

I TRASPORTI

A cura della «R. & S.»

La Ricerche e Studi S.p.A. « R. & S. » è una società di ricerche economico - finanziarie costituita nel gennaio 1970 da MEDIOBANCA - Banca di Credito Finanziario che ne possiede per intero il capitale sociale

<http://www.mbres.it>

E-mail: res@mbres.it

I TRASPORTI

A cura della «R. & S.»

INDICE

	Pag.
PREMESSA	1
CAPITOLO 1	
INTRODUZIONE	3
CAPITOLO 2	
I TRASPORTI SU STRADA	
2.0 Sintesi	9
2.1 Aspetti economico-finanziari del settore autostradale in Italia	10
2.2 Confronto con i principali gestori autostradali in Europa	15
2.3 Aspetti economico-finanziari delle imprese del trasporto su strada in Italia	21
2.4 Confronto con le principali imprese del trasporto su strada in Europa	35
APPENDICE 1: Gestori autostradali italiani al 31 dicembre 1998	45
APPENDICE 2: Dati economici e patrimoniali aggregati delle aziende autostradali italiane ..	46
APPENDICE 3: Principali gestori europei di autostrade a pedaggio al 31 dicembre 1998 ..	48
APPENDICE 4: Dati economici e patrimoniali delle principali imprese autostradali europee	49
APPENDICE 5: Principali aziende italiane di trasporto su strada al 31 dicembre 1998	59
APPENDICE 6: Dati economici e patrimoniali aggregati delle aziende italiane di trasporto su strada	65
APPENDICE 7: Principali aziende europee di trasporto su strada al 31 dicembre 1998	75
APPENDICE 8: Dati economici e patrimoniali delle principali imprese europee di trasporto su strada	77
APPENDICE 9: Classificazione degli operatori del trasporto	117
CAPITOLO 3	
I TRASPORTI SU ROTAIA	
3.0 Sintesi	119
3.1 Aspetti economico-finanziari del settore ferroviario in Italia	121
3.2 Aspetti economico-finanziari del settore ferroviario in Europa	141
3.3 Il trasporto pubblico locale	150
APPENDICE 1: Società ferroviarie italiane in concessione	163
APPENDICE 2: Le imprese ferroviarie nei Paesi della CCFE/UE	165
APPENDICE 3: Principali società italiane di trasporto pubblico locale	166
APPENDICE 4: Dati economici e patrimoniali del Gruppo FS	167
APPENDICE 5: Dati economici e patrimoniali aggregati delle società ferroviarie italiane in concessione	170
APPENDICE 6: Ferrovie in gestione commissariale governativa: dati sintetici di bilancio (consuntivo)	173
APPENDICE 7: Dati economici e patrimoniali aggregati delle principali società italiane di trasporto pubblico locale	174
APPENDICE 8: Dati economici e patrimoniali delle principali società ferroviarie europee ..	177
APPENDICE 9: Dati economici e patrimoniali delle principali società di trasporto pubblico locale in Europa	203

