



QUALE FUTURO PER IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

STEFANO PALEARI

Uniontrasporti-Unioncamere

Roma, 19-02-2014

UNIONCAMERE

CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA

Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

- Sintesi del lavoro svolto per Uniontrasporti/Unioncamere sul tema aeroporti, dimensioni e territori
- Nuove riflessioni anche alla luce del nuovo piano nazionale e delle evoluzioni recenti del traffico

- Analisi circa le linee guida nazionali ed europee
- Comparazione con realtà ed esperienze Europe: il caso tedesco
- Quadro di indicatori socioeconomici per posizionare gli aeroporti
- Assetti proprietari e scelte di ruolo: strategie ed opportunità a confronto

- Il focus europeo è sulla distorsione dei mercati (dei vettori in particolare) e colpisce prevalentemente gli aeroporti 'minori' sebbene rappresentino pochi punti percentuali dell'intero traffico
- Permane un concetto di perifericità 'classico', poca attenzione alle aree tra nodi interconnessi
- Andrebbero differenziati i fenomeni strutturali da quelli contingenti. Per quest'ultimi prevedere regimi transitori di sostegno per tempi e scopi limitati, anche al termine del primo periodo di applicazione delle normative
- La soglia dei 200 mila passeggeri pare ben inferiore a quanto sembrano suggerire i dati empirici ed il mero dato dei volumi passeggeri non dice nulla sull'opportunità/necessità di subsidiare le attività aeroportuali

- Il confronto con il caso tedesco mostra come il problema non sia solo italiano ma comune all'intera Europa, anche alle aree geograficamente 'centrali' ed economicamente più forti
- Anche in Germania la struttura proprietaria dei piccoli aeroporti è pubblica
- I sussidi del sistema pubblico sono massivi
- La diversa situazione economica non può giustificare soluzioni diverse (es: soluzione 'di sistema' mediante cross subsidiation da parte delle utilities)
- Gli utilizzi alternativi nel caso di chiusure aeroportuali sono limitati

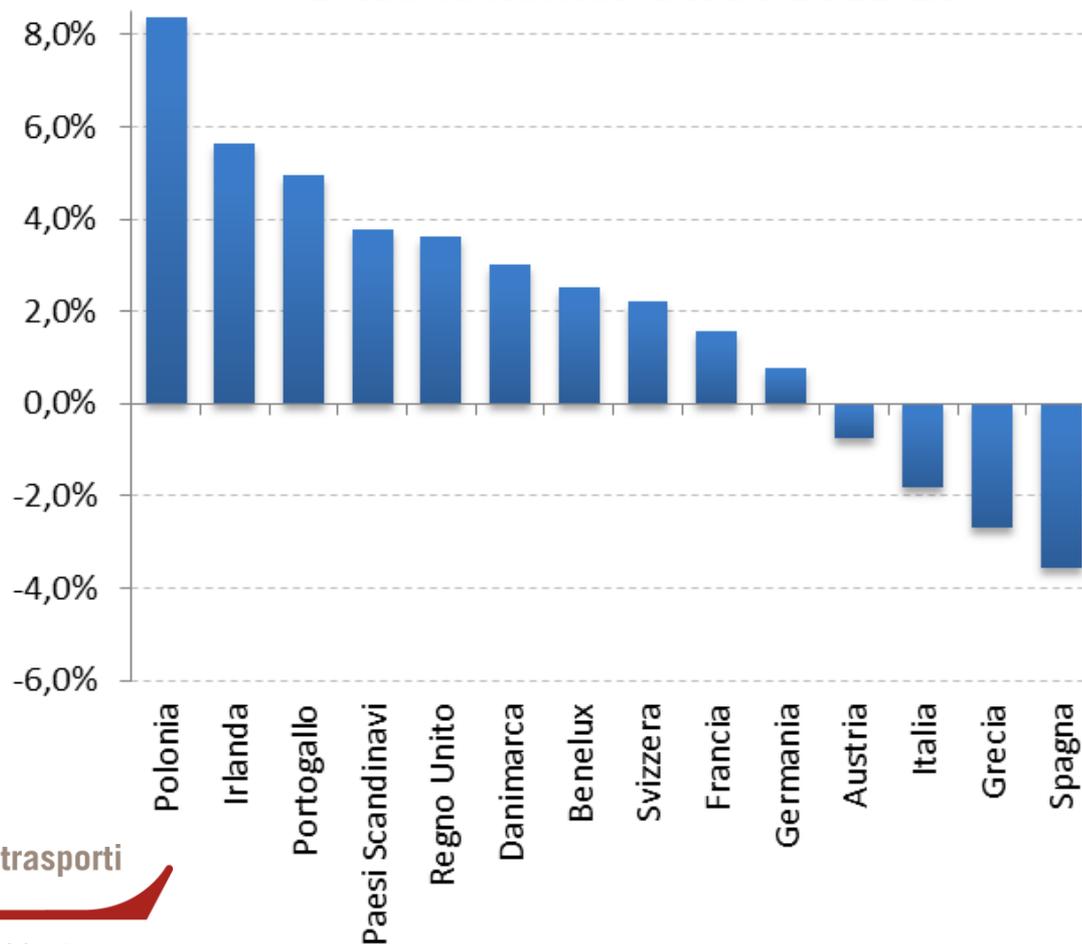
Proposta di una matrice di analisi a supporto dell'indirizzo strategico basata su set variabili multidimensionali: remoteness/territorio/ presenza di altri aeroporti.

- Alto livello di remoteness iniziale e alto impatto della chiusura dell'aeroporto considerato
 - Situazione ove socialmente appare desiderabile e centrale la presenza dell'aeroporto in un area già remota e/o poco collegata.
- Basso livello di remoteness iniziale e basso impatto della chiusura dell'aeroporto considerato
 - L'area non è remota ed il contributo dell'aeroporto è limitato (esistono altri aeroporti o mezzi alternativi che servono il territorio) specializzazioni di area gestione integrata di sistema

EVOLUZIONI RECENTI E CONSIDERAZIONI RIASSUNTIVE

- Traffico passeggeri negli aeroporti europei +1%
 - Paesi limitrofi non EU crescono di più (Turchia e Russia, +9,6%)
 - Nei differenziali di crescita EU ancora riflessa la situazione economica (spread)

Crescita traffico aereo 2012-13



- In Italia nel 2013 il traffico passeggeri ha seguito esattamente la ciclicità economica (in Italia -1,9% come il PIL), cioè il settore è maturo
- In un settore più maturo le politiche di impresa tendono ad essere più aggressive; le politiche regolatorie dovrebbero farsi meno restrittive
- Altri dati interessanti
 - Tornano pubblici gli aeroporti di Prestiwick e Cardiff (due aeroporti con traffico 1-1,5 milioni pax/annui) privatizzati negli anni novanta
 - Ryanair ed easyjet crescono ormai a tassi fisiologici (~ +2% nel 2013)

BACINI DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	RESTANTI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord - Ovest	Milano Malpensa	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord - Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro - Nord	Bologna, Pisa/Firenze*	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero
* = a condizione che si realizzi la gestione unica		

- 11 aeroporti strategici /26 di interesse nazionale
- Una riflessione di natura lessicale: cosa intendiamo per ‘strategico’ e cosa per ‘di interesse nazionale’
 - Sembra che per ‘strategico’ si intenda prioritario e che per ‘interesse nazionale’ si intenda non prioritario ma nemmeno da trascurare

- La separazione in due categorie (oltre agli ‘esclusi’) appare riconducibile più alla copertura territoriale che all’importanza “di mercato” dei vari scali; compresi i tassi di sviluppo recenti

Aree	% traffico 2013 su strategici	% traffico 2013 su aeroporti nazionali
Nord - Ovest	44,1%	55,9%
Nord – Est	59,4%	40,6%
Centro - Nord	90,9%	9,1%
Centro Italia	86,8%	13,2%
Campania	~100,%	0,%
Mediterraneo/Adriatico	64,4%	35,6%
Calabria	78,8%	21,2%
Sardegna	50,2%	49,8%
Sicilia occidentale	69,8%	30,2%
Sicilia orientale	~100,00%	0,00%
Totale complessivo	69,9%	30,1%

- La separazione in due categorie (oltre agli ‘esclusi’) appare un po’ singolare solo per l’area Nord-Ovest dove la maggior parte del traffico sta negli aeroporti non strategici.
- Il Nord Ovest è anche l’area con la maggiore quota di traffico nazionale (1/3 del traffico nazionale)
- Ne consegue che nelle varie categorie sono presenti scali con caratteristiche e ruoli del tutto incommensurabili e ciò diverge dalla prassi comune
- Il concetto di strategicità è quindi di sostegno ai progetti di investimento finalizzati a evitare fenomeni di “remoteness”

- Dal piano nuovo nazionale emerge una revisione politica del concetto di dimensione:
 - È una grossa novità in discussione anche in altri contesti
 - Sembra presagire una riflessione su economie e diseconomie di natura dimensionale: l'attuale letteratura appare insufficiente
 - Assume importanza viceversa l'obiettivo di evitare fenomeni di remoteness

- Vista la centralità della remoteness è opportuno riflettere sul suo significato e sulle sue implicazioni in termini politiche:
 - È l'approvazione di un concetto di accessibilità media dei territori (qualità media)
 - Diventa 'strategico' non avere dei territori inaccessibili
- Gli aeroporti al pari dei sistemi educativi e sistemi sanitari sono a tutti gli effetti 'strutture abilitanti' da far crescere con una certa capillarità

- Per gli aeroporti di interesse nazionale possiamo immaginare un futuro di aeroporti 'market driven'
 - Ciò non preclude una logica di rete, ma certamente chiama una maggiore libertà in termini regolatori
- Se tutto questo ha una sua logica si apre la questione della relazione tra aeroporti strategici e aeroporti di interesse nazionale
- Last but not least: quale destino per gli aeroporti non di interesse nazionale
 - Serve fare emergere la progettualità dei territori

- Bene che vi siano delle nuove opzioni strategiche perché associate ad un interesse di Paese
- Nel processo di concentrazione in atto nel trasporto aereo i confini europei (e quindi anche la regolamentazione?) appaiono sempre più insufficienti
- Appare evidente che i vettori guardano alla strategia nel senso del mercato e non nel senso del piano nazionale

- Il piano degli aeroporti fondato per evitare la remoteness appare 'ortogonale' allo sviluppo del sistema ferroviario basato sulla Alta Velocità che appare essenzialmente market driven

PS:

da cittadino mi chiedo se non è il caso che qualunque piano strategico abbisogni o di un governo con orizzonte strategico o di un impegno condiviso che vada oltre gli assetti contingenti