

Perché la pianificazione politica degli aeroporti non risolve i problemi

Andrea Giuricin

I giornali registrano forti polemiche tra la compagnia italiana Meridiana e l'irlandese Ryanair. La prima accusa la seconda di ricevere sussidi da alcuni aeroporti italiani portando alla chiusura di rotte non sussidiate, mentre la seconda ribatte che la compagnia sussidiata è quella sarda.

Chi ha ragione? E, soprattutto, qual è il piano d'azione del Governo per risolvere il "problema aeroportuale"?

L'idea di un Piano nazionale degli aeroporti risale al secondo Governo Prodi. A distanza di poco più di cinque anni torna ora in auge la proposta di pianificazione del settore. Questa volta è il Governo dei tecnici che vuole decidere quali scali possano svilupparsi e quali invece saranno costretti a chiudere. Tale pianificazione risolverà i problemi del settore o provocherà dei danni a tutto il sistema aereo nazionale?

Ryanair, Meridiana e i sussidi aeroportuali

Vigono sussidi aeroportuali in Italia così come in tutta Europa. Molti degli scali secondari pagano infatti alcune compagnie aeree per cercare di collegare "punti secondari" del territorio europeo.

La problematica è presente da diversi anni ed è già stata dibattuta a livello europeo nella sentenza "Charleroi". La Commissione Europea ha chiarito che è possibile dare dei sussidi per un determinato periodo di tempo per il lancio di nuove rotte.

In seguito a questa sentenza si sono moltiplicati gli "aiuti" legali da parte degli scali secondari a molte compagnie aeree (anche tradizionali).

Questa tendenza è stata seguita anche da molti scali italiani, quali quelli pugliesi, che sussidiano fortemente il traffico aereo, particolarmente quello *low cost*.

E proprio sul "traffico pugliese" è nata la polemica tra Ryanair e Meridiana. Il vettore sardo ha accusato la compagnia irlandese di ricevere sussidi per quasi 25 euro per passeggero per la tratta tra Verona e Bari.

Il dato non è stato smentito da Ryanair, che, a sua volta, ha accusato la compagnia sarda di ricevere anch'essa dei sussidi e, nel contempo, di accumulare perdite continue e mantenere alte tariffe.

Andrea Giuricin è professore a contratto presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

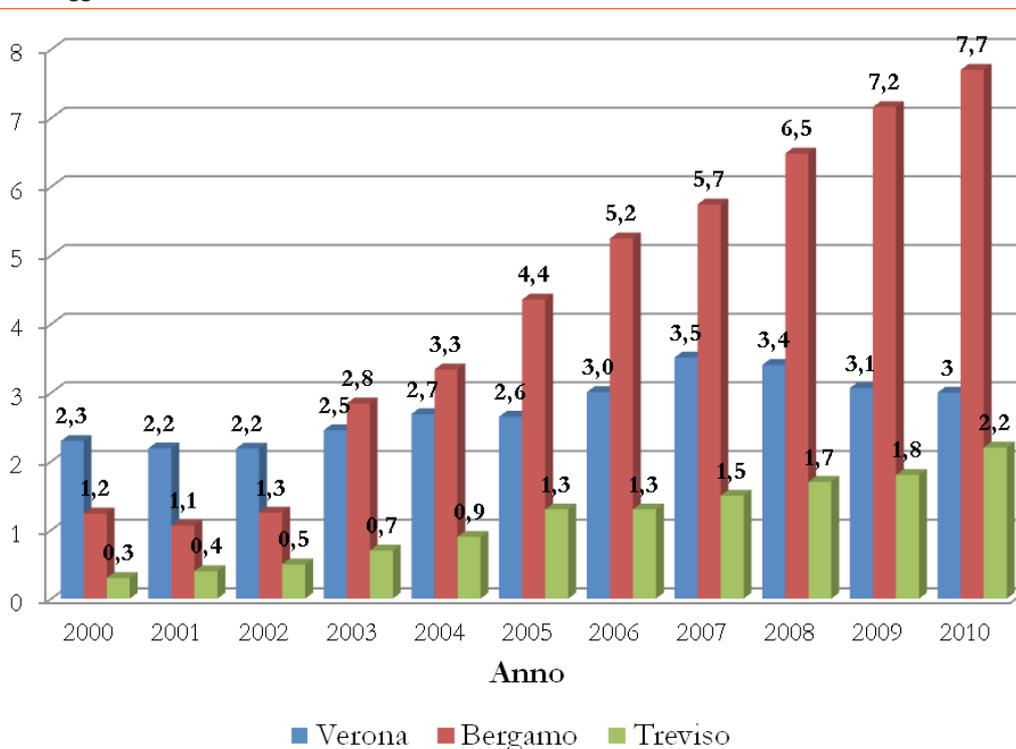
Lo scalo di Verona ha deciso negli ultimi anni di cercare di attrarre traffico *low cost*, senza riuscirci particolarmente bene, a causa della forte concorrenza degli scali vicini: Bergamo Orio al Serio e Treviso, che sono due basi del vettore Ryanair.

