

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

milioni di tonnellate-km; ciò presenta una percorrenza media di 308 km per il traffico nazionale contro circa 170 km per l'internazionale in ingresso ed in uscita.

Il principale attore è sempre Trenitalia, che in termini di tonnellate-km ha diminuito di 1,7% rispetto al 2013, contro un aumento di produzione dell'1,8% (dati bilancio Trenitalia 2014, elaborazione ART). La quota di mercato riferita ai treni-km è di poco superiore al 63% (inclusa la controllata al 100% Serfer) in leggera diminuzione rispetto al 2013.

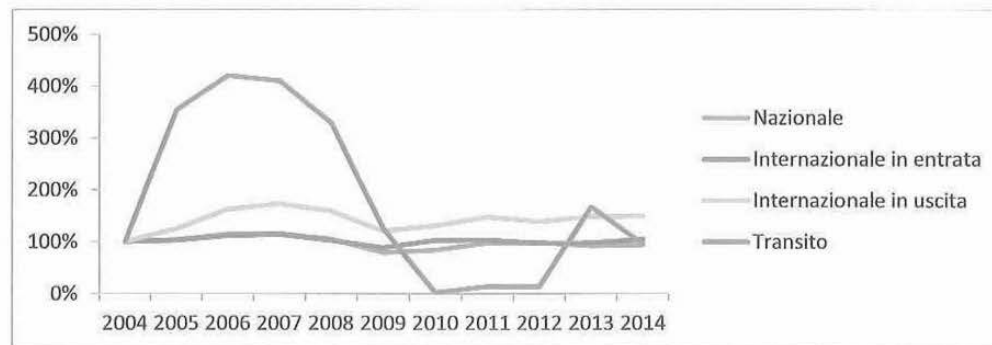


Figura 59. Andamento indicizzato traffico merci tonnellate (indice 2004=100). Fonte Istat, elaborazione ART

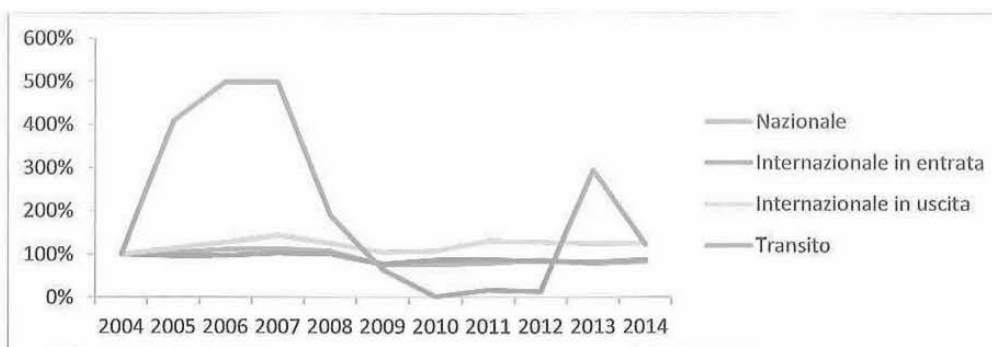


Figura 60. Andamento indicizzato traffico merci tonnellate-km (indice 2004=100). Fonte Istat, elaborazione ART

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km	Tonnellate	Ton-km
<b>Nazionale</b>	28.184.213	8.790.553	32.641.576	9.146.056	33.048.282	10.056.064	30.832.483	9.122.197	31.284.482	9.635.679
<b>Internazionale in entrata</b>	35.692.134	6.443.654	35.975.208	6.532.824	33.686.950	6.171.818	33.849.136	5.990.254	36.190.257	6.496.722
<b>Internazionale in uscita</b>	20.558.170	3.381.880	23.192.996	4.107.807	21.769.289	4.016.106	23.267.273	3.915.028	23.380.848	3.935.136
<b>Transito</b>	149	44	902	580	848	434	10.825	10.014	6.219	4.158
<b>Totale</b>	<b>84.434.666</b>	<b>18.616.131</b>	<b>91.810.682</b>	<b>19.787.267</b>	<b>88.505.369</b>	<b>20.244.422</b>	<b>87.959.717</b>	<b>19.037.493</b>	<b>90.861.806</b>	<b>20.071.695</b>

Tabella 31. Dati di dettaglio sul traffico merci, 2010-2014 (ton-km in migliaia). Fonte Istat

### 3.3.2.4 Ricavi e costi operativi

Il gestore della rete ferroviaria nazionale (RFI) ha avuto volumi di produzione di poco superiore a 330 milioni di treni-km in linea con quelli 2013, ripartiti tra i 21,7 milioni di treni-km delle reti AV/AC (+1,83%) e 308,4 milioni di treni-km sulla rete tradizionale (-0,46%) (dati bilancio RFI). Dall'andamento dei ricavi e dei costi operativi si può evidenziare una riduzione di questi ultimi negli ultimi due anni (Figura 61); i ricavi, invece, dopo un trend in crescita hanno subito una riduzione di poco oltre il 7%, anche in considerazione di interventi normativi come la Delibera n. 70/2014, con cui si è ridotto il pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da 12,81 €/km a 8,2 €/km. Infatti, il ricavo da pedaggio è passato da 1.103,2 milioni di euro del 2013 a 1.051,2 milioni di euro nel 2014. Il gestore di rete ha sei diversi segmenti di divisione della produzione e dei ricavi da pedaggio. I segmenti sono costituiti da:

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

- Open Access - AV, costituita dai servizi a mercato sulla rete ad alta velocità;
- Open Access-non AV, costituita dai servizi a mercato sulla rete tradizionale;
- OSP – LP, costituiti da un contratto di servizio pubblico a lunga percorrenza;
- OSP – REG, costituiti da un contratto di servizio pubblico a carattere regionale;
- Merci, costituiti dal traffico di merci;
- Tecnici, costituiti da corse di prova ed invii a vuoto.

In Figura 62 viene rappresentata la distribuzione della produzione per il 2014 per i segmenti sopra citati; si può notare che oltre la metà della produzione è riservata al servizio regionale, ma del resto del traffico passeggeri, il 21% è Open Access con il 14% riservato alla alta velocità. Sul fronte dei ricavi da pedaggio, appare evidente la maggiore redditività del segmento alta velocità, rispetto al regionale ed al merci.

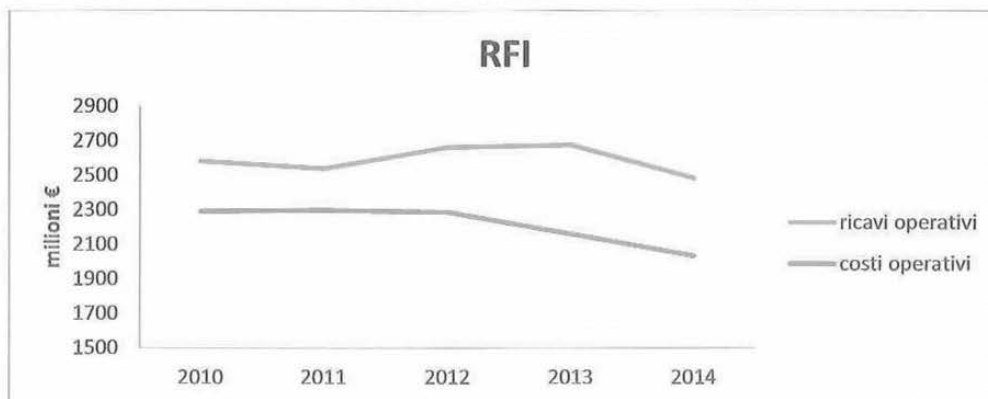


Figura 61. Andamento ricavi e costi operativi RFI: Bilancio RFI, elaborazione ART

