

3.3.2.3 Ricavi e costi operativi

Nel 2013, il settore italiano ha ottenuto ricavi operativi pari a 6.089 Mln€, in crescita dell'8,6% rispetto al 2012, parzialmente dovuto a un incremento dell'1,3% dei prezzi. In relazione ai passeggeri-km, nel 2013 i ricavi in Italia sono stati pari a 0,127€/pkm (+4,1% rispetto al 2012), un valore inferiore a quello di Svizzera, Francia, Germania e Gran Bretagna.

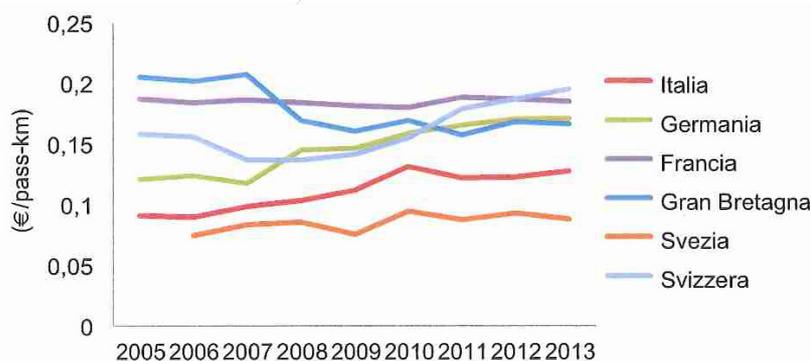


Figura 49 - Ricavi settore passeggeri (€ al passeggero-km). Fonte: elaborazione propria sulla base degli annual reports principali aziende operatrici negli Stati considerati e dati Eurostat

In relazione ai ricavi al treno-km, la Francia mostra valori molto elevati a causa dell'elevato numero di passeggeri-km (di cui gran parte alta velocità) e dell'elevato *load-factor*, che alzano il valore dell'indicatore oggetto di analisi. Per gli altri paesi ad eccezione della Svezia si rilevano valori molto simili (si passa dal 17,85% della Germania al 21,83% della Gran Bretagna).

Specificatamente per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, RFI Spa, i valori di costi e ricavi operativi sono riportati in tabella.

RFI	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	2555	2581	2538	2663	2676
Costi operativi	2397	2291	2298	2287	2159

Tabella 25 - Ricavi e costi operativi di RFI (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

I ricavi rimangono stabili fra il 2009 ed il 2011, mentre aumentano del 5% nel 2012, grazie anche all'aumento dei ricavi da pedaggio, determinato dai ricavi AV a più alto valore economico.

I costi operativi si riducono del 4% nel 2010, mentre rimangono pressoché costanti fino al 2012, per poi registrare una diminuzione del 5,6% nel 2013, grazie ad una riduzione apprezzabile degli "altri costi netti" tra i quali quelli per servizi.

Per quanto riguarda i fornitori di servizio, si riportano i valori di costi e ricavi operativi di Trenitalia S.p.A.

Trenitalia	2009	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	5780	5708	5708	5498	5498
Costi operativi	4642	4437	4317	4148	4113

Tabella 26 - Ricavi e costi operativi di Trenitalia (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A.

I ricavi operativi di Trenitalia rimangono piuttosto stabili dal 2009 al 2011 (in particolare tra il 2010 ed il 2011 i ricavi operativi non subiscono variazioni, in quanto si verifica un incremento del 2,7% nella Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali, una riduzione dell'1,5% nella Divisione Passeggeri Regionale ed un incremento del 2,7% nella Divisione Cargo), mentre nel 2012 subiscono una riduzione del 3,7% a causa di una riduzione del 4,7% nella Divisione Pas-

seggeri Nazionali ed Internazionali e del 5,9% della Divisione Cargo e di un aumento del 2,2% della Divisione Passeggeri Regionale. Nel 2013, invece, i ricavi operativi rimangono costanti in quanto, mentre per la Divisione Cargo si registra una riduzione del 4,3%, per la Divisione Passeggeri Nazionali ed Internazionali si registra un incremento dello 0,5% e dello 0,8% per la Divisione Passeggeri Regionale. Infine, si riportano i risultati ottenuti nel corso degli ultimi 4 anni da NTV.

NTV	2010	2011	2012	2013
Ricavi operativi	4,5	24,7	102,9	249,6
Costi operativi	25,1	51,8	214,2	284,1

Tabella 27 - Ricavi e costi operativi di NTV (milioni di €). Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Nuovo Trasporto Viaggiatori ha iniziato a erogare servizi per i passeggeri soltanto il 28 aprile 2012. Per quanto riguarda le performance del 2013, i ricavi operativi hanno subito un incremento del 143% raggiungendo il valore di 249,6 milioni di euro. Sotto il profilo dei costi, si è attuata una politica di contenimento e pertanto i costi operativi si attestano sul valore di 284,1 milioni di euro. Più in particolare, per quanto riguarda i costi da pedaggio, questi sono pari a 112,3 milioni di euro, circa il 40% dei costi totali.

3.3.2.4 Principali risultati economici del settore

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

	2009	2010	2011	2012	2013
ROE	0,02%	0,28%	0,29%	0,48%	0,82%
ROI	0,19%	0,38%	0,31%	0,70%	1,10%
EBITDA	6,21%	11,25%	9,44%	14,15%	19,30%
EBIT	2,53%	5,23%	4,44%	9,25%	14,47%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	159	291	240	377	517
Risultato operativo (Mil €)	65	135	113	246	387
Risultato d'esercizio (Mil €)	8,9	92	98	160	270

Tabella 28 - Indicatori economico-finanziari e di redditività di RFI. Fonte: Bilanci di esercizio RFI S.p.A.

Il risultato d'esercizio dal 2009 appare in continua crescita, raggiungendo i 270 milioni di euro nel 2013, con un aumento di 110 milioni di euro rispetto al 2012 e quindi del 69%.

Si può osservare un consistente incremento del ROE dal 2009 al 2013, infatti si passa dallo 0,02% del 2009 allo 0,82% del 2013, in particolare grazie ad un aumento del risultato d'esercizio.

