

## La riforma del trasporto aereo

### Un balzo all'indietro di dieci anni

di Andrea Giuricin

#### *1. Lo sviluppo aeroportuale in seguito alla liberalizzazione*

##### 1.1. Premessa.

Il trasporto aereo, grazie alla liberalizzazione attuata dall'Unione Europea nel decennio scorso, risulta essere oggi uno dei settori più aperti alla concorrenza in Italia.

La normativa comunitaria è tuttavia carente in un settore del trasporto aereo molto importante: gli aeroporti.

Il 22 dicembre 2006 il Ministro dei trasporti Bianchi ha pensato di supplire a questa mancanza con un disegno di legge intitolato "Riforma del trasporto aereo nazionale", con "la previsione di un piano nazionale degli aeroporti".

Il presente lavoro analizzerà dapprima lo sviluppo aeroportuale europeo ed italiano e la crescita delle compagnie *low cost* nel mercato italiano.

Nella seconda parte del *Briefing Paper* sarà condotta una analisi del *business* aeroportuale in Italia e sarà effettuato un *benchmarking* con alcuni aeroporti europei.

Infine sarà analizzata la riforma del trasporto aereo e in particolare il piano degli aeroporti con i possibili effetti negativi che questo potrebbero causare al settore del trasporto aereo.

##### 1.2. Il panorama europeo

Lo sviluppo del settore, dovuto alla liberalizzazione, ha permesso non solo la nascita di nuovi operatori aerei, le compagnie *low cost*, ma ha anche permesso la crescita del traffico aeroportuale in tutta l'Europa.

I grandi aeroporti europei hanno avuto *performance* diverse, dovute al diverso grado di accettazione dei nuovi operatori sulle proprie piste d'atterraggio.

Nella seguente tabella (Tabella 1) è possibile vedere l'evoluzione del traffico passeggeri nei maggiori aeroporti europei nel corso degli ultimi 5 anni.

Sono riportati i dati dei primi 15 aeroporti europei e tra questi solo due scali sono italiani: Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

Il primo aeroporto europeo risulta essere Londra Heathrow con quasi 68 milioni di passeggeri l'anno. Questo *hub* soffre di un cronico sovraffollamento; infatti la capacità aeroportuale è di soli 45 milioni di passeggeri annui e solo

#### KEY FINDINGS

- L'espansione delle compagnie *low cost* ha permesso lo sviluppo di aeroporti secondari con effetti benefici per la crescita economica, in particolare per il turismo e l'occupazione di molte regioni europee periferiche.
- L'Italia per ora è riuscita a non ostacolare il fenomeno: gli aeroporti italiani sono cresciuti ininterrottamente dal 1997, anno della piena apertura del mercato europeo e anche nel primo semestre 2007 è continuato l'incremento del traffico.
- Una riforma del trasporto aereo dovrebbe partire dal grande sviluppo dei voli effettuati dalle *low cost*: +32,7% nell'ultimo anno (luglio 2006/luglio 2007).
- Il vero problema degli slot consiste nell'assenza di un sistema dei prezzi.
- Il piano del ministro Bianchi punta invece a introdurre una pianificazione statale del settore: ad ogni aeroporto viene data una diversa valenza, nazionale e locale, ma anche una connessa specializzazione funzionale. Gli aeroporti locali non potranno cioè sviluppare le tratte internazionali: così facendo, il Ministro vuole scegliere direttamente quali aeroporti sviluppare e togliere al mercato la possibilità di scelta.
- L'effetto del piano sarebbe quello dell'eliminazione delle compagnie *low cost*: meno concorrenza e prezzi più alti per i turisti e i viaggiatori italiani.

*Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca.*

TABELLA 1

## Traffico passeggeri nei maggiori aeroporti europei

Aeroporto	Anno				Variaz. % 2002-06
	2002	2004	2005	2006	
LONDON HEATHROW	63700	67576	68143	67717	6%
PARIS-CHARLES DE GAULLE	48258	50951	53381	56449	17%
FRANKFURT/MAIN	48723	51417	52566	53126	9%
AMSTERDAM/SCHIPHOL	40588	42642	44214	46129	14%
MADRID/BARAJAS	33917	38709	41815	44931	32%
LONDON GATWICK	29727	31542	32859	34246	15%
MUNCHEN	23355	26952	28723	30797	32%
ROMA/FIUMICINO	24769	28081	28804	30330	22%
BARCELONA	21338	24559	27042	29689	39%
PARIS/ORLY	23144	24049	24850	25604	11%
LONDON STANSTED	16057	20915	22006	23693	48%
MANCHESTER	18987	21526	22714	22751	20%
MILANO/MALPENSA	17512	18682	19737	21902	25%
PALMA DE MALLORCA	17806	20409	21171	21782	22%
DUSSELDORF	14863	15358	15585	16620	12%
TOTALE PRIMI 15 AEROPORTI	442744	483368	503610	525766	19%
TOTALE AEROPORTI EUROPEI	991000	1134000	1200000	1262000	27%

(Dati in migliaia quando non diversamente indicato)

Fonte: elaborazioni su dati ACI e EUROSTAT

nel marzo 2008 con la costruzione del terminal 5 raggiungerà i 75 milioni di passeggeri. Tra i grandi aeroporti solo Madrid, Barcellona e Londra Stansted sono stati in grado di crescere più della media del mercato (27%). Milano Malpensa e Roma Fiumicino sono ad un livello di crescita leggermente inferiore alla media europea, con +25% e +22% rispettivamente.

La crescita dei maggiori aeroporti è stata inferiore a quella del mercato; le compagnie *low cost*, che hanno trascinato il settore, preferiscono infatti utilizzare aeroporti secondari rispetto ai grandi *hub* dove i costi e i tempi di rotazione sono maggiori. Esse inoltre utilizzano un sistema di *business* differente da quello utilizzato dagli operatori tradizionali: il *point-to-point* al posto del *hub & spoke* (si veda Andrea Giuricin, "[Rimandata a settembre](#)" *IBL Focus n.67*, 3 agosto 2007).

La tabella successiva (Tabella 2) evidenzia la crescita di alcuni aeroporti che hanno focalizzato il proprio *business* sulle compagnie *low cost* nel periodo compreso tra il 2003 e il 2006.

Gli aeroporti considerati, tutti con un traffico inferiore a 10 milioni di passeggeri annui, hanno avuto una crescita dell'82 per cento contro il 21 per cento del mercato. Si è avuto un raddoppio dei passeggeri in diversi aeroporti, tra i quali Roma Ciampino e Pisa. In alcuni casi, come per l'aeroporto di Lubecca, l'entrata di un operatore *low cost* (Ryanair) ha sviluppato un *business* prima del tutto inesistente.

Lo sviluppo delle compagnie *low cost* ha permesso la crescita di aeroporti secondari con effetti benefici per lo sviluppo economico, in particolare per il turismo e l'occupazione di molte regioni europee periferiche.