	Pag.
CAPITOLO 4	
I TRASPORTI MARITTIMI	
4.0 Sintesi	217
4.1 Aspetti economico-finanziari del cabotaggio marittimo in Italia	219
4.2 Confronto con i principali gruppi europei del trasporto marittimo di passeggeri e veicoli commerciali	231
4.3 Aspetti economico-finanziari delle imprese italiane del trasporto marittimo di merci	244
4.4 Confronto con i principali gruppi europei del trasporto marittimo di merci	256
4.5 Le autorità portuali italiane	266
APPENDICE 1: Principali linee italiane di cabotaggio passeggeri e relativi operatori	272
APPENDICE 2: Dati economici e patrimoniali aggregati delle principali imprese italiane del settore passeggeri e veicoli commerciali	273
APPENDICE 3: Dati economici e patrimoniali di alcune principali compagnie armatoriali europee - settore passeggeri e veicoli commerciali	275
APPENDICE 4: Dati economici e patrimoniali aggregati delle principali imprese italiane del trasporto marittimo di merci	300
APPENDICE 5: Dati economici e patrimoniali di alcune principali compagnie armatoriali europee - settore trasporto merci	303
APPENDICE 6: Bilanci consuntivi delle autorità portuali	341
CAPITOLO 5	
I TRASPORTI AEREI	
5.0 Sintesi	357
5.1 Aspetti economico-finanziari del settore del trasporto aereo in Italia	358
5.2 Confronto con le principali compagnie aeree internazionali	367
5.3 Aspetti economico-finanziari del settore aeroportuale italiano	377
5.4 Confronto con i principali gestori europei di aeroporti	386
APPENDICE 1: Principali compagnie aeree italiane operative nel 1999	391
APPENDICE 2: Dati economici e patrimoniali delle principali compagnie aeree italiane ..	395
APPENDICE 3: Dati economici e patrimoniali delle principali compagnie aeree internazionali	411
APPENDICE 4: Aeroporti italiani con qualifica comunitaria internazionale	454
APPENDICE 5: Società italiane di gestione degli aeroporti	456
APPENDICE 6: Società di gestione dei principali aeroporti europei	458
APPENDICE 7: Dati economici e patrimoniali aggregati delle principali società di servizi aeroportuali italiane	461
APPENDICE 8: Dati economici e patrimoniali delle principali società di servizi aeroportuali europee	463
CAPITOLO 6	
GLI INTERPORTI	
6.0 Sintesi	471
6.1 Aspetti economico-finanziari	471
APPENDICE 1: Gli interporti italiani al 31 dicembre 1998	476
APPENDICE 2: Dati economici e patrimoniali degli interporti italiani in attività	477
TABELLE	491
INDICE DELLE SOCIETÀ	547

INDICE DELLE TABELLE

		Pag.
TABELLA 1	Tratte autostradali in esercizio in Italia nel 1999	493
TABELLA 2	Gestori autostradali italiani - fatturato e dipendenti nel 1998	494
TABELLA 3	Principali gestori europei di autostrade a pedaggio - fatturato e dipendenti nel 1998	494
TABELLA 4	Imprese autostradali - traffico e pedaggi medi nel triennio 1996/1998	495
TABELLA 5	Principali aziende italiane di trasporto su strada - fatturato e dipendenti nel 1998	496
TABELLA 6	Imprese di trasporto italiane su strada - indici economici	499
TABELLA 7	Imprese di trasporto italiane su strada - indici patrimoniali	500
TABELLA 8	Principali aziende europee di trasporto su strada - fatturato e dipendenti nel 1998	502
TABELLA 9	Imprese di trasporto europee su strada - indici economici	503
TABELLA 10	Imprese di trasporto europee su strada - indici patrimoniali	504
TABELLA 11	La produttività del personale nelle reti ferroviarie della UE	505
TABELLA 12	La produttività dell'infrastruttura nelle reti ferroviarie della UE	506
TABELLA 13	Infrastrutture per il trasporto pubblico locale in esercizio nel 1997	507
TABELLA 14	Stima dei disavanzi relativi alle aziende di trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario - anni 1988-1997	508
TABELLA 15	Assetto proprietario delle società ferroviarie in concessione in Italia al 31 dicembre 1998	509
TABELLA 16	Società ferroviarie italiane - fatturati complessivi, incidenza dell'attività ferroviaria e numero di addetti	511
TABELLA 17	Società ferroviarie italiane in concessione - traffico e addetti nel 1998	512
TABELLA 18	Regno Unito - società ferroviarie e relativi licenziatari del servizio	513
TABELLA 19	Società ferroviarie del Regno Unito - attività svolte	514
TABELLA 20	Movimento di passeggeri nei porti italiani	516
TABELLA 21	Flussi di traffico nello Stretto di Messina	517
TABELLA 22	Principali gruppi europei del trasporto marittimo di passeggeri e veicoli commerciali - flotta e trasporti effettuati nel 1998	518
TABELLA 23	Movimento di merci nei porti italiani	519
TABELLA 24	Composizione della flotta mercantile italiana per tipo di nave	520
TABELLA 25	Gruppi europei del trasporto marittimo di merci - flotta e trasporti effettuati nel 1998	521
TABELLA 26	Compagnie armatoriali europee del trasporto marittimo di merci - ricavi e dipendenti nel 1998	523
TABELLA 27	Compagnie armatoriali europee del trasporto marittimo di merci - margine operativo lordo e netto nel 1998	524
TABELLA 28	Compagnie armatoriali europee del trasporto marittimo di merci - risultato corrente nel triennio 1996-98	525
TABELLA 29	Compagnie armatoriali europee del trasporto marittimo di merci - rapporti economico-patrimoniali nel 1998	526