Anche il ROI registra un rilevante aumento: infatti si passa dallo 0,19% del 2009 all'1,10% del 2013. Per quanto riguarda invece gli indicatori di redditività, l'EBIT è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, infatti si è passati dal 2,53% del 2009 al 14,47% del 2013, grazie in particolar modo all'aumento del risultato operativo che dai 65 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 387 milioni di euro del 2013. Anche l'EBITDA è aumentato notevolmente dal 2009 al 2013, passando dal 6,21% del 2009 al 19,30% del 2013, grazie in particolare ad un aumento sostanziale del margine operativo lordo che dai 159 milioni di euro del 2009 ha raggiunto i 517 milioni di euro nel 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013
ROS	5,5%	6,0%	8,7%	7,6%	7,9%
ROI	4,0%	4,3%	6,5%	5,1%	5,2%
EBITDA margin	19,7%	21,9%	24,4%	24,6%	25,2%
Margine Operativo Lordo (Mil €)	1138	1249	1391	1350	1385
Risultato operativo (Mil €)	317	342	496	418	432
Risultato d'esercizio (Mil €)	17	73	156	207	182

Tabella 29 - Risultati economico-finanziari e di redditività di Trenitalia. Fonte: Bilanci di esercizio Trenitalia S.p.A.

Il ROS aumenta dal 2009 al 2011 (anno in cui raggiunge l'8,7%) grazie ad un incremento del risultato operativo, che dal 2009 al 2011 è pari al 56,5%, mentre i ricavi operativi rimangono perlopiù costanti. Nel 2012, invece, il ROS diminuisce a causa di una riduzione del 16% del risultato operativo e del 4% dei ricavi operativi. Infine, nel 2013 torna ad aumentare grazie all'aumento del risultato operativo, mentre i ricavi operativi rimangono costanti.

Anche il ROI ha perlopiù lo stesso andamento del ROS, infatti nel 2011 raggiunge il 6,5% in quanto, mentre il risultato operativo aumenta del 45% rispetto al 2010, il capitale investito netto diminuisce del 4%. Nel 2013 si attesta al 5,2% in quanto il risultato operativo diminuisce rispetto al 2011, mentre il capitale investito aumenta da 7673 milioni di euro a 8332 milioni di euro.

Per quanto riguarda, invece, gli indicatori di redditività, l'EBITDA presenta un andamento crescente dal 2009 al 2013, anche se negli ultimi tre anni l'aumento avviene a tassi più contenuti.

Infine, 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.

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

Tabella 30 - Risultati economico-finanziari di NTV. Fonte: Bilanci di esercizio NTV

Il margine operativo lordo registrato nel 2013 è pari a -34,5 milioni di euro, il risultato operativo è pari a -77,5 milioni di euro ed il risultato netto a -77,6 milioni di euro. Tutti gli indicatori, pur rimanendo negativi, si presentano in crescita rispetto al 2012.

Relativamente agli indicatori di redditività nel 2013, l'EBIT è pari a -31% (in crescita da -133% nel 2012), grazie al notevole aumento del risultato operativo, mentre l'EBITDA è pari a -14% (-108% nel 2012), dal momento che sia il margine operativo lordo che i ricavi operativi presentano valori molto migliori rispetto a quelli dell'anno precedente.

Infine, per quanto riguarda la situazione debitoria della società, i debiti ammontano a 104,3 milioni di euro nel 2010, a 196,1 milioni di euro nel 2011, a 754,5 milioni di euro nel 2012 ed a 781,5 milioni di euro nel 2013. L'ingente incremento del 2012 rispetto al 2011 è dovuto in particolare alla voce "debiti verso altri finanziatori", che ammonta a 422,8 milioni di euro, nella quale figura il debito verso la società di leasing per l'acquisizione dei convogli, pari al valore finanziato dei treni ed iscritto progressivamente all'atto della consegna di ciascun materiale rotabile (pari a 420,6 milioni di euro per 22 treni) ed il debito, sempre verso la società di leasing, per gli oneri finanziari maturati alla data di chiusura dell'esercizio (2,2 milioni di euro).

I dati sopra presentati per il 2013 subiranno variazioni nel 2014 anche in esito alla riduzione del pedaggio per l'accesso alla rete AV in conseguenza della decisione adottata dall'Autorità il 31 ottobre 2014.

3.3.2.5 Contributi pubblici

A livello europeo, le sovvenzioni pubbliche complessive nel periodo 1992-2013 (sia pure al netto dei *crisis aid*) sono diminuite sia in termini assoluti sia in termini percentuali rispetto al PIL. Al contrario, l'andamento degli aiuti a favore del settore ferroviario non manifesta lo stesso trend decrescente: si passa infatti dai circa 39 miliardi di Euro del 1992 ai 42,3²⁰ miliardi del 2013 (43% del totale degli aiuti), con un dato che quindi risulta praticamente stazionario nel tempo.

20 Questo dato è il risultato di proprie rielaborazioni da stime eseguite dalla Commissione UE. Non risulta in esse tuttavia computato il dato relativo al Regno Unito, per il quale si rileva un ammontare di sussidi poco inferiore ai 5,7 mld di Sterline, pari a circa 6,7 miliardi di euro, dato che farebbe aumentare il totale a circa 48 miliardi ed il rapporto Sussidi Generali/PIL a più dello 0,37%.

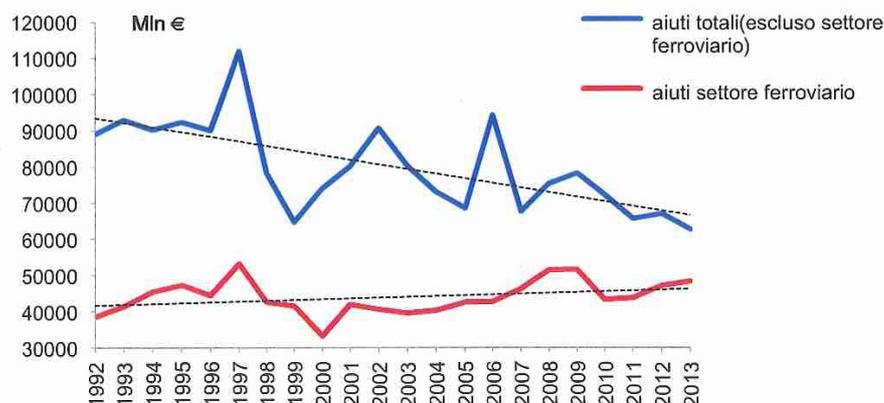


Figura 50 - Andamento del rapporto contributi pubblici/PIL in EU-28 (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione dati Eurostat e http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html; GB Rail industry financial information 2013-14

In Italia si possono in linea di massima ritrovare gli stessi andamenti dell'Unione Europea.