TABELLA 2

## Traffico passeggeri in aeroporti europei utilizzati da vettori low cost

Aeroporto	Anno				Variaz. % 2003-06	Vettore low cost presente
	2003	2004	2005	2006		
LONDON LUTON	6786	7520	9135	9438	39%	EASYJET
BUDAPEST/FERIHEGY	5010	6445	8049	8246	65%	WIZZAIR/SKYEU- ROPE
WARSAWA/OKECIE	5167	6092	7080	8117	57%	WIZZAIR
BRISTOL/LULSGATE	3894	4646	5221	5804	49%	EASYJET
BERGAMO/ORIO AL SERIO	2804	3288	4356	5210	86%	RYANAIR/AIR BERLIN
LIVERPOOL	3175	3352	4409	4965	56%	RYANAIR/EASYJET
VALENCIA	2415	3095	4431	4939	105%	VUELING/RYANAIR
ROMA/CIAMPINO	1724	2518	4235	4920	185%	RYANAIR/EASYJET
GERONA/COSTA BRAVA	1426	2942	3515	3580	151%	RYANAIR
PISA	1419	2003	2335	3012	112%	RYANAIR/ EASYJET
BRATISLAVA/IVANKA	480	894	1321	1932	303%	SKYEUROPE/ RYANAIR
BEAUVAIS/TILLE	969	1428	1850	1888	95%	RYANAIR/WIZZAIR
MURCIA-SAN JAVIER	545	839	1423	1639	201%	RYANAIR
TREVISO/SANT'ANGELO	677	884	1300	1329	96%	RYANAIR
EINDHOVEN	432	714	980	1177	172%	RYANAIR
INVERNESS	435	520	589	714	64%	EASYJET
LUBECK/BLANKENSEE	0	571	700	659	n.c.	RYANAIR
FRIEDRICHSHAFEN	159	502	575	633	298%	INTERSKY/RYANAIR
CARCASSONNE	252	274	341	428	70%	RYANAIR
LIMOGES/BELLEGARDE	191	227	284	385	102%	RYANAIR/FLYBE
BERGERAC/ROUMANIERE	116	204	234	270	133%	RYANAIR/FLYBE
TOTALE AEROPORTI CONSI- DERATI	38076	48958	62363	69285	82%	
TOTALE AEROP. EUROPA (a)	1047	1134	1200	1262	21%	

(Dati in migliaia quando non diversamente indicato)

(a) Dati in milioni

Fonte: elaborazioni su dati ACI e EUROSTAT

### I.3. La crescita degli aeroporti italiani.

Fino ad ora l'Italia è riuscita a non ostacolare lo sviluppo del trasporto aereo. Le leggi di liberalizzazione imposte dall'Unione Europea hanno avuto un impatto positivo anche sul trasporto aereo italiano.

Gli aeroporti italiani sono cresciuti ininterrottamente dal 1997, anno della piena apertura del mercato europeo e anche nel primo semestre 2007 è continuato l'incremento del traffico.

La seguente tabella (Tabella 3) mostra lo sviluppo del traffico nei maggiori aeroporti italiani nel primo semestre 2007 rispetto allo stesso periodo del 2006 e nella colonna a destra sono riportate le compagnie *low cost*, che hanno assunto una certa rilevanza, operanti nell'aeroporto.

TABELLA 3

AEROPORTO	1° Semestre 2007	Var % 1°Sem 07/06	Maggiore LCC Entrata
Roma FCO	15295	7.1	
Milano MXP	11205	9.5	EASYJET
Milano LIN	4872	1	
Venezia	3263	11.1	MYAIR / EASYJET
Bergamo	2717	13.1	RYANAIR
Roma CIA	2717	16.1	RYANAIR / EASYJET
Catania	2701	9	WINDJET
Napoli	2586	12.8	EASYJET
Bologna	2045	10.5	MYAIR
Palermo	2017	6	
Torino	1765	3.4	
Pisa	1625	14.9	RYANAIR / EASYJET
Verona	1535	14.5	
Cagliari	1169	1.8	
Bari	1098	20.1	
Firenze	919	69	
Treviso	700	10.8	RYANAIR
Olbia	676	-8.9	
Lamezia T.	615	3.8	
Alghero	555	23.4	RYANAIR
Genova	532	3	

La tabella mette in evidenza alcuni punti:

- ➔ Tra i primi 6 aeroporti italiani, 5 sono situati a Roma e a Milano; solo Venezia riesce a classificarsi come quinto aeroporto italiano. Solo 3 aeroporti del sud Italia sono nei primi dieci.
- ➔ Certi aeroporti di provincia o secondari (Alghero, Treviso o Bergamo) hanno assunto maggiore importanza di aeroporti di grandi città (Genova) grazie allo sviluppo delle compagnie *low cost*.
- ➔ Lo scalo di Pisa riceve un flusso di traffico molto superiore a quello di Firenze, grazie alla capacità dell'aeroporto pisano nell'attrarre i vettori a basso costo.
- ➔ In generale, gli aeroporti dove la presenza delle *low cost* è significativa hanno avuto una crescita superiore a quella di mercato.

L'ultima affermazione è confermata anche dalla seguente tabella.

TABELLA 4

AEROPORTI	1° Semestre 2007	1° Semestre 2006	Var % 1°Sem 07/06
TOTALE PASSEGGERI	63071	57758	9.20%
AEROPORTI CON LCC	30771	26888	14.44%
AEROPORTI NO LCC	32300	30870	4.63%

Nel primo semestre 2007 sono stati trasportati più di 63 milioni di passeggeri in Italia con una crescita sull'anno precedente del 9,2 per cento. Gli aeroporti con una importante presenza dei vettori *low cost* hanno avuto una crescita del 14,4 per cento, notevolmente superiore a quella avuta negli aeroporti con una presenza, non di primaria importanza, dei carrier a basso costo (4,6 %).

Le compagnie *low cost*, che hanno già trascinato il mercato britannico e irlandese in una crescita del settore del trasporto aereo, sono state e sono in grado di far sviluppare il settore anche in Italia, nonostante la crisi perpetua della compagnia di bandiera Alitalia.

#### 1.4. Le compagnie low cost in Italia.

Un'analisi condotta insieme al professor Ugo Arrigo per conto del Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio – Bicocca permette di analizzare l'andamento temporale delle quote di mercato delle compagnie *low cost* in Italia

Le *low cost* considerate sono quelle definite tali da Eurocontrol, organo ufficiale dell'Unione Europea per il controllo dei voli.

La tabella nella pagina successiva (Tabella 5) mostra le quote delle compagnie a basso costo in Italia sia per i voli interni che per i voli internazionali dall'aprile 2006 al luglio 2007.

La quota delle compagnie *low cost* è in continua crescita e nel luglio 2007 raggiunge quasi il 19 per cento del mercato rispetto al 15 per cento dell'aprile 2006. Distinguendo tra i voli con destinazioni internazionali e i voli interni risulta che la liberalizzazione del trasporto aereo ha avuto i suoi effetti maggiori proprio per i voli verso l'Unione Europea. Il 24 per cento dei voli internazionali è *low cost*, contro il 7 per cento di quelli nazionali.

La crescita si è rivelata continua nel corso di tutte le rilevazioni e ha permesso uno sviluppo del settore impensabile fino a cinque anni fa.

Vanno poi fatte altre due considerazioni:

- I voli internazionali comprendono anche i voli intercontinentali e quindi la quota di mercato conquistata dalle compagnie *low cost* nei voli verso l'Unione Europea è ancora maggiore.
- I voli *low cost* hanno in media un *load factor* superiore alle compagnie tradizionali e gli aerei hanno in media una capienza maggiore;<sup>1</sup> ne consegue che la quota di passeggeri trasportati in Italia verso l'U.E. da vettori *low cost* supera sicuramente il 30 per cento.

I voli nazionali non hanno avuto uno sviluppo altrettanto importante a causa della poca disponibilità di *slot* sulle principali rotte; ad esempio la rotta Milano Linate – Roma Fiumicino è occupata da soli due operatori, Alitalia e AirOne.

Il mercato dunque ha possibilità di aprirsi sempre maggiormente alla concorrenza solo se verranno eliminate o almeno diminuite le barriere all'entrata che tuttora persistono a livello nazionale.

Nell'ultimo anno (luglio 2007 – luglio 2006), la crescita dei voli effettuati delle compagnie *low cost* è stata del 32,7 per cento, con uno sviluppo del mercato internazionale pari al 36,4 per cento e quello interno del 10,8 per cento.