	Pag.	
TABELLA 30	Principali compagnie aeree italiane - fatturato e dipendenti nel 1998	527
TABELLA 31	Principali compagnie aeree italiane - ripartizione del fatturato nel 1998 . . .	527
TABELLA 32	Principali compagnie aeree italiane - fatturato per personale navigante, fatturato per dipendente e personale navigante sul totale dei dipendenti nel 1998	528
TABELLA 33	Principali compagnie aeree italiane - ripartizione dei costi operativi e costo del lavoro per dipendente nel 1998	529
TABELLA 34	Principali compagnie aeree italiane - flotta a fine esercizio 1998	531
TABELLA 35	Principali compagnie aeree italiane - investimenti tecnici, tasso di ammortamento, debiti e capitale netto nel 1998	532
TABELLA 36	Principali compagnie aeree italiane - dati relativi alla gestione operativa nel 1998	533
TABELLA 37	Principali compagnie aeree mondiali - fatturato consolidato e dipendenti nel 1998	534
TABELLA 38	Principali compagnie aeree mondiali - ripartizione dei ricavi consolidati del traffico aereo nel 1998	535
TABELLA 39	Principali compagnie aeree mondiali - variazione fatturato consolidato e traffico passeggeri nel triennio 1996-1998	536
TABELLA 40	Principali compagnie aeree mondiali - ripartizione dei costi operativi e costo del lavoro per dipendente nel 1998	537
TABELLA 41	Immobilizzazioni in leasing sul totale delle immobilizzazioni nel 1998; analisi della flotta operativa per tipo di aeromobili ed età media	538
TABELLA 42	Principali compagnie aeree mondiali - investimenti tecnici, tasso di ammortamento e fondo di ammortamento su immobilizzazioni tecniche nel 1998 . . .	539
TABELLA 43	Principali compagnie aeree mondiali - debiti finanziari, capitale netto e grado di indebitamento nel 1998	540
TABELLA 44	Principali compagnie aeree mondiali - dati relativi alla gestione operativa nel 1998	541
TABELLA 45	Principali aeroporti italiani nel 1998	542
TABELLA 46	ENAV - conti economici	543
TABELLA 47	Traffico dei principali aeroporti internazionali nel 1999	544
TABELLA 48	Indici di traffico e fatturato delle principali società di gestione aeroportuali europee	545

AVVERTENZA PER LA LETTURA DELLE TABELLE

Si sono adoperati i segni convenzionali e le abbreviazioni seguenti:

- quando il fenomeno non esiste
- ... quando si ignora se il fenomeno esiste o non se ne conosce il dato
- o quando il valore del dato è inferiore alla cifra significativa minima dell'ordine considerato
- n.c. quando il dato non è stato calcolato

I conti economici e gli stati patrimoniali riportati in Appendice ai vari capitoli derivano da nostre elaborazioni dei dati di bilancio originari. Gli indici possono non quadrare a causa di arrotondamenti.

I dati espressi in euro risultano dalla conversione dei valori originari al cambio fisso stabilito dall'1-1-1999. I relativi indici sono stati calcolati sui dati nelle valute originarie allo scopo di eliminare le distorsioni derivanti dagli arrotondamenti.

PREMESSA

Questo studio si propone di fornire elementi utili per un'analisi delle imprese interessate ai servizi di trasporto. Esso è organizzato in sei capitoli: il primo riassume i punti salienti del lavoro; il secondo tratta i trasporti su strada, il terzo quelli su rotaia, il quarto i trasporti marittimi e il quinto quelli aerei; il capitolo sesto, infine, riassume lo stato degli interporti italiani. Ciascun capitolo è preceduto da considerazioni di sintesi ed è corredato da appendici dedicate ai repertori delle principali imprese del comparto e alla riesposizione dei loro dati di bilancio normalizzati secondo i nostri consueti schemi.