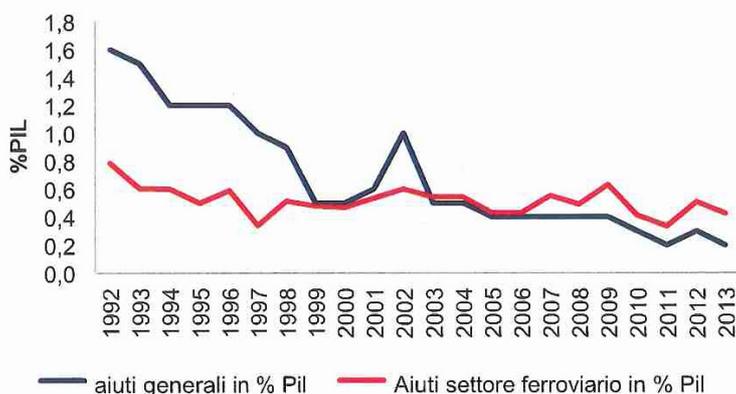


Figura 51 - Confronto del rapporto contributi pubblici/PIL in Italia (in % del PIL). Fonte: Propria rielaborazione da dati http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html, Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni Corte dei Conti

Sebbene il trend Italiano del rapporto degli aiuti generali su PIL risulti al ribasso, analogamente a quanto visto per il complessivo UE, in Italia si è verificato un più rapido percorso di riduzione degli aiuti generali rispetto all'UE: nei primi anni '90 il loro peso sul PIL era quasi doppio rispetto a quello dell'Unione Europea, ma nel corso del decennio, a causa di un costante processo di privatizzazione dei governi a fine anni '90, di una prima spinta alla liberalizzazione dei mercati e della presenza di vincoli stringenti alla finanza pubblica del nostro paese, si è ridotto del 75% arrivando nel 2013 a meno della metà di quello attuale Comunitario (0,2% del PIL contro lo 0,49% comunitario). Per quanto riguarda il peso dei sussidi al settore ferroviario, in Italia il suo peso percentuale (68%) appare decisamente più elevato di quello medio ponderato comunitario (43%) e corrisponde ad un ammontare cospicuo, se si considera che il totale dei sussidi al settore risulta pari a 7.674 milioni²¹ per l'anno 2013.

21 Fonte: Propria rielaborazione da Relazione finanziaria annuale 2013 Gruppo FS.

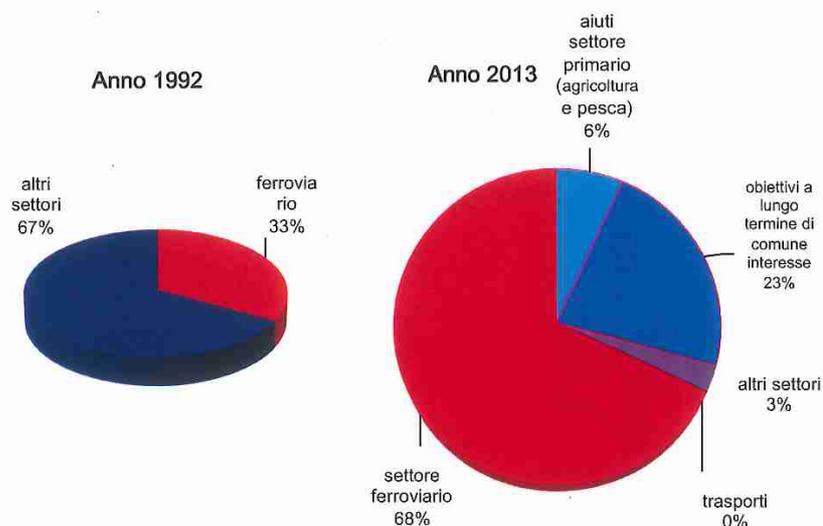


Figura 52 - Confronto per tipologia e anno degli Aiuti di Stato in Italia.

Fonte: Propria rielaborazione dati http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html; Report di Bilancio Gruppo FS e Relazioni annuali Corte dei Conti.

Vengono di seguito riportati anno per anno in tabella i vari tipi di sussidi in conto esercizio ed in conto capitale per il nostro paese. Le principali voci in conto corrente sono rappresentate dai contributi all'esercizio della rete ferroviaria e dagli obblighi di servizio pubblico: sino all'anno 2000 entrambe queste tipologie di sussidio erano erogate dallo Stato, mentre da dopo il 2000 buona parte di essi è garantita dalle regioni, restando di competenza dello stato solamente le tratte sussidiate a lunga percorrenza.

Si rileva come il livello totale dei contributi in conto esercizio negli anni '90 oscilli tra i 4 e i 4,5 miliardi di € l'anno, con la sola eccezione dell'anno 1996 in cui il contributo risulta quasi dimezzato a causa dei tagli richiesti dal parametro di Maastricht, condizione necessaria da rispettare per l'ammissione all'Euro; negli ultimi 4 anni i trasferimenti totali in conto esercizio sembrano essere stabili attorno ai 3.500 milioni annui, abbassando la media complessiva fino a 4.025 milioni di € annui.

ANNO	Contributi statali esercizio rete ferroviaria	Utilizzo fondi ex l. 538/93 e 448/98	Contributi da enti territoriali ai servizi di trasporto	Contributi statali ai servizi di trasporto	Altri contributi in conto esercizio	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO
1992	1808			2221		4029
1993	1935	583		1218	1054	4790
1994	2020	616		1323	89	4048
1995	1904	640		1432	472	4448
1996	1762	762	4	1452	89	4069
1997	1821		5	398	105	2329
1998	1692	900	7	1510	16	4125
1999	1431	974	7	1512	100	4024
2000	1450	999	22	1613	124	4208
2001	1478	1036	1273	527	66	4380
2002	1453	1823	1274	481	29	5060
2003	382	1926	1298	481	20	4107
2004	1304	1831	1311	481	21	4948
2005	1289	959	1331	481	57	4117
2006	902	464	1348	367	71	3152
2007	1154	464	1636	568	422	4244
2008	1041	448	1712	599	566	4366
2009	849	439	1884	533	441	4146
2010	975		1947	546	44	3512
2011	975		1803	537	14	3329
2012	1110		1928	514	46	3598
2013	1050		1950	491	32	3523
Totale						88552
Media annua						4025

Tabella 31 - Trasferimenti in conto esercizio per le principali imprese ferroviarie in Italia (Mln €). Fonte: Propria rielaborazione Bilanci FS; Relazione cortei dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS (anno 1999 pag 47; anno 2006;71; 2008 pag 65; anno 2000 pag 48); Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra regione Lombardia direzione generale infrastrutture e mobilità e Trenord s.r.l., anni 2012-2014.