<sup>1</sup> U.Arrigo e A.Giuricin, "Gli effetti della liberalizzazione del trasporto aereo e il ruolo delle compagnie *low cost*: un confronto USA – Europa", Società Italiana di Economia Pubblica, 2006

TABELLA 5

## Andamento temporale delle quote percentuali della quota di mercato delle low cost

Voli Settimanali			
LUGLIO 2007			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	2411	658	5480
Totale	9945	9247	29137
Quota LCC	24.24%	7.12%	18.81%
APRILE 2007			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	2091	619	4801
Totale	8568	8900	26036
Quota LCC	24.40%	6.96%	18.44%
GENNAIO 2007			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	1513	576	3602
Totale	6860	7385	21105
Quota LCC	22.06%	7.80%	17.07%
OTTOBRE 2006			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	1508	584	3600
Totale	7347	7962	22656
Quota LCC	20.53%	7.33%	15.89%
LUGLIO 2006			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	1768	594	4130
Totale	8826	8961	26613
Quota LCC	20.17%	8.03%	16.08%
APRILE 2006			
Compagnie	Internazionali	Domestici	Totale
LCC	1469	522	3460
Totale	7778	7740	23296
Quota LCC	18.89%	6.74%	14.85%

Fonte: Elaborazione dati Compagnie aeree, aeroporti e Eurocontrol

La riforma del trasporto aereo e in particolare il piano degli aeroporti dovrebbe partire da questi dati per cercare di migliorare il settore e permetterne una crescita solida e duratura nel tempo.

I vettori *low cost* trascinano il mercato con un *business* diverso da quello delle compagnie tradizionali. Gli aeroporti utilizzati, la clientela e le destinazioni sono in parte differenti da quelle di Alitalia o di qualunque altro vettore di bandiera.

L'analisi origine - destinazione dei voli compiuti dalle compagnie a basso costo è importante per meglio comprendere e di conseguenza decidere circa il settore.

La successiva tabella (Tabella 6), riferita ai voli settimanali internazionali compiuti dalle *low cost* nel luglio 2007, prende in considerazione da un lato i punti di origine dei voli e dall'altro lato le destinazioni.

I voli possono partire da quattro origini:

- Milano, (Malpensa, Linate, Orio al Serio)
- Roma, (Ciampino e Fiumicino)
- Altri aeroporti del Centro Nord, tutti gli aeroporti del centro nord ad esclusione di Milano e Roma
- Aeroporti del Sud Italia

Le destinazioni sono i diversi paesi dell'Unione Europea o dei raggruppamenti di Paesi.

**TABELLA 6**

	MILANO	ROMA	ALTRI N-C	TOT N-C	SUD	ITALIA
Quote % verticali						
Gran Bretagna	24.2	20.5	32.8	26.4	21.7	25.5
Germania	12.0	16.1	18.0	15.5	38.3	19.8
Spagna	25.8	23.3	13.4	20.3	8.2	18.0
Est Europa	9.1	14.4	8.4	10.4	7.1	9.8
Olanda-Belgio	7.4	4.8	6.0	6.1	2.0	5.3
Francia	10.3	9.9	9.2	9.7	8.2	9.5
Svizzera-Austria	0.0	4.1	3.3	2.5	12.6	4.4
Nord Europa	3.2	5.1	5.1	4.5	0.7	3.8
Altri paesi	7.9	1.7	3.9	4.5	1.3	3.9
Totale voli internazionali	100	100	100	100	100	100
	MILANO	ROMA	ALTRI N-C	TOT N-C	SUD	ITALIA
Quote % orizzontali						
Gran Bretagna	24.5	19.5	40.1	84.1	15.9	100
Germania	15.7	19.7	28.3	63.7	36.3	100
Spagna	37.0	31.3	23.2	91.5	8.5	100
Est Europa	24.2	35.6	26.7	86.4	13.6	100
Olanda-Belgio	35.9	21.9	35.2	93.0	7.0	100
Francia	28.1	25.4	30.3	83.8	16.2	100
Svizzera-Austria	0.0	22.6	23.6	46.2	53.8	100
Nord Europa	22.0	33.0	41.8	96.7	3.3	100
Altri paesi	52.1	10.6	30.9	93.6	6.4	100
Totale voli internazionali	25.8	24.2	31.2	81.3	18.7	100

L'analisi è fatta sia esaminando le quote verticali al fine di vedere quali siano le destinazioni per ciascuna origine, sia orizzontalmente per mettere in risalto quali siano i punti di origine più importanti per ogni destinazione.

Le quote verticali mostrano che la Gran Bretagna è la prima destinazione dei voli *low cost* dall'Italia (25,5 %), seguita dalla Germania (19,8 %) e dalla Spagna (18 %). Solo il 9,5 per cento dei voli *low cost* ha come destinazione la Francia.

I voli in partenza da Milano e Roma hanno come prima destinazione la Spagna e come seconda la Gran Bretagna. L'Est Europa è una destinazione molto importante per i voli con origine Roma con quasi il 15 per cento del mercato.

Gli altri aeroporti del centro nord hanno invece una predominanza del Regno Unito come destinazione dei voli *low cost*.

Nel complesso il 26,4 per cento dei voli *low cost* in partenza dal centro nord ha destinazione la Gran Bretagna e il 20,3 per cento la Spagna.

Il sud Italia ha invece come prima destinazione la Germania con quasi il 40 per cento del mercato; la Gran Bretagna è sempre una destinazione che ha un peso superiore al 20 per cento dei voli in partenza anche negli aeroporti meridionali.

Le quote orizzontali hanno il compito di mostrare l'importanza di ogni destinazione per gli aeroporti di partenza e in generale l'importanza degli aeroporti di origine nel panorama italiano.

L'analisi evidenzia che l'81,3 per cento dei voli parte dagli aeroporti del centro nord, mentre solo il restante 18,7 per cento dei voli internazionali effettuati dalle compagnie *low cost* è in partenza dagli aeroporti del sud Italia. Il mercato non è riuscito a svilupparsi equamente su tutto il territorio nazionale e questo è da ascrivere alla diversa domanda di servizio aereo presente nelle regioni italiane.

Il sud Italia è leader del mercato (53,8 %) per la destinazione Svizzera – Austria a causa dei fattori di prossimità delle regioni del nord Italia e per la Germania (36,3 %).

I voli con destinazione Gran Bretagna hanno come punto d'origine principale gli aeroporti del centro nord (40,1 %), Milano (24,5 %) e Roma (19,5 %).

Milano è leader del mercato per destinazioni quali la Spagna (37 %), Olanda – Belgio (35,9%) e Altri Paesi (52,1 %). Roma è l'origine principale solo per i voli in partenza verso l'Est Europa (35,6 %), mentre gli altri aeroporti del Centro Nord sono leader per i voli con destinazione Francia e Nord Europa, oltre al Regno Unito.

Le compagnie *low cost* utilizzano aeroporti meno congestionati che offrono servizi migliori a prezzi inferiori che tuttavia si trovano distanti dai centri cittadini.

Il monitoraggio dei voli internazionali *low cost* permette anche d'individuare quali siano gli aeroporti nazionali che servono queste compagnie.

La seguente tabella (Tabella 7) mostra l'evoluzione dei voli internazionali *low cost* negli aeroporti italiani da luglio 2006 a luglio 2007.

Dalla tabella è possibile vedere che Roma Ciampino è il primo aeroporto *low cost* italiano con 345 voli internazionali settimanali. Nell'ultimo anno l'aeroporto non si è sviluppato ulteriormente poiché alcune compagnie *low cost* sono state trasferite sullo scalo di Fiumicino, che nel periodo considerato ha aumentato la sua quota di mercato a quasi il 10 per cento.

Milano Bergamo risulta essere il primo scalo del Nord Italia con una quota del 14 per cento e quasi 340 voli internazionali settimanali. Milano Malpensa è l'aeroporto che nell'ultimo anno è riuscito ad attrarre il numero maggiore di nuovi voli *low cost*, passando da 139 voli settimanali internazionali di luglio 2006 a 271 voli di luglio 2007.