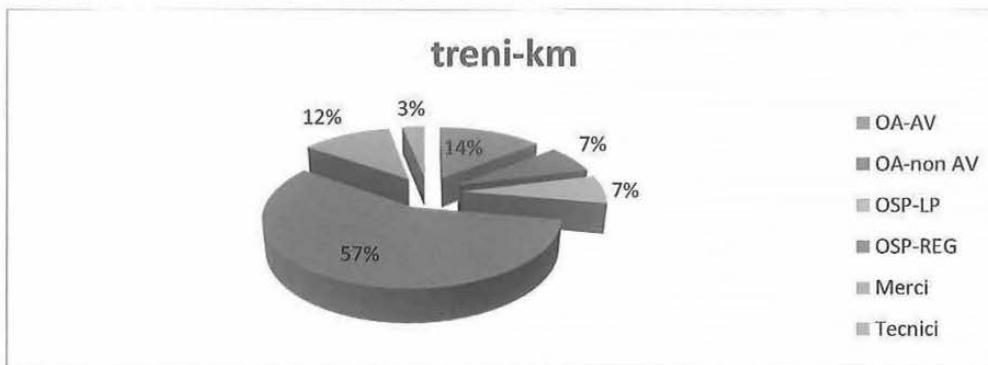


Figura 62. Ripartizione produzione RFI in treni-km: Fonte RFI, elaborazione ART

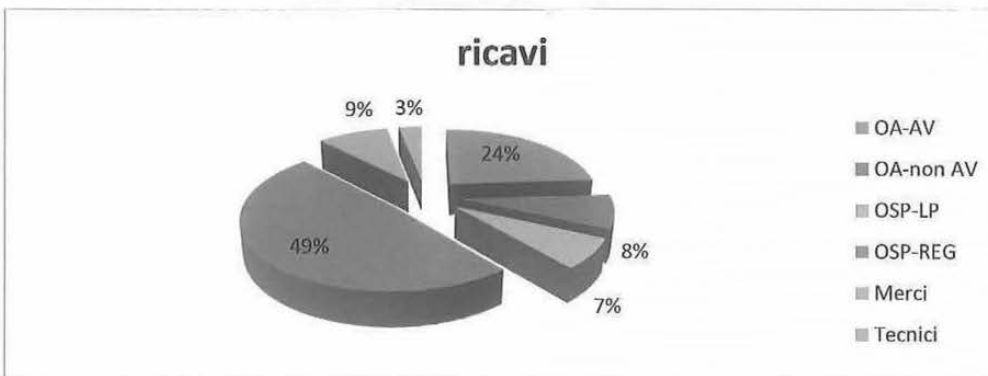


Figura 63. Ripartizione ricavi da pedaggio RFI: Fonte RFI, elaborazione ART

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie, si è posta l'attenzione sugli andamenti dei ricavi e dei costi operativi di Trenitalia e di NTV. Trenitalia presenta una certa stabilità nei ricavi (1,4% sul 2013) ed una tendenza al contenimento dei costi, che negli ultimi due anni sono stati costanti (Figura 64). NTV deve scontare la fase di start-up dei primi anni, avendo iniziato il servizio circa a metà 2012. In quest'ottica deve essere visto l'incremento dei ricavi negli ultimi due anni e soprattutto il contenimento dei costi, sostanzialmente invariati dal 2014 al 2013; nel 2014 i ricavi si sono attestati a 280,6 milioni di euro quasi uguali ai 283 milioni di euro rappresentati dai costi (Figura 65). Per il 2015, da informazioni reperite a mezzo stampa, i ricavi si dovrebbero attestare sui 308 milioni, assicurando ad NTV per la prima volta una gestione in utile. Entrambe le imprese hanno potuto comunque beneficiare della riduzione del pedaggio AV: per Trenitalia si stima un importo pari a circa 33 milioni di euro, mentre per NTV la riduzione stimata è pari a circa 10 milioni di euro.

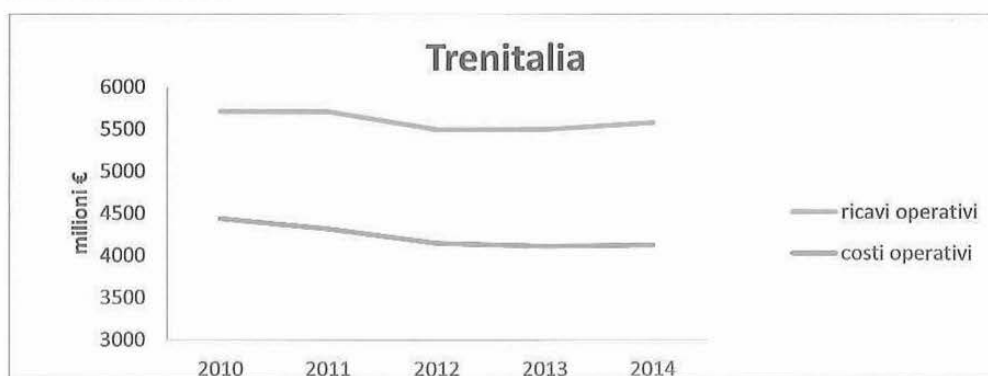


Figura 64. Andamento ricavi e costi operativi Trenitalia: Fonte: Bilanci Trenitalia, elaborazione ART

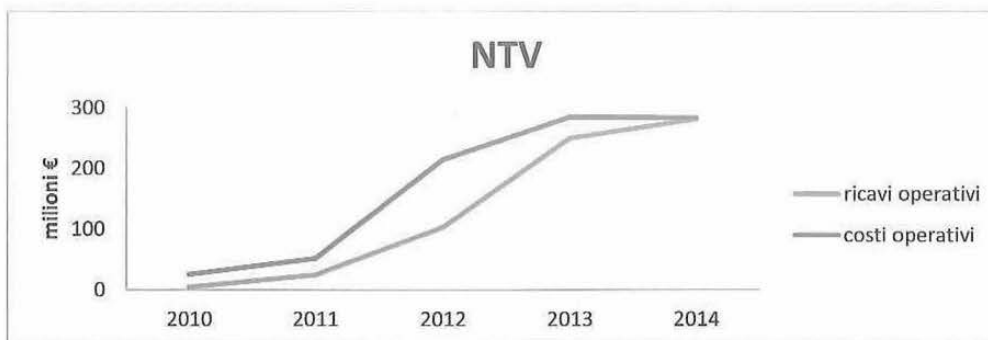


Figura 65. Andamento ricavi e costi operativi NTV: Fonte Bilanci NTV, elaborazione ART

### 3.3.2.5 Principali risultati economici del settore

Si riportano nelle seguente tabella alcuni indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI.

	2010	2011	2012	2013	2014
ROE	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%	0,42%
ROI	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%	1,06%
EBITDA	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%	18,16%
EBIT	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%	14,10%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	291	240	377	520	451
Risultato operativo (Mil €)	135	113	246	391	350
Risultato d'esercizio (Mil €)	92	98	160	270	140

Tabella 32. Indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI. Fonte: Bilanci di esercizio RFI

Il risultato d'esercizio del 2014 è in netta controtendenza rispetto agli ultimi anni, avendo raggiunto i 140 milioni di euro, con una diminuzione di 130 milioni di euro rispetto al 2013 e quindi quasi dimezzato.

Parimenti si osserva una diminuzione del ROE rispetto al dato 2013, passando da 0,82% del 2013 allo 0,42% del 2014.

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Il ROI registra una sostanziale stazionarietà attorno all'1%. Gli indicatori di redditività sono tutti in lieve diminuzione con riferimento al 2013; l'EBIT pur essendo aumentato notevolmente dal 2010 al 2013, ha fatto registrare una lieve flessione passando da 14,47% del 2013 a 14,10% del 2014, in considerazione della diminuzione del risultato operativo che dai 391 milioni di euro del 2013 è passato ai 350 milioni di euro del 2014. Anche l'EBITDA è diminuito dal 2013 al 2014, passando dal 19,30% del 2013 al 18,16% del 2014, grazie in particolare ad una diminuzione sostanziale del margine operativo lordo che dai 520 milioni di euro del 2013 ha raggiunto i 451 milioni di euro nel 2014.

Per quanto riguarda gli andamenti dei principali indicatori di Trenitalia si può osservare la seguente tabella.

	2010	2011	2012	2013	2014
ROS	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%	5,2%
ROI	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%	3,6%
EBITDA margin	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%	26,1%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1249	1391	1350	1385	1456
Risultato operativo (Mil €)	342	496	418	432	288
Risultato d'esercizio (Mil €)	73	156	207	182	60

Tabella 33. Risultati economico-finanziari e di redditività di Trenitalia. Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia

Il ROS è in costante flessione dal 2012, grazie ad una diminuzione del risultato operativo, che soprattutto nell'ultimo anno (2014) è sceso da 432 milioni di euro a 288 milioni di euro, questo dovuto in gran parte ad una svalutazione degli *asset* della divisione cargo, mentre i ricavi operativi sono aumentati dell'1,4%. Il ROI presenta un andamento simile al ROS, con un trend ribassista dal 2012; anche in questo caso risente del forte decremento del EBIT 2014. Per quanto riguarda, invece, gli indicatori di redditività, l'EBITDA presenta un andamento crescente dal 2009 al 2014, di un punto percentuale nell'ultimo esercizio. Questo conferma che la redditività è in crescita, essendo l'EBITDA esente dagli effetti delle svalutazioni, costituendo partite di natura non ricorrente; anzi presenta un aumento significativo di oltre il 5%. Il risultato d'esercizio presenta un andamento crescente fino al 2012, anno in cui raggiunge i 207 milioni di euro, mentre nel 2013 diminuisce del 12% arrivando a 182 milioni di euro per poi dimezzarsi di un terzo ed arrivare a poco meno di 60 milioni, anche per le considerazioni svolte sopra.

