

## 12. GESTIONE E PIANIFICAZIONE AEROPORTUALE

### 12.1 TIPOLOGIA DELLE GESTIONI AEROPORTUALI

#### Il sistema aeroportuale antecedente alla Legge n. 537/93<sup>1</sup>

Prima dell'emanazione della Legge n. 537 del 1993, il regime delle concessioni aeroportuali era il seguente:

- aeroporti affidati in gestione totale per effetto di singole leggi speciali ad un ente o ad una società che assicura i servizi aeroportuali dell'intera struttura e percepisce 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);
- aeroporti affidati in gestione parziale anche in regime precario ad un ente o società che gestisce l'aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze per lo svolgimento dei principali servizi aeroportuali (handling, attività commerciali, etc) mentre la gestione delle infrastrutture di volo rimane di competenza dello Stato. Il gestore oltre a ricavare gli introiti legati all'esercizio delle predette attività, percepisce i diritti di imbarco passeggeri e le tasse di imbarco e sbarco delle merci, sostenendo gli oneri manutentivi relativi ai beni in concessione.
- aeroporti in gestione diretta dello Stato che provvede alla realizzazione e manutenzione di tutti i beni e delle infrastrutture aeroportuali; percepisce gli introiti e sostiene gli oneri di gestione.

#### Il sistema aeroportuale disciplinato dalla legge 537/93 e successivo DM 521/1997<sup>1</sup>

L'articolo 10, comma 13, della legge n.537/93 ed il successivo D.M. 12 novembre 1997, n. 521 hanno previsto la costituzione di apposite società di capitali per la gestione degli aeroporti secondo il modello della gestione totale, evidenziando gli adempimenti posti a carico dei soggetti interessati ed i requisiti da possedere per ottenere la concessione totale fino ad un massimo di 40 anni.

L'ENAC effettua l'istruttoria sui programmi di intervento, corredati dai piani di investimento e dai piani economico - finanziari presentati dalle società richiedenti per l'affidamento della concessione di gestione totale. All'esito della positiva istruttoria, previa sottoscrizione della convenzione di gestione totale, viene disposto l'affidamento in concessione con decreto interministeriale.

#### La Gestione aeroportuale disciplinata dal Codice della Navigazione<sup>1</sup>

Esaurite le ipotesi di applicazione della L. 537/93 e successivo D.M. 521/97, i Ministri competenti rilasciano la concessione della gestione totale aeroportuale, su proposta dell'ENAC, all'esito di selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria.

Il Codice della navigazione definisce ruoli, competenze e responsabilità dei vari soggetti operanti nel settore dell'aviazione civile. In particolare il gestore aeroportuale è il soggetto al quale le disposizioni normative affidano, insieme ad altre attività, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nello scalo, riconoscendogli il ruolo di soggetto responsabile dell'efficienza ed operatività dell'aeroporto in regolarità e sicurezza.

L'idoneità del gestore aeroportuale ad espletare le predette attività è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC.

---

<sup>1</sup>Fonte ENAC

## 12.2 CONCESSIONI AEROPORTUALI IN ESSERE

Attualmente la maggior parte dei principali aeroporti (24) sono stati affidati in concessione totale, sia attraverso leggi speciali che ai sensi del D.M. 521/97, mentre risultano ancora 18 aeroporti gestiti in regime di gestione parziale o precaria, di cui per 8 aeroporti è in itinere l'affidamento in gestione totale.

Due aeroporti, quelli di Lampedusa e Pantelleria, sono gestiti direttamente da ENAC, mentre gli scali di Aosta, Marina di Campo e Tortoli sono privati.

