



studi di economia applicata

**STUDIO SULLE PROSPETTIVE
DI UN SISTEMA AEROPORTUALE PIEMONTESE**

MARZO 1998

Questo studio è il frutto del lavoro congiunto di STEP, Studi di Economia Applicata e del dott. Giorgio Frankel, che ha curato in particolare il capitolo 1 e i paragrafi 2.a, 2.b, 2.c e 5.a. Si ringrazia il dott. Matteo Richiardi, che ha collaborato alla redazione e alla revisione dell'intero studio e tutti coloro che hanno contribuito allo studio fornendo informazioni e consigli. La responsabilità di quanto scritto è interamente degli autori.

SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI

Tra il 1997 e il 2006, anni cui si riferiscono le proiezioni dei principali analisti del settore, il **traffico aereo mondiale** crescerà a tassi sostenuti, compresi tra il 5 e il 6 per cento medio annuo: una percentuale doppia di quella del Pil mondiale, una volta e mezza la crescita del commercio mondiale. Numerosi i fattori che contribuiranno a questo scenario: la liberalizzazione del settore, la globalizzazione dell'economia, l'innovazione tecnologica ed organizzativa che riduce i costi del trasporto aereo, la privatizzazione delle compagnie di bandiera, che si accompagna alla ricerca di alleanze e ai guadagni di efficienza operativa. In questo contesto di profonda trasformazione si inquadrano anche le prospettive degli aeroporti, anch'essi oggetto di privatizzazioni e di alleanze e fusioni che avvengono a scala globale.

L'**Italia** è, tra i paesi europei, quello che dovrebbe sperimentare il maggiore tasso di crescita del trasporto aereo. L'Italia si è infatti avviata solo recentemente sulla strada delle liberalizzazioni e la propensione a volare degli Italiani è, in rapporto al reddito nazionale, inferiore al valore teorico di riferimento, poiché la situazione di monopolio delle rotte nazionali e i limiti alle compagnie estere hanno sacrificato per decenni sia la domanda sia l'offerta di voli.

Nostre stime, condotte sul *data-set* temporale e spaziale del traffico di quindici bacini regionali italiani, mostrano che l'elasticità della domanda di traffico al variare del reddito reale è, in Italia, superiore al valore di 2, il che conferma le stime ATAG di una crescita media del mercato italiano – almeno in termini di traffico di linea – dell'ordine del 4,75% annuo, o superiore.

A parte le prospettive del traffico di linea e di quello Cargo, gli altri segmenti del trasporto aereo cresceranno assai meno della media. L'aviazione generale prosegue un declino strutturale, in parte attribuibile alla pesantezza degli oneri fiscali; il traffico charter è derivato dalla crescita del *business* turistico, ma è d'altra parte minacciato dall'aumento dei voli di linea conseguente alle liberalizzazioni; l'aviazione regionale intraeuropea rappresenta appena il 10% del trasporto aereo passeggeri in Europa. Essa è in costante crescita, ma l'offerta è attualmente destinata prevalentemente alla clientela *business* e i riflessi sull'economia degli aeroporti sono ancora poco evidenti.

Il **bacino piemontese** esprime una propensione al volo (0,66 viaggi per abitante) superiore del 50 per cento rispetto alla media nazionale italiana; la propensione al volo piemontese è allineata con i valori della Francia (0,6), è maggiore della Germania (0,4), ma è inferiore alla media della Gran Bretagna (0,8) e assai lontana da quella statunitense. Questi ultimi due paesi non sono tuttavia confrontabili; il primo perché è un'isola; il secondo, perché la sua estensione superficiale e il limitato sviluppo della rete ferroviaria, insieme alle liberalizzazioni già avvenute negli anni ottanta, hanno eccezionalmente favorito il trasporto aereo.