La compagnia irlandese ha messo in concorrenza i diversi scali e il decisore pubblico veronese, gestore dell'aeroporto, non ha saputo comprendere la politica della compagnia aerea privata che voleva massimizzare i propri profitti.

Lo scalo veronese è controllato infatti da un azionariato pubblico, che non è riuscito a sviluppare l'aeroporto e a fronteggiare la concorrenza degli aeroporti vicini.

FIGURA 1
Traffico Passeggeri Aeroporti di Bergamo e Verona dal 2000 al 2010

Passeggeri in milioni



La tendenza del decennio 2000-2010 è molto chiara: fino al 2002 l'aeroporto di Verona risultava il più frequentato dell'area, ma poi ha subito la crescita di Orio al Serio e successivamente quella di Treviso, che hanno puntato sul traffico dei voli a basso costo.

Questo grafico dovrebbe mettere in allarme coloro che sostengono un "piano degli aeroporti": nessun decisore pubblico aveva previsto lo sviluppo del mercato *low cost* e i suoi effetti benefici sul turismo e sull'occupazione.

Uno studio dell'Airport Council International, associazione che vede presente al suo interno circa il 90 per cento degli aeroporti mondiali, afferma che ogni milione di passeggeri si crea un'occupazione diretta di circa 1000 posti di lavoro e di oltre 2000 conteggiando anche l'occupazione indiretta.

Ma come sviluppare gli aeroporti senza cadere nella distorsione del mercato dovuta ai sussidi?

Senza entrare nella polemica tra le due compagnie private è bene affrontare tale questione

Vediamo quali sono i tre casi che si possono avere:

- 1) Un aeroporto pubblico che è in perdita e sussidia delle compagnie aeree. In questo caso, il gestore aeroportuale di natura giuridica pubblica che “aiuta” una determinata compagnia aerea provoca una distorsione del mercato. Questo potrebbe essere il caso di Verona Catullo, che nel 2011 ha chiuso con una perdita di circa 26 milioni di euro. In questo frangente il sussidio andrebbe eliminato immediatamente: è un chiaro aiuto di Stato.
- 2) Uno scalo pubblico che produce utili e applica sconti o “sussidi” a dei vettori. In tale situazione la parola “sussidio” è inadeguata perché l’aeroporto produce degli utili e, quindi, le scontistiche applicate a dei vettori sono delle semplici politiche commerciali. Bisognerebbe verificare caso per caso se questi sconti hanno un effetto benefico sia sui conti del gestore aeroportuale che sul territorio. Una gestione pubblica lascia pertanto dei dubbi se un singolo “sussidio” sia un aiuto di Stato o meno.
- 3) Un aeroporto privato. In questo caso non vi sono dei problemi. Proprio l’aeroporto di Chalerói, al centro della sentenza europea, è diventato un aeroporto privato. Se tale scalo decide di fare degli sconti a delle compagnie aeree non può sussistere un problema di sussidio: si tratta di una libera scelta del gestore. In questo frangente non si pone mai il caso di aiuti di Stato e sarebbe la soluzione migliore da adottare in Italia.

La terza situazione, tuttavia, non rappresenta il modello su cui si basa il piano aeroportuale che il Governo vuole adottare; anzi, al contrario, sembra che i piccoli aeroporti rimarranno nella gestione diretta degli enti locali e che, al contempo, sia proprio il decisore pubblico a stabilire quali aeroporti possano svilupparsi e quali no.

Un piano aeroporti che può solo far male

Lo sviluppo degli aeroporti è una questione che riguarda la politica, o gli attori del mercato? Chi può prevedere il futuro degli scali?