Nel panorama italiano risultano importanti anche gli scali di Pisa (9,2 %) , Venezia Tessera (7,4%), Napoli (5,2 %) e Treviso (4 %).

Le compagnie che operano nel mercato dei voli *low cost* internazionali sono i principali big del settore.

TABELLA 7

## Voli Internazionali settimanali da Luglio 2006 a Luglio 2007 - Aeroporti Low Cost

VOLI	Luglio 06		Ottobre 06		Gennaio 07		Aprile 07		Luglio 07	
	Voli	%	Voli	%	Voli	%	Voli	%	Voli	%
Aeroporto										
Roma Ciampino	345	19.5%	349	23.1%	333	22.0%	369	17.6%	345	14.3%
Milano Bergamo	286	16.2%	302	20.0%	297	19.6%	329	15.7%	338	14.0%
Milano Malpensa	139	7.9%	161	10.7%	181	12.0%	225	10.8%	271	11.2%
Roma Fiumicino	138	7.8%	123	8.2%	133	8.8%	179	8.6%	239	9.9%
Pisa	153	8.7%	123	8.2%	111	7.3%	175	8.4%	223	9.2%
Venezia Tessera	134	7.6%	89	5.9%	96	6.3%	142	6.8%	178	7.4%
Napoli	90	5.1%	51	3.4%	47	3.1%	96	4.6%	125	5.2%
Treviso	74	4.2%	57	3.8%	51	3.4%	87	4.2%	96	4.0%
Altri	409	23.1%	253	16.8%	264	17.4%	489	23.4%	596	24.7%
Totale	1768	100%	1508	100%	1513	100%	2091	100%	2411	100%

Fonte: Elaborazione Dati compagnie e aeroporti

La Tabella 8 mostra nel luglio 2007 le quote di mercato delle compagnie *low cost* per i voli internazionali.

TABELLA 8

## Voli Internazionali Luglio 2007 - Compagnie LC

Compagnia	Voli	Quota
Ryanair	773	32.1%
Easyjet	449	18.6%
HLX	211	8.8%
Myair	166	6.9%
Vueling	141	5.8%
Air Berlin	86	3.6%
SkyEurope	75	3.1%
Jet2	60	2.5%
Clickair	58	2.4%
Altri	392	16.3%
Totale	2411	

Fonte: Elaborazione Dati compagnie e aeroporti

L'irlandese Ryanair, leader del mercato europeo con quasi 50 milioni di passeggeri annui trasportati, è leader del mercato italiano con il 32,1 per cento dei voli. Seconda risulta essere la britannica Easyjet, con 37 milioni di passeggeri annui e il 18,6 per cento del mercato. Solo quarta è la prima compagnia italiana (Myair) con il 6,9 per cento del mercato. Quest'ultima è nata dalle ceneri del fallimento della compagnia *low cost* Volareweb alla fine del 2004.

Un operatore importante italiano per i voli interni *low cost* è la siciliana WindJet che effettua più di 300 voli settimanali.

Ryanair risulta essere diventata una compagnia molto importante per il sistema del trasporto aereo italiano; infatti nell'ultimo anno, da luglio 2006 a luglio 2007, ha effettuato più di 68000 voli internazionali, offrendo quasi 13 milioni di posti e trasportando circa 10,6 milioni di passeggeri da e per l'Italia.

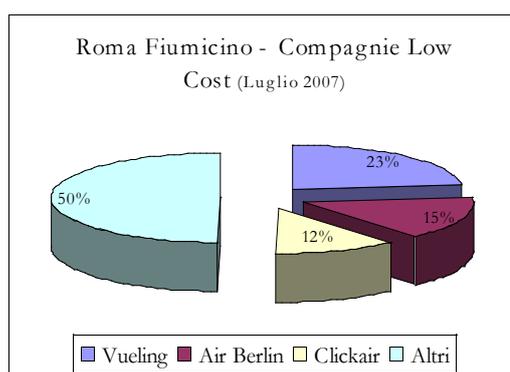
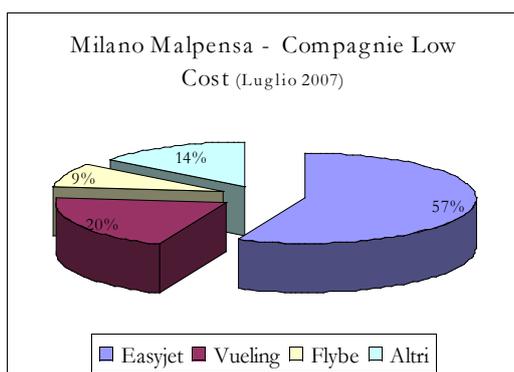
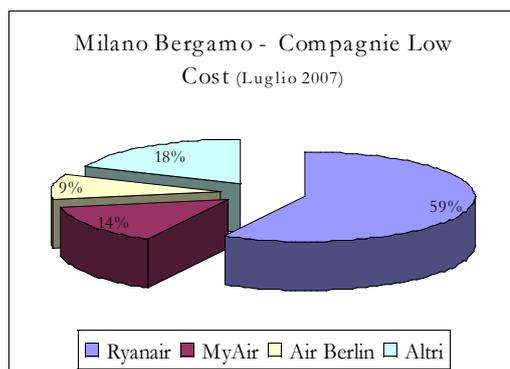
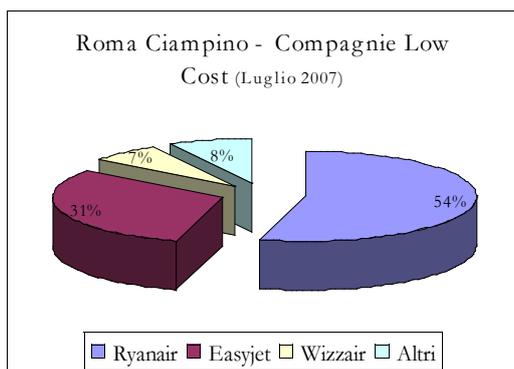
Easyjet nello stesso periodo ha offerto più di 34000 voli, 5,4 milioni di posti e ha trasportato circa 4,6 milioni di passeggeri.

Non sono delle compagnie italiane, ma sono riuscite a sviluppare il mercato del trasporto aereo italiano insieme alle altre compagnie *low cost*.

I successivi grafici mostrano invece come le compagnie *low cost* si suddividono la quota di mercato nei principali aeroporti.

Ryanair è leader del mercato sia a Roma Ciampino che a Milano Bergamo con delle quote superiori al 50 per cento. Easyjet è la seconda compagnia a Ciampino e la prima a Milano Malpensa con una quota vicina al 60 per cento.

Solamente Roma Fiumicino ha presente una frammentazione delle quote di mercato, con il leader del mercato che è la spagnola Vueling.



## II. Il business aeroportuale

### II.1. I principali operatori italiani.

La riforma Bianchi sul trasporto aereo ha uno dei settori principali di modifica in quello aeroportuale. Al fine di poter meglio commentare la riforma è necessario analizzare il sistema aeroportuale italiano, non solo dal punto di vista dei dati di traffico, come effettuato nel precedente capitolo, ma anche dal punto di vista del *business*.