Infine, si analizza la società NTV, attiva nel comparto alta velocità, i cui risultati sono riportati nella seguente tabella. Non sono stati riportati gli indici tradizionali (ROI, ROS e ROE) in quanto non significativi stante i risultati negativi della gestione.

NTV	2010	2011	2012	2013	2014
Margine Operativo Lordo (Mil €)	-20,6	-27,1	-111,3	-34,5	-2,3
Risultato operativo (Mil €)	-21,7	-41,5	-137,2	-77,5	-50,3
Risultato netto (Mil €)	-20,7	-39,3	-77,1	-77,6	-53,6

Tabella 34. Risultati economico-finanziari di NTV. Fonte: Bilanci di esercizio NTV

L'EBITDA, ha avuto un trend altalenante, raggiungendo il picco negativo nel 2012, anno di avvio del servizio ferroviario; nei successivi due anni si è registrato un costante deciso miglioramento, che ha portato al quasi pareggio del 2014 e ad ottenere un risultato positivo nel 2015. Il margine operativo lordo registrato nel 2014 è pari a -2,3 milioni di euro, il risultato operativo è pari a -50,3 milioni di euro ed il risultato netto a -53,6 milioni di euro, potendo scontare le imposte anticipate. Tutti i dati fanno segnare un netto miglioramento rispetto al 2013.

Relativamente agli indicatori di redditività nel 2014, l'EBIT è passata da -31% nel 2013 a -0,18% nel 2014, grazie al notevole aumento del risultato operativo, mentre l'EBITDA è passata da -14% nel 2013 a -0,8% nel 2014, dal momento che sia il margine operativo lordo che i ricavi operativi presentano valori superiori rispetto a quelli dell'anno precedente.

Infine, per quanto riguarda la situazione debitoria della società, la posizione finanziaria netta a breve è decisamente peggiorata, passando da 42 milioni di euro del 2013 a -99,3 milioni nel 2014 in conseguenza di una ristrutturazione del debito che ha fatto passare i debiti finanziari a breve da 9 a 138 milioni di euro. Per contro la posizione finanziaria netta a medio e lungo termine è passata da -609 a -631 milioni di euro.

### 3.4 Il settore portuale

Nel 2014 i volumi di traffico all'interno del sistema portuale italiano si sono mantenuti stabili rispetto all'anno precedente. Il comparto TEU presenta infatti una crescita dell'1,3%, mentre quello merci dello 0,3% e quello passeggeri una contrazione dello 0,6%. Nonostante questo, alcuni porti italiani si sono distinti per risultati particolarmente positivi, soprattutto nel comparto merci. Genova, in particolare modo, ha presentato un tasso di crescita del 5% per traffico merci e 9% per TEU.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

**3.4.1 Quadro europeo**

In Figura 66 sono rappresentate le classifiche dei maggiori porti europei per quantità di merci e numero di container movimentati nel 2014. Per traffico di container, Gioia Tauro si conferma il settimo porto europeo, nonostante la riduzione del traffico a 2,97 milioni di TEU (da oltre 3 nel 2013). Anche Genova mantiene la nona posizione e presenta nel 2014 una crescita del 9,2% (2,17 milioni di TEU, da 1,988 nel 2013).

La classifica dei porti nel 2014 si presenta immutata anche per il comparto merci. I principali porti italiani per traffico merci, Trieste e Genova, si confermano in decima e undicesima posizione a livello europeo, con rispettivamente 57 e 50 milioni di tonnellate.

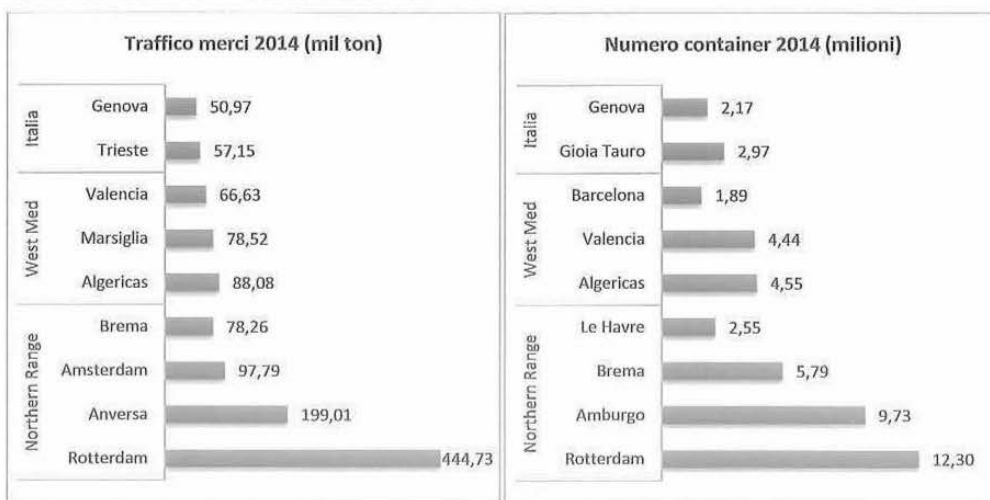


Figura 66. Principali porti europei per traffico merci e container (2014). Fonte: elaborazione propria su dati Assoporti 2014

Anche nel 2014, la distanza in termini di traffico con i porti del nord Europa, e in particolar modo con il porto di Rotterdam, è marcata. Rotterdam, in particolare, con 12,3 milioni di TEU, movimenta più container da solo che l'intero sistema italiano nel 2014 (10,2 milioni). Anche rispetto ai più vicini concorrenti, i porti del West Med, l'Italia presenta una certa disparità, soprattutto nel comparto container.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, nel sistema dei porti italiani nel 2014 sono transitati 43,9 milioni di passeggeri. Cinque porti italiani (Messina, Napoli, Piombino, Civitavecchia, Olbia) si classificano nelle prime dieci posizioni in Europa per trasporto passeggeri (Figura 67).

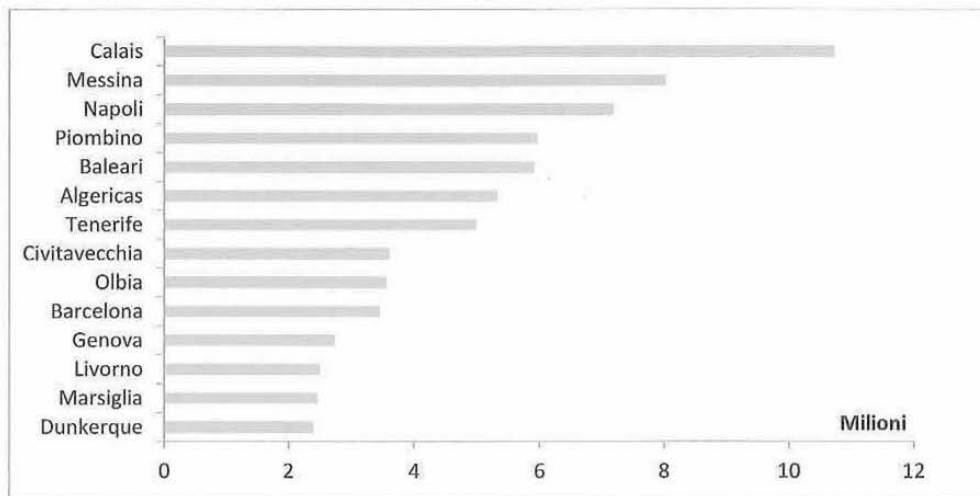


Figura 67. Classifica porti europei per trasporto passeggeri. Fonte: Elaborazione propria su dati Assoporti 2014

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

### 3.4.2 Situazione italiana

#### 3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali e di traffico

Il settore italiano nel 2014 si compone di quasi 280 porti e circa 1900 accosti, 15 porti in più del 2013, la maggior parte concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

2014	Totale Italia	Media per accosto	Media per porto	Italia Settentrionale	Italia Centrale	Italia Meridionale e insulare
Numero di porti	278	-	-	64	35	179
Numero di accosti	1.899	-	6,83	601	333	965
Lunghezza complessiva accosti (metri)	452.172	238,11	1.626,52	159.359	79.897	212.916

Tabella 35. Dati riepilogativi settore portuale marittimo nazionale (2014). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2014

Il sistema portuale italiano nel 2014 presenta una situazione stabile rispetto al 2013. In termini di traffico merci, si è ancora lontani dai livelli del 2011, anche se il lieve incremento rispetto al 2013 sembra confermare il rallentamento della fase negativa.

#### Passeggeri

Il settore aveva subito una perdita di circa 7 milioni di unità nel biennio 2011-2012. Nel 2013 si era osservata una inversione di tendenza, ma il dato del 2014 fa registrare un (seppure lieve) peggioramento: -0,6% rispetto al 2013, per un totale di 43.937.653 passeggeri. Di seguito vengono riportati i dati di transito nei porti italiani in cui esso è superiore ad un milione di passeggeri l'anno e il totale dell'intero settore.