Importanti risultano le sovvenzioni agli investimenti.

Negli anni seguenti al 1992, anno in cui l'ente pubblico Ferrovie dello Stato fu trasformato in S.p.a. con partecipazione statale totale attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, si nota un massiccio ricorso alla contribuzione pubblica attuato attraverso rimborso pubblico di interessi pagati sul debito e relative quote di ammortamento. Il fenomeno si arresta nell'anno 1997, quando vengono trasferiti in un'unica soluzione allo Stato 31,2 miliardi di Euro di debito.

Tra il 1997 e il 2005 la forma di contributo prevalente è stata quella dell'aumento di capitale, sottoscritto dal Ministero dell'Economia e della Finanze.

L'assunzione statale di debito del 1996 riguarda i programmi di investimento relativi alla rete ad alta Velocità. Dal 2006 in poi si rilevano unicamente contributi diretti in conto capitale; il valore medio complessivo si attesta a 5.772 milioni di Euro, mentre il valore dei finanziamenti in conto capitale degli ultimi anni non diminuisce di molto nonostante il completamento della tratta ad alta velocità Torino-Milano-Salerno.

anno	Contributi diversi in conto capitale	Sussidi statali agli investimenti	Assunzione statale di debito	Aumenti di capitale FS	TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	TOTALE CONTRIBUTI A CARICO DELLA FINANZA PUBBLICA
1992	38	5000			5038	9067
1993	270	2500			2770	7560
1994	56	3174		852	4082	8130
1995	112	2697		767	3576	8024
1996		2098		2541	4639	8708
1997			31193	2633	33826	36155
1998				3371	3371	7496
1999				3822	3822	7846
2000				3176	3176	7384
2001				3615	3615	7995
2002				4078	4078	9138
2003	103	14		3934	4051	8158
2004	68	257		2665	2990	7938
2005	360	174		3006	3540	7657
2006	416	4477	13058		17951	21103
2007	382	3895			4277	8521
2008	317	3015			3332	7698
2009	315	4773			5088	9234
2010	93	2201			2294	5806
2011	75	3080			3155	6484
2012	117	4047			4164	7762
2013	209	3942			4151	7674
Totale					126986	215538
Media annua					5772	9797

Tabella 32 - Trasferimenti in conto capitale per le principali imprese ferroviarie Italiane (Mln €). Fonti: Propria rielaborazione Bilanci FS e RFI; Relazioni Corte dei Conti sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato FS.

3.3.2.6 Indicatori di qualità

In relazione alla percentuale di incidenti per treno-km, l'Italia, con un risultato del 0,043%, mostra valori complessivamente in linea negli anni con quelli di Germania, Francia, Svezia e Svizzera, sebbene si rilevi per l'ultimo anno un innalzamento del livello di incidenti, pari a 155 nel 2013. Il numero più basso di incidenti per treno-km merci e passeggeri sia a favore della Gran Bretagna, con 0,00017 incidenti per treno-km.

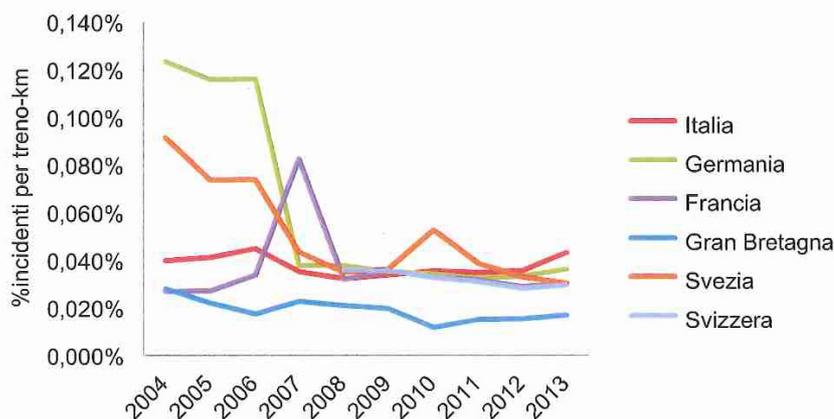


Figura 53 - Numero di incidenti per treno-km. Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat

Rispetto alla soddisfazione dei fruitori del servizio sulla frequenza dei treni, in Italia meno della metà degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, in forte divario rispetto agli altri paesi europei: a fronte di un 47% italiano, si ha il 76% per la Gran Bretagna, paese leader in questo aspetto, e a seguire Francia (67%), Svezia (65%) e Germania (64%).

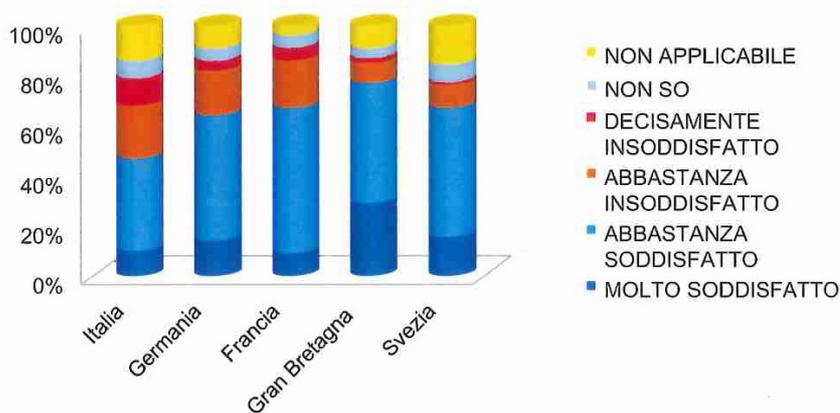


Figura 54 - Soddisfazione sulla frequenza dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Risultati marginalmente peggiori si hanno riguardo all'aspetto affidabilità e puntualità: in Italia il 42% degli intervistati si dichiara abbastanza o molto soddisfatto, a fronte del 73% in Gran Bretagna, 57% in Francia, 50% in Svezia, 48% in Germania.