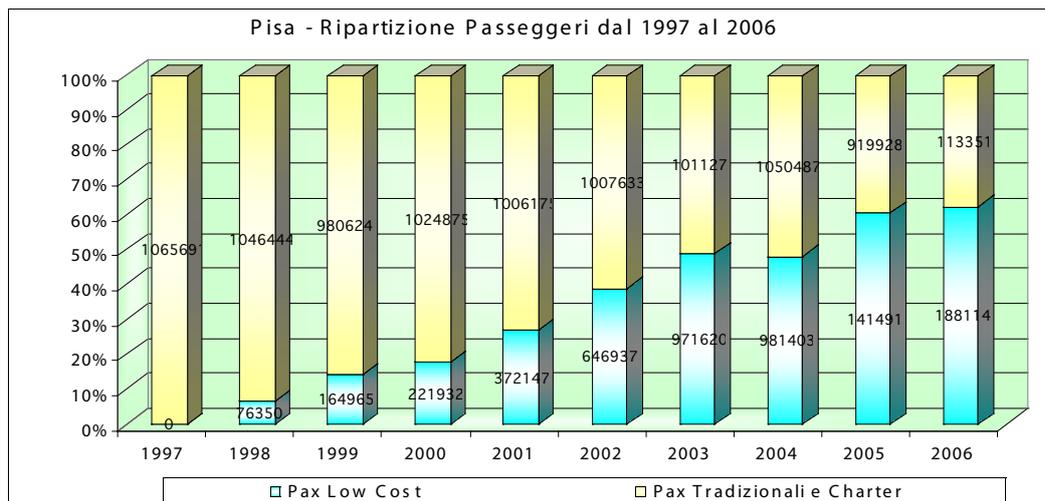
Gli organismi internazionali stabiliscono a livello mondiale delle regole sulla gestione degli *slot*: queste sono chiamate “Grandfather Rights”.<sup>2</sup>

Le concessioni aeroportuali sono stabilite a livello nazionale così come la tariffazione dei servizi aeroportuali. L'ultima modifica delle tariffe aeroportuali risale al 2005 con la legge 248/05 che riguarda i diritti aeroportuali; in particolare sono state eliminate le maggiorazioni notturne per i diritti di partenza e di approdo negli scali ed è stato ridotto il canone concessorio.

I principali operatori nel *business* aeroportuale in Italia sono:

- ADR a Roma
- SEA a Milano
- SAVE a Venezia
- GESAC a Napoli

Nell'analisi condotta in questo lavoro sarà inoltre analizzata un aeroporto che deve il proprio sviluppo alle *low cost*: Pisa San Giusto. Il seguente grafico ne mostra lo sviluppo.



L'aeroporto di Pisa si è sviluppato negli ultimi dieci anni passando da 1 a 3 milioni di passeggeri annui. La crescita, come evidenzia il grafico precedente, è dovuta completamente alle compagnie *low cost*: dall'anno della liberalizzazione del mercato aereo, 1997, ad oggi, sono passate dal trasportare alcun passeggero a quasi 2 milioni di passeggeri annui.

L'analisi del *business* aeroportuale è condotta nella seguente tabella (Tabella 9).

La tabella suddivide il *business* aeroportuale in ricavi dovuti all'*aviation*, cioè le attività dove i ricavi sono regolamentati, e i ricavi *non-aviation*. Il periodo preso in considerazione sono gli ultimi tre anni e l'anno 2000.

Si nota che la crescita dei ricavi nell'ultimo anno è stata limitata per tutti gli aeroporti ad eccezione di Pisa, dove il traffico è aumentato significativamente; la legge 248/05 ha ridotto i ricavi *aviation*, nonostante tutti gli aeroporti abbiano avuto una crescita dei movimenti aeroportuali.

<sup>2</sup> La spiegazione è a pagina 77 del lavoro dell'Istituto Bruno Leoni, "L'Indice delle Liberalizzazioni 2007" nel capitolo dedicato al trasporto aereo.

TABELLA 9

## Ricavi degli aeroporti italiani - Incidenza dei ricavi regolamentati

Aeroporto	Anno				Var 06/00 (1)
	2006	2005	2004	2000	
<b>ADR - Roma</b>					
Ricavi	512571	510259	492372	506229	1.3%
Aviation	276841	287433	251693	173098	59.9%
Non Aviation	235730	222826	240679	333131	-29.2%
% Aviation	54.0%	56.3%	51.1%	34.2%	
<b>SEA - Milano</b>					
Ricavi	487295	476158	462118	539195	-9.6%
Aviation	281863	283011	267291 (2)	159217	77.0%
Non Aviation	205432	193147	194827	379978	-45.9%
% Aviation	57.8%	59.4%	57.8%	29.5%	
<b>SAVE - Venezia</b>					
Ricavi	84490	80532	78530	68356	23.6%
Aviation	52597	48314	52427	21647	143.0%
Non Aviation	31893	32218	26103	46709	-31.7%
% Aviation	62.3%	60.0%	66.8%	31.7%	
<b>GESAC - Napoli</b>					
Ricavi	46392	45950	44047	36320	27.7%
Aviation	28261	29092	21959	15288	84.9%
Non Aviation	18131	16858	22088	21032	-13.8%
% Aviation	60.9%	63.3%	49.9%	42.1%	
<b>SAT - Pisa</b>					
Ricavi	42998	35900	nd	nd	19.8%
Aviation	30251	25919	nd	nd	16.7%
Non Aviation	12747	9981	nd	nd	27.7%
% Aviation	70.4%	72.2%	nd	nd	

Dati in migliaia di Euro

(1) Pisa variazione 2006/2005

(2) Dal 2004 inclusi nei ricavi Aviation i Ricavi da Infrastrutture Centralizzate

Fonte: Elaborazioni Assaereo e Bilanci Aeroporti

Dati: Anni 2006 e 2005 Bilanci Aeroporti, anni precedenti Certet Bocconi

Tutti gli aeroporti mostrano una quota dei ricavi dovuti ai settori regolamentati superiore al 50 per cento, con delle punte proprio a Pisa del 70 per cento. In tutti gli aeroporti nel corso del periodo considerato l'*aviation* ha acquistato sempre maggiore rilevanza.

Gli operatori principali del mercato sono ADR e SEA con una cifra d'affari di circa 500 milioni di Euro ciascuno.

Il sistema aeroportuale milanese è l'unico degli operatori considerati ad aver diminuito i ricavi nel periodo considerato, mentre i ricavi negli scali romani è rimasto sostanzialmente stabile.

Gesac, il gestore aeroportuale di Napoli, controllato dall'inglese BAA è lo scalo che più ha accresciuto i ricavi tra l'anno 2000 e il 2006.

Questa prima analisi dei ricavi sembra mostrare che gli aeroporti italiani non versano in condizioni prospere, ma dall'analisi dei costi e dei ricavi e da un *benchmarking* a livello europeo si riesce meglio a comprendere la situazione degli scali italiani.

## II.2. Benchmarking europeo.

L'analisi di *benchmarking* è stata effettuata tra i due principali gestori aeroportuali italiani (ADR - ROMA e SEA - MILANO), uno scalo *low cost* italiano (SAT - PISA) e tre tra i più grandi operatori europei (ADP - PARIS, SCHIPHOL - AMSTERDAM e BAA).

I bilanci considerati si riferiscono all'anno 2006 e sono analizzati in primo luogo i ricavi, i costi e l'EBITDA, cioè l'*Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*.<sup>3</sup> Considerando il numero di passeggeri che utilizzano i diversi sistemi aeroportuali, si è ricavato il ricavo e il costo medio per passeggero. Infine si è analizzato l'investimento effettuato l'anno scorso da parte dei diversi aeroporti e lo si è confrontato con i ricavi.

La seguente tabella (Tabella 10) evidenzia tutti gli elementi considerati.