Autorità Portuali	Passeggeri 2014	% sul totale passeggeri in Italia	Variazioni sul 2013
Messina-Milazzo	8.025.529	18,3%	-1,84%
Napoli	7.191.385	16,4%	3,74%
Piombino	5.968.816	13,6%	-0,94%
Civitavecchia	3.613.308	8,2%	-10,42%
Olbia- Golfo Aranci-P.Torres	3.562.230	8,1%	3,13%
Genova	2.744.968	6,2%	-5,32%
Livorno	2.504.413	5,7%	-2,09%
Venezia	1.945.322	4,4%	-6,14%
Palermo-Termini Imerese	1.816.806	4,1%	11,30%
Bari	1.686.403	3,8%	-0,83%
Savona-Vado	1.389.915	3,2%	8,05%
Ancona	1.080.116	2,5%	-8,00%
<b>TOTALE (intero settore)</b>	<b>43.937.653</b>	-	<b>-0,68%</b>

Tabella 36. Principali porti italiani per trasporto passeggeri (con traffico superiore al milione di passeggeri annui) (2014). Fonte: Assoporti 2014

Per numero di passeggeri, la classifica 2014 dei porti italiani con oltre un milione di passeggeri rimane in larga misura stabile. Unica eccezione è rappresentata dal porto di Palermo che, con un tasso di crescita a due cifre, riesce a passare dalla decima posizione del 2013 alla nona del 2014, sorpassando lo scalo di Bari.

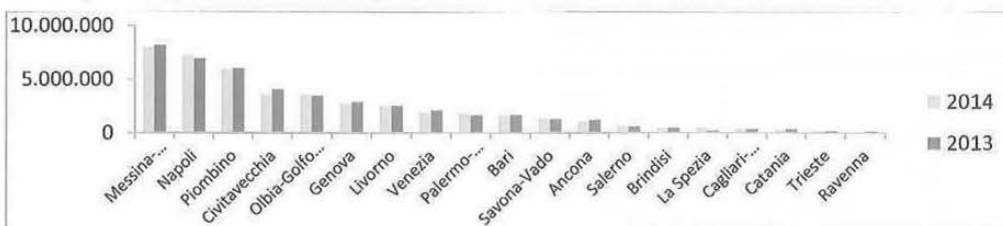


Figura 68. Passeggeri trasportati, confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Per quanto riguarda il settore crociere, i dati dei porti con più di 50.000 passeggeri nel 2014 sono riportati in Tabella 37. Si nota come la maggior parte del traffico passeggeri per crociere si concentri in quattro porti

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

principali: Civitavecchia, Venezia, Napoli e Savona, con un forte calo dei passeggeri trasportati a Civitavecchia, Livorno e Genova nel 2014 (-15% nei primi due casi e -21% circa nel terzo).

	Passeggeri 2014	% sul totale passeggeri in Italia	Variazione sul 2013
Civitavecchia	2.140.039	21,33%	-15,69%
Venezia	1.750.698	17,45%	-4,93%
Napoli	1.113.762	11,10%	-5,21%
Savona	1.018.794	10,16%	8,37%
Genova	824.109	8,22%	-21,52%
Livorno	626.356	6,24%	-14,96%
Bari	561.273	5,60%	-7,19%
Palermo	531.712	5,30%	29,37%
La Spezia	483.564	4,82%	126,11%
Messina-Milazzo	319.750	3,19%	-36,22%
Olbia-Golfo Aranci	164.995	1,64%	-19,96%
Salerno	143.346	1,43%	17,57%
Catania	90.987	0,91%	-60,89%
Cagliari	81.844	0,82%	-43,94%
<b>TOTALE (intero settore)</b>	<b>10.030.937</b>		<b>-8,96%</b>

Tabella 37. Principali porti italiani per traffico crociere (sbarchi + imbarchi + transiti con traffico superiore ai 50000 passeggeri annui) (2014). Fonte: Assoporti 2014

## Merci

Il 2014 non presenta significative variazioni in termini di merci trasportate e registra un totale di 460,88 milioni di tonnellate.

Autorità Portuali	Tonnellate (000)	%	variazione % sul 2013
Trieste	57.153,93	12,40%	1,00%
Genova	50.967,57	11,06%	5,04%
Cagliari-Sarroch	33.432,42	7,25%	-3,93%
Gioia Tauro	32.278,72	7,00%	-4,37%
Livorno	28.335,16	6,15%	1,37%
Taranto	27.855,07	6,04%	-2,21%
Augusta	25.208,18	5,47%	-6,45%
Ravenna	24.460,15	5,31%	8,78%
Messina-Milazzo	22.092,15	4,79%	-4,93%
Venezia	21.779,06	4,73%	-10,56%
Napoli	20.124,55	4,37%	3,04%
La Spezia	15.747,23	3,42%	1,29%
Salerno	12.211,66	2,65%	11,34%
Savona-Vado	12.086,99	2,62%	-10,08%
Brindisi	10.873,20	2,36%	4,47%
Civitavecchia	10.870,22	2,36%	0,89%
Ancona	8.568,96	1,86%	22,86%
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	8.094,27	1,76%	7,47%
Catania	6.791,19	1,47%	16,13%
Palermo-Termini Imerese	6.530,14	1,42%	0,36%
Piombino	6.213,10	1,35%	6,32%
Bari	4.677,12	1,01%	10,80%
Monfalcone	4.286,38	0,93%	7,95%
<b>Totale</b>	<b>460.883,54</b>	<b>100%</b>	<b>+0,3%</b>

Tabella 38. Principali porti italiani per merci trasportate (2014) - Fonte: Assoporti 2014

Trieste si conferma lo scalo con maggior quantità di merci trasportate, con oltre 57 milioni di tonnellate e un aumento dell'1% rispetto al 2013. In seconda posizione si trova Genova che, rispetto al 2014, presenta un consistente aumento del 5% che recupera la flessione degli anni precedenti. Gioia Tauro mantiene il quarto posto nonostante una contrazione dei traffici del 4%.

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

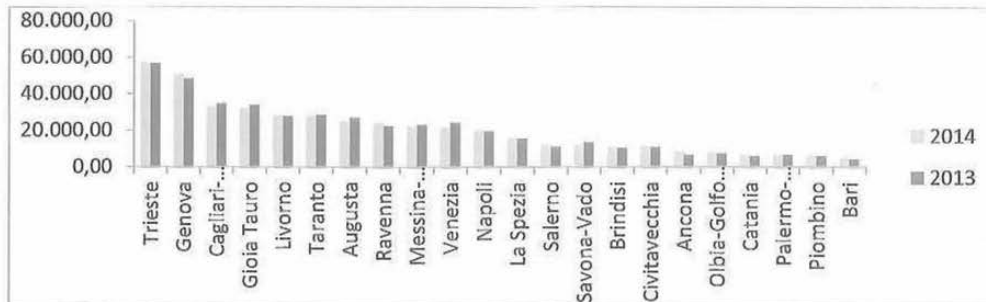


Figura 69. Mercii movimentate, confronto biennio 2013-2014, in migliaia di tonnellate - Fonte: Assoportii 2014

All'interno del comparto merci, la categoria con maggior peso nel 2014 è quella delle rinfuse liquide, che costituiscono il 37% del totale delle merci trasportate dal sistema portuale italiano. Seguono i contenitori (24%), i RoRo<sup>25</sup> (18%) e le rinfuse solide (16%). Rispetto al 2013, si nota un aumento del peso dei RoRo di due punti percentuali a scapito delle rinfuse liquide che, infatti, nell'anno precedente costituivano il 40% delle merci. È, invece, rimasto immutato il peso di contenitori e rinfuse solide.

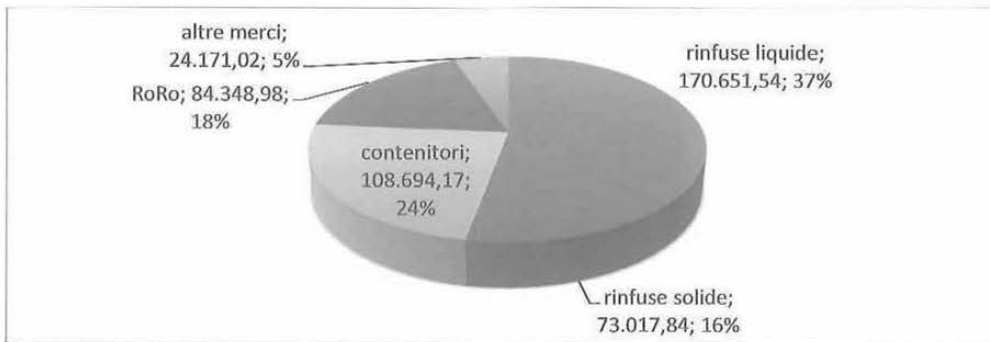


Figura 70. Mercii movimentate nel settore portuale italiano distinte per tipologia (2014) (tonn./1000) - Fonte: Assoportii 2014

Andando a esaminare più nel dettaglio le varie componenti della categoria merci, le rinfuse liquide, che nel 2014 ammontano a 170.651 migliaia di tonnellate, hanno conosciuto un calo rispetto al 2013 del 4,1%. Il calo del traffico, anche se più contenuto, interessa anche le rinfuse solide, che nel 2014 si riducono dell'1,2%. Per contro le altre merci (in cui si comprendono contenitori, RoRo e altro) aumentano del 4,6%.