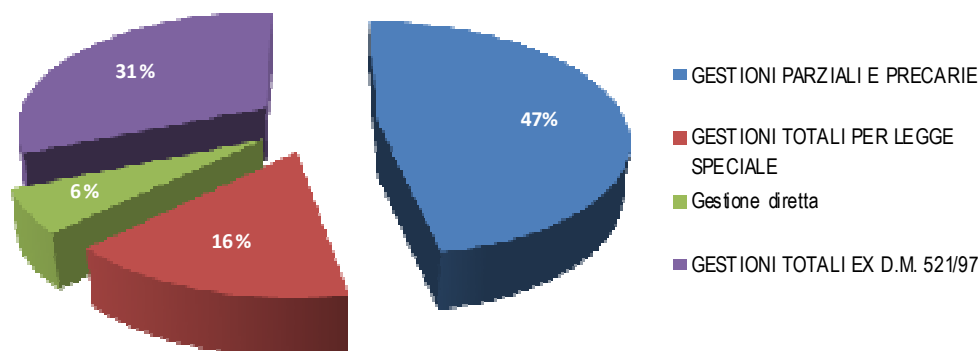


Figura 12.1 - Tipologia delle concessioni in essere

GESTIONI PARZIALI E PRECARIE	18
Ancona, Brescia, Bolzano, Comiso, Crotone, Cuneo, Forlì, Grosseto, Lamezia Terme, Parma, Perugia, Reggio Calabria, Rimini, Salerno, Siena, Trapani, Treviso, Villanova di Albenga.	
<b>di cui in itinere la procedura di affidamento in gestione totale:</b>	
Ancona, Brescia, Comiso, Cuneo, Forlì, Lamezia Terme, Parma, Perugia, Rimini, Salerno, Siena, Trapani e Treviso.	8
GESTIONI TOTALI PER LEGGE SPECIALE	8
Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa, Venezia Tesserà, Torino Caselle, Genova, Bergamo.	
GESTIONI TOTALI EX D.M. 521/97	16
Bari, Brindisi, Foggia, Taranto, Napoli, Firenze, Olbia, Bologna, Pisa, Cagliari, Catania, Palermo, Ronchi dei Legionari, Alghero, Pescara, Verona.	
GESTIONE DIRETTA	2
Lampedusa e Pantelleria.	
PRIVATI	3
Aosta, Elba e Tortoli.	

## 12.3 COMPOSIZIONE AZIONARIA DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE

L'analisi sulla composizione societaria è stata condotta con l'obiettivo di rilevare la componente pubblica di governance degli aeroporti. In particolare è stato considerato il peso della partecipazione nelle società di gestione di Regioni, Province, Comuni e Camere di commercio. È interessante notare come più del 70% delle società di gestione aeroportuale abbiano la maggioranza degli azionisti di natura pubblica. In particolare sul totale delle società di gestione:

- Il 19% delle società di gestione aeroportuale sono a totale partecipazione pubblica (9 aeroporti); si tratta di società di gestione di scali meridionali (Bari, Brindisi, Catania, Foggia, Lampedusa, Reggio Calabria, Salerno, Taranto);
- Il 51% (24 aeroporti) delle società di gestione sono a maggioranza pubblica;
- Il 24% delle società di gestione (11 aeroporti) sono a maggioranza privata (Trieste, Treviso, Comiso, Venezia, Napoli, Siena, Parma, Firenze, Olbia, Roma Ciampino, Roma Fiumicino);
- Il 6% sono a totale partecipazione privata (Aosta, Tortoli).

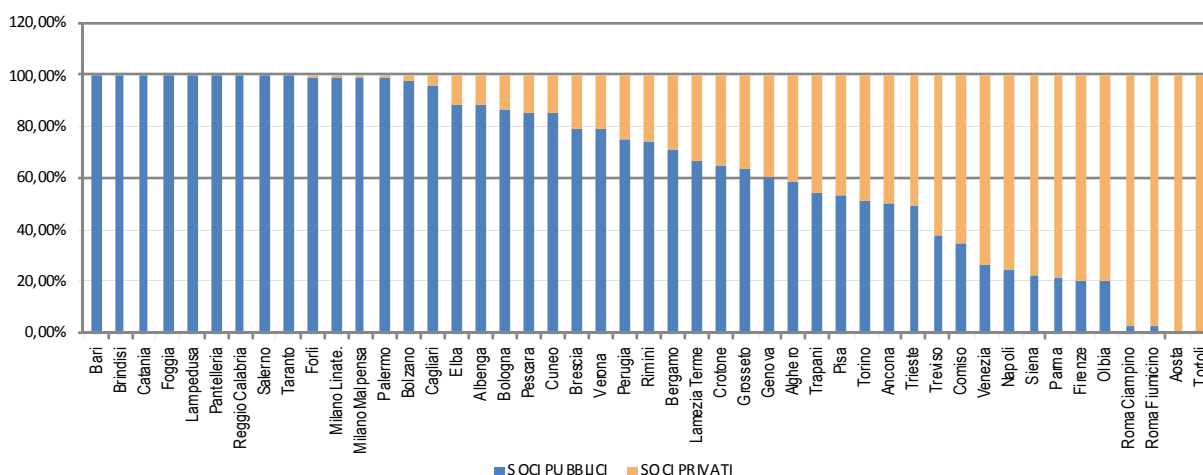
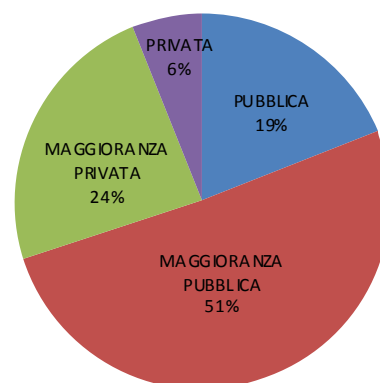