Attraverso la realizzazione di un piano degli aeroporti, sono la politica o i tecnici a decidere quale siano gli aeroporti da sviluppare e quali no.

In passato questa situazione si è già presentata nel caso degli aeroporti romani. Famoso furono le frasi dell’ex Governatore del Lazio Piero Marrazzo che affermò:

Abbiamo uno scalo intercontinentale, Fiumicino, e abbiamo in predicato la chiusura di Ciampino perché ormai con il Governo e con gli enti locali stiamo andando alla decisione condivisa che è spostare a Viterbo l’attività ora di Ciampino. La Regione ha impegnato 250 milioni di euro per il rafforzamento della tratta Roma-Viterbo, quindi in questo caso noi non daremo l’atterraggio ai *low cost* nel cuore di Roma, ma lo sposteremo come accade in tutta Europa in un aeroporto a distanza di un’ora dalla Capitale.

Quale motivazione stava dietro a questa affermazione? Sempre l’ex Governatore dichiarò candidamente: “Offriamo alla CAI la chiusura di Ciampino e lo spostamento a Viterbo dei *low cost*”.

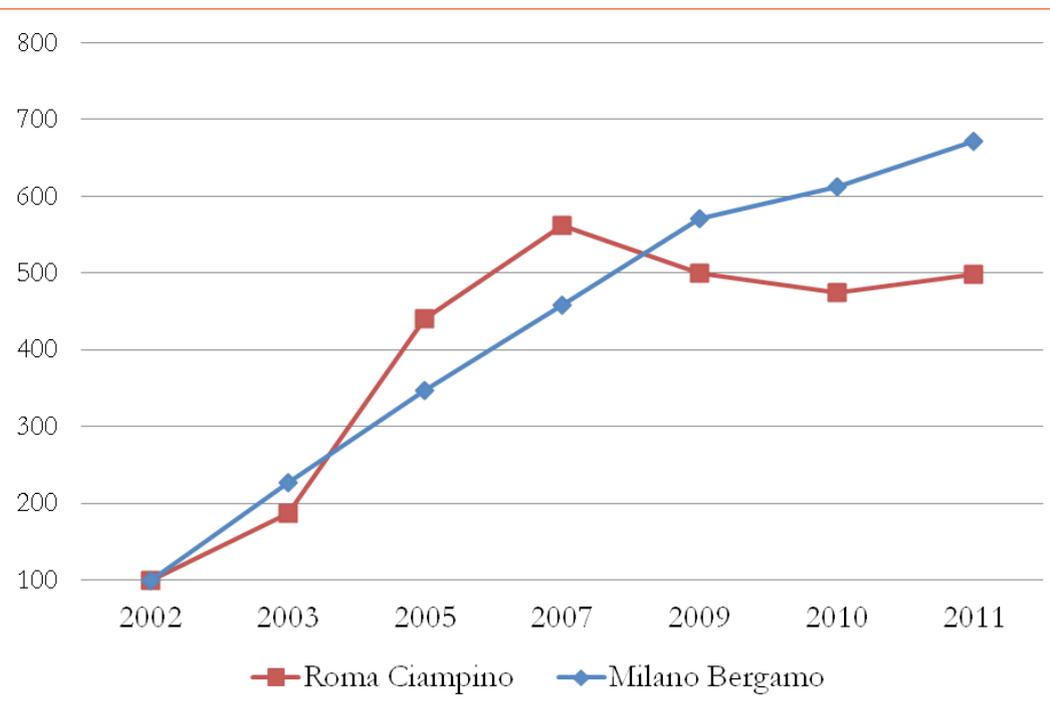
Vi sono differenze tra il piano dell’ex Governatore e il nuovo piano degli aeroporti? Assolutamente nessuna; non è allora un caso che Ciampino non sia previsto all’interno degli scali nazionali, mentre è presente quello di Viterbo.

Ciampino è un aeroporto che si è sviluppato nel corso degli anni fino a superare i cinque milioni di passeggeri, che in maggioranza erano turisti stranieri che tramite compagnie a basso costo raggiungevano la capitale italiana.

Una decisione del 2007 sull'inquinamento acustico decise di limitare i movimenti giornalieri dello scalo da 138 a 100. Per questa ragione, al contrario di Bergamo Orio al Serio, lo scalo ha smesso di svilupparsi e di fare arrivare turisti a Roma.