TABELLA 10

### Analisi Aeroporti: Ebitda, Ricavi e Costi per Passeggero ed Investimenti

Dati Operativi	Aeroporto					
	ADR - Roma	SEA - Milano	SAT - Pisa	ADP - Paris	Schiphol - Amsterdam	BAA
Ricavi	€ 512 571	€ 487 295	€ 42 998	€ 2 076 800	€ 1 037 000	€ 3 298 137
Costi Oper.	€ 377 617	€ 257 391	€ 30 197	€ 1 470 700	€ 721 000	€ 2 248 999
Ebitda	€ 134 954	€ 229 904	€ 12 801	€ 606 100	€ 316 000	€ 1 049 139
Ebitda %	26.33%	47.18%	29.77%	29.18%	30.47%	31.81%
Passeggeri	35134	31314	3014	82500	46066	149200
Ricavi x Pax	€ 14.59	€ 15.56	€ 14.27	€ 25.17	€ 22.51	€ 22.10
Costi x Pax	€ 10.75	€ 8.22	€ 10.02	€ 17.83	€ 15.65	€ 15.07
Investimenti	57899	112660	14900	512100 (1)	260000	540000 (2)
Investimenti/ Ricavi	11.3%	23.1%	34.7%	24.7%	25.1%	24.2%

Dati in migliaia ad esclusione dei ricavi e costi per Passeggero

(1) Esclusi investimenti di 200,4 mln Euro per costruzione "Satellite 2"

(2) Esclusi investimenti di 977 mln Sterline per costruzione Terminal 5

Fonte: Elaborazione Dati di Bilancio 2006

Dalla tabella 10 sono evidenziabili alcuni punti d'analisi importanti:

- Gli aeroporti italiani sono piccoli rispetto ai concorrenti europei; i ricavi di ADR sono ¼ di quelli di ADP e meno di un 1/6 di quelli di BAA.
- L'Ebitda è molto elevato per tutti i gestori e supera costantemente il 25 per cento; Milano risulta essere il gestore più efficiente con un Ebitda vicino al 50 per cento. Bisogna tuttavia ricordare che gli operatori agiscono in regime di monopolio natu-

3 Più semplicemente è il Margine Operativo Lordo, cioè i Ricavi meno i Costi Operativi.

rale e dunque un Ebitda elevato può anche sottintendere dei prezzi di monopolio elevati.

- Gli aeroporti italiani hanno dei ricavi di circa 15 Euro per passeggero, contro dei ricavi degli operatori stranieri che oscillano tra i 22 Euro di BAA e i 25 Euro di ADP.
- I costi per passeggero sono inferiori in Italia e SEA risulta essere la società che sostiene i costi più bassi per passeggero.
- Gli investimenti in tutti gli aeroporti superano il 23 per cento dei ricavi ad esclusione degli aeroporti romani dove la percentuale è pari all'11 per cento. Questo è indice degli scarsi investimenti effettuati da ADR che è anche causa dei disservizi dello scalo.

I dati precedenti potrebbero indurre il lettore a credere che gli aeroporti italiani siano in grado di limitare i costi per passeggero. Questo è in parte vero, ma è dettato da due motivazioni:

- ➔ La maggior parte dei ricavi di un operatore aeroportuale deriva da una tariffazione non decisa dal gestore aeroportuale, ma dallo Stato.
- ➔ I gestori italiani non sono stati in grado di diversificare il proprio *business* al contrario degli operatori europei.

Il secondo punto è evidenziato dalla seguente tabella (Tabella 11) che mostra i ricavi e i costi depurati dai quei ricavi e costi derivanti da attività diverse rispetto al *business* aeroportuale.

TABELLA 11

#### Analisi Aeroporti: Ebitda, Ricavi e Costi per Passeggero ed Investimenti escludendo le Attività Diverse

Dati Operativi	Aeroporto					
	ADR - Roma	SEA - Milano	SAT - Pisa	ADP - Paris	Schiphol - Amsterdam	BAA
Ricavi	€ 512 571	€ 487 295	€ 42 998	€ 1 674 800	€ 631 000	€ 2 670 100
Costi Oper.	€ 377 617	€ 257 391	€ 30 197	€ 1 095 000	€ 558 000	€ 1 665 300
Ebitda	€ 134 954	€ 229 904	€ 12 801	€ 579 800	€ 73 000	€ 1 004 800
Ebitda %	26,33%	47,18%	29,77%	34,62%	11,57%	37,63%
Passeggeri	35134	31314	3014	82500	46066	149200
Ricavi x Pax	€ 14,59	€ 15,56	€ 14,27	€ 20,30	€ 13,70	€ 17,89
Costi x Pax	€ 10,75	€ 8,22	€ 10,02	€ 13,27	€ 12,11	€ 11,16
Investimenti	57899	112660	14900	512000	174000	540000
Investimenti/ Ricavi	11,3%	23,1%	34,7%	30,6%	27,6%	29,9%

Dati in migliaia ad esclusione dei ricavi e costi per Passeggero

(1) Esclusi investimenti di 200,4 mln Euro per costruzione "Satellite 2"

(2) Esclusi investimenti di 977 mln Sterline per costruzione Terminal 5

Fonte: Elaborazione Dati di Bilancio 2006

La tabella 11 evidenzia dei punti di debolezza degli scali italiani considerati:

- ➔ I costi per passeggero degli operatori italiani non sono molto diversi da quelli degli operatori europei ad esclusione di SEA.
- ➔ I ricavi per passeggero degli scali italiani sono inferiori a quelli di ADP e BAA, ma superiori a quelli di Amsterdam.
- ➔ I costi sono inferiori anche perché gli investimenti sostenuti negli scali italiani sono inferiori a quelli sostenuti dagli scali europei ad eccezione di Pisa; non solamente Roma ha un tasso di investimento bassissimo, ma anche la SEA compie degli investimenti inferiori di circa 6 punti percentuali rispetto agli scali europei.

Gli scali italiani, da questa analisi di *benchmarking*, hanno diversi punti di debolezza. Il margine operativo lordo dei gestori è molto elevato e ciò è dovuto in buona misura alla situazione di monopolio naturale in cui gli aeroporti operano.

I margini raggiunti da questo settore del trasporto aereo, se confrontati con quelli delle compagnie aeree, risultano essere quasi non paragonabili.

Ryanair, la compagnia europea più efficiente, ha dei margini intorno al 20 per cento, mentre tutte le altre compagnie europee hanno dei margini inferiori al 5 per cento (Alitalia ha dei margini negativi di circa il 10 per cento). La SEA Milano ha dei margini vicini al 50 per cento.

Le compagnie aeree operano in regime di concorrenza, in un settore liberalizzato, dove il più efficiente resta sul mercato e il meno efficiente dovrebbe fallire, mentre il settore aeroportuale agisce in un mercato di monopolio naturale.

In questa ottica s'inserisca la riforma del trasporto aereo del Ministro Bianchi - e viene definito un Piano degli Aeroporti.

### III. Una riforma pericolosa

#### III.1. Pianificazione statale?

Il 22 dicembre scorso il Consiglio dei Ministri ha proposto un disegno di legge sul tema del trasporto aeroportuale. La delega al Governo è relativa alla riforma del trasporto aereo nazionale. Questo disegno di legge segue un atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo nazionale dell'ottobre 2006.

Il titolo del paragrafo è volutamente provocatorio, ma deriva da un'analisi puntuale delle azioni programmatiche che ha individuato il Ministro Bianchi.

Il primo punto della riforma riguarda il Piano degli aeroporti che avrebbe l'obiettivo di "garantire un ordinato e coordinato sviluppo del sistema aeroportuale nazionale".

Le azioni individuate sono principalmente tre, tra le quali alcune veramente lesive allo sviluppo del trasporto aereo nazionale e alla liberalizzazione del settore:

- ◆ ***“classificazione degli aeroporti con l'attribuzione a ciascuno di essi della valenza nazionale, regionale o locale e della connessa specializzazione funzionale”.***

Questo punto ha il chiaro obiettivo di introdurre una pianificazione statale del settore. Ad ogni aeroporto è data una diversa valenza, nazionale, regionale e locale, ma ciò che è peggio è viene data una connessa specializzazione funzionale. Gli aeroporti locali non potranno cioè sviluppare le tratte internazionali e viene scelto, in definitiva, il sistema *hub & spoke*, riducendo

la possibilità di utilizzo del *business point-to-point*. Il Ministro vuole scegliere quale aeroporto sviluppare e toglie al mercato la possibilità di scelta.

Le compagnie *low cost* sarebbero in gran parte eliminate e il loro *business* ridotto.