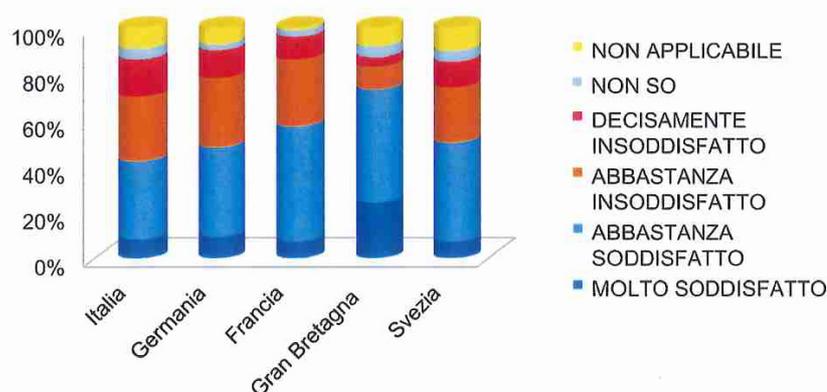


Figura 55 - Soddisfazione sull'affidabilità e puntualità dei treni. Fonte: elaborazione propria su dati Flash Eurobarometer 382a Europeans' Satisfaction With Rail Services Report 2013

Tali valori non sono del tutto allineati con quanto dichiarato dagli Stati stessi, in un questionario somministrato dalla Commissione UE riguardo all'affidabilità (misurata come percentuale di treni cancellati) e puntualità (misurata come percentuale di treni giunti a destinazione con meno di 5 min di ritardo) del servizio. L'affidabilità italiana del comparto regionale sembra addirittura migliore di quella britannica, così come accade nella lunga distanza, mentre il livello di puntualità nel 2013 è risultato pari al 93%.

ANNO 2012	Regionale e suburbano		Lunga distanza	
	Affidabilità	Puntualità	Affidabilità	Puntualità
Italia	1,30%	88,70%	0,10%	93,10%
Germania	N.A.	94,40%	N.A.	78,30%
Francia	2,04%	91,60%	0,30%	91,00%
Gran Bretagna	2,20%	91,50%	2,80%	91,70%
Svezia	N.A.	89,60%	N.A.	92,30%

Tabella 33 - European Commission, Report from the commission to the council and the European Parliament, 2014

3.4 Il settore interportuale

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. Rientrano tra le infrastrutture rispetto alle quali rileva l'esercizio di funzioni regolatorie da parte delle Autorità in relazione all'accesso equo e non discriminatorio.

3.4.1 Quadro europeo

Sulla base dei dati raccolti da UIRR nel 2014, il trasporto combinato strada-ferrovia in Europa ha conosciuto nel 2013 un'espansione sia in termini di tonnellate-km, sia in termini di numero di spedizioni, rappresentando così un'importante segno di ripresa nel settore, anche se i livelli di crescita media annua sono ancora lontani da quelli pre-crisi.

In termini di spedizioni non accompagnate, la crescita rispetto al 2012 è stata del 3,7%, passan-

do da 2,4 a 2,49 milioni di spedizioni, un valore comunque inferiore ai livelli raggiunti nel 2011.

Il trasporto combinato accompagnato invece ha ottenuto nel 2013 una crescita del 6,5% in termini di spedizioni e 7% in termini di tonnellate-km.

I terminal di transhipment che collegano le varie modalità di trasporto appartenenti alla rete UIRR nel 2013 sono 30. Nella seguente tabella sono riportati i tassi di crescita di alcuni membri UIRR nel 2013.

Membrì UIRR	Variazione '13-'12 numero di ton-km	Variazione '13-'12 numero di spedizioni
Crokombi, HR	100%	16%
Polzug, PL	53%	37%
Bohemia Kombi, CZ	18%	11%
Combiberia, ES	16%	38%
Naviland Cargo, FR	14%	17%
RAlpin, CH	13%	13%
Hupac, CH	10%	6,5%
Cemat, IT	5%	23%
Adria Kombi, SI	2%	1%
Rocombi, RO	0%	0%
Kombiverkehr, DE	0%	0%
Novatrans, FR	0%	0%
IFB, BE	-4%	-20%
Alpe Adria, IT	-25%	-13%

Tabella 34 - Crescita traffici membri UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

Nel complesso, nel 2013 sono state trasportate 40,74 tonnellate-km, una crescita del 4,25% rispetto alle 39,08 del 2012. Il numero di spedizioni è passato da 2.529.264 milioni a 2.626.293 milioni, con una crescita del 3,8%.



Figura 56 - Tasso di crescita del numero di consegne nel trasporto combinato UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

I principali terminal appartenenti al circuito UIRR sono descritti in tabella. In Italia sono presenti il terminal di Busto Arsizio, di notevoli dimensioni che connette le modalità stradali e ferroviaria, ed il terminal di Novara, specializzato nel trasporto combinato accompagnato (RoLa).

Nome del terminal	Città	Modalità connesse				Superficie	Numero binari
		ferrovia	strada	vie d'acqua interne	RoLa		
Hub Termianl Poznan	Gadki	x	x			320.000	5
Busto Arsizio Gallarate	Milano	x	x			242.800	11
Dabrowa Gornicza	Dabrowa Gornicza	x	x			225.000	5
Main HUB	Anversa	x	x			202.497	8
ATO	Anversa	x	x	x		93.598	2
Euroterminal	Genk	x	x			80.000	4
Zomerweg	Anversa	x	x			77.000	4
Noisy-Le-Sec	Parigi	x	x	x		72.500	10
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
Avignone	Avignone	x	x	x		38.000	6
Valenton	Parigi	x	x	x		34.700	3
Kontenerowy Pruszkow	Pruszkow	x	x			33.000	3
Vénissieux	Lione	x	x			32.300	5
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 Titan	Bucarest	x	x			10.000	4
Chiasso	Chiasso	x	x			7.000	2
Lugano Vedeggio	Lugano		x		x	2.000	2

Tabella 35 - Caratteristiche dei terminal nel circuito UIRR. Fonte: UIRR Report 2013-14

3.4.2 La situazione italiana

3.4.2.1 Caratteristiche infrastrutturali

Nel 2012 gli interporti italiani operavano utilizzando complessivamente circa 22 mln di mq di aree infrastrutturate, una capacità produttiva che potrebbe essere aumentata di ulteriori 10 mln di mq nel medio-breve periodo (+47,5%). Infatti nel 2012 gli interporti avevano più di 32 mln di aree disponibili” (sulla base di diversi titoli giuridici), in buona parte ancora da infrastrutturare. Inoltre, gli strumenti urbanistici vigenti assegnano alle attività interportuali un’area pari a circa 38 milioni di mq, consentendo quindi un’espansione di circa il 17,7% delle aree attualmente disponibili (+6 mln di mq).