Nonostante la domanda di traffico passeggeri espressa dal bacino piemontese si possa ipotizzare in crescita in linea con le tendenze nazionali, la domanda di volo dal “complesso” (non ancora “sistema”) degli aeroporti regionali sarà interessata nei prossimi anni dalla minaccia strategica di Malpensa 2000. L’*hub* di Malpensa 2000 intercetta infatti non solo il bacino dell’attuale sistema aeroportuale milanese (composto da Linate, Malpensa e Bergamo-Orio al Serio), bensì pure il bacino aeroportuale piemontese. Nello studio abbiamo simulato l’attrazione di traffico piemontese da parte del nuovo hub milanese basandoci su un modello gravitazionale che collega il traffico dei maggiori aeroporti con i propri bacini di riferimento, la loro forza e struttura economica (misurata dal Pil reale e da un quoziente di composizione settoriale), e una variabile “gravitazionale”, che sintetizza la distanza e la massa dell’aeroporto maggiore più prossimo e concorrente. Sulla base di tale modello è possibile congetturare la dimensione della minaccia di Malpensa 2000 per il complesso degli aeroporti piemontesi, oggi pressoché unicamente costituito dallo scalo di Torino-Caselle. Le stime mostrano che al 2002 la forza di attrazione di Malpensa 2000 potrebbe sottrarre circa 500 mila passeggeri annui al Piemonte. Una cifra che potrebbe raddoppiare, entro il 2005. Solo nel caso di una crescita annua del Pil regionale piemontese al di sopra del 2,5 per cento annuo, lo scalo torinese potrebbe recuperare a partire dal 2004-2005 i livelli di traffico precedenti la piena operatività di Malpensa 2000. E’ bene ricordare che quelle anzi menzionate non costituiscono “previsioni”, bensì “scenari” di riferimento nell’ipotesi che le strategie aeroportuali regionali e torinesi non abbiano significative innovazioni per contrastare, assorbire o depotenziare la minaccia di Malpensa 2000.

Una delle possibili contromisure per depotenziare la minaccia dell’*hub* di Malpensa 2000 è la istituzione di un “sistema aeroportuale regionale piemontese”.

L’analisi dei costi e benefici della istituzione di un sistema costituisce il fuoco principale di questo studio. Il concetto di “**sistema aeroportuale**” ha contenuti diversificati a seconda dell’ambito in cui esso viene collocato.

- In termini “amministrativi”, i sistemi aeroportuali sono individuati unilateralmente dalla legislazione comunitaria, sulla base di requisiti geografici e di servizio.
- In termini “aziendali”, si possono ricondurre alla definizione di “sistema” gli accordi tra le società di gestione aeroportuali, per lo più accompagnati da operazioni sul capitale, condotti sulla base di motivazioni economico-finanziarie e strategiche, sia aggressive, sia difensive.
- Secondo l’ottica del decisore pubblico un “sistema aeroportuale” è un insieme integrato di infrastrutture finalizzato a massimizzare il servizio reso alla popolazione e all’economia locale, e i benefici che esso produce non sono solo quelli internalizzati dalle società che eventualmente ne siano parti, ma anche dai benefici direttamente e indirettamente indotti sugli agenti economici locali.

I “sistemi” analizzati per confronto sono stati quello veneto (Venezia-Treviso) ed emiliano (Bologna-Forlì-Rimini).

In generale, si deve dire che l’attenzione che i sistemi aeroportuali stanno ricevendo in Italia dai decisori pubblici locali sembra derivare in primo luogo dallo stato di disavanzo strutturale dei conti degli aeroporti minori. Così, la istituzione di un sistema può permettere il salvataggio di investimenti in aeroporti minori che, in assenza di un traffico annuo almeno pari a 150.000 passeggeri, non potrebbero auto-sostenersi.

Nel caso di **Venezia - Treviso**, la motivazione del salvataggio non è tuttavia stata né la prima, né la sola motivazione esistente. Oltre ad essere stato specificamente indicato nella legislazione comunitaria, il “sistema” realizzato da SAVE e Aer Tre ha infatti anche significative ragioni strategiche (l’Aeroporto di Treviso insiste pressoché sullo stesso bacino di Venezia), con prospettive di crescita sia nel settore charter-turistico, sia per i collegamenti con l’est-europeo.

Il caso **Bologna - Forlì** si avvicina invece più marcatamente alla tipologia del “salvataggio”, per quanto accompagnata da una differenziazione delle vocazioni dei due aeroporti: una differenziazione che non esiste ancora di fatto, ma che i promotori intendono realizzare con la loro direzione.