Milano, Settembre 2000

R. & S.

Capitolo 1

INTRODUZIONE

L'incremento del volume di trasporti in Italia rispetto al 1990, secondo i più recenti dati ufficiali disponibili, è stato pari all'11,8% per le merci e al 9,5% per i passeggeri. L'autotrasporto rappresenta la modalità prevalente (quasi i due terzi del totale nelle merci e oltre la metà nei passeggeri), seguito dalla ferrovia (35,5% del totale passeggeri e 11% del totale merci).

	Trasporto di merci (°)			Trasporto extraurbano di passeggeri (°)		
	1998 (mil. tkm)	Variaz. % 1990-97 (^)		1998 (mrd. pkm)	Variaz. % 1990-98	
Su strada (*)	152,6	64,7	+14,5	79,4	55,7	+9,8
Su ferrovia	25,4	10,8	+18,3	50,6	35,5	+4,1
Via mare	44,9	19,0	–	3,3	2,3	–
Su aereo	o	o	n.c.	8,9	6,2	+39,1
Navigazione interna . .	0,1	o	n.c.	0,4	0,3	n.c.
Via oleodotti (*)	13,0	5,5	+15,3	–	–	–
Totale	236,0	100,0	+11,8	142,6	100,0	+9,5

(°) Spostamenti di merci realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. Il trasporto di passeggeri esclude l'autotrasporto privato (autovetture e motocicli), pari nel 1998 a 711,1 miliardi di pkm (+22% rispetto al 1990). Le variazioni dei volumi trasportati via mare sono state stimate nulle.

(^) Variazione calcolata fino al 1997 poiché i dati 1998 sono stati rilevati con nuovi criteri.

(*) Distanze superiori a 50 km. per le merci.

tkm = Tonnellate-chilometro trasportate: calcolate sommando il numero delle tonn. trasportate moltiplicate per le relative percorrenze; pkm = Passeggeri-chilometro trasportati: calcolati analogamente alle tkm.

Fonte: elaborazioni su dati Conto Nazionale dei Trasporti 1999.

I successivi capitoli di questo studio si propongono di presentare al lettore un quadro di riferimento, per quanto possibile completo, sulle imprese che operano nei trasporti. I principali aspetti che emergono sono i seguenti:

- infrastrutture: rispetto al 1990 l'aumento del trasporto di merci è stimabile in circa 24 milioni di tonnellate-chilometro; i tre quarti di tale cifra sono attribuibili all'autostrada. La variazione, pari, come visto, all'11,8%, non è correlata a quella del reddito; tra il 1990 e il 1997 il PIL reale è infatti aumentato dell'8,2%; la maggiore intensità di trasporto (e in particolare dell'autostrada, incrementatosi del 14,5%) è giustificata dallo sviluppo delle reti integrate, interne ed internazionali (1), dalla particolare configurazione strutturale dell'industria italiana, dominata da imprese di piccola e media dimensione disperse sul territorio, e dal peso crescente delle attività logistiche (2) esternalizzate dalle aziende (fenomeno che attualmente interessa principalmente quelle di grande dimensione). In tale ambito, la rete stradale italiana appare tra le meno sviluppate; ciò comporta l'indice più elevato di densità di circolazione in termini di veicoli-km. e pertanto la maggiore congestione. Questa limita anche la velocità commerciale che, nell'autotrasporto, viene ritenuta inferiore alla media europea. La quota prevalente del trasporto merci sulle lunghe distanze transita sulle autostrade le quali, pur rappresentando solo il 2% della rete, assorbono più della metà del traffico. Da quanto detto si deduce che esiste una domanda elevata di nuove infrastrutture, la cui scarsità rappresenta un ostacolo per le imprese le quali non possono realizzare tutti i benefici resi possibili dallo sviluppo della produttività indotto dalle ristrutturazioni; anche nel settore ferroviario si rileva un elevato utilizzo della rete, con uno sviluppo dei traffici tra il 1990 e il 1997 di oltre il 18%. Queste considerazioni valgono a maggior ragione nel trasporto passeggeri, dove l'aumento del traffico ha pure riguardato principalmente quello stradale, e ancor più se si tiene conto dell'autotrasporto privato che rappresenta 5 volte quello collettivo (con un indice di incremento 1990-1998 del 22% contro il 9,5%);

(1) Le reti sono connessioni stabili tra luoghi di carico e luoghi di scarico e sono costituite da elementi fisici (immobilizzazioni materiali) e da elementi tecnologici (governo dei flussi di trasporto).