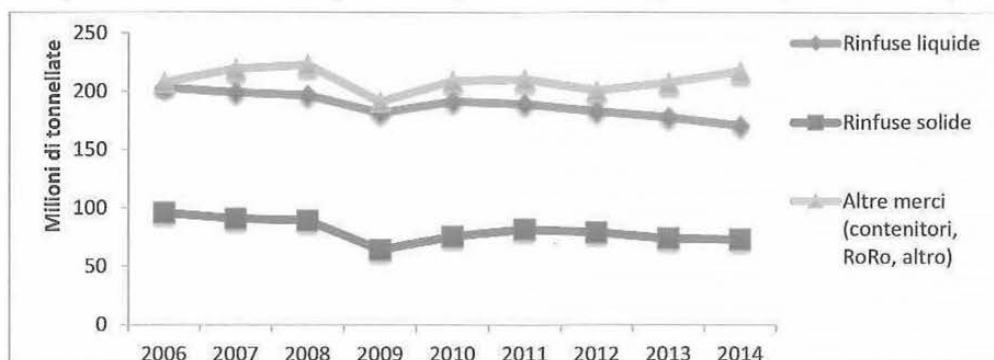


Figura 71. Andamento settore portuale italiano per rinfuse solido, liquide e altre merci - Fonte: Assoportii 2014

Segnali incoraggianti, invece, provengono dal settore dei container che segna per il terzo anno consecutivo un andamento in crescita. Rispetto al 2013, il 2014 presenta un incremento dell'1,38% per un totale di movimentazioni di 10.221.127 TEU.

<sup>25</sup> Roll-on/roll-off, navi progettate per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote).

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

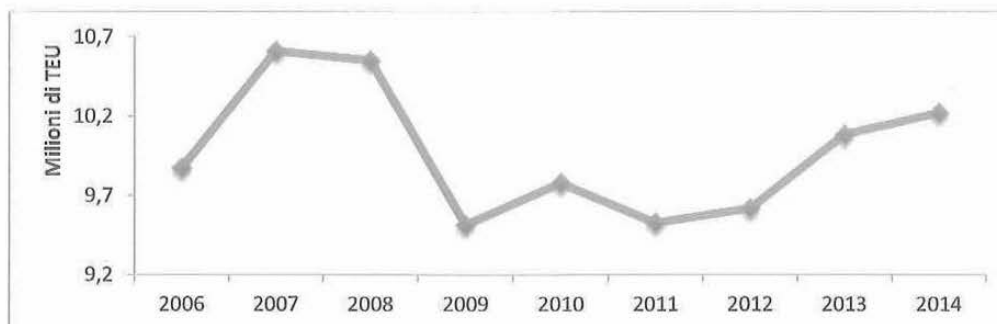


Figura 72. Andamento settore portuale italiano per TEU movimentati. Fonte: Assoport 2013

A livello di singoli porti, i volumi trasportati nel 2014 per tipologia di merce sono riportati in tabella.

	rinfuse liquide		rinfuse solide		Altre merci (contenitori, RoRo, altro)		TEU	
	1000 ton	Peso	1000 ton	Peso	1000 ton	Peso		Peso
Trieste	42401	24,8%	790	1,1%	57154	12,4%	506011	5,0%
Genova	16945	9,9%	3787	5,2%	50968	11,1%	2172944	21,3%
Cagliari	21210	12,4%	864	1,2%	33432	7,3%	717016	7,0%
Gioia Tauro	630	0,4%	65	0,1%	32279	7,0%	2969802	29,1%
Livorno	7850	4,6%	858	1,2%	28335	6,1%	577470	5,6%
Taranto	4138	2,4%	16040	22,0%	27855	6,0%	148519	1,5%
Augusta	24156	14,2%	1052	1,4%	25208	5,5%	-	-
Ravenna	4426	2,6%	10120	13,9%	24460	5,3%	222548	2,2%
Messina-Milazzo	16324	9,6%	170	0,2%	22092	4,8%	-	-
Venezia	6890	4,0%	7002	9,6%	21779	4,7%	456068	4,5%
Napoli	4672	2,7%	5341	7,3%	20125	4,4%	431682	4,2%
La Spezia	842	0,5%	1406	1,9%	15747	3,4%	1303017	12,7%
Salerno	-	-	131	0,2%	12212	2,6%	320044	3,1%
Savona	5905	3,5%	2209	3,0%	12087	2,6%	81755	0,8%
Brindisi	2583	1,5%	5564	7,6%	10873	2,4%	407	0,0%
Civitavecchia	964	0,6%	5375	7,4%	10870	2,4%	64387	0,6%
Ancona	4779	2,8%	638	0,9%	8569	1,9%	164882	1,6%
Olbia	549	0,3%	1685	2,3%	8094	1,8%	-	-
Catania	41	0,0%	139	0,2%	6791	1,5%	33162	0,3%
Palermo	746	0,4%	318	0,4%	6530	1,4%	14344	0,1%
Piombino	77	0,0%	2257	3,1%	6213	1,3%	-	-
Bari	-	-	1959	2,7%	4677	1,0%	35932	0,4%
Fiumicino	2825	1,7%	-	-	2825	0,6%	-	-
Gaeta	1179	0,7%	579	0,8%	1893	0,4%	-	-
Marina di Carrara	-	-	276	0,4%	1668	0,4%	384	0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>170652</b>		<b>73018</b>		<b>460884</b>		<b>1022112</b>	<b>7</b>

Tabella 39. Volumi di traffico per singoli porti e categoria merceologica. Fonte: Assoport 2014

Nel 2014 il primo porto per volume di rinfuse liquide è Trieste (24%), seguito da Augusta (14%) e Cagliari (12%). Questi tre porti rappresentano congiuntamente il 51,4% delle rinfuse liquide movimentate nel sistema portuale italiano.

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Per rinfuse solide si distinguono i porti di Taranto (22%) e Ravenna (13,9%). Considerando le altre tipologie di merci (contenitori, RoRo e altro), emerge il ruolo di Trieste (12%) e Genova (11%).

Più concentrato è il mercato dei TEU in cui domina il peso di Gioia Tauro (29%), seguito da Genova (21%) e La Spezia (12%).

Andando a esaminare il confronto con il 2013 per tipologia di merce, per rinfuse liquide, la classifica 2014 dei porti italiani mostra qualche variazione rispetto al 2013. Nelle prime tre posizioni si confermano Trieste, Augusta e Cagliari, nonostante la significativa riduzione dei traffici di quest'ultima (-9,7%). Messina, che nel 2013 era in quarta posizione, scende alla quinta nel 2014 a causa di una contrazione del traffico del 5,3%. Il 2014 presenta, quindi, una quarta posizione occupata dallo scalo di Genova, nonostante la stabilità dei volumi di rinfuse liquide trasportate (+0,5%). Altre importanti variazioni si registrano per Ancona (+45,6%), Venezia (-30,6%) e Gaeta (-27%).

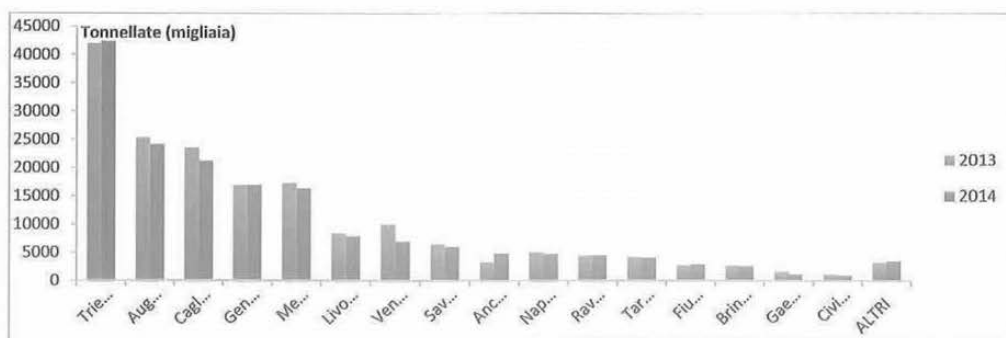


Figura 73. Settore portuale italiano e merci liquide. Confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Al netto delle rinfuse liquide, il maggior porto italiano per merci movimentate (rinfuse solide, contenitori, RoRo e altro) è Genova che nel 2014 supera Gioia Tauro grazie a una crescita del 7,4%, ma anche a causa della flessione di Gioia Tauro del 4,4%.