Dal caso di Bologna - Forlì si possono comunque trarre alcune lezioni importanti: la criticità e debolezza intrinseca dei sistemi che nascono tra aeroporti di rilevante sproporzione dimensionale e la necessità che anche lo scalo minore abbia una vocazione principale sfruttabile, poiché il ruolo di “aeroporto alternato” non è di per sé sufficiente a giustificare finanziariamente l’investimento di un aeroporto maggiore in uno scalo minore.

Nonostante l’impressionante performance del 1997, quando il traffico passeggeri crebbe del 19,8% (27,5% nel segmento dei voli nazionali di linea), il quadro operativo dell’aeroporto di **Torino Caselle** è caratterizzato da numerose incognite. Si possono citare la già menzionata minaccia di Malpensa 2000, la chiusura del collegamento con l’hub internazionale di *Heathrow*, il ritiro di Air One, il riposizionamento su Malpensa del Cargo Hub di Alitalia, la sostanziale mancanza di concorrenza sulle rotte internazionali e i limitati benefici dei “nuovi mercati” aperti nel settore dei voli internazionali (es.: Clermont Ferrand). La complessità dello scenario operativo di breve e medio termine è accresciuta dai limitati utili netti della società (che chiuderà il 1997 in sostanziale pareggio) e dal fabbisogno di capitale per gli investimenti di adeguamento della pista, dei piazzali e delle infrastrutture, che – per quanto non ancora ufficiali – dovrebbero essere dell’ordine di centinaia di miliardi nei prossimi anni.

La capacità dell’aeroporto e le sue condizioni di operatività (limitate solo eccezionalmente nel corso dell’ultima stagione invernale) non sono comunque ragione sufficiente né valida per giustificare una integrazione di Cuneo Levaldigi come “seconda pista” di Torino Caselle.

L’aeroporto di **Cuneo Levaldigi** costituisce, nel panorama dei piccoli aeroporti italiani, una realtà singolare:

- da un lato, ha un proprio bacino (potenzialmente di circa 380 mila passeggeri annui), e dunque può contare su un punto di pareggio teoricamente raggiungibile attraendo il 40 per cento dei potenziali utenti;
- d’altra parte, il fatto che lo scalo sia sprovvisto di un’offerta di voli e che sia rimasto privo di avviamento commerciale, a fronte di significativi sforzi di tipo infrastrutturale, ne determina la condizione di strutturale disavanzo economico, che potrebbe essere sanata strutturalmente solo basando un’adeguata offerta di volo da Cuneo.

Due considerazioni sono, a questo punto, essenziali: se anche un’offerta di voli su Cuneo si concretizzasse, l’integrazione con Torino non ne costituirebbe certo l’elemento

fondamentale e fondante, pur agevolandone l'avvenimento. In secondo luogo, l'avviamento commerciale dell'aeroporto non sarebbe comunque privo di costi. Le nostre valutazioni conducono a stimare che il periodo di avviamento potrebbe essere di 6-9 anni e che il valore attuale netto dei risultati economici di bilancio durante questo periodo si collocherebbe per l'azionista tra i 14 e i 23 miliardi di lire in perdite attualizzate.

L'aeroporto di **Biella Cerrione** è una struttura che, pur essendo aperta al traffico commerciale (nazionale e internazionale, non di linea), richiederebbe nuovi significativi investimenti per il piazzale, l'aerostazione, le assistenze al volo, se l'obiettivo fosse segnalarsi come un aeroporto commerciale attraente per vettori commerciali. Allo stato attuale i costi fissi sono mantenuti a un livello piuttosto basso (il che produce un potenziale punto di pareggio intorno ai 90 mila passeggeri annui), ma ciò ovviamente non riduce il disavanzo strutturale dello scalo. Un disavanzo verosimilmente destinato a persistere anche nel caso di uno sviluppo in chiave commerciale dell'aeroporto, sia per l'esiguità del bacino (di per sé inferiore al volume di pareggio), sia per la prossimità di Malpensa 2000 all'aeroporto di Cerrione e ai suoi potenziali utenti.

Ammettendo, come per Cuneo, l'esistenza di una compagnia disponibile a investire nell'avviamento del bacino di utenti biellese, i costi di avviamento per l'azionista dell'aeroporto sarebbero, anche per Biella Cerrione, non inferiori a 17 miliardi di lire (in valore attuale) su dieci anni, con la quasi certezza che il bilancio non arriverebbe mai a un equilibrio strutturale.