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani		
Aree destinate all'attività	37.905.092	
Aree disponibili alle attività	32.186.151	
Aree infrastrutturate per l'attività	21.810.499	
Aree verdi	3.558.656	
Aree terminalistiche ²	3.209.249	
Aree logistiche ³	5.915.457	
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)	75.435	
Traffico ferroviario		
	2011 ⁴	2012
TEU movimentati	1.739.625	1.834.397
Carri ferroviari	105.847	136.648
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032

Tabella 36 - Il sistema degli interporti italiani (2012). Fonte: Rapporto UIR, “Il sistema degli interporti italiani nel 2012”

Nel 2012, i terminal interportuali hanno movimentato oltre 1,8 mln di TEU. Relativamente al traffico convenzionale, i terminal hanno movimentato 136.648 carri ferroviari (+29% sul 2011).

Riguardo alla localizzazione delle strutture, si può notare come la maggioranza delle strutture sia concentrata nel nord Italia (13 sulle 21 operative nel 2012) e sulle principali direttrici stradali e ferroviarie, e che vi sia una ridotta presenza in Lombardia e Lazio (una sola struttura per regione), nonostante esse rappresentino un’elevata domanda potenziale di servizi logistici.



Figura 57 - Localizzazione degli interporti operativi nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

L'insieme degli interporti in Italia presenta una notevole eterogeneità in termini di dimensioni e ripartizione delle aree al loro interno. Le strutture di maggiori dimensioni si trovano nel Nord Italia (S.I.TO., Interporto di Rivalta Scrivia, CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa e Interporto Padova), con eccezione di tre strutture nel Sud (Interporto D'Abruzzo, Interporto Sud Europa e Interporto Campano). Nel complesso, gli interporti localizzati al Nord rappresentano il 71% delle aree infrastrutturate totali, mentre le strutture del Centro il 9% e quelle del Sud il 20%.

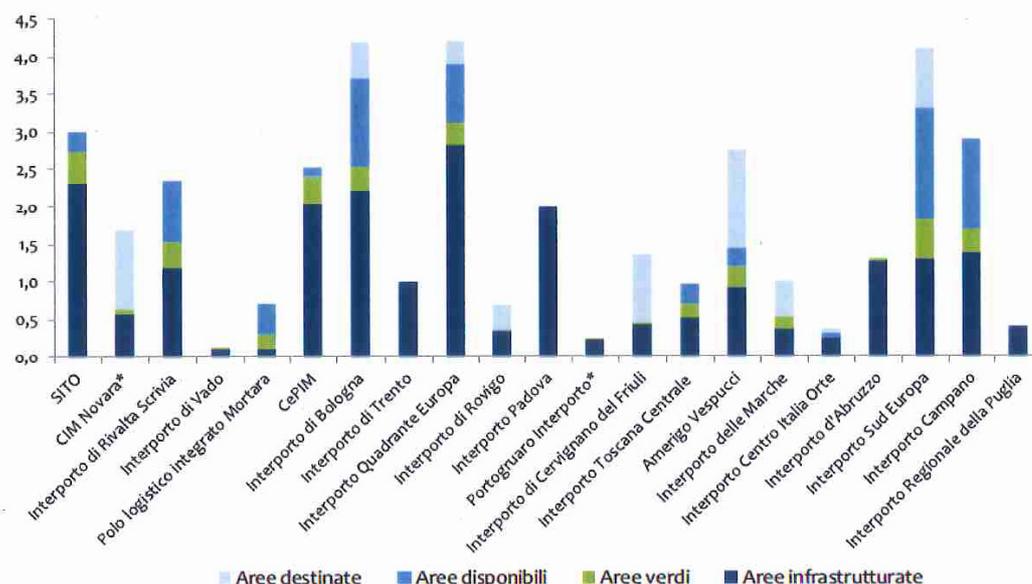


Figura 58 - Suddivisione delle aree all'interno degli interporti (mln di mq). Fonte: Rapporto UIR 2012

Osservando il rapporto tra aree infrastrutturate e aree disponibili, tra le strutture di maggiori dimensioni, gli interporti con la maggiore capacità di espansione nel breve periodo sono Interporto Campano (1.384.000 mq di espansione nel breve-medio periodo), Interporto Sud Europa (1.380.000 mq), Interporto di Bologna (1.183.000 mq), Interporto di Rivalta Scrivia (1.180.000 mq), Interporto Quadrante Europa (780.000 mq). Inoltre ci sono alcune strutture di piccole e medie dimensioni con un'ampia area di espansione come il Polo Logistico di Mortara (403.000 mq), Interporto della Toscana Centrale (252.000 mq) e Interporto Amerigo Vespucci (243.000 mq).

Confrontando invece il rapporto tra aree infrastrutturate e aree destinate dalla pianificazione urbanistica, gli interporti con maggiore capacità di espansione nel lungo periodo sono CIM Novara (con 1.060.000 mq di aree di potenziale espansione nel lungo periodo), Interporto di Cervignano del Friuli (900.000 mq), Interporto delle Marche (470.000 mq) e Interporto di Rovigo (335.000 mq). Inoltre molte strutture con vaste aree di espansione nel breve-medio periodo hanno ulteriori aree di espansione nel lungo periodo: Interporto Amerigo Vespucci (1.312.000 mq), Interporto Sud Europa (800.000 mq), Interporto di Bologna (481.000 mq), Interporto Quadrante Europa (300.000 mq) e Interporto Centro Italia Orte (60.000 mq).