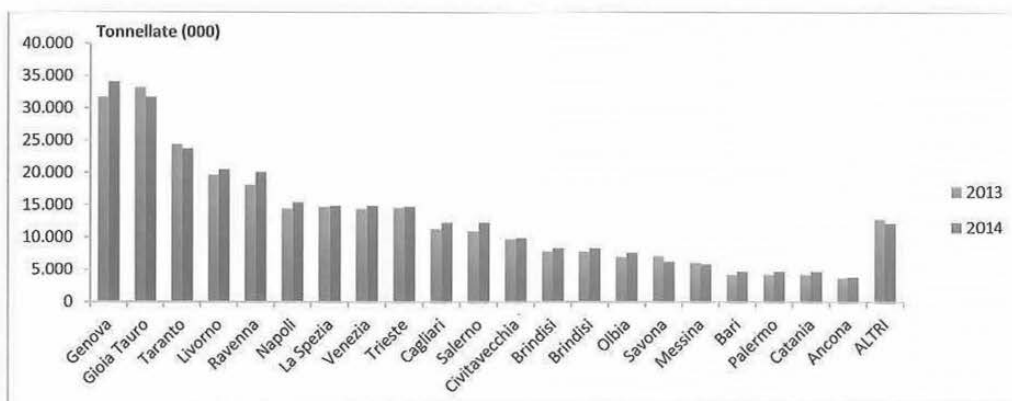


Figura 74. Settore portuale italiano, totale merci al netto delle rinfuse liquide. Confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoporti 2014

Per quanto riguarda la movimentazione di TEU, si confermano nelle prime tre posizioni i porti di Genova, Gioia Tauro e Taranto. Gioia Tauro presenta però una perdita del 4% rispetto al 2013, mentre i traffici di Genova sono cresciuti del 9,3%. Altre variazioni significative sono registrate dagli scali di Salerno (+21,5%), Trieste (+10,3%) e Napoli (-9,5%).

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

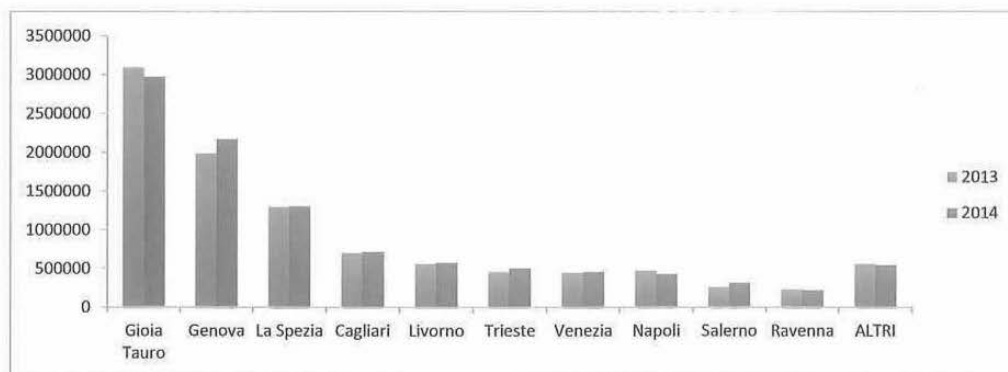


Figura 75. TEU movimentati nei porti italiani, confronto biennio 2013-2014. Fonte: Assoport 2014

Strettamente legato al tema dei traffici marittimi è quello delle attività logistiche, che contribuiscono notevolmente a generare e attrarre traffici. Nel confronto a livello europeo, il sistema logistico nazionale presenta criticità legate alla piccola e media dimensione della maggior parte delle imprese del settore e la conseguente dispersione sul territorio delle unità produttive, mentre il resto d'Europa registra una tendenza opposta alla concentrazione mediante accorpamenti, acquisizioni e fusioni di imprese, soprattutto intorno alle grandi città ed alle aree metropolitane<sup>26</sup>.

### 3.4.3 Dati economici delle Autorità Portuali Italiane

Sulla base di dati relativi al rendiconto 2014 del Settore Portuale Nazionale (Relazione Annuale sull'Attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT), ottenuto mediante aggregazioni delle singole corrispondenti poste rilevate dai rendiconti finanziari di ciascuna Autorità Portuale, si rileva che il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale è pari a circa 1.112 milioni di euro, in aumento del 29% rispetto al 2013, mentre il totale delle uscite è pari a 937,7 milioni di euro, con incremento del 28,4%.

Nel 2014 il "Settore Portuale Nazionale" fa registrare complessivamente un avanzo di amministrazione di 1.317 milioni di euro (+13,9% rispetto al 2013), un avanzo finanziario di competenza di 174,9 milioni di euro (+32,6%), un risultato d'esercizio di 220,2 milioni di euro (+15,3%) e un patrimonio netto pari a 2.111,2 milioni di euro (+11,4%).

#### 3.4.3.1 Ricavi e costi operativi

Le entrate correnti delle Autorità Portuali Italiane ammontano a circa 543,1 milioni di euro, di cui il 53,1% è rappresentato da tasse (288,6 mln €), il 31,2% da canoni demaniali (169,5 mln €), il 7,2% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (39,2 mln €), il 3,4% da altri redditi patrimoniali (18,6 mln €), il 2,8% da "altre entrate correnti" (15,1 mln €) e il 2,2% da contributi pubblici (12,1 mln €). Nel 2014 le entrate per tasse hanno avuto un aumento del 6,1%, e incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53,1%). Sono, inoltre, aumentate le entrate per canoni demaniali (12,1%). Positive rispetto all'anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi (+3,1%). I contributi pubblici di parte corrente registrano, invece, una riduzione del 13,2% legata al fatto che 18 delle 24 Autorità Portuali non hanno ricevuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi (-6,2%). Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15,1% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia, l'8,7 a Venezia, il 7,8% a Trieste, il 5,6% a Livorno, il 5,4% a Cagliari, il 4,9% a La Spezia e il 4,4% a Napoli.

<sup>26</sup> Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, MIT 2015.

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

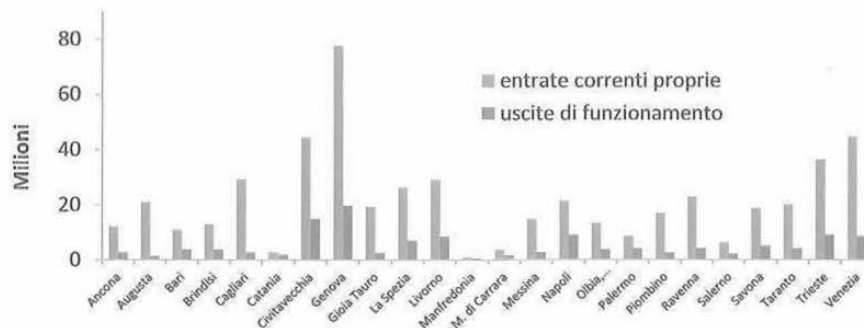


Figura 76. Entrate proprie correnti e uscite di funzionamento (2014). Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT

Le singole Autorità Portuali presentano una sostanziale eterogeneità in merito alla composizione delle entrate correnti: i canoni demaniali incidono del 10,8% a Taranto, il 26,5% a La Spezia, il 15% a Cagliari fino al 61,2% a Manfredonia, il 43,7% a Napoli e il 54,9% a Venezia; il gettito delle tasse incide dal 9,5% di Catania, 11,1% di Palermo, 13,8% di Olbia, 47,5% di Augusta fino al 78% di Cagliari e Ravenna, 82,8% di Gioia Tauro e 86,8% di Taranto. L'incidenza delle entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi varia dallo 0% di Augusta, Genova, Marina di Carrara, Ravenna, Taranto e Venezia al 46,6% di Palermo, 43,7% di Bari e 42,6% di Olbia.

