25%	22	6%	5%
	Autostrada dei Fiori S.p.A.	100%	149	54%	3%
	Asti – Cuneo S.p.A.	100%	12	Nd	0%
	Autocamionale della CISA S.p.A.	100%	69	Nd	0%
	SALT S.p.A.	49%	100	Nd	0%
	Soc. Autostrade Valdostane S.p.A.	100%	34	29%	0%
	ATIVA S.p.A.	0%	20	7%	32%
	Autostrade Centro Padane S.p.A.	0%	3	2%	16%
	Soc. Italiana Traforo San Bernardo	nd	nd	nd	Nd
Altri	Aut. Brescia–Verona–Vicenza–Padova S.p.A.	0%	244	4%	72%
	Autovie Venete S.p.A.	0%	21	4%	0%
	SITAF S.p.A.	100%	64	nd	0%
	Autostrada del Brennero S.p.A.	66%	101	23%	0%
	Milano Serravalle – Mi. Tang. S.p.A.	0%	0	0%	67%
	Strada dei Parchi S.p.A.	100%	207	68%	2%
	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	0%	71	10%	69%
	Consorzio Autostrade Siciliane	nd	nd	nd	nd

Tabella 17. Caratteristiche della rete gestita dai concessionari (2014). Fonte: Dati forniti dai concessionari

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Rispetto al 2013, il 2014 non presenta significative variazioni in termini di traffico, sia di veicoli leggeri che pesanti.

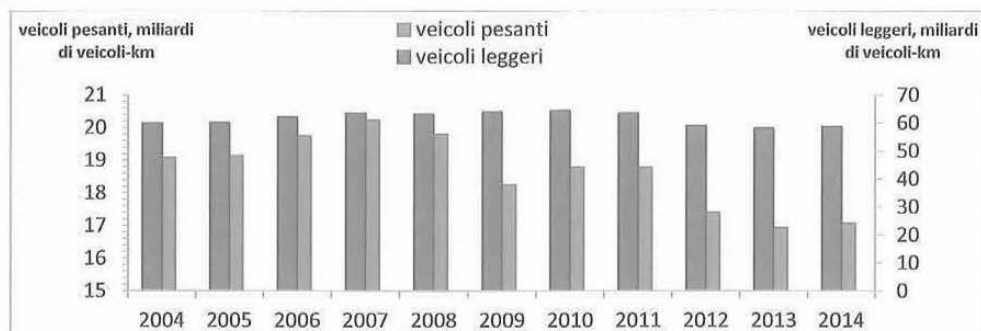


Figura 32. Volumi di traffico per tipologia di veicolo. Fonte: AISCAT 2015

Per quanto riguarda la quota modale del settore autostradale, il 2014 presenta valori allineati a quelli 2012 e 2013, soprattutto nel confronto con la ferrovia, sia per quanto riguarda il settore passeggeri che quello merci²¹.

3.2.2.2 Principali aspetti economico-finanziari

Ricavi

I ricavi da pedaggio nel 2014 ammontano a 7035 milioni di euro. Di questi, il 91% proviene dalle concessionarie, l'8% è canone aggiuntivo Anas, e la rimanente quota del 18% è Iva.

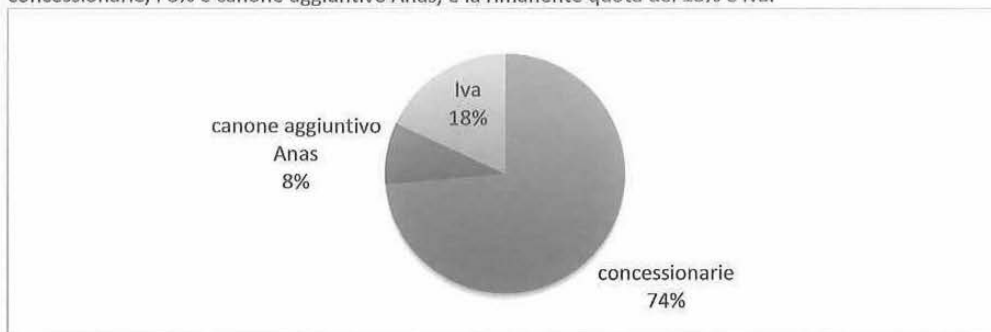


Figura 33. Composizione ricavi da pedaggio totali. Fonte: AISCAT in cifre 2014

Nel 2015 il ricavo medio, in rapporto ai km percorsi paganti, è pari a 0,075 €/Km percorso, in crescita dello 0,81% rispetto al 2014²².