In relazione al rapporto tra aree logistiche (occupate da magazzini, piazzali e parcheggi) e aree terminalistiche, in media (rappresentata dalla linea tratteggiata in figura) il 60% è occupato da aree logistiche, e il 40% da aree terminalistiche. In 11 interporti su 21 la percentuale di aree logistiche è compresa tra 50 e 70%. Va sottolineato come nel caso del Polo Logistico Integrato di Mortara non era presente, al momento della rilevazione, alcuna area logistica, mentre nel Centro Italia Orte non erano presenti terminal operativi. Tra gli altri interporti ci sono strutture

(SITO e CEPIM) che mostrano risultati particolarmente lontani dalla media, mostrando una percentuale della logistica superiore al 90% (91,3% e 92,4% rispettivamente). Al contrario, CIM Novara e Interporto Cervignano del Friuli mostrano valori inferiori al 40% (rispettivamente 30,9% e 13%).

Le principali caratteristiche infrastrutturali degli interporti finanziati dallo Stato al 31 dicembre 2013 sono riportate nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

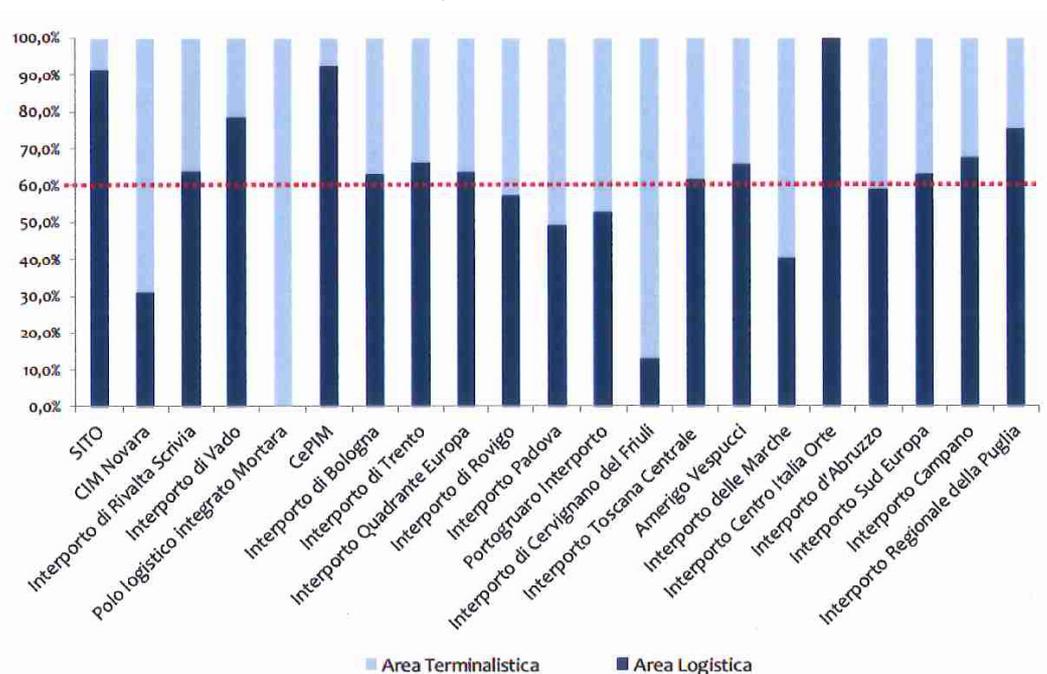


Figura 59 - Relazione esistente tra aree logistiche e aree terminalistiche. Fonte: Rapporto UIR 2012

3.4.2.2 Dati di traffico

Il numero totale di TEU movimentato dai terminal ferroviari nel 2012 è stato superiore a 1,8 mln, la maggior parte dei quali movimentata all'interno di Interporto Quadrante Europa (36%, 667000 TEU), CIM Novara (21%, 380000 TEU) e Interporto Padova (14%, 250000 TEU). Inoltre, quantità elevate di TEU sono state registrate per Interporto di Bologna (151000 TEU), Interporto di Trento (144000 TEU), Interporto di Rivalta Scrivia (105333 TEU), CePIM (55000 TEU) e Polo Logistico Integrato di Mortara (48000 TEU). Tre interporti non hanno invece presentato alcuna movimentazione nel 2012: Interporto di Vado, Interporto della Toscana Centrale e Interporto Centro Italia Orte (il cui terminal era in fase di completamento). Il numero di coppie di treni intermodali conferma quanto detto per i TEU.

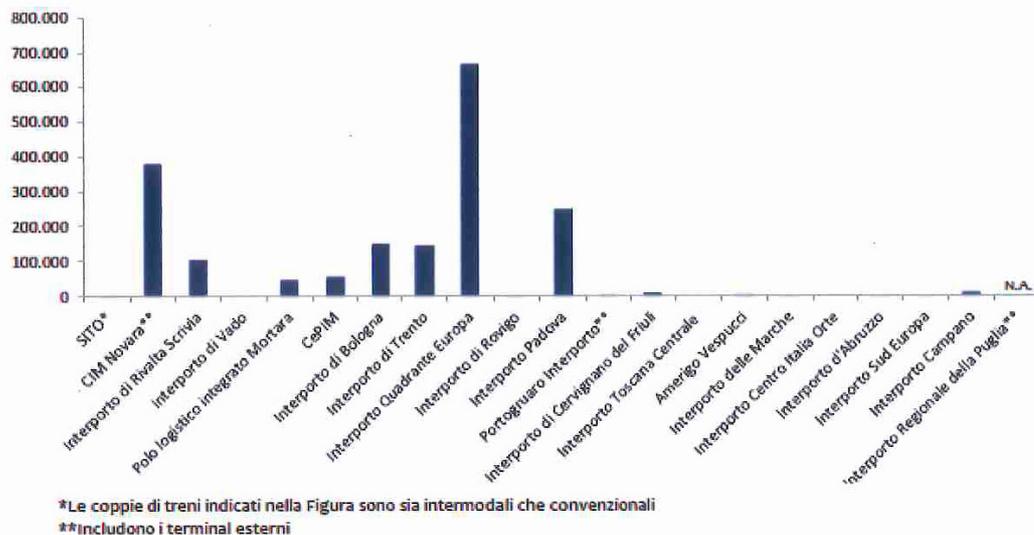


Figura 60 - Numero TEU movimentati nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