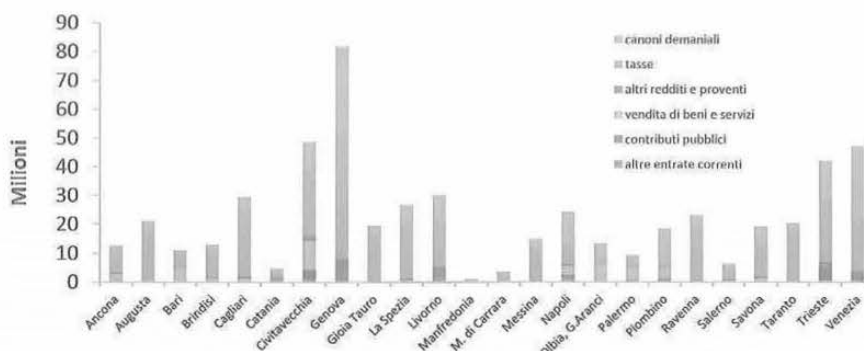


Figura 77. Ammontare e composizione delle entrate correnti (2014) - Fonte: Elaborazione Assoporti su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014 – MIT

Il complesso delle uscite correnti nel 2014 ammonta a circa 277,5 milioni di euro, costituite per il 35,2% da uscite per il personale (97,7 mln €), per il 25,8% per prestazioni istituzionali (71,7 mln €), per il 21,9% da "altre uscite correnti" (60,7 mln €), per il 8,9% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (24,7 mln €), per il 5,7% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (15,9 mln €) ed infine per il 2,4% da uscite per gli organi dell'ente (6,8 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi presenta una diminuzione di quasi un punto percentuale. Aumenta dal 21% del 2013 al 21,9% del 2014 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 61% del totale delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 14,5% a Genova, il 13,9% a Civitavecchia, l'8,6% a Trieste, l'8,5% a Venezia, il 5,2% a Napoli, il 5,1% a La Spezia e il 4,8% a Livorno.

Tra le singole Autorità Portuali l'incidenza delle uscite per il personale varia tra il 20,6% di Cagliari e il 56,5% di Ravenna, mentre l'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi varia tra il 4,1% di Cagliari ed il 25% di Catania.

Analizzando nel dettaglio le singole voci delle uscite correnti, le uscite per il personale e per gli organi dell'Ente diminuiscono rispettivamente del 3,6% e del 6,8%, le uscite per l'acquisto di beni e servizi del 9,3%. Aumentano, invece, gli oneri finanziari del 14,2%, le uscite per prestazioni istituzionali (+4,7%) e le "Altre uscite correnti" (+4,7%).

L'aumento delle entrate correnti (+6%) con un lieve incremento delle uscite correnti dello 0,5%, ha determinato un miglioramento del saldo positivo di parte corrente (265,6 milioni di euro, +12,5% rispetto al 2013).

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Migliora anche (+12%) il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 386,7 milioni di euro nel 2014 (345 milioni di euro nel 2013). A fronte di uscite di funzionamento per 129,2 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità Portuali pari a 516 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento che nel 2014 risulta pari a 3,99 (nel 2013 era pari a 3,54).

3.4.3.2 Investimenti e contributi pubblici

In relazione alle entrate e uscite di parte capitale, nel 2014 si osserva un aumento sia delle entrate in conto capitale (+95,7%) che delle uscite (+61,7%), valori da rapportare ai dati 2013, che avevano registrato una diminuzione sia delle entrate in conto capitale sia delle uscite in misura del 43%.

In particolare, i contributi pubblici in conto capitale sono passati da 197,8 milioni di euro nel 2013 a 466,2 milioni di euro nel 2014 (+135,7%); le entrate da prestiti da un importo di 46 milioni di euro nel 2013 sono passate a 4,1 milioni di euro nel 2014 (-91%). Per quanto invece riguarda le uscite per investimenti infrastrutturali, nel 2014 sono pari a 539,3 milioni di euro (+93% rispetto al 2013) e la maggior componente (con un peso del 79,9%) è quella relativa a uscite per opere, fabbricati e progettazioni (che da 223 milioni di euro nel 2013 sono passate a 462 milioni di euro nel 2014, ovvero +107,4%).

I 466,3 milioni di euro di contributi pubblici per la realizzazione di opere nel 2014 sono stati destinati principalmente a Salerno e Taranto (18%), Augusta (17%), Olbia-G.Aranci (8%), Civitavecchia (7%), Genova e Piombino (6%).

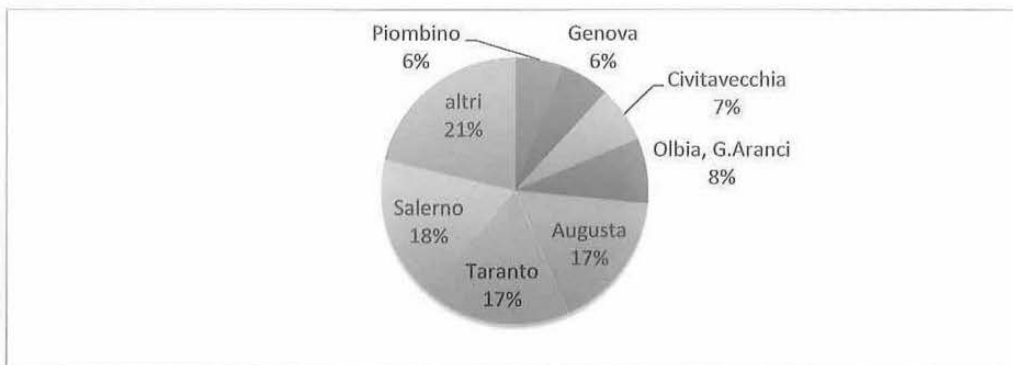


Figura 78. Ripartizione contributi pubblici nel settore portuale italiano (2014). Fonte: Elaborazione Assoportri su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014", MIT

Gli investimenti ammontano a 539,3 milioni di euro sull'intero settore nazionale e le quote principali riguardano i porti di Taranto (20%), Augusta (17%), Genova (10%), Salerno (8%), Civitavecchia (7%), Venezia (6%), Napoli e Piombino (5%), Trieste e Livorno (4%).

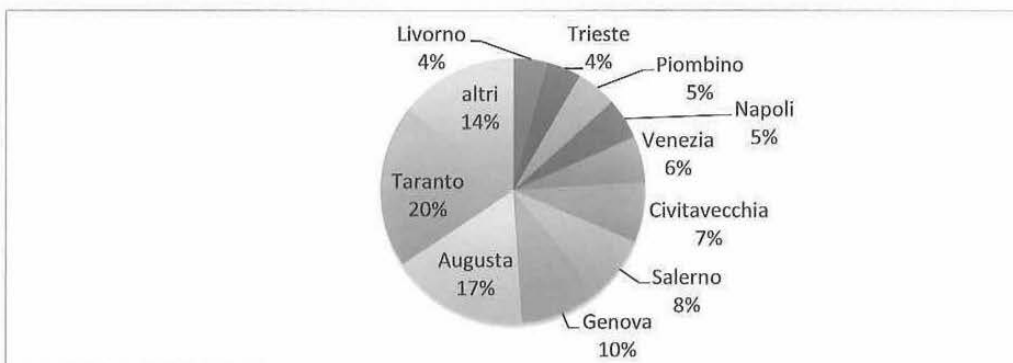


Figura 79. Ripartizione investimenti nel settore portuale italiano (2014). Fonte: Elaborazione Assoportri su dati "Relazione Annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014", MIT

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

## 4. Infrastrutture di trasporto per merci

### 4.1 Il settore interportuale e logistico

Il perdurare della crisi economica ha enfatizzato l'importanza della logistica e del trasporto delle merci come possibile *driver* per la crescita economica e gli interporti ne costituiscono un elemento chiave. Gli interporti sono strutture logistiche localizzate in posizione nodale nell'ambito delle reti di trasporto e provviste di collegamenti funzionali stradali e ferroviari destinati a favorire l'intermodalità.

Sulla base dei dati raccolti da UIRR nel 2015, il trasporto combinato strada-ferrovia in Europa ha fatto registrare un risultato misto. Se, infatti, le tonnellate-km trasportate dai membri UIRR sono cresciute del 12,2% (da 40,7 a 45,7 miliardi di tonnellate-km) rispetto al 2013, dall'altro lato il numero totale di spedizioni è diminuito del 1,1% (corrispondenti a 2.617.886 spedizioni nel 2014).

La contrazione del numero di spedizioni è dovuta principalmente alla riduzione dell'1,54% del comparto container che costituisce l'80% delle spedizioni totali, nonostante il comparto del trasporto combinato accompagnato (RoLa, che costituisce lo 0,05% delle spedizioni) sia aumentato del 12,9%.

La distanza media coperta dalla singola spedizione è aumentata, passando dai 722 km del 2013 ai 780 del 2014. Nel 2014 il 45% delle spedizioni supera i 900 km, mentre il 36% copre una distanza compresa tra i 600 e i 900 km.

Nella seguente tabella sono riportati i volumi di TEU dei membri UIRR nel 2014.