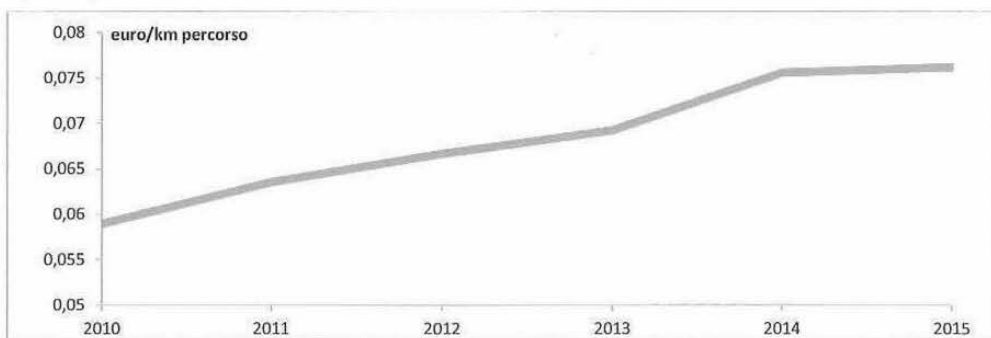


Figura 34. Evoluzione ricavi medi da pedaggio su km percorso. Fonte: Elaborazione propria su dati dei concessionari

²¹ AISCAT in cifre 2014.

²² Non sono disponibili i valori di ricavi/km percorso per Milano Serravalle-Milano Tang., SITMB e, nel 2015, RAV e Strada dei Parchi.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Rispetto al 2015, in generale nel 2016 non sono stati autorizzati incrementi tariffari dei pedaggi autostradali tranne che per alcune concessionarie, ovvero ATIVA, Autostrade per l'Italia, Satap A4, Strada dei Parchi, TEEM e Pedemontana Lombarda. Le variazioni percentuali di aggiornamento tariffario sono riportate in tabella.

	Variazione % 2014	Variazione %2015	Variazione %2016
ATIVA	0,82	1,5	0,03
Autostrade per l'Italia	4,43	1,46	1,09
Brennero	1,63	0	0
Brescia-Padova	1,44	1,5	0
Centropadane	8,01	0	0
Cisa	6,26	1,5	0
Autostrada dei Fiori	2,78	1,5	0
Autovie Venete	7,17	1,5	0
Milano Serravalle – Mi. Tangenziali	4,47	1,5	0
Tangenziale di Napoli	1,89	1,5	0
RAV	5,00	1,5	0
SALT	3,07	1,5	0
SAT	5,00	1,5	0
Autostrade Meridionali	0,00	0	0
SATAP A4	5,27	1,5	6,5
SATAP A21	1,66	1,5	0
SAV	5,00	1,5	0
SITAF – Barriera di Bruere	4,23	1,5	0
SITAF – Barriera di Avigliana	4,31	1,5	0
SITAF – Barriera di Salbertrand	3,81	1,5	0
Torino-Savona	1,60	1,5	0
CAV	6,26	1,5	0
Strada dei Parchi	8,28	1,5	3,45
Asti-Cuneo	0,00	0	0
Consorzio Autostrade Siciliane			0
Bre.Be.Mi			0
TEEM			2,10
Pedemontana Lombarda			1,00

Tabella 18. Variazioni percentuali di aggiornamento tariffario riconosciute dai Ministeri, 2016. Fonte: MIT, Allegato 2, Regolamentazione delle tariffe autostradali e meccanismi di adeguamento

Misure di redditività

In media, i concessionari italiani hanno presentato nel 2015 un valore di debito/(debito+equity) del 45%, in leggera riduzione rispetto all'anno precedente. Il rapporto utili/ricavi da pedaggio nel 2015 è pari a 13% e gli utili netti di esercizio hanno registrato un incremento del 47% rispetto al 2014.