Figura 12.2 – Componente pubblica nelle società di gestione aeroportuale

L'assetto azionario italiano è coerente con quanto accade nel resto d'Europa. Infatti, da un recentissimo studio di ACI EUROPE risulta che gli aeroporti europei sono interamente pubblici per il 78%, gestiti da un mix di pubblico-privato per il 13% ed interamente privati per il 9%.

Se si incrociano i dati di traffico con quelli della composizione azionaria, risulta che il 52% del traffico passeggeri è gestito da aeroporti interamente pubblici, il 34% da aeroporti pubblici-privati ed il 14% da aeroporti interamente privati.

Dallo studio citato emerge però che gli investitori privati si posizionano prevalentemente su aeroporti di grandi dimensioni. Dato che invece non corrisponde a quanto accade in Italia, dove sono invece prevalentemente le società di gestione degli aeroporti di media-piccola dimensione ad avere una partecipazione a maggioranza privata.

## 12.4 PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE ED ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

L'affidamento della gestione totale degli aeroporti, come detto, è subordinato alla valutazione di programmi di intervento comprensivi dei piani di investimento e dei piani economico-finanziari, coerenti con la durata della concessione richiesta, predisposti dalle società richiedenti. Il concessionario si impegna altresì a presentare all'ENAC:

- Il **Piano di Sviluppo Aeroportuale**, entro un anno dall'affidamento, coerente con il piano degli investimenti;
- Il **programma quadriennale d'intervento** (nei 6 mesi precedenti la scadenza del quadriennio), di verifica delle previsioni del piano di investimento;
- Una relazione, ogni anno, sullo stato di attuazione del programma degli interventi e del piano degli investimenti.

### 12.4.1 Piano di Sviluppo Aeroportuale: natura e contenuti

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), che in letteratura tecnica prevalentemente anglosassone, è anche denominato Master Plan, rappresenta attualmente in Italia l'unico strumento di previsione, pianificazione e di programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno dei sedime aeroportuale di proprietà dello Stato.

La valenza urbanistica dello strumento è dichiarata dall'art. 1, comma 6 del DL 251/95 (convertito in L. 351/95) che stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti. La legge però non definisce la natura del Piano, i suoi contenuti né tantomeno le procedure di formazione ed approvazione.

La natura ed i contenuti del Piano di Sviluppo aeroportuale sono stati successivamente precisati da una circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23/2/1996 n. 1408 che specifica che tale piano *“indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario, e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato.”*

Infine le “Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuale”, emanate da ENAC in data 01/10/2001 in attuazione della suddetta circolare, specificano in maniera dettagliata i contenuti del Piano, gli aspetti tematici che devono essere affrontati e la relativa documentazione a corredo.

In sintesi tale circolare definisce che il Piano di Sviluppo Aeroportuale rappresenta uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine, che partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale ed ambientale, dei vincoli dell'attività aeronautica, definisce:

- i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo;
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico;
- l'assetto degli interventi previsti, sia urbanistici che edilizi;
- le compatibilità con il contesto territoriale ed i vincoli ambientali ed aeronautici;
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti;

- il programma di attuazione degli interventi nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione e le fonti di finanziamento.