Difficilmente si poteva prevedere lo sviluppo delle *low cost* e lo sviluppo degli aeroporti *low cost*. Bergamo, Treviso o Pisa non sarebbero mai potuti crescere se fosse stato imposto loro una valenza locale e difficilmente, negli scorsi anni, si sarebbe avuta una crescita del mercato del trasporto aereo se questa legge fosse stata già in vigore.

Questa decisione sembra piuttosto un goffo tentativo di salvataggio di Alitalia o di rafforzamento di AirOne, scegliendo al posto del mercato, quale operatore debba operare sul mercato, riducendo inoltre la concorrenza degli operatori *low cost*.

◆ ***“incentivazione alla creazione di sistemi aeroportuali coordinati, al fine di garantire una più razionale ed efficace distribuzione dei flussi di traffico aereo”.***

Non è ben chiaro cosa sia la coordinazione, ma sicuramente una maggiore coordinazione tra gli scali potrebbe avere l'effetto di aumentare il monopolio che già esiste nel *business* aeroportuale a discapito della concorrenza. Cosa s'intende per razionalizzazione dei flussi di traffico? Anche in questo caso il Ministro vuole limitare il mercato e scegliere al suo posto.

◆ ***“sostegno per gli investimenti finalizzati al potenziamento della organizzazione aeroportuale a supporto dei vettori con maggiore vocazione territoriale.”***

Un maggior sostegno agli investimenti è benvenuto, ma non può essere solo a supporto solo dei vettori a maggiore vocazione territoriale. Cosa s'intende per vocazione territoriale? Sembra essere un aiuto di Stato alle compagnie italiane.

L'atto d'indirizzo mira a riformare anche la gestione delle fasce orarie. Anche in questo caso sono presenti due azioni che vanno verso una pianificazione statale e un salvataggio non di mercato di Alitalia.

Le due azioni sono:

◆ ***“riconduzione a soggetto pubblico della gestione degli slot, garanzia del massimo grado di indipendenza ed efficacia operativa nell'assegnazione degli slot”.***

Se l'indirizzo si fosse limitato a garantire il massimo grado d'indipendenza ed efficacia nell'assegnazione degli *slot* sarebbe stato molto meglio; il soggetto pubblico è garanzia di una migliore gestione degli *slot*? Bisogna ricordare al ministro che la gestione degli *slot* segue norme internazionali IATA e adesso è ben gestita da ASSOCLEARENCE. Il problema reale degli *slot* è che non esiste un mercato con un sistema di prezzi.

◆ ***“previsione di forme di regolazione nell'accesso al rilascio degli slot, in relazione al concorso alla razionalizzazione del traffico”.***

Razionalizzare il traffico? Ancora una volta il Ministro si sostituisce al mercato e sembra voler favorire Alitalia con gli unici mezzi sbagliati: la riduzione della concorrenza.

Un altro punto che la riforma ha intenzione di rivoluzionare riguarda i vettori aerei. Il punto non è particolarmente chiaro e dice:

◆ ***verifica della disciplina concernente gli incentivi per la “continuità territoriale”.***

Non è ben chiaro se la riforma voglia ridurre la possibilità di introdurre nuove rotte in regime di OPS o le voglia aumentare. Le rotte in Onere di Pubblico Servizio, se non ben utilizzate, diventano delle barriere all'entrata lesive della concorrenza.

Ad ogni modo, il decisore ultimo non è il Ministro dei Trasporti in quanto il regime OPS è ben regolamentato a livello europeo. Proprio a fine aprile 2007, la Commissione Europea ha aperto le rotte per la Sardegna alla concorrenza, permettendo di fatto alle compagnie *low cost* di entrare su questo mercato.<sup>4</sup>

L'ultimo punto critico, lesivo allo sviluppo del trasporto aereo, contenuto nella riforma è riconducibile al tema “Organizzazioni sindacali e contratti”. Le azioni proposte sono:

◆ ***“applicazione di standard europei nei contratti di categoria relativi ai controllori del traffico aereo ed ai piloti”.***

In realtà, standard europei sono difficilmente individuabili. In Europa esistono diversi tipi di contratti di categoria. Non credo comunque che il Ministro proponga un contratto per i piloti come quello di Ryanair, dove una parte dello stipendio è legato al buon andamento della società ed ad una maggiore produttività.

◆ ***“valutazione della possibilità di inserimento di contratti di settore per tutto il personale del trasporto aereo”.***

Speriamo resti solo una valutazione, perché se si facesse un contratto di settore la concorrenza sarebbe ridotta e le compagnie aeree avrebbero tutte dei contratti simili a quelli di Alitalia.

◆ ***“studio di forme di incentivazione all'accorpamento” delle organizzazioni sindacali;***

Se si attuasse questa azione sicuramente i sindacati acquisirebbero un peso maggiore.

◆ ***“Potenziamento delle azioni di controllo e di disincentivo nei confronti di vettori che applicano contratti esteri e fanno ricorso a forme diffuse di precariato”.***

Questa norma sembra essere contro Ryanair e tutte le compagnie straniere che applicano un contratto estero. Inoltre essendo il settore del trasporto aereo un settore molto stagionale, una certa diffusione del lavoro stagionale – precario è normale. Eliminando la flessibilità, il mercato del lavoro del settore aereo non potrà avere dei benefici. Probabilmente le compagnie aumenterebbero i loro costi e di conseguenza dovrebbero ridurre la loro attività. Questo porterebbe ad una riduzione generalizzata dell'impiego del settore.

Questo atto di indirizzo anticipa di soli due mesi il disegno di legge proposto dal Ministro Bianchi sulla riforma del trasporto aereo nazionale.

<sup>4</sup> Un'analisi di prezzo delle rotte tra Milano e diverse destinazioni tra le quali la Sardegna mette in evidenza che quest'ultima risulta essere la più costosa da raggiungere via aereo. Questo a causa della mancata concorrenza dovuta al regime di OPS. L'analisi è effettuata da: U.Arrigo e A.Giuricin, in “Gli effetti della liberalizzazione del trasporto aereo e il ruolo delle compagnie *low cost*: un confronto USA – Europa”, Società Italiana di Economia Pubblica, 2006

La legge consta di soli 3 articoli e impone una pianificazione statale del settore in particolare nel settore aeroportuale.

Il piano degli aeroporti, con i suoi vistosi difetti che rischiano di ledere la concorrenza nel settore e ridurre la presenza dei vettori *low cost* in Italia, è confermato nell'articolo 2.1 comma c e d. Il ministro decide di scegliere al posto del mercato quali aeroporti debbano svilupparsi. Vengono introdotti anche dei punti positivi, quali i poteri sanzionatori all'Enac e la valutazione dei piani di investimento degli aeroporti.

L'articolo 2 comma m esprime la convinzione del ministro della necessità alla pianificazione del settore; si afferma infatti che è necessaria:

“l'individuazione di misure volte a garantire il coordinamento di azioni di incentivazione per favorire la mobilità territoriale nel rispetto della pianificazione di settore”.

Alla domanda iniziale provocatoria del paragrafo è dunque facile dare una risposta: sì, il Ministro Bianchi vuole introdurre una pianificazione statale.

### III.2. Se Ryanair scappa da Ciampino.

Gli ultimi giorni sono stati caratterizzati da due eventi importanti nel settore del trasporto aerei in Italia: la crisi di Roma Fiumicino e l'imposizione di riduzione di traffico sullo scalo di Roma Ciampino.

Entrambi gli aeroporti sono gestiti da ADR S.p.A., la quale fino allo scorso inverno ha avuto dei gravi problemi di assetto societario. La lite che coinvolgeva i soci italiani e l'australiana Macquarie ha portato lo scalo a non compiere negli ultimi anni gli investimenti necessari a confrontarsi con l'aumento di traffico.

Il tasso di investimento sui ricavi risulta essere a Roma un terzo di quello dei maggiori aeroporti europei e meno della metà di quello di SEA.