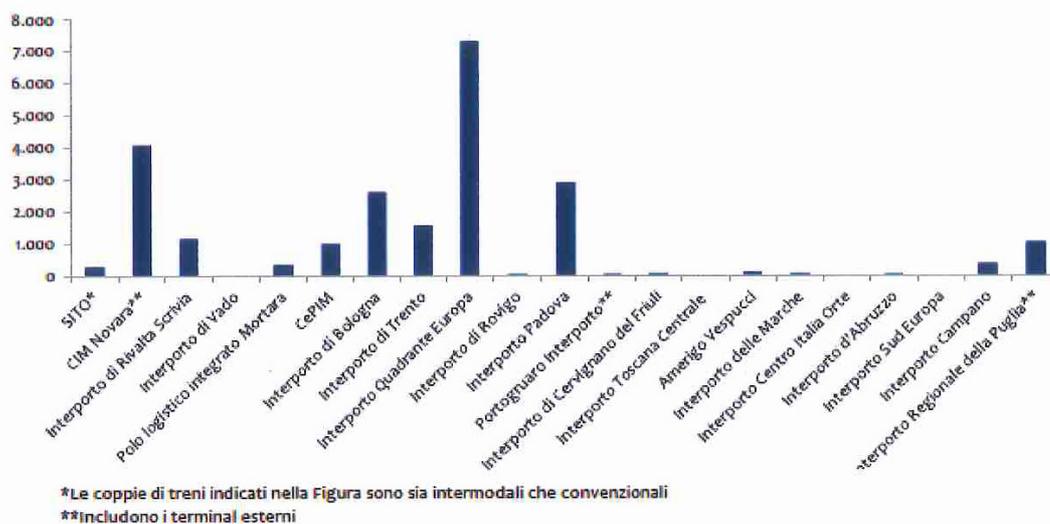


Figura 61 - Numero di coppie di treni intermodali nel 2012. Fonte: Rapporto UIR 2012

In quanto a numero di operatori (operatori logistici, spedizionieri e spedizionieri doganali, imprese di autotrasporto e corrieri), si confermano gli ordini di grandezza rilevati per i volumi di traffico: le strutture con il maggior numero di operatori insediati sono SITO (203), Interporto Campano (138), Interporto di Trento (134), Interporto Quadrante Europa (130), CePIM (120), Interporto di Bologna (115) e Interporto Padova (90), che sono anche strutture con grandi volumi di traffico. Le eccezioni sono rappresentate da CIM Novara e Rivalta Scrivia, che hanno solo 23 e 8 operatori nonostante i grandi volumi, e SITO, che presenta un elevato numero di operatori nonostante ridotti traffici ferroviari.

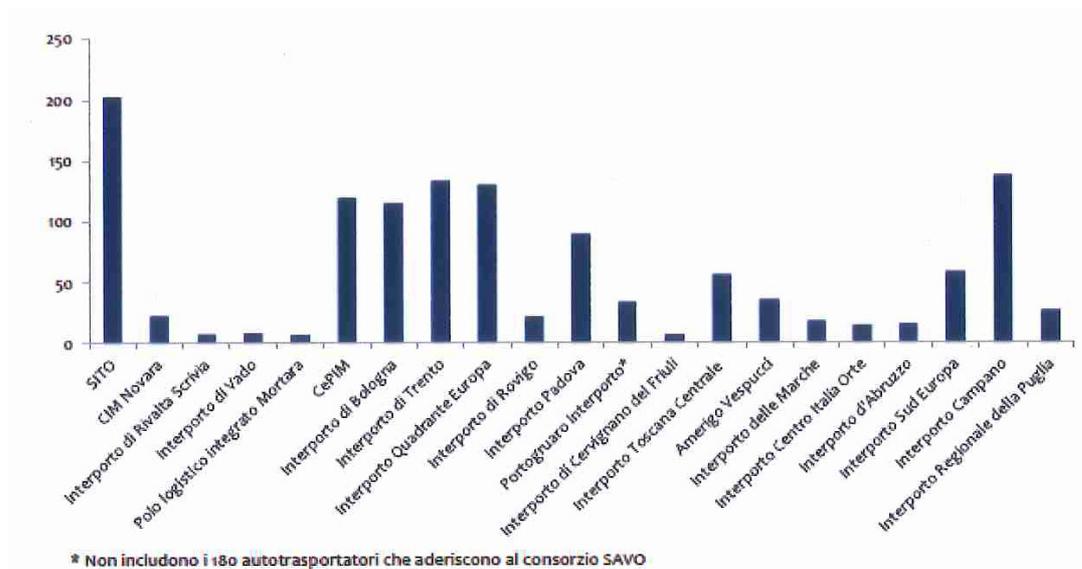


Figura 62 - Numero di operatori insediati all'interno degli interporti. Fonte: Rapporto UIR 2012

3.4.2.3 Contributi pubblici

Gli interventi finanziari dello Stato, ed in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono finalizzati alla realizzazione di un sistema di interporti razionalmente distribuito sul territorio, a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo, anche nell'ottica di una dinamica dei mercati fortemente orientati alla globalizzazione. I relativi importi, atti normativi di riferimento, i principali interventi convenzionati, nonché lo stato di attuazione dei medesimi sono da ultimo riportati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 pubblicato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.5 Il settore portuale

I porti rientrano tra le infrastrutture oggetto di regolazione economica da parte dell'Autorità, in particolare in relazione all'esercizio delle competenze in materia di accesso equo e non discriminatorio da parte degli operatori.

Nel 2013 la crescita dell'attività economica mondiale e degli scambi internazionali è proseguita a ritmi moderati. Valutando il complesso di merci, container e passeggeri, il sistema italiano nell'insieme si attesta su livelli dell'anno precedente. In particolare, presenta una crescita dell'1,53% nel settore passeggeri, e di oltre il 5% per i TEU²², trainati dalla crescita del 13% di Gioia Tauro, ma una contrazione dello 0,53% delle merci. Inoltre, l'eccezionale performance di Trieste nel settore merci ha mutato la classifica europei dei maggiori porti, portando Trieste in decima posizione e sorpassando Genova.

3.5.1 Quadro europeo

In Figura 63 sono rappresentate le classifiche dei maggiori porti europei per quantità di merci e numero di container movimentati nel 2013. Nella movimentazione di TEU, Gioia Tauro è il

²² Twenty-foot equivalent unit, misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrisponde a circa 40 metri cubi.