Il piano è composto da:

- una relazione tecnica descrittiva;
- elaborati grafici illustrativi;
- Piano economico finanziario.

Infine è da segnalare che la natura di strumento di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione.

Per ciò che riguarda le procedure la citata circolare dell'ENAC elenca la sequenza del procedimento per la formale approvazione dei PSA nei seguenti passaggi:

- Elaborazione dello studio preliminare, attraverso un confronto dialettico tra ENAC e società di gestione;
- Parere tecnico di massima da parte di ENAC;
- Elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale;
- Conseguimento della pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente a seguito di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA);
- Acquisizione della compatibilità urbanistica attraverso Conferenza dei Servizi;
- Approvazione finale di approvazione del PSA da parte di ENAC.

E' da rilevare che la circolare non specifica i tempi e le scadenze per l'espletamento di ciascuna fase dell'iter di approvazione e per l'emanazione dei relativi pareri e provvedimenti.

Sarebbe pertanto necessario che siano fissati i tempi per l'espletamento di ciascun passaggio formale, come per qualunque altro strumento di pianificazione urbanistica, che obblighi gli Enti competenti ad esprimersi in tempi certi, così come le società di gestione di integrare la documentazione carente in archi temporali definiti. La certezza dei tempi consentirebbe una pianificazione e programmazione dei interventi più aderente alle dinamiche di sviluppo in atto.

## 12.4.2 Stato e iter approvativo dei Piani di Sviluppo Aeroportuale

Escludendo per ora dall'analisi i piccoli aeroporti, al di sotto di 250.000 passeggeri annui, per i quali sorgerà l'obbligo della redazione di un piano di sviluppo con l'ottenimento della gestione totale, emerge che attualmente la maggior parte degli scali non dispone di un PSA approvato, e quelli approvati sono ormai superati e necessitano di essere aggiornati.

Nella fattispecie lo stato dell'iter approvativo dei piani è il seguente

- Piani Approvati:** risulta che hanno completato l'iter approvativo i Piani di Sviluppo di 7 aeroporti, di cui i più vecchi sono quelli degli aeroporti di Roma Fiumicino e Genova, che risalgono agli anni ottanta, seguiti da quello di Milano Malpensa che risale invece al 1993; gli altri quattro invece (relativi agli aeroporti di Bergamo, Pescara, Firenze e Torino) sono stati approvati definitivamente tra il 2003 ed il 2005, con orizzonti temporali di riferimento praticamente già superati. Alcuni di essi hanno già iniziato l'iter approvativo di nuovi Piani, in aggiornamento di quelli vigenti, come nel caso di Torino e Milano Malpensa.
- Piani con procedimenti in corso:** per altri 17 PSA l'iter non si è ancora concluso e lo stato di avanzamento è il seguente:

- I PSA degli aeroporti Napoli e Olbia risultano avere acquisito recentemente il parere positivo in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, (rispettivamente nel 2008 e nel 2009) ma non sono ancora stati definitivamente approvati dal Ministero mediante Conferenza di Servizi.
- Stessa sorte per i PSA degli scali di Bologna, Milano Linate, Pisa e Catania per i quali però il decreto di VIA è stato già emesso da molto tempo (nel 1999 per i primi due e nel 2003 per Pisa e 2004 per Catania). Per Bologna e Pisa sono già stati presentati dei nuovi PSA in aggiornamento di quelli in itinere.
- Il PSA dell'aeroporto di Crotone ha ricevuto parere negativo in merito alla VIA.
- Il PSA degli aeroporti di Milano Malpensa, Torino, Bari e Palermo hanno ottenuto l'approvazione tecnica da parte di ENAC;
- I PSA di Alghero, Bologna, Brescia, Brindisi, Cagliari, Crotone, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Roma Fiumicino, Treviso, Trieste, Venezia e Verona sono in corso di istruttoria presso ENAC.

c) **Piani in corso di redazione:** Infine risulta presso i gestori che **sono in corso di redazione i PSA di 8 aeroporti**, ed in particolare di Ancona, Bolzano, Lamezia Terme, Roma Ciampino, Siena e Trapani.