Gli aeroporti hanno dei flussi stagionali, con i picchi durante il periodo estivo.

Consci della situazione d'emergenza in cui versava l'aeroporto di Fiumicino, l'ENAC ed il Capo Dipartimento della Navigazione Marittima ed Aerea ad inizio luglio del corrente anno hanno “concordato di convocare una riunione per valutare eventuali provvedimenti” che potessero “anche riguardare la riduzione della capacità aeroportuale e del numero di voli sullo scalo di Fiumicino” a fine stagione. La riunione sarebbe stato forse meglio convocarla prima, per evitare quello che è accaduto neanche un mese dopo.

Ad inizio agosto, nel *weekend*, quando la maggior parte delle persone intraprende un viaggio, il sistema di distribuzione dei bagagli è andato in crisi, non potendo sopportare il flusso di traffico. L'aeroporto di Roma Fiumicino ha subito la più grave crisi ed è praticamente rimasto paralizzato tre giorni.

ADR in quest'ultimo anno ha ritrovato la pax azionaria e di fatti sono stati programmati investimenti nel sistema di distribuzione dei bagagli nel prossimo anno.

Questo fatto non è scollegato dalla decisione di Ryanair di ricorrere al TAR del Lazio contro la decisione presa di ridurre i voli da Roma Ciampino. Si effettuerebbe uno spostamento dei voli da Ciampino a Fiumicino, ma l'aeroporto di Fiumicino non è in grado di reggere il traffico odierno e gli investimenti necessitano un arco di tempo non breve per essere completati; lo scalo avrebbe dunque difficoltà nell'accogliere il traffico delle compagnie *low cost*.

La decisione di ridurre da 138 a 100 gli *slot* disponibili dallo scalo di Ciampino risale in realtà a più di un mese fa; il 9 luglio in una riunione tra il Ministro Bianchi, il presi-

dente della Regione Lazio, il Comune di Roma e quello di Ciampino si è deciso unilateralmente di ridurre l'importanza dello scalo sviluppatosi grazie alle *low cost*.

L'impatto ambientale sarebbe troppo elevato e gli abitanti di Ciampino hanno delle ricadute negative sul loro territorio. La decisione non è stata presa sulla base di un'analisi di impatto ambientale, ma soprattutto, fatto più grave, è che prima si è lasciato sviluppare l'aeroporto e solo successivamente si è detto che si era sbagliato a farlo sviluppare.

Una visione strategica da parte delle istituzioni locali e nazionali è dunque totalmente mancata e sembra che il trasporto aereo sia in balia di decisioni frutto di riflessioni non approfondite. Inoltre viene individuata la possibilità di fare un terzo aeroporto dedicato alle compagnie *low cost*. Buona idea, se non fosse che nel frattempo viene dimezzato l'aeroporto di Ciampino, che non è stato ancora individuato un sito per questo terzo aeroporto e che per fare un aeroporto e le necessarie infrastrutture sono necessari alcuni anni.

Anche in questo caso una visione strategica è assente e il Ministero dei Trasporti sembra pensare che le compagnie aeree agiscano secondo i capricci del Ministro. Il settore è stato liberalizzato dieci anni fa e i vettori, se non trovano più le condizioni ideali per fare *business*, lasciano il Paese con delle conseguenze tragiche per l'economia del territorio. Solo le compagnie come Alitalia possono rispondere alle decisioni politiche e non alle regole del mercato, ma non sembra che la compagnia di bandiera sia un buon esempio di *business*.

Partendo dal presupposto che questa decisione imposta avrà delle conseguenze non indifferenti, sono individuabili due scenari. Un terzo scenario, cioè quello che Ryanair si divida tra Fiumicino e Ciampino, sembra alquanto improbabile.

I due scenari individuabili sono:

◆ ***Ryanair "scappa" da Ciampino come affermato dal CEO della compagnia.***

Questa soluzione è la peggiore sia per il trasporto aereo nazionale sia per l'economia locale della città di Roma.

Fiumicino non è in grado di compiere il turnaround dell'aereo in 25 minuti come richiede una compagnia *low cost* e inoltre i costi dello scalo sono più elevati di quelli di Ciampino.

Se Ryanair si ritira da Ciampino verranno meno circa 1,9 milioni di posti offerti all'anno e 1,5 milioni di passeggeri. La perdita occupazionale è stimabile, secondo analisi dell'Airports Council International, in 1270 posti diretti e 4500 nella globalità del territorio.

Non è presente una perfetta sostituibilità tra il servizio di volo aereo e altri mezzi. Il 60 per cento dei passeggeri di una *low cost* non avrebbe usufruito del servizio se i prezzi non fossero stati così bassi. Le altre compagnie non sono in grado di offrire dei prezzi come quelli di Ryanair, in quanto la compagnia irlandese è leader del mercato nella riduzione dei costi.

In definitiva la perdita netta dovuta all'uscita di Ryanair dagli scali romani sarebbe di circa 1 milione di passeggeri annui e di circa 3000 posti di lavoro.

◆ ***Ryanair riduce la propria presenza nello scalo di Ciampino.***

La diminuzione dei voli (66 in meno a settimana) porterebbe ad una riduzione di 540 mila passeggeri all'anno e una perdita occupazionale pari 1620 persone.

Ci sarebbe inoltre una riduzione alla concorrenza ad Alitalia ed AirOne per la rotta tra Milano e Roma. Ad oggi, il mercato è in gran parte suddiviso tra i due operatori italiani e solo Ryanair è riuscita ad introdurre un minimo di concorrenza nella rotta. La compagnia *low cost* irlandese sarebbe obbligata ad eliminare 28 voli settimanali tra Milano e Roma con una perdita di 275 mila posti offerti all'anno. Questo pone dei seri dubbi alla concorrenza su una rotta dove la competizione è già molto limitata.

Gli scali romani, in definitiva, potrebbero avere dei seri problemi nel prossimo futuro, a causa di decisioni senza una visione strategica delle istituzioni locali e nazionali.

### Conclusioni

La riforma del trasporto aereo nazionale sembra ignorare l'evoluzione dello sviluppo del trasporto aereo in Italia, la crescita delle compagnie *low cost*, l'esistenza del regime di monopolio naturale in cui operano gli aeroporti e la liberalizzazione avutasi a livello europeo 10 anni fa.

Il Ministro Bianchi vuole introdurre una pianificazione statale con l'unico effetto di ridurre la concorrenza nel settore e rovinare la buona legislazione introdotta a livello comunitario.

Le decisioni prese distruggono l'approccio di mercato che il terzo pacchetto di liberalizzazione dell'Unione Europea aveva introdotto, per andare verso un approccio sistemico dove viene ridotto il numero di players e si cerca di favorire il vettore di bandiera.

Il salvataggio di Alitalia deve essere condotto tramite un piano industriale, la riduzione dei costi della compagnia e una razionalizzazione delle rotte, non tramite la distruzione delle altre compagnie.

La concorrenza va salvaguardata, perché il settore del trasporto aereo è necessario all'Italia e perché essa ha già prodotto benefici per i consumatori italiani, mentre è dubbio che serva avere una compagnia di bandiera (Irlanda docet), soprattutto se in perdita.

Le compagnie *low cost* hanno permesso al mercato del trasporto aereo europeo e italiano di svilupparsi, di aumentare la mobilità delle persone con degli evidenti benefici per i cittadini europei e le economie locali.

Il piano degli aeroporti fa fare all'Italia un balzo all'indietro di 10 anni, alla situazione pre-liberalizzazione. Abbiamo tutti da perderci.

Il disegno di legge non è ancora legge: per questo motivo c'è ancora tempo perché le diverse Commissioni Parlamentari evitino uno scempio, apportandovi modifiche sostanziali.



## IBL Briefing Paper

### CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

### I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito [www.brunoleoni.it](http://www.brunoleoni.it).