



www.lavoce.info

Infrastrutture e Trasporti

AEROPORTI SEMPRE PIÙ RICCHI

di [Paolo Beria](#) 06.11.2009

Aumentano le tariffe aeroportuali. Un rincaro presentato come presupposto indispensabile per permettere investimenti che renderanno più moderni e più competitivi i nostri aeroporti. Oltretutto con buone ricadute occupazionali, sostengono le società di gestione. Ma questa strana iniezione ricostituente per il sistema aeroportuale italiano sembra essere spinta da interessati criteri di massimizzazione di qualunque tipo di investimenti piuttosto che dalla loro corretta individuazione e la conseguente scelta di dare efficienza alla gestione.

Dal prossimo primo gennaio aumenteranno le **tariffe aeroportuali**. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ha avviato la procedura per i rincari, presentati dalla stampa come la doverosa soluzione a un problema specifico del settore aereo italiano capace di minarne la competitività.

La nuova norma, contenuta in un decreto di Altero Matteoli, permette “di adeguare le tariffe aeroportuali italiane alla media europea” e costituisce quindi una grande opportunità per gli aeroporti di investire per crescere in un momento di crisi.

Questo è quanto gli italiani hanno potuto capire della vicenda. Il 14 ottobre Sea e Adr, le società aeroportuali di Milano e Roma, improvvisamente rappacificate dopo anni di veleni (o solo di “concorrenza”?), hanno organizzato addirittura una manifestazione per la presentazione dei faraonici progetti con cui ci regaleranno aeroporti più moderni: nuove piste, terminal e anche una monorotaia a Malpensa. In tutto, i due aeroporti insieme promettono investimenti per **5 miliardi** di euro entro il 2020, con il “presupposto indispensabile” di adeguare l’attuale modello tariffario. Il tutto condito da un po’ di dati sui brillanti effetti occupazionali attesi: 150mila nuovi posti di lavoro in dieci anni.

IL MODELLO TARIFFARIO

Vediamo meglio cosa comporta questo “presupposto indispensabile” e perché ha scatenato l’entusiasmo dei gestori.

Che gli aeroporti, in generale, abbiano un vantaggio legato alla posizione di monopolio lo si vede già confrontando il loro margine medio con quello delle **aerolinee**. Le seconde, costrette alla concorrenza, falliscono spesso e in Europa presentano addirittura risultati negativi. I primi sono **monopoli naturali**, spesso non ben regolati, e quelli più grandi hanno quasi sempre rendimenti a due cifre.

	Regolazione (Niemeier, 2009)(1)	ROE 2007 (lccsai, 2008)
BAA (Londra, ecc.)	incentive based, single till	10,1
Aeroporto de Paris	incentive based, single till	10,9
Fraport (Francoforte)	cost based, dual till	8,6
Schipol (Amsterdam)	cost based, dual till	10,7
Adr (Roma)	cost based, dual till	2,6
Flughafen Munich	cost based, single till	11,3
Sea (Milano)	cost based, dual till	16,2 (fonte: Bilancio Sea)
Manchester Airport	incentive based, single till	8,6

Nonostante le basse tariffe lato aria, però, non sembra esservi una differenza sostanziale in termini di rendimento del capitale tra aeroporti italiani ed europei. **Sea** ha distribuito oltre 30 milioni all'anno fino al 2007, senza dimenticare i 200 milioni di maxi dividendo del 2006. Anche nell'*annus horribilis* 2008, tra crisi e crollo di Alitalia, ha realizzato 12 milioni di utili. **Adr**, nonostante l'enorme debito pregresso iscritto a bilancio, ha comunque avuto utili fino al 2007. **(2)** Nel 2008 è in rosso, ma ha potuto comunque investire per 111 milioni. **(3)**

L'ANOMALIA ITALIANA

Il punto chiave sta quindi nel *come* vengono regolati i ricavi aeroportuali. I ricavi per un aeroporto sono essenzialmente di due tipi: quelli del **lato aria**, cioè le tariffe aeroportuali, e quelli del **latoterra**, cioè i canoni di affitto di negozi e attività commerciali, i parcheggi, eccetera. La tendenza generale è verso la crescita dei ricavi lato terra, spesso già superiori a quelli lato aria. In quasi tutti gli aeroporti, perciò, vi sono meccanismi di regolazione di *tutti* questi ricavi, o unitariamente (*single till*) o separatamente (*double till*).