Dal censimento della pianificazione a lungo termine degli aeroporti italiani, preoccupa la capacità del sistema di poter rispondere al futuro sviluppo del traffico.

Inoltre interventi normativi in fase di definizione relativi alla pianificazione derivante dall'approccio "interventi urgenti/cantierabili" unicamente finalizzata all'ottenimento di un incremento tariffario, pur essendo necessaria per il rilancio degli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali, rischia di limitare a breve e medio termine l'orizzonte di attenzione di gestori e dell'ENAC.

### 12.4.3 Programma quadriennale d'intervento

Il concessionario è tenuto a sottoporre all'approvazione dell'E.N.A.C., non oltre i sei mesi precedenti la scadenza di ogni quadriennio dall'affidamento della concessione di gestione totale, il programma quadriennale di intervento, corredato del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo.

In caso di stipula del contratto di programma (vedi paragrafo 2.3.3), il piano quadriennale deve essere allegato al contratto stesso e la realizzazione degli interventi in esso contenuti avrà un impatto sulle tariffe aeroportuali. Il piano quadriennale deve essere coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

### 12.4.4 1 Relazione annuale sullo stato degli interventi

Il gestore è tenuto altresì a presentare annualmente una relazione sullo stato di attuazione del programma degli interventi e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il programma originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali.

## 12.5 SITUAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ DI GESTIONE

La situazione economico-finanziaria della gestione aeroportuale appare molto disomogenea: accanto a casi di redditività di piccole realtà gestionali, coesistono società di gestione anche di media dimensione con bilanci critici dal punto di vista della sostenibilità con ripercussioni nella capacità di investimento anche rispetto ad interventi strategici per il ruolo degli scali nei bacini di traffico.

Appare peraltro disomogenea la condizione degli investimenti per adeguamenti e potenziamenti che registra maggior numero di interventi in autofinanziamento al Centro-Nord (per lo più attraverso il ricorso al capitale di rischio o, laddove ne esistano i presupposti, all'autofinanziamento eventualmente accompagnato dal ricorso al credito bancario), rispetto alla situazione del Sud caratterizzata da una più elevata entità di cofinanziamenti pubblici a fronte di minori interventi.

A seguire si riporta l'analisi delle performance economiche di alcune società di gestione aeroportuale sul triennio 2006-2008.

### 12.5.1 Performance economiche delle società di gestione nel triennio 2006 - 2008

Nel paragrafo seguente si analizzano i dati economici, finanziari e patrimoniali di alcune società di gestione aeroportuale italiane corrispondenti a circa il 70% dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani censiti da Assaeroporti nel 2008. Data l'elevata concentrazione di tali volumi in pochi e grandi scali, l'analisi fornisce un quadro dello stato industriale delle principali società di gestione mentre non evidenzia, in questa fase, lo stato industriale dei numerosi aeroporti che complessivamente hanno movimentato circa il 30% dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani censiti da Assaeroporti nel 2008.

Pertanto le considerazioni presentate nel paragrafo seguente devono essere acquisite secondo le seguenti chiavi di lettura:

- Il sistema aeroportuale italiano concentra i propri volumi (fonte: Assaeroporti) su un limitato numero di società di gestione aeroportuale le cui performance economiche, finanziarie e patrimoniali, anche in termini tendenziali, sono analizzate nel paragrafo successivo.
- Numerosi aeroporti corrispondono a società di gestione (non necessariamente già in regime di concessione definitiva) che movimentano complessivamente un numero limitato di passeggeri. Per queste società di gestione l'analisi industriale dovrà evidenziare, nelle fasi successive dello studio, la ragionevole sostenibilità in un orizzonte di lungo periodo e subordinatamente al verificarsi dei seguenti eventi:
- Rilevante crescita del mercato con conseguenti significativi e opportuni per le suddette società di gestione di acquisire quote di mercato significative e quanto meno in un orizzonte di lungo periodo (10 – 20 anni)
- Capacità delle suddette società di gestione di avviare, quanto meno in un orizzonte di medio periodo (3 – 5 anni), nuove aree di business, complementari o supplementari alla