(2) La logistica è l'insieme delle attività che ottimizzano i flussi fisici delle merci e i relativi flussi informativi dalla fase di approvvigionamento delle materie prime e dei prodotti intermedi alla trasformazione, al confezionamento e stoccaggio, fino al trasporto e alla distribuzione sui mercati finali.

- imprese: sono da segnalare due rilevanti innovazioni:
 - da un lato, la deregolamentazione in ambito UE nella seconda metà degli anni '90 e la globalizzazione dei mercati hanno reso cruciali le reti integrate; un'impresa di trasporto moderna ha ora un senso solo in quanto si configuri come parte di una rete integrata; la costituzione e la gestione delle reti richiedono impegni finanziari consistenti, principalmente in tecnologie, e sono evidentemente appannaggio di aziende di grandi dimensioni; sotto questo profilo, l'Italia si presenta assai svantaggiata essendo caratterizzata da imprese di piccola taglia; inoltre, i principali operatori non sono stati in grado di internazionalizzarsi e sono stati quindi via via assorbiti da gruppi esteri;
 - l'altra novità riguarda un nuovo ruolo assunto dagli operatori pubblici, i quali sono stati per lo più riorganizzati secondo le strutture delle imprese private e in parte essi stessi privatizzati. In ogni caso, gli ex enti pubblici hanno assunto un ruolo di protagonisti sulla scena internazionale e, considerata la loro mole, hanno potuto realizzare operazioni di acquisizione molto importanti. I principali esempi sono rappresentati dalle imprese postali che si sono integrate nei servizi caratterizzati dai maggiori margini di profitto (espresso e messaggeria); da un lato, con le acquisizioni esse hanno spinto verso una maggiore concentrazione del settore, dall'altro lato hanno cominciato ad assumere una posizione importante fronteggiando i maggiori competitori costituiti dalle società americane DHL e UPS. In questo quadro, la politica delle imprese italiane (Poste Italiane, FS e Alitalia) appare non del tutto in linea con le tendenze internazionali e quindi con qualche ritardo rispetto allo sviluppo dei mercati ormai quasi completamente liberalizzati;
- efficienza delle imprese: in generale, l'effetto delle economie di scala sui margini di gestione pare elevato, specie in termini di incidenza degli ammortamenti e degli oneri finanziari. Tuttavia, le casistiche sono numerose a seconda dei comparti:
 - nel settore stradale non si rilevano relazioni significative tra i profitti (misurati in termini di margini sulle vendite o di rendimenti sul capitale investito), la dimensione d'impresa e la sua crescita in termini di incrementi di fatturato. Ciò è probabilmente da attribuire alla fase di profonda trasformazione che sta interessando il settore dei trasporti e della logistica, fase nel corso della quale l'attenzione degli operatori è orientata al mantenimento e all'acquisizione di quote di mercato. I margini delle imprese italiane, calcolati sui dati aggregati, si collocano in una posizione mediana, ma va tenuto conto che la loro attività è prevalentemente concentrata nel trasporto puro a livello regionale; è quindi poco probabile che l'evoluzione futura dei mercati, così come in precedenza delineata, le veda in qualche

posizione di vantaggio. Dal punto di vista finanziario, si conferma che le imprese con i migliori tassi di profitto sono anche quelle più patrimonializzate.

- Nel settore ferroviario i conti economici delle imprese sono fortemente influenzati da fattori politici che determinano il livello delle tariffe (generalmente insufficienti a coprire i costi di gestione), la dimensione della forza lavoro e l'ammontare dei contributi pubblici compensativi. Inoltre, nell'ambito della liberalizzazione decisa a livello comunitario, è in corso la separazione tra la proprietà dell'infrastruttura e la prestazione del servizio di trasporto, operazione che inciderà sui risultati, sgravandoli degli oneri generati dalla rete. Per il comparto passeggeri dei trasporti marittimi valgono considerazioni analoghe; per le merci i risultati sono fortemente influenzati dall'andamento volatile e sostanzialmente sfavorevole dei noli nel periodo considerato.
- Nel trasporto aereo il conseguimento di risultati soddisfacenti è condizionato dalla politica delle alleanze internazionali (che regolano già ora più della metà del traffico mondiale). Il principale vettore italiano è interessato da un progressivo inasprimento della competizione sul mercato interno, per effetto della nascita di nuove compagnie, e dalla mancata realizzazione di alleanze, anche a seguito di difficoltà di programmazione delle infrastrutture. La gestione di queste ultime va assumendo natura sempre più privatistica: nel corrente anno la principale società aeroportuale (Aeroporti di Roma) è stata privatizzata ed è stata quotata in Borsa una impresa regionale (Aeroporto di Firenze); sono in corso procedure per la quotazione di altre società operanti nel settore.