Membri UIRR	TEU 2013 (migliaia)	TEU 2014 (migliaia)
Crokombi, HR	3,2	8
Polzug, PL	139	141
Bohemia Kombi, CZ	26	30
Combiberia, ES	63	67
Naviland Cargo, FR	300	335
Ralpin, CH	217	220
Hupac, CH	1096	1100
Cemat, IT	776	713
Adria Kombi, SI	308	352
Rocombi, RO	7,9	4,5
Kombiverkehr, DE	1407	1390
Novatrans, FR	278	220
Alpe Adria, IT	85	86
CII Intermodal	-	200
Combinant	-	120
Cargo Terminal Enns	-	284
Felb	-	28
Interferryboats	545	490
Lugo	-	24
TEL	-	25
EMT	-	132

Tabella 40. Evoluzione del traffico dei membri UIRR per TEU trasportati. Fonte: UIRR Report 2013-14

## ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

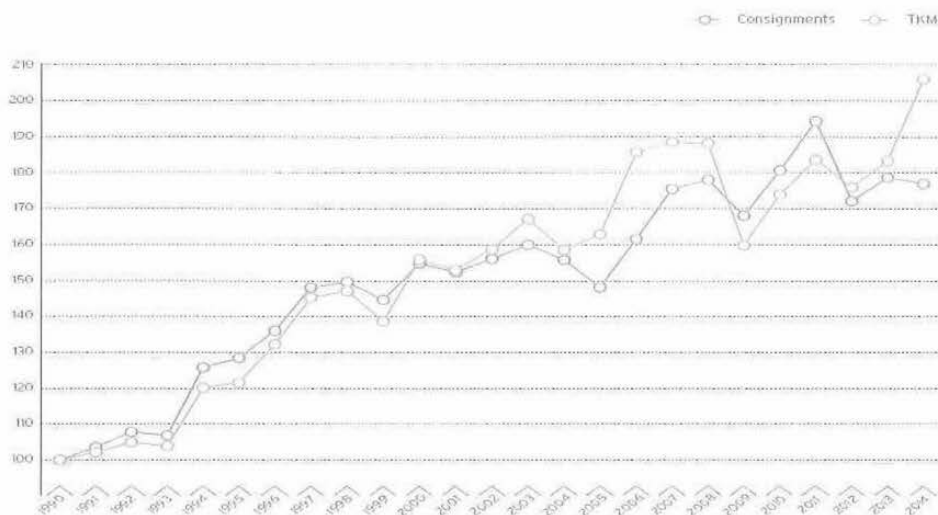


Figura 80. Tasso di crescita del numero di consegne e delle tonnellate-km nel trasporto combinato UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Per quanto riguarda i flussi tra i diversi paesi, quelli che nel 2014 hanno registrato maggiore crescita sono stati Belgio-Romania (+38%), Austria-Slovenia (+37%), Ungheria-Slovenia (+22%), Repubblica Ceca-Italia (+22%). Riduzioni di traffico si sono invece registrate soprattutto nei Paesi dell'Europa occidentale: Svizzera-Italia (-51%), Italia-Svezia (-36%), Germania-Svezia (-25%) e Francia-Italia (-24%).

I principali terminal appartenenti al circuito UIRR sono descritti in tabella. In Italia sono presenti il terminal di Busto Arsizio, Lugo e Trieste, che connettono le modalità stradali e ferroviarie ed il terminal di Novara che connette la modalità RoLa.

Nome del terminal	Città	Modalità connesse				Superficie	Numero binari
		ferrovia	strada	vie d'acqua interne	RoLa		
Vénissieux	Lione	x	x			450.000	4
Hub Termianl	Gadki	x	x			320.000	5
Poznan							
Busto Arsizio	Milano	x	x			242.800	11
Gallarate							
Dabrowa Gornicza	Dabrowa Gornicza	x	x			225.000	4
Lugo	Lugo	x	x			190.000	8
Combinant	Anversa	x	x			126.000	5
Valenton	Parigi	x	x	x		120.434	4
ATO	Anversa	x	x	x		93.598	2
Avignone	Avignone	x	x	x		85.296	9
Euroterminal	Genk	x	x			80.000	4
EMT	Trieste	x	x			80.000	4
Zomerweg	Anversa	x	x			77.000	4
Noisy-Le-Sec	Parigi	x	x	x		70.000	4
Anversa HTA Quai 468	Anversa	x	x			53.000	5
Cirkeldijk	Anversa	x	x			52.000	4
Singen	Singen	x	x			50.000	5
Kontenerowy Wroclaw	Wroclaw	x	x			45.000	4
Kontenerowy Pruszkow	Pruszkow	x	x			32.976	3
Tolosa	Tolosa	x	x			32.000	6
Aarau	Aarau	x	x			20.000	5
Basel Wolf	Basel	x	x			17.000	2
Marsiglia	Marsiglia	x	x			15.000	6
Bucuresti Sud	Bucarest	x	x			n.d.	4
Lugano Vedeggio	Lugano		x		x	2.000	2

Tabella 41. Caratteristiche dei terminal nel circuito UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

ART - Terzo Rapporto Annuale al Parlamento

Secondo quanto riportato nel Documento di Economia e Finanza 2016, il panorama italiano del settore interportuale si caratterizza per la proliferazione di infrastrutture non sempre aderenti alla necessità di concentrare adeguati volumi di domanda, o all'opportunità di evitare duplicazioni e ridondanze. Su 77 impianti, solo 16 sono quelli principali, operanti più di 40 treni a settimana e sono tutti localizzati nel nord Italia (unica eccezione l'impianto di Catania Bicocca, in Sicilia).

Per quanto riguarda la tipologia dei traffici ferroviari, la quota dominante (circa 55%) appartiene al traffico convenzionale. Il combinato terrestre rappresenta circa il 23% e rappresenta la componente preponderante nei traffici internazionali. L'intermodale marittimo (22%) ha carattere prevalentemente nazionale<sup>27</sup>.

In tema di contributi pubblici, i relativi importi, gli atti normativi di riferimento, i principali interventi convenzionati, nonché lo stato di attuazione dei medesimi sono riportati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2013-2014 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## 5. Servizi di trasporto per persone

### 5.1 Il trasporto pubblico locale e regionale di linea e non di linea

In Italia il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 53% solo servizio extraurbano e circa il 22% entrambi i tipi di servizio)<sup>28</sup>.

Il numero di passeggeri trasportati è stimata in circa 5,3 miliardi nel 2014, mentre la produzione nazionale annuale di bus\*km è pari a circa 1,7 miliardi e quella di treni\*km è di circa 270 milioni<sup>29</sup>.

#### 5.1.1 Quadro europeo

La domanda di trasporto pubblico nelle principali città europee è in crescita. Secondo le rilevazioni ETMA, nel 2011 la domanda per abitante poteva essere stimata pari a 244 viaggi, sale nel 2013 a 262 viaggi e nel 2014 essa è pari a 276. Il mezzo di trasporto più usato è sempre l'autobus (120 viaggi nel 2013 e 124 viaggi per abitante nel 2014), seguito da metropolitana (83 nel 2013 e 95 viaggi per abitante nel 2014).

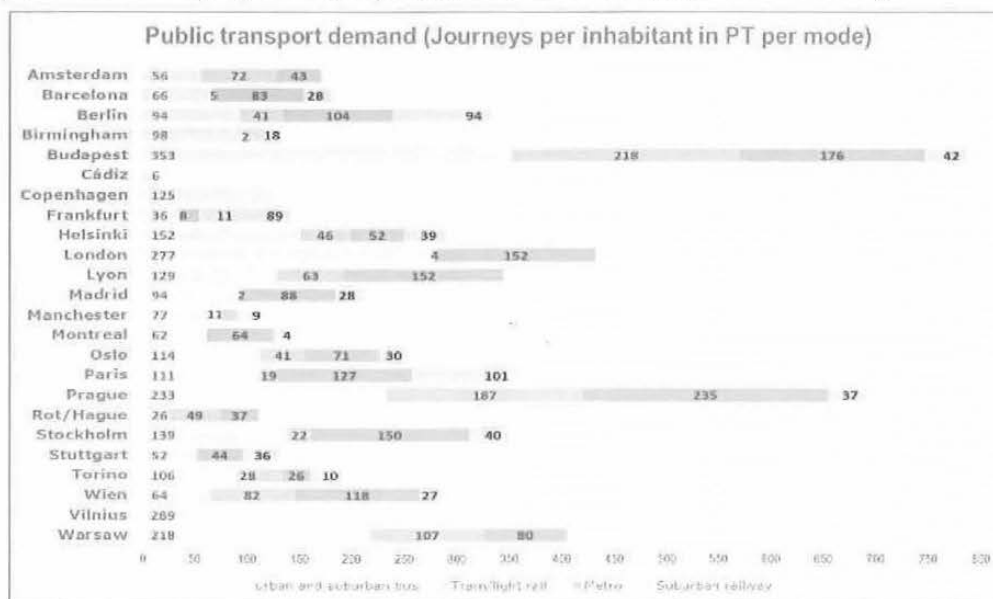


Figura 81. Domanda di trasporto pubblico per abitante (2013). Fonte: EMTA Barometer 2014

<sup>27</sup> Documento di Economia e Finanza 2016, Allegato Infrastrutture.

<sup>28</sup> Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2013-2014, MIT, dati 2013.

<sup>29</sup> Relazione al Parlamento dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, 2015.