FIGURA 2
Andamento del traffico tra Ciampino e Bergamo

Anno 2002 = 100



Il grafico precedente deve fare riflettere i fattori del piano degli aeroporti. Nessun politico aveva previsto lo sviluppo delle compagnie *low cost* e l'utilizzo del nuovo modello di business di queste ultime che fa perno sugli aeroporti secondari.

Orio al Serio e Ciampino hanno saputo svilupparsi proprio in virtù di questo nuovo segmento di mercato.

È difficile che la politica, con le informazioni a sua disposizione, possa prevedere questi "shock" di innovazione.

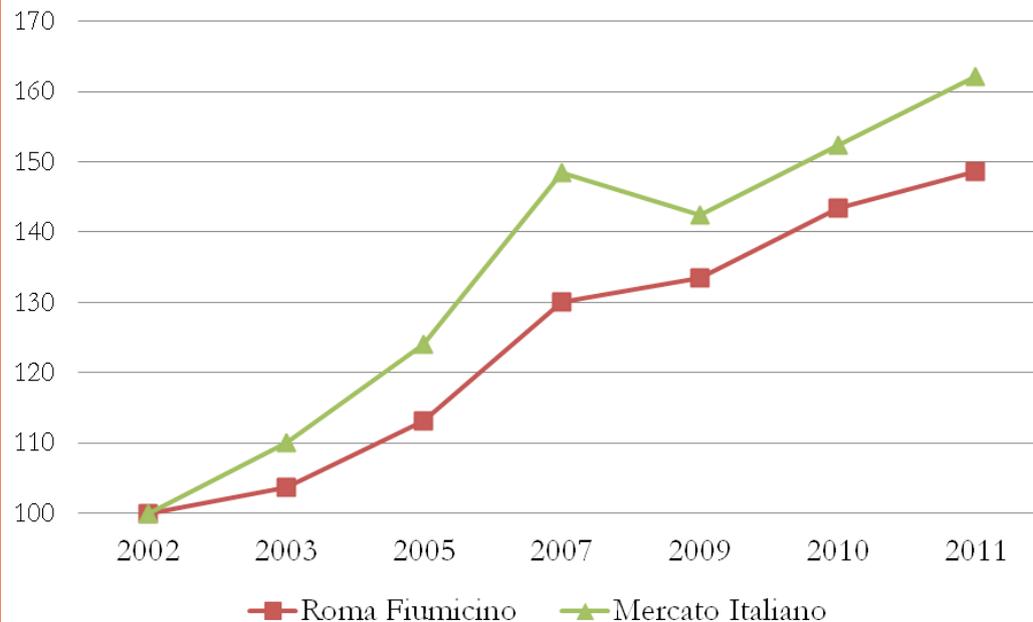
Quello che non comprendeva l'ex Governatore del Lazio dell'epoca e che non comprende l'attuale Governo è che non è possibile anticipare domande e preferenze dei consumatori che sono all'origine dei flussi di traffico (*low cost* o no).

Immaginare di dirottare i voli su Viterbo, a due ore da Roma, significa semplicemente provare a far chiudere la base di Ryanair di Ciampino, dal momento che questo vettore non andrà mai a Fiumicino, visto che i tempi per l'atterraggio, la sosta e il decollo di un aeromobile sono troppo lunghi.

Non è un caso che Fiumicino, nonostante la crisi dello scalo di Malpensa, principale concorrente in Italia, non abbia saputo seguire nemmeno la crescita di traffico italiana.¹

FIGURA 3
Andamento del traffico Roma-Fiumicino e il mercato italiano

Anno 2002 = 100



Cancellando Ciampino con la bacchetta del pianificatore, non vi sarà uno spostamento di traffico a Fiumicino.

Neanche i migliori tecnici sono in grado di prevedere l'evoluzione del mercato a priori. Il passato ce lo dimostra ampiamente.

La pianificazione non risolve inoltre il problema dei sussidi, che andrebbe affrontato in maniera adeguata, tramite una spinta verso la gestione privata degli scali secondari.

¹ Lo sviluppo del mercato italiano negli ultimi quindici anni è certamente dovuto alla liberalizzazione e alla comparsa delle compagnie *low cost*, che hanno ormai conquistato il 35% della quota di mercato. Solamente un decennio orsono la *market share* era molto inferiore al 10%. La crescita è stata maggiore verso i mercati esteri, dove la quota di mercato ha ormai superato il 42%.

IBL Focus

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.