Ebbene, qui sta la vera "anomalia italiana": i ricavi del lato aria, soggetti al meccanismo del "price-cap", sono forse bassi, ma quelli del lato terra sono sostanzialmente liberi. **(4)** In altre parole, circa la metà dei ricavi non è stata soggetta finora ad alcun tipo di **regolazione**. Nessuno può dire al gestore che sta guadagnando troppo grazie alla sua privilegiata posizione di unico sistema aeroportuale di una regione, così come è impossibile stabilire se i suoi costi rientrano in un orizzonte di efficienza o se vi è piuttosto una componente di extra costi dovuti alla sua gestione politica (per *overstaffing*, ad esempio). A ciò occorre aggiungere che i canoni di concessione per gli aeroporti italiani sono **più bassi** rispetto a quelli degli analoghi europei.

Ciononostante, gli ultimi mesi hanno visto un bombardamento mediatico non indifferente in cui Adr e Sea soprattutto, seguite anche dai piccoli co-vincitori dell'operazione, ci hanno spiegato come le tariffe italiane siano le più basse dell'universo e che questo non permetta adeguati investimenti. Il tutto è stato rafforzato da un tempestivo studio per Enac che sancisce l'anomalia italiana in termini di tariffe lato aria. **(5)**

IL "FELICE" EPILOGO

Veniamo ora al felice epilogo, anche se solo per gli aeroporti. Con la nuova normativa, per i prossimi diciotto mesi, le tariffe aeroportuali aumenteranno di 1 euro per i piccoli aeroporti, di 2 per quelli medi e di 3 per gli aeroporti maggiori. **(6)** Questi incrementi, se utilizzati per investimenti, verranno poi riportati all'interno del meccanismo tariffario al momento della firma dei contratti di programma. Sarà l'**Enac** a valutare se i piani di investimento includono opere utili o se l'aumentata disponibilità avrà suggerito ai gestori aeroportuali di pensare (troppo) in grande. Preoccupa però che Enac abbia subito dichiarato di non essere esattamente pronta a valutare tali piani. **(7)**

Resta anche il dubbio su come siano stati **calcolati gli aumenti**. Perché non 3,5 euro? O 1,24 euro? Perché gli aeroporti grandi, dove ci si aspetterebbero economie di scala, necessitano di aumenti unitari tripli rispetto ai piccoli? Il dubbio è che non vi sia una razionalità economica, ma solo il fatto che i piccoli si sono seduti al tavolo dopo, ricevendone solo le briciole.

Purtroppo però non proprio di briciole si tratta, nemmeno per loro. Sea e Adr avranno a disposizione circa **50-60 milioni** di euro all'anno ciascuna, da spendere a loro piacere. I soldi non arriveranno dalle casse dello Stato, ma da tutti i passeggeri, costretti a questa nuova piccola "tassa". Gli investimenti rientreranno facilmente nei contratti di programma poiché apparentemente non pubblici, ma finanziati dai gestori con ricavi "da mercato". Nessuno sarà però davvero in grado di controllare l'**efficienza** di tale spesa. Dato il contesto, non è certo nell'interesse dei gestori risparmiare o fare rigorose gare sui lavori, per poi vedersi ridotto l'aumento in favore di chi parco non è stato. Piuttosto, vi è un incentivo opposto: se un nuovo molo passeggeri avrà il pavimento in marmo o in parquet, invece che in linoleum, risulterà comunque sempre automaticamente finanziariamente sostenibile, purché entro l'aumento massimo.

In conclusione, questa strana iniezione ricostituente per il sistema aeroportuale italiano sembra essere spinta da interessati criteri di massimizzazione di qualunque tipo di investimenti piuttosto che dalla loro corretta individuazione e la conseguente efficientizzazione di gestione. Come una buona regolazione invece richiederebbe.

(1) Niemeier, H. M. (2009), *Regulation of large airports – status quo and options for reform*, International Transport Forum, Liepzig, 26-29 Maggio 2009.

(2) *Business Report Iccsai 2008*, Iccsai, Bergamo, Italy.

(3) Fonte: Bilancio Adr 2008.

(4) La delibera Cipe 38/2007 non è stata ancora applicata e comunque riporta nel perimetro del price-cap solo il 50 per cento dei ricavi non aeronautici.

(5) Si veda *La Repubblica* del 5/10/2009.

(6) Oggi Linate è fuori per poco, ma basterebbe spostare pochi voli per superare la soglia e portare nuovi milioni a Sea.

(7) Si veda *Il Sole 24Ore* del 14/10/2009.