Circa il raffronto internazionale, vale la pena di richiamare più in dettaglio la diversa posizione del principale operatore nazionale su autostrade e ferrovie, ovvero le infrastrutture più importanti per il traffico commerciale. La Autostrade S.p.A. mette in evidenza tassi di profitto tra i più elevati, la FS accusa uno dei più consistenti disavanzi. Comune ad entrambi è un basso livello relativo delle tariffe a carico degli utenti. Nelle ferrovie, tale livello è integrato da elevati contributi i quali tuttavia non bastano a riequilibrare una gestione resa inefficiente da un basso indice di produttività del personale. L'elevata intensità del traffico sulla rete segnala una limitazione nei margini di recupero basati sullo sviluppo dei servizi.

Esercizio 1998	Imprese ferroviarie				
	Italia	Germania	Francia	UK	Spagna
	FS	DB	SNCF	Varie	RENFE
Per unità di traffico (in millesimi di euro):					
Fatturato (*)	63,6	112,1	75,5	70,2	33,5
Contributi	28,2	5,7	9,6	36,6	10,3
Totale	91,8	117,8	85,1	106,8	43,8
Margine operativo lordo	-0,4	2,3	17,0	27,0	-9,5
Traffico per addetto (pass-km.)	540	632	675	...	820
Costo del lavoro in % dei ricavi (#)	77,3	59,6	47,3	...	76,3
Traffico per km. di rete	3.981	3.474	3.726	...	2.332

(*) Riferito al solo trasporto ferroviario.

(#) Inclusi contributi in c/ esercizio.

La società Autostrade figura invece tra le imprese più redditizie, ma deve tale posizione alla saturazione della rete in termini di traffico. La congestione consente infatti di superare lo svantaggio del basso livello tariffario che si accompagna ad un'elevata incidenza dei costi di lavoro nonostante gli indici di produttività del personale si collochino nella media:

Esercizio 1998	Imprese autostradali				
	Italia	Francia			Spagna
	Autostrade	SAPRR	SANEF	ASF	ACESA
Pedaggio medio al km. (in centesimi di euro)	4,23	7,13	7,46	7,32	6,51
Risultato corrente in % dei ricavi	24,8	-12,1	-16,7	9,3	58,5
ROI (in %) (*)	16,0	4,9	4,1	8,7	13,7
Traffico per dipendente (#)	4.182	4.489	4.196	3.356	3.827
Costo del lavoro in % dei ricavi	25,1	10,5	11,0	12,2	14,9
Traffico per km. di rete (#)	13.675	8.035	6.911	9.918	10.700

(*) Margine operativo netto e proventi finanziari in % del capitale (pari alla somma di patrimonio netto e debiti finanziari).

(#) Veicoli-km.

Dal lato dell'organizzazione dei servizi pare infine che sia all'opera un circolo virtuoso che lega i flussi di autofinanziamento, necessari per sostenere la crescita in un settore in sensibile espansione, alla disponibilità di estese reti internazionali atte a procurare grandi volumi di trasporto; volumi i quali generano a loro

volta la capacità finanziaria per mantenere ed accrescere le stesse reti. È anche da osservare che i principali gestori di tali reti, allo scopo di limitare i fabbisogni finanziari della crescita, non hanno perseguito politiche di integrazione verso il trasporto puro (in termini di proprietà e gestione diretta dei mezzi di trasporto), che viene quindi considerato in buona misura risorsa in *outsourcing*, ma si sono indirizzati verso le più profittevoli aree della filiera logistica. Si tratta di una filiera sulla quale le imprese italiane sono sostanzialmente assenti, ma che rappresenterà sicuramente una delle aree più importanti di espansione del settore.