A un bilancio privato negativo dell'operazione di "integrazione" non necessariamente corrisponde un **valore sociale** negativo. Infatti, l'integrazione sistemica degli aeroporti può produrre vantaggi socio-economici, se, mantenendo nella regione una quota di traffico che si dirigerebbe su Malpensa o, comunque, al di fuori della regione, irrorasse l'economia locale di una domanda di beni e servizi che, attraverso un processo moltiplicativo, determinasse produzione di reddito e di occupazione. Il calcolo di tali benefici sociali, che interessano il decisore pubblico, ma non necessariamente i gestori delle società aeroportuali, è stato condotto per scenari, giungendo alle seguenti conclusioni:

- i benefici sociali e collettivi non sono slegati dal successo aziendale degli aeroporti; anzi, il successo dell'avviamento commerciale degli aeroporti minori è condizione essenziale di esistenza dei benefici collettivi, così come è condizione di esistenza dei benefici collettivi la capacità degli scali di ricavare una somma prossima alle 35.000 lire per ogni passeggero in transito;
- i benefici socio-economici complessivi della integrazione e del successo commerciale dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi in un contesto di sistema variano da 38 a 59 miliardi rispetto la chiusura dello scalo (si ridurrebbero a 14-22 miliardi se l'alternativa fosse invece il suo sviluppo autonomo);
- i benefici complessivi della integrazione e del successo commerciale dell'aeroporto di Biella Cerrione in un contesto di sistema variano da 18 a 27 miliardi rispetto alla chiusura dello scalo (si ridurrebbero a 12-18 miliardi, se l'alternativa fosse il suo sviluppo autonomo);
- poiché i conti privati dell'integrazione sono negativi (e ammonterebbero a perdite attualizzate pari a circa 20 miliardi per Cuneo e 18 per Biella), potrebbe essere razionale – se rientrasse tra le priorità del decisore pubblico l'offerta di opportunità

di volo decentrate - sussidiare i conti privati del “sistema”. L’entità del sussidio massimo accettabile sarebbe però pari solo a una frazione del beneficio prodotto, per il noto “effetto spiazzamento” dei sussidi rispetto ad altre componenti della domanda aggregata regionale. Tenendo conto di questo effetto, 30 miliardi sarebbe approssimativamente il massimo sussidio pubblico che sarebbe economicamente razionale riversare nei bilanci privati delle società di gestione da integrare. Tale sussidio si ridurrebbe a circa 15 miliardi nel caso della sola integrazione tra Torino e Cuneo.

In definitiva, l’integrazione dei tre scali in un **sistema** si presenta come un’operazione dalle molte sfaccettature:

- non sarebbe, da sola, né necessaria né sufficiente per ripristinare l’equilibrio economico degli aeroporti minori;
- non sarebbe l’unica, né la più efficace strategia che Torino Caselle potrebbe adottare a fronte delle minacce e delle sfide del suo futuro prossimo;
- non permetterebbe comunque di eludere i vincoli alla crescita del traffico commerciale sugli aeroporti minori: in particolare, l’integrazione non eliminerebbe il requisito della ricerca di una piccola compagnia indipendente disposta a condividere il rischio di avviare un bacino vergine come quello di Cuneo o di Biella;
- non eliminerebbe i costi privati dell’avviamento degli scali (pari ad almeno 30 miliardi di lire in perdite prospettive attualizzate, fino al raggiungimento del pareggio), anche se aumenterebbe la probabilità di successo dell’avviamento, data la maggiore capacità negoziale del soggetto aeroportuale regionale rispetto alle società di gestione minori;
- produrrebbe solo un minimo depotenziamento della minaccia di Malpensa 2000 portata al traffico regionale; tale depotenziamento sarebbe capace di fare ricadere flussi di benefici economici (in termini di redditi addizionali o mantenuti) sull’economia regionale che giustificherebbero un sussidio massimo, in dieci anni, di circa 30 miliardi di lire;
- ex-post, si ricordi, la giustificazione del sussidio si avrebbe tuttavia solo nel caso in cui, in conseguenza dell’integrazione (ma evidentemente non a causa esclusiva di essa), gli aeroporti minori fossero effettivamente capaci di sviluppare una vocazione aeronautica e un proprio traffico minimo di equilibrio.