

La Tabella 4 fornisce una classifica dei primi venti aeroporti europei in funzione del numero di passeggeri (in Milioni), individuando la posizione di ciascuno scalo nel 2007 e nel 2012.

Stato	Aeroporto	Passeggeri 2007	Passeggeri 2012	Rank 2007	Rank 2012
Regno Unito	Londra Heathrow	67.853	69.995	1°	1°
Francia	Parigi Rossy/CDG	59.922	61.612	2°	2°
Germania	Francoforte	54.112	57.520	3°	3°
Spagna	Madrid Barajas	52.143	45.195	4°	5°
Olanda	Amsterdam Schiphol	47.800	51.036	5°	4°
Regno Unito	Londra Gatwick	35.166	34.236	6°	9°
Germania	Monaco F.J. Strauss	33.982	38.362	7°	6°
Italia	Roma Fiumicino	32.945	36.980	8°	7°
Spagna	Barcellona	32.801	35.145	9°	8°
Francia	Parigi Orly	26.441	27.232	10°	10°
Italia	Milano Malpensa	23.885	18.524	11°	>20°
Regno Unito	Londra Stansted	23.760	17.470	12°	>20°
Spagna	Palma di Maiorca	23.228	22.667	13°	13°
Irlanda	Dublino	23.200	19.091	14°	19°
Regno Unito	Manchester	21.892	19.676	15°	17°
Danimarca	Copenaghen	21.410	23.336	16°	12°
Svizzera	Zurigo	20.739	24.802	17°	11°
Norvegia	Oslo	19.044	22.079	18°	15°
Austria	Vienna	18.768	22.166	19°	14°
Svezia	Stoccolma Arlanda	17.912	19.674	20°	18°
Belgio	Bruxelles	-	18.971	>20°	20°
Germania	Dussendorf	-	20.833	>20°	16°

Tabella 4. Aeroporti europei: ranking per volume di passeggeri

Fonte: ICCSAI, Fact book, 2012

Nel quadro europeo emerge, sia nel prospetto del 2007 sia in quello del 2012, il Regno Unito che, con i due aeroporti di Londra, raccoglie più di 100 milioni di passeggeri. Dopo il Regno Unito, si trovano Germania e Francia, mentre l'Italia si posiziona dopo la Spagna, con Fiumicino e Malpensa.

L'aeroporto di Londra Heathrow conserva il primo posto in classifica anche nel 2012, registrando una crescita del 3% sul volume dei passeggeri trasportati, rispetto a quanto registrato nel 2007. Anche Parigi Rossy/CDG e Francoforte presentano volumi di traffico rilevanti, con una crescita (Figura 9), rispettivamente, del 3% e 6% nell'arco del quinquennio rilevato. Unico aeroporto che rimane nella classifica dei primi 20 anche nel 2012 è Roma Fiumicino mentre Milano Malpensa subisce un calo del 29% nel volume di passeggeri trasportati, risultato che fa precipitare lo scalo per più di 10 posizioni. Uguale sorte è toccata a Londra Stansted il cui traffico passeggeri si riduce del 36% tra il 2007 e il 2012, con una diminuzione di circa 6 milioni di passeggeri nel decennio tra il 2002 e il 2012. Dopo Madrid Barajas e Londra Stansted, lo scalo di Malpensa si trova al terzo posto nella classifica degli aeroporti con maggiore traffico in diminuzione.

Roma Fiumicino, invece, guadagna una posizione, con un incremento notevole del numero di passeggeri in transito. Dal 2002, infatti, sono circa 12 milioni i passeggeri in più che raggiungono lo scalo della capitale, portando Roma Fiumicino al 4° posto per crescita del numero di passeggeri gestiti nell'ultimo decennio.

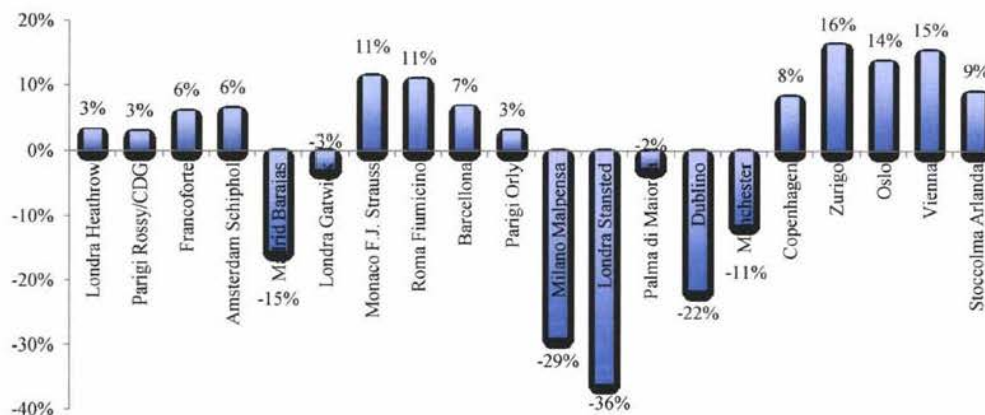


Figura 9. Variazione percentuale del traffico passeggeri nei principali aeroporti europei

Fonte: ICCSAI, Fact Book, 2013

3.2 Il settore aeroportuale italiano

3.2.1 Classificazione degli aeroporti

Nel gennaio 2014, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha avviato la definizione di un nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti volto a razionalizzare e riorganizzare il sistema aeroportuale italiano. Gli obiettivi del piano sono stati identificati come segue:

- fornire alle varie componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- disporre di uno strumento di governance del settore, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- ottimizzare l'offerta trasportistica anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

Punto di partenza del Piano è stato l'individuazione degli aeroporti strategici e di quelli di interesse nazionale deputati a costituire la struttura fondamentale del sistema aeroportuale dei prossimi anni, in modo da poterli distinguere dagli aeroporti di interesse locale o regionale. I criteri¹⁶ con i quali sono stati individuati gli aeroporti strategici sono:

- Divisione del territorio nazionale utilizzando come base di riferimento la ripartizione territoriale dell'Italia in aree sovraregionali secondo lo schema *NUTS-livello 1*¹⁷: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole.

¹⁶ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *Piano Nazionale degli Aeroporti*, 2014.

¹⁷ NUTS: nomenclatura delle unità territoriali statistiche istituita dall'Ufficio europeo di statistica Eurostat per offrire uno schema unico di ripartizione territoriale.

- II. Individuazione, in ognuna di tali aree sovraregionali, dei bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 ore di percorso auto da un aeroporto strategico; si è così pervenuti al risultato di dieci bacini di traffico: Nord-Est, Nord-Ovest, Centro-Nord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo-Adriatico, Calabria, Sicilia-orientale, Sicilia-occidentale, Sardegna.
- III. Identificazione di un unico aeroporto strategico per ogni bacino nonché dell'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione.

Fra le fonti normative europee individuate per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino, il Piano fa riferimento al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, che stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale e nella rete centrale (art. 1)¹⁸:

- La rete globale è definita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale.
- La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il criterio adottato nel Piano è stato di considerare gli aeroporti di interesse nazionale qualora si realizzino due condizioni¹⁹:

- a) L'aeroporto deve essere in grado di svolgere un piano ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo (ad esempio focalizzato sul traffico *leisure*, prevalentemente destinato al traffico merci, city airport, ecc.).
- b) L'aeroporto deve essere in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario in un arco temporale ragionevole.

In applicazione di tali criteri, il Piano ha individuato 11 aeroporti Strategici e 26 aeroporti di Interesse Nazionale, la cui suddivisione per bacino di traffico è riportata nella Tabella 5.

BACINO DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	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

Tabella 5. Classificazione aeroporti italiani per bacino di traffico

¹⁸ Fonte: Unicredit, *Rapporto Infrastrutture e Trasporti*, Milano, 2013.

¹⁹ Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti cit.

La classificazione degli aeroporti vede come unica eccezione alla regola di un aeroporto strategico per ciascun bacino quella relativa al Centro-Nord per il quale sono stati considerati come aeroporti strategici quelli di

- Bologna e Pisa/Firenze in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio, della vicinanza e della dimensione degli scali, e
- Bari e Catania che il Regolamento UE ha originariamente classificato come globali.

Come si può osservare, la scelta di quali aeroporti classificare come strategici o di interesse nazionale è ricaduta sugli aeroporti rilevanti nell'ambito delle reti europee e su quelli con potenzialità di crescita di traffico passeggeri.

Inoltre, la dimensione degli aeroporti, definita in base al traffico passeggeri, è risultata avere un ruolo fondamentale: gli aeroporti non inclusi nella rete nazionale sono infatti quelli caratterizzati da un traffico passeggeri ridotto.

3.2.2 Principali dati economici del settore

Come in altri Paesi del Sud Europa, l'andamento del trasporto aereo in Italia è stato condizionato da una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici.

Esso è stato, altresì, condizionato da una peculiare flessione dei vettori tradizionali a favore dei vettori *low cost* e della crescente concorrenza dei treni ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese.

Occorre anche tener presente che il mercato italiano è articolato su una rete di numerosi aeroporti, alcuni dei quali di piccole dimensioni, in concorrenza tra loro; ciò comporta in genere una maggiore dispersione dei passeggeri rispetto ai concorrenti europei.

Il risultato è un sistema molto polarizzato sulle città di Milano e Roma, i cui aeroporti rappresentano, nel complesso, il 47,1% (Tabella 6) del mercato passeggeri, ma che vede protagonisti anche numerosi aeroporti di medie dimensioni grazie alla presenza dei vettori *low cost* che generano un elevato traffico.

Aeroporto	Passeggeri
Roma (FIU+CIA)	28,2%
Milano (MXP+LIN)	18,9%
Bergamo	6,1%
Venezia	5,6%
Catania	4,3%
Bologna	4,1%
Napoli	3,9%
Palermo	3,1%
Pisa	3,1%
Bari	2,6%
Cagliari	2,4%
Torino	2,4%
Verona	2,2%

Tabella 6. Market share e crescita traffico aereo passeggeri gestito dai principali aeroporti italiani (2012)

Fonte: Unicredit su dati Assaaeroporti 2013

Oltre al traffico dei passeggeri trasportati, risulta interessante osservare i movimenti aerei commerciali, i passeggeri trasportati su aerei commerciali e il totale cargo trasportato su servizi aerei commerciali.

Per movimento aereo si intende un decollo o un atterraggio di un aeromobile su un aeroporto; l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno dunque luogo a due movimenti. Nel 2007 i dati di traffico rilevavano 1,5 milioni di movimenti annui, ridottisi a 1,3 milioni al 2013²⁰. Osservando i dati annuali dei movimenti aerei commerciali degli aeroporti strategici e degli aeroporti di interesse nazionale, i trend dei singoli aeroporti seguono quello generale con cali più marcati tra il 2008 e il 2009.

Tra gli aeroporti strategici, è da notarsi il fortissimo calo di Milano Malpensa che tra il 2007 e il 2013 ha perso il 39% di movimenti commerciali. Tra gli aeroporti di interesse nazionale, in controtendenza rispetto all'andamento generale, si riscontra un incremento costante dei movimenti aerei commerciali per l'aeroporto di Bergamo che dal 2007 al 2013 vede un incremento del 19% grazie alla presenza della *low cost* Ryanair.

La classifica dei primi 15 aeroporti italiani in base al numero totale di movimenti aerei commerciali (Tabella 7) rileva come i primi 15 aeroporti italiani per movimenti aerei commerciali sono per la maggior parte strategici. Fanno eccezione Milano Linate, Bergamo, Torino e Roma Ciampino, che sono stati classificati di interesse nazionale in quanto localizzati in un bacino in cui è già presente un aeroporto appartenente alla *Core Network* europea.

Territorialmente, tali movimenti si sono suddivisi tra aeroporti del Nord, Centro, Sud e Isole, con una predominanza nel 2013 del Nord (38,98% dei movimenti aerei commerciali) e Centro (38,38%), e solo il 13,58% alle Isole e il 9% al Sud. Le maggiori quote di movimenti commerciali al Nord e Centro sono essenzialmente dovute alla presenza dei poli di Milano e Roma, che nell'ultimo anno risultano quasi coincidenti. Nel tempo, tali quote sono rimaste sostanzialmente costanti con una leggera perdita da parte del Nord a discapito di Centro, Sud e Isole.

Rank	Aeroporto	Classificazione	Bacino	Movimenti
1	ROMA FIUMICINO	STRATEGICO	CENTRO ITALIA	301.869
2	MILANO MALPENSA	STRATEGICO	NORD OVEST	160.700
3	MILANO LINATE	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	91.128
4	VENEZIA	STRATEGICO	NORD EST	78.982
5	BERGAMO	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	69.974
6	BOLOGNA	STRATEGICO	CENTRO NORD	61.281
7	CATANIA	STRATEGICO	SICILIA OR.	54.036
8	NAPOLI	STRATEGICO	CAMPANIA	48.704
9	ROMA CIAMPINO	INT. NAZIONALE	CENTRO ITALIA	46.266
10	PALERMO	STRATEGICO	SICILIA OCC.	40.244
11	PISA	STRATEGICO	CENTRO NORD	39.195
12	TORINO	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	35.606
13	BARI	STRATEGICO	MEDIT./ADRIATICO	30.850
14	CAGLIARI	STRATEGICO	SARDEGNA	30.518
15	FIRENZE	STRATEGICO	CENTRO NORD	28.164

Tabella 7. Primi 15 aeroporti italiani in base al numero di movimenti aerei commerciali

Fonte: Dati di traffico ENAC

²⁰ Fonte: ENAC.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, si osserva che, pur avendo l'Italia registrato nel biennio 2009-2011 tassi di crescita superiori al 6% e superiori ai valori a livello europeo, tale crescita è ferma dal 2011, anche se la contrazione del traffico è stata inferiore a quella spagnola. Buona invece è stata la tenuta di Regno Unito, Germania e Francia. Nel complesso, sia per i bassi livelli pre-crisi sia per la riduzione del traffico negli ultimi anni, l'Italia nel 2013 si colloca ultima tra i cinque principali paesi europei per traffico (Figura 10).

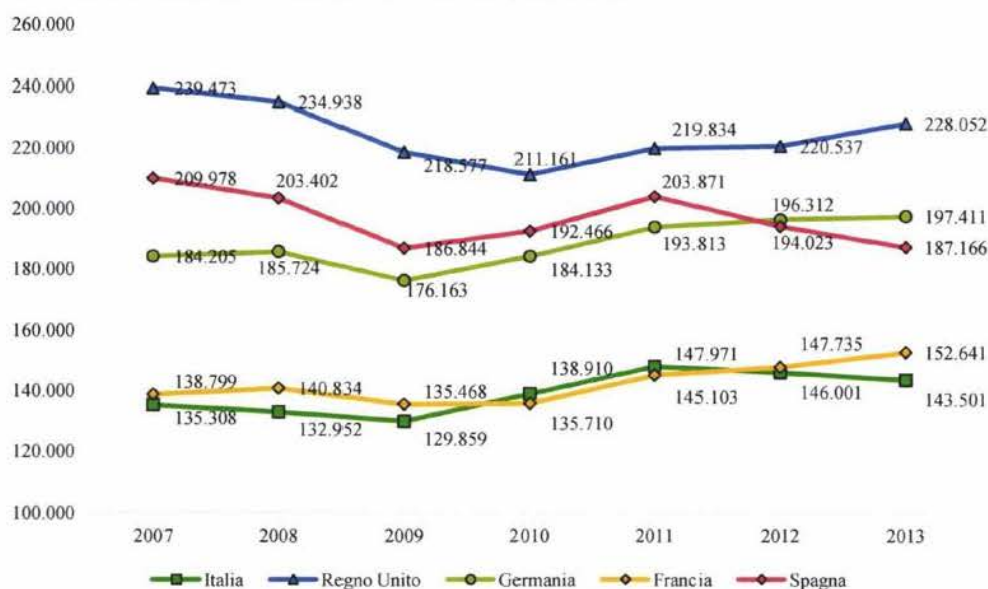


Figura 10. Volumi di traffico aereo passeggeri per paese europeo²¹ -

Fonte: ICCSAI Factbook 2008-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Italia	-1,74%	-2,33%	6,97%	6,52%	-1,33%	-1,71%
Regno Unito	-1,89%	-6,96%	-3,39%	4,11%	0,32%	3,38%
Germania	0,82%	-5,15%	4,52%	5,26%	1,29%	2,90%
Francia	1,47%	-3,81%	0,18%	6,92%	1,81%	3,32%
Spagna	-3,13%	-8,14%	3,01%	5,93%	-4,83%	-3,53%

Il duro impatto subito dal settore nel 2009 a causa della crisi è stato comunque seguito nei due anni successivi da un netto recupero, con un numero di passeggeri che nel 2011 supera addirittura i livelli pre-crisi. Stando infatti ai dati Eurostat, nel 2010 la crescita italiana (+7,2%) è ampiamente superiore a quella media europea (+3,8% su UE-27). Inoltre nel 2011, l'Italia è il Paese che ha conosciuto la crescita più alta di traffico passeggeri (+6,1%) rispetto ai principali Paesi europei (+5,2% in Francia, +4,9% in Germania, +4,4% nel Regno Unito, con una media su UE-27 del +5,2%). Tale recupero non è però stato riconfermato tra il 2012 e il 2013 dove il numero di passeggeri è nuovamente calato.

Per quanto riguarda gli aeroporti strategici, l'andamento dei singoli aeroporti è molto simile a quello generale: dopo un calo di passeggeri nel 2009, tutti gli aeroporti sono caratterizzati da una forte ripresa e una nuova decrescita, un andamento particolarmente accentuato negli scali

²¹ Al riguardo si osservi che un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine ed una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre un collegamento internazionale dà luogo ad una sola unità di traffico nello scalo nazionale. Ne consegue che il traffico globale registrato negli scali nazionali deriva dal numero di passeggeri che hanno viaggiato su tratte nazionali contati due volte, sommati a quelli che hanno viaggiato su tratte internazionali contati una sola volta.

di Roma Fiumicino (35,9 passeggeri nel 2013, rispetto ai 32,4 del 2007), Venezia (8,3 milioni, in crescita sui 7 milioni del 2007) e Catania (dai 6 milioni di passeggeri nel 2007 ai 6,3 del 2013).

Come nel caso dei movimenti aerei commerciali, anche per quanto riguarda i passeggeri, Milano Malpensa rappresenta un'eccezione alla regola, in quanto, con 17,7 milioni di passeggeri nel 2013, non riesce a recuperare i livelli pre-crisi (23,7 milioni di passeggeri nel 2007) e subisce un calo del 25% di passeggeri trasportati dal 2007 al 2013²².

Per quanto riguarda invece gli aeroporti di interesse nazionale, si distingue la crescita costante di Bergamo che dal 2007 al 2013 vede incrementare il proprio traffico del 55%: l'andamento positivo è dovuto –come si è accennato- alla presenza come principale vettore della low cost Ryanair che per aeroporti come Bergamo, Bologna, Bari e Brindisi ha garantito flussi crescenti di passeggeri anche negli anni in cui il settore aeroportuale ha subito una nuova flessione²³.

Come si è osservato, quella dei passeggeri trasportati è sicuramente la variabile più rilevante e maggiormente considerata dal Ministero sia per definire il ruolo dei vari aeroporti, sia per definirne le dimensioni. Si osserva come i primi 15 aeroporti italiani per passeggeri trasportati nel 2013 rientrino tutti nel Piano Nazionale redatto a gennaio (Tabella 8).

Confrontandola con la classifica inerente ai movimenti aerei commerciali, si osserva che gli aeroporti sono sostanzialmente gli stessi (ad eccezione di Verona che sostituisce al quindicesimo posto Firenze) e che il loro ordinamento non cambia se non con qualche inversione di posto: ciò evidenzia un'alta correlazione tra la variabile dei movimenti aerei commerciali e quella dei passeggeri trasportati di un aeroporto.

Rank	Aeroporto	Classificazione	Bacino	Passeggeri
1	ROMA FIUMICINO	STRATEGICO	CENTRO ITALIA	35.939.917
2	MILANO MALPENSA	STRATEGICO	NORD OVEST	17.781.144
3	MILANO LINATE	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	8.983.694
4	BERGAMO	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	8.882.661
5	VENEZIA	STRATEGICO	NORD EST	8.327.899
6	CATANIA	STRATEGICO	SICILIA OR.	6.307.473
7	BOLOGNA	STRATEGICO	CENTRO NORD	6.127.221
8	NAPOLI	STRATEGICO	CAMPANIA	5.400.080
9	ROMA CIAMPINO	INT. NAZIONALE	CENTRO ITALIA	4.744.716
10	PISA	STRATEGICO	CENTRO NORD	4.471.085
11	PALERMO	STRATEGICO	SICILIA OCC.	4.335.668
12	BARI	STRATEGICO	MEDIT./ADRIATICO	3.591.368
13	CAGLIARI	STRATEGICO	SARDEGNA	3.577.560
14	TORINO	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	3.154.330
15	VERONA	INT. NAZIONALE	NORD EST	2.685.702

Tabella 8. Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base al numero di passeggeri trasportati nel 2013

Fonte: Dati di traffico ENAC

In Italia sono 34 gli Aeroporti che gestiscono il traffico internazionale, alcuni dei quali - generalmente quelli minori - gestiscono esclusivamente rotte da e verso paesi dell'Unione Europea. Nell'ultimo quinquennio, i volumi di passeggeri per le destinazioni Europee ed Extra

²² Fonte: Dati di traffico ENAC.

²³ Fonte: Dati di traffico ENAC.

hanno registrato un andamento crescente, anche se non particolarmente pronunciato. L'aumento è principalmente dovuto a una lieve crescita del traffico internazionale extra EU la cui quota sul totale ha subito un incremento di quasi due punti percentuali tra il 2011 e il 2013 (Figura 11).

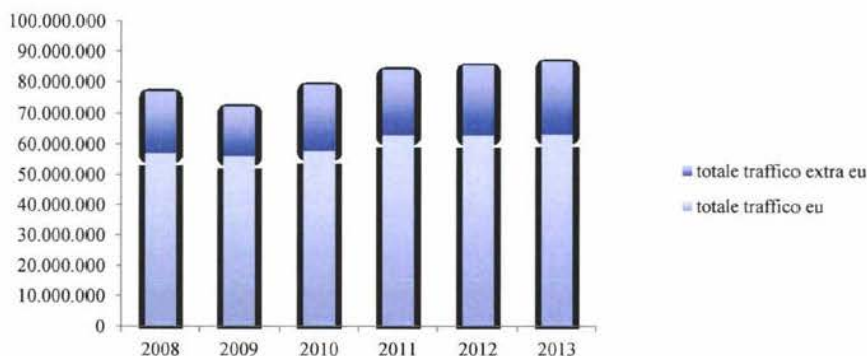


Figura 11. Andamento traffico passeggeri EU ed extra EU
 Fonte: Dati di Traffico 2008/2009/2010/2011/2012, ENAC

Per un'analisi dettagliata dei trend e dei volumi del traffico passeggeri internazionale gestito dagli aeroporti italiani, il totale complessivo dei viaggiatori è stato suddiviso in relazione alle aree di partenza e/o arrivo, che possono essere paesi dell'Unione Europea o aree di Origine-Destinazione Internazionali²⁴ (destinazioni Extra EU). Più dell'80% del traffico internazionale è concentrato negli aeroporti strategici, sia per le destinazioni EU sia per quelle Extra EU (Figura 12).

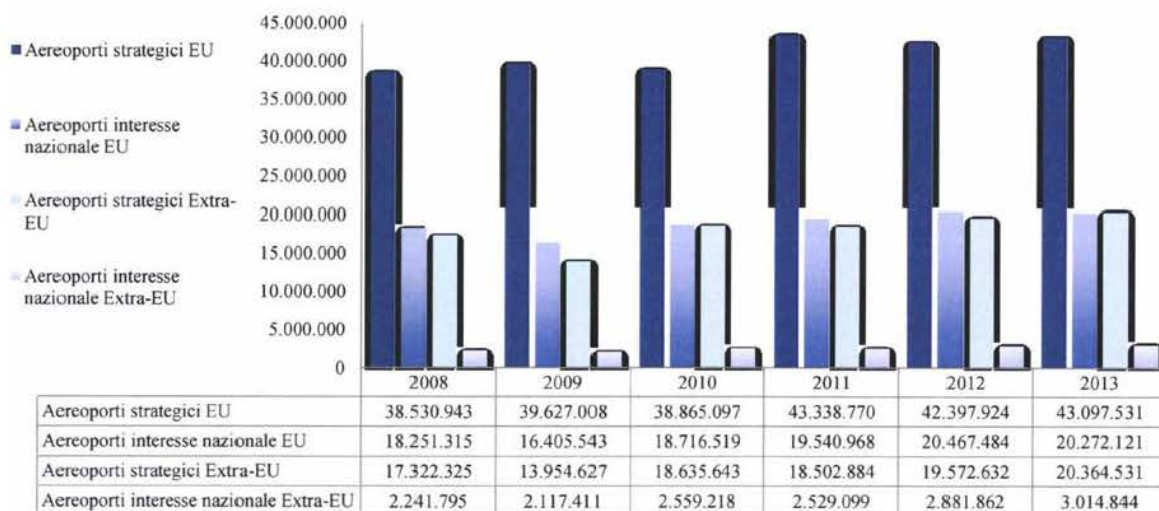


Figura 12. Traffico passeggeri EU ed extra EU per aeroporti strategici e di interesse nazionale
 Fonte: Dati di Traffico 2008/2009/2010/2011/2012, Enac

Il disequilibrio tra i contributi degli scali delle due categorie aeroportuali, è particolarmente marcato nel mercato Extra EU, per i quali la quota degli aeroporti di interesse nazionale si aggira

²⁴ Ovvero Europa extra-EU, Centro America, Nord America, Sud America, Africa, Asia e Oceania.

attorno al 13% del numero di passeggeri complessivo, contro un 30% del volume totale coperto dagli aeroporti di interesse nazionale per le rotte nei paesi EU²⁵.

Trascurando gli aeroporti d'interesse locale che contribuiscono in misura irrilevante per le tratte internazionali, in aggregato tra destinazioni EU ed Extra EU, il traffico passeggeri viene gestito per il 70% circa dagli scali strategici, lasciando la quota rimanente agli aeroporti d'interesse nazionale. Si può infine vedere come, in media nel periodo 2007-2013, le quote di mercato si siano divise tra Nord (circa 38%), Centro (38%), Sud (9,5%) e Isole dell'Italia (14,5%)²⁶.

Anche in questo caso i poli di Milano e Roma fanno sì che le quote più rilevanti di passeggeri trasportati siano detenute dal Nord e dal Centro Italia con quote molto simili tra di loro. Proprio come nel caso dell'andamento dei movimenti commerciali, il Nord ha visto nel tempo la perdita di qualche punto percentuale in corrispondenza del calo di traffico presso Malpensa.

Un altro punto importante da analizzare è il livello di concorrenza diretta dei vettori all'interno dei singoli aeroporti e, quindi, il grado di dipendenza dei vari aeroporti nei confronti di singole compagnie aeree. Utilizzando l'indice di Herfindahl-Hirschman (HHI)²⁷ è possibile individuare il "livello di dominanza" di una compagnia aerea all'interno di un aeroporto. Questo indice è come noto definito come la sommatoria delle quote elevate al quadrato di ciascuna compagnia aerea in termini o di posti disponibili (*Available Seats Kilometers* - ASK) o di posti offerti. Da una classifica dei primi 10 aeroporti italiani per concentrazione alla fine del 2012 (Tabella 9), emerge come in alcuni aeroporti italiani il grado di concentrazione sia molto elevato.

Aeroporto	Classificazione	Num. Compagnie	HHI su ASK	HHI su Posti
Bergamo	INT. NAZ.	19	6459	7004
Rimini	INT. NAZ.	9	6004	5760
Brindisi	INT. NAZ.	8	4123	4064
Pisa	STRATEGICO	19	3821	3750
Milano Linate	INT. NAZ.	16	3513	3995
Lamezia Terme	STRATEGICO	15	3161	3632
Bari	STRATEGICO	18	3066	3086
Cagliari	STRATEGICO	15	2947	2975
Olbia	INT. NAZ.	23	2766	4062
Catania	STRATEGICO	33	2066	2425

Tabella 9. Classifica degli aeroporti italiani in base alla concentrazione dei vettori presenti

Fonte: Fact Book 2013, ICCSAI

Mentre Bergamo conferma il trend di aumento di concentrazione, con Ryanair che si avvicina sempre di più ad avere una situazione su tale scalo di quasi-monopolio, con un'offerta pari all'80% degli ASK totali, si verificano altre situazioni di altissima concentrazione, come Rimini e Brindisi, legate alla forte presenza di vettori *low cost*. Milano Linate rappresenta un'eccezione in quanto l'alta concentrazione è qui dovuta alla forte presenza di Alitalia (58% di ASK totali).

²⁵ Fonte: Dati di Traffico 2008-2012, Enac

²⁶ Fonte: Dati di traffico ENAC.

²⁷ Questo indice è dato dalla formula $HHI_i = \sum_{j=1}^N s_j^2$ dove il pedice i è riferito ad un singolo aeroporto mentre il termine s_j rappresenta la quota della compagnia aerea j sia in termini di posti disponibili sia di posti offerti sul totale dell'aeroporto. Tale indicatore è calcolato in un *range* compreso tra 0 e 10.000, dove valori più elevati indicano un maggior grado di concentrazione.

Anche l'esame della situazione in termini di posti offerti conferma la posizione di leadership di Ryanair nell'aeroporto di Bergamo, con un indice HHI molto elevato. Gli altri aeroporti manifestano valori molto simili a quelli trovati considerando gli ASK ad eccezione di Olbia per cui si riscontra una concentrazione molto più alta se misurata in termini di posti offerti per la forte presenza di Meridiana.

Anche il mercato del traffico merci (Tabella 10) appare fortemente concentrato, con più di metà del traffico movimentato dai tre poli Lombardi di Malpensa, Linate e Bergamo.

Aeroporto	% in termini di Tonnellate
Milano (MXP+LIN)	48,60%
Roma (FIU+CIA)	17,90%
Bergamo	13,10%
Venezia	4,60%
Bologna	4,10%
Altri	11,30%

Tabella 10. Market share del traffico merci gestito dai principali aeroporti italiani nel 2012

Fonte: Unicredit su dati Assaeroporti

I poli rilevanti nel trasporto merci (Tabella 10) sono molti meno rispetto al numero di aeroporti che detiene quote significative nel trasporto dei passeggeri, il che consente indubbiamente di sfruttare vantaggi legati ad economie di scala o alla specializzazione nella gestione di particolari tipologie di traffico. L'andamento del mercato delle merci (Figura 13) è molto simile a quello dei passeggeri per quanto riguarda il crollo subito nel 2009 a causa della crisi finanziaria. A differenza del traffico passeggeri però, la ripresa non è stata così marcata perché, nonostante la variazione positiva del 2010 dovuta soprattutto al commercio con le economie emergenti dei paesi BRIC, il 2011 ha subito visto un rallentamento per poi passare ad una nuova contrazione nel 2012 rendendo così impossibile raggiungere e superare i livelli pre-crisi.

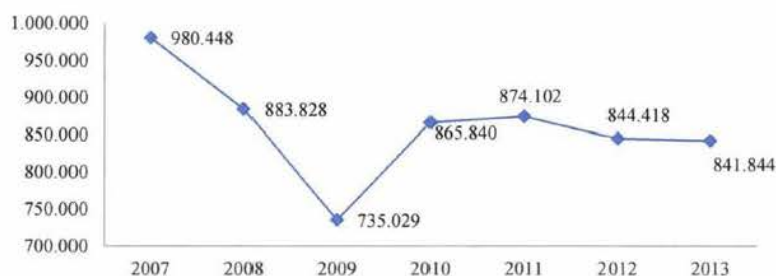


Figura 13. Andamento della variabile Cargo (ton di merci e posta trasportate)

Fonte: Dati di traffico ENAC

A livello di singoli aeroporti, tra quelli strategici tutti gli aeroporti rilevanti per il traffico merci hanno visto, oltre al consueto crollo del 2009, una riduzione delle quantità movimentate negli ultimi anni con un lieve recupero nel 2013 (ad esempio per Milano Malpensa).

Passando ad osservare gli aeroporti di interesse nazionale, si nota che Bergamo distanzia di gran lunga gli altri aeroporti per tonnellate trasportate ma anche che si tratta dell'unico aeroporto che dopo il crollo del 2009 ha intrapreso un cammino di crescita continuo. Nessun aeroporto è

però più riuscito a recuperare i livelli di cargo trasportati prima del 2009. Negli anni a venire sarà dunque molto importante recuperare tale perdita per il rilievo che questo settore può avere per le nostre imprese esportatrici, soprattutto quelle che trasportano beni di maggiore qualità o deperibili.

Una classifica dei primi 15 aeroporti italiani per tonnellate di merce trasportata (Tabella 11) mostra che tra i primi aeroporti italiani per traffico merci compaiono nuovi soggetti esclusi dal Piano (Brescia e Trapani) o altri di interesse nazionale lontani dalle prime posizioni nel mercato passeggeri (Ancona).

Rank	Aeroporto	Classificazione	Bacino	Cargo [Tonn]
1	MILANO MALPENSA	STRATEGICO	NORD OVEST	430.344
2	ROMA FIUMICINO	STRATEGICO	CENTRO ITALIA	141.913
3	BERGAMO	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	115.950
4	VENEZIA	STRATEGICO	NORD EST	33.618
5	BOLOGNA	STRATEGICO	CENTRO NORD	33.557
6	MILANO LINATE	INT. NAZIONALE	NORD OVEST	19.614
7	ROMA CIAMPINO	INT. NAZIONALE	CENTRO ITALIA	16.435
8	BRESCIA	INT. LOCALE	NORD OVEST	11.204
9	ANCONA	INT. NAZIONALE	CENTRO NORD	6.656
10	CATANIA	STRATEGICO	SICILIA OR.	6.123
11	TARANTO	INT. LOCALE	MEDIT./ADRIATICO	5.691
12	NAPOLI	STRATEGICO	CAMPANIA	5.542
13	CAGLIARI	STRATEGICO	SARDEGNA	3.357
14	BARI	STRATEGICO	MEDIT./ADRIATICO	2.034
15	PISA	STRATEGICO	CENTRO NORD	1.964

Tabella 11. Primi 15 aeroporti italiani ordinati in base a tonnellate di cargo nel 2013

Fonte: Dati di traffico ENAC

Da questa classificazione si deduce che l'articolazione degli aeroporti prevista nel piano è basata esclusivamente sul traffico passeggeri. Il traffico merci non trova spazio nella presentazione del Piano Nazionale, se non in materia di incentivazione delle reti aeroportuali (ciò in quanto la gestione del traffico cargo, così come quella di altre tipologie di traffico, da parte di un solo soggetto che opera con strutture dedicate e specifiche dovrebbe consentire di ottenere economie di scala e vantaggi legati alla specializzazione nella gestione di particolari tipologie di traffico).

Per quanto concerne la distribuzione delle quote di mercato del settore cargo nelle diverse zone territoriali italiane, si riscontra una forte concentrazione di tonnellate trasportate nella zona Nord dell'Italia, con le tonnellate restanti trasportate praticamente solo dalla zona centrale.

3.3 Aspetti di interesse regolatorio

3.3.1 Concessioni Aeroportuali

La gestione degli aeroporti in Italia ha subito vari cambiamenti negli anni. Fino alla riforma del sistema aeroportuale avvenuta nel 1993 (Legge 24 dicembre 1993, n. 537), tre erano i sistemi di gestione degli aeroporti italiani in vigore:²⁸

²⁸ Si rimanda al recente Rapporto dell'AVCP, *La gestione aeroportuale*, 2013.

- gestione diretta da parte dello Stato, dove quest'ultimo provvedeva alla realizzazione e manutenzione di tutti i beni e delle infrastrutture aeroportuali, percepiva gli introiti e sosteneva gli oneri di gestione.;
- gestione parziale, dove veniva dato in concessione al gestore aeroportuale il suolo demaniale e l'uso dei beni rientranti nel sedime aeroportuale (l'aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali (handling, attività commerciali, etc), mentre la gestione delle infrastrutture rimaneva di competenza dello stato; il gestore oltre a ricavare gli introiti legati all'esercizio delle predette attività, percepiva i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco delle merci, sostenendo gli oneri manutentivi relativi ai beni in concessione.
- la gestione totale, che prende avvio negli anni '60, per cui al concessionario viene attribuita la gestione di tutti i servizi che si svolgono all'interno del sedime aeroportuale, ivi comprese le infrastrutture; Il Gestore percepiva tutte le entrate ricavabili dall'esercizio aeroportuale, ivi compresi i diritti aeroportuali connessi all'esercizio aeroportuale (diritti di approdo, partenza e sosta aeromobili, i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco merci);

La gestione totale è stata affidata nel tempo a società per azioni, consorzi, enti pubblici economici, tuttavia senza ricorrere a procedure ad evidenza pubblica, bensì tramite leggi speciali. La durata di tali concessioni oscilla da un minimo di 40 anni (per l'aeroporto di Genova) ad un massimo di 80 anni (per gli aeroporti di Milano). Di seguito si riporta l'elenco delle concessionarie di gestione totale attualmente vigenti (Tabella 12)²⁹:

Aeroporto	Legge	Gestore	Scadenza Concessione
Roma (Fiumicino + Ciampino)	Legge 775/1973	Adr Spa	2044
Milano (Linate + Malpensa)	Legge 194/1962	SEA Spa	2041
Venezia	Legge 938/1986	SAVE Spa	2041
Torino Caselle	Legge 914/1965	SAGAT Spa	2035
Genova	Legge 26/1987	Aeroporto di Genova Spa	2027
Bergamo	Legge 746/1975	SACBO Spa	2042

Tabella 12. Gestioni totali affidate tramite leggi speciali

A seguito della Legge 537/1993 il regime concessorio prevalente è divenuto il modello della gestione totale. Con il successivo regolamento attuativo della Legge (il D.M. 12 novembre 1997, n. 521) è stato stabilito che le società di gestione aeroportuale fossero costituite esclusivamente da società di capitali anche partecipate dallo Stato o dagli enti locali e fu fissata la durata massima delle concessioni in 40 anni. Anche gli aeroporti la cui gestione era stata affidata nel passato tramite il modello della gestione parziale, ottennero la possibilità di convertire la precedente concessione in gestione totale a seguito di presentazione di apposita istanza corredata da un programma di intervento. Le ex gestioni parziali, per un totale di 22 aeroporti, ora convertite in gestioni totali, sono riportate nella sottostante Tabella 13³⁰:

²⁹ Fonte: ENAC, all'Indirizzo Internet

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Gestioni_aeroportuali/Tipologia_di_gestioni_aeroportuali/index.html

³⁰ Fonte:

http://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Gestioni_aeroportuali/Tipologia_di_gestioni_aeroportuali/index.html

Aeroporto	Convenzione	Gestore	Scadenza Concessione
Bari+Brindisi+Foggia+Taranto	n. 40 del 25/01/2002	Aeroporti di Puglia Spa	2043
Napoli	n. 50 del 09/12/2002	GESAC Spa	2043
Firenze	n. 28 del 14/12/2001	AdF Spa	2043
Olbia	n. 113 del 27/10/2004	GEASAR Spa	2044
Bologna	n. 98 del 12/07/2004	SAB Spa	2044
Pisa	n. 40 del 20/10/2006	SAT Spa	2046
Cagliari	n. 46 del 21/11/2006	SOGAER Spa	2047
Catania	n. 29 del 22/05/2007	SAC Spa	2047
Palermo	n. 47 del 17/11/2006	GESAP Spa	2047
Ronchi dei Legionari	n. 31 del 31/05/2007	Aeroporto FVG Spa	2047
Alghero	n. 30 del 28/05/2007	SOGEGAAL Spa	2047
Pescara	n. 33 del 14/06/2007	SAGA Spa	2038
Verona + Brescia	n. 09 del 30/04/2008	Aer. Valeria Catullo Spa	2048
Lamezia	n. 45 del 11/09/2007	SACAL Spa	2048
Ancona	n. 65 del 12/11/2009	AERDORICA Spa	2048
Trapani	n. 1 del 27/06/2012	AIRGEST Spa	2042
Treviso	n. 13 del 14/10/2010	AerTre Spa	2053
Parma	n. 73 del 25/11/2009 e ss.	SOGEAP Spa	2034
Albenga	-	AVA Spa	2034
Bolzano	-	ABD Spa	2034
Perugia	-	SASE Spa	2034
Salerno	-	Aeroporto di Salerno Spa	2034

Tabella 13. Gestioni ex parziali convertite in totali

Per alcune gestioni parziali la conversione in gestione totale è avvenuta con una concessione a soli 20 anni (Albenga, Bolzano, Parma, Perugia e Salerno). Per le altre gestioni la procedura di conversione non è ancora stata ancora avviata. Si registrano altresì alcune gestioni dirette da parte dello Stato tramite ENAC (Lampedusa, Pantelleria, Roma Urbe, ed altri aeroporti minori).

3.3.2 Dotazione infrastrutturale e grado di utilizzo

Le infrastrutture aeroportuali che possono rappresentare un fattore limitante del numero di aeromobili gestibili sono i terminal, i piazzali (in quanto ogni aeromobile che atterra deve avere immediatamente a disposizione un'area di sosta) e le piste. La capacità degli aeroporti italiani è valutabile attraverso due indicatori principali (Tabella 14). Il primo è relativo alla capacità oraria delle strutture ed è misurabile in termini di numero massimo di aeromobili gestibili dal sistema per unità oraria (movimenti/ora). Il secondo misura il numero massimo di passeggeri annui.

	BACINO TRAFFICO	DI	Terminal		Piazzale		Piste	
			Mov/h	Pax/anno	Mov/h	Pax/anno	Mov/h	Pax/anno
Strategici	Milano Malpensa		105	38500000	142	52200000	70	28757000
	Venezia		29	7800000	31	8300000	41	14448000
	Bologna		31	6000000	22	4200000	20	4961000
	Pisa		15	4100000	18	4700000	14	5597000
	Firenze		8	1300000	23	3600000	15	2936000
	Roma Fiumicino		104	42500000	108	43100000	90	41884000
	Napoli		31	6300000	27	8200000	30	9082000
	Bari		21	4500000	15	3300000	20	5582000
	Catania		20	6300000	33	10200000	24	9740000
	Palermo		19	5300000	24	6700000	45	13403000
	Cagliari		26	6000000	30	6900000	14	4145000
interesse nazionale	Milano Linate		40	11000000	30	8300000	39	13939000
	Torino		41	7500000	26	4700000	28	6609000
	Bergamo		22	6600000	27	8000000	24	9293000
	Genova		15	1900000	27	3400000	25	4033000
	Verona		12	3200000	25	6700000	20	5771000
	Treviso		7	1900000	13	340000	16	6205000
	Trieste		20	3400000	27	4500000	14	2563000
	Rimini		10	1600000	8	1200000	14	4066000
	Parma		3	400000	8	1100000	7	1773000
	Ancona		20	1600000	14	1200000	14	1162000
	Roma Ciampino		11	4000000	34	12400000	22	10403000
	Perugia		1	42000	4	261000	4	745000
	Pescara		9	1200000	4	600000	7	1616000
	Salerno		4	166000	3	134000	4	893520
	Brindisi		9	200000	11	2400000	10	2794000
	Taranto		4	117000	1	25000	7	1147000
	Comiso		4	210000	5	224000	7	1747000
	Trapani		8	130000	10	1600000	7	2085000
	Pantelleria		2	100000	7	334000	4	596000
	Lampedusa		1	82000	3	197000	4	939000
Olbia		40	6300000	29	4600000	12	2453000	
Alghero		10	2700000	14	3800000	14	4840000	

Tabella 14. Indicatori di capacità di traffico negli aeroporti italiani

Fonte: One Works, KPMG, Nomisma, *Atlante degli aeroporti italiani, 2010*, parte terza, cap.9.

Da un'analisi del grado di utilizzazione degli aeroporti strategici e di interesse nazionale (Tabella 15) ne emerge in generale una buona dotazione del sistema delle piste, che presentano una capacità totale pari a circa 245 milioni di passeggeri, contro i 133 milioni di passeggeri registrati nel 2008. Analizzando invece a livello di singoli aeroporti, alcune situazioni sono vicine alla saturazione: ad es. Roma Fiumicino e Bologna presentano l'83% della capacità delle piste

utilizzata in termini di traffico; Cagliari, Pisa e Bergamo presentano circa il 70% di grado di utilizzo. In generale, però, si riscontra un sotto utilizzo della capacità aeroportuale disponibile.

	BACINO DI TRAFFICO	Capacità passeggeri			Capacità oraria delle piste	
		Terminal	Piazzale	Piste	medio	ora di picco
Strategici	Milano Malpensa	49%	36%	66%	50%	83%
	Venezia	88%	83%	48%	31%	62%
	Bologna	69%	98%	83%	50%	96%
	Pisa	96%	84%	71%	42%	92%
	Firenze	148%	54%	66%	39%	86%
	Roma Fiumicino	82%	81%	83%	61%	92%
	Napoli	89%	68%	62%	37%	80%
	Bari	55%	75%	44%	27%	58%
	Catania	96%	59%	62%	39%	81%
	Palermo	84%	66%	33%	18%	36%
	Cagliari	49%	42%	71%	42%	92%
Interesse nazionale	Milano Linate	85%	112%	67%	64%	87%
	Torino	45%	72%	52%	31%	67%
	Bergamo	98%	81%	70%	43%	91%
	Genova	62%	35%	29%	18%	38%
	Verona	106%	50%	58%	33%	64%
	Treviso	90%	50%	27%	20%	40%
	Trieste	23%	17%	31%	24%	33%
	Rimini	26%	35%	10%	10%	19%
	Parma	72%	26%	16%	25%	30%
	Ancona	26%	34%	35%	35%	65%
	Roma Ciamp	120%	39%	46%	41%	60%
	Perugia	164%	45%	16%	31%	47%
	Pescara	34%	67%	25%	26%	46%
	Salerno	11%	14%	2%	2%	22%
	Brindisi	48%	40%	35%	21%	45%
	Taranto	2%	12%	0%	1%	1%
	Comiso	0%	0%	0%	0%	0%
	Trapani	41%	33%	26%	18%	47%
	Pantelleria	153%	46%	26%	17%	77%
	Lampedusa	225%	94%	20%	13%	59%
Olbia	28%	38%	72%	43%	94%	
Alghero	51%	36%	29%	17%	37%	

Tabella 15. Grado di utilizzazione della capacità infrastrutturale negli aeroporti italiani

Fonte: Atlante degli aeroporti italiani, cit.

Per quanto riguarda la dotazione di piazzali, essa appare in media adeguata, raggiungendo una capacità totale di 230 milioni di passeggeri. A parte alcuni casi in cui si presenta uno specifico collo di bottiglia (come negli aeroporti di interesse nazionale di Milano Linate e Torino, e in alcuni aeroporti strategici, come Napoli e Bari), gran parte degli aeroporti italiani presentano una capacità scarsamente utilizzata.

Il sistema dei terminal invece presenta una capacità totale (190 milioni di passeggeri) molto inferiore a quella di piazzali o piste. In relazione ai dati di traffico del 2008, tale capacità rappresenta un elemento di criticità in particolare negli aeroporti strategici di Venezia, Firenze,

Pisa, Catania, e Palermo e in quelli di interesse nazionale di Bergamo, Verona, Treviso, Parma, Ciampino, Perugia, Pantelleria, Lampedusa.

3.3.3 Finanziamento pubblico

Il finanziamento pubblico nel settore aeroportuale ha avuto un ruolo non trascurabile sul risultato d'esercizio di alcuni aeroporti italiani.

Osservando i risultati d'esercizio al 31.12.2012 (Tabella 16), i bilanci delle società di gestione degli aeroporti registrano un utile per tutti i maggiori aeroporti italiani per volume di traffico, ad eccezione di SAGAT, gestore dell'aeroporto di Torino. Sono invece in perdita i gestori degli aeroporti di dimensioni più ridotte.

Aeroporto	Gestore	Strategico (S) / Interesse nazionale (I)	Maggioranza azioni	Risultato netto d'esercizio 2012 ante imposte	Contributi
Roma (FCO+CIAMP)	ADR	S	Privata	Utile 310,5 mln	
Milano (LIN+MXP)	SFA	I/S	Pubblica	Utile 89,7 mln	1,6 mln
Bergamo	SACBO	I	Privata	Utile 22,9 mln	
Venezia	Gruppo SAVE	S	Privata	Utile 45,4 mln	1,9 mln
Catania	SAC	S	Pubblica	Perdita 92,0 mln	1,4 mln
Bologna	SAB	S	Pubblica	Utile 3,5 mln	
Brindisi, Bari, Foggia, Taranto	Aeroporti di Puglia	I/S	Pubblica	Utile 3,0 mln	27,7 mln
Napoli	GESAC	S	Privata	Utile 11,3 mln	1,05 mln
Palermo	GESAP	S	Pubblica	Perdita 8,5 mln	
Pisa		S	Pubblica	Utile 8,4 mln	
Cagliari	SOGAER	S	Pubblica	Utile 7,1 mln	14,7 mln
Torino	SAGAT	I	Privata	Perdita 0,3 mln	2,5 mln
Verona	Catullo Spa	I	Pubblica	Perdita 15,7 mln	
Lamezia Terme	SACAL	S	Pubblica	Perdita 2,0 mln	2,3 mln
Alghero	SOGEAAL	I	Pubblica	Perdita 2,1 mln	9 mln
Ancona	Aerdorica	I	Pubblica	Perdita 3,7 mln	8,7 mln
Perugia	SASE	I	Pubblica	Perdita 0,7 mln	2,2 mln
Bolzano	ABD		Pubblica	Utile 0,003 mln	2,7 mln
Grosseto	SEAM		Pubblica	Utile 0,012 mln	0,033 mln

Tabella 16. Indicatori economici e contributi pubblici per alcuni aeroporti italiani

Fonte: AVCP, *La Gestione Aeroportuale*, cit. e bilanci aziendali

Tuttavia, in molti casi il risultato positivo è dovuto alla contabilizzazione dei contributi pubblici (da parte dello Stato, delle Regioni o dell'Unione Europea).

3.3.4 Evoluzione tariffaria dei diritti aeroportuali

Il quadro regolatorio riguardante la fissazione dei diritti aeroportuali ha subito negli anni numerosi cambiamenti, sia nei metodi tariffari utilizzati sia negli organi responsabili della loro fissazione. Nel 2000, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), a seguito della forte espansione della domanda e del processo di liberalizzazione in corso, con la deliberazione n. 86 aveva adottato uno schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, proponendosi di dare attuazione e ricondurre ad un grado di unitarietà la normativa vigente. La delibera si articolava in due parti:

1. nella prima, disciplinava gli obblighi di trasparenza e separazione contabile dei gestori, tramite i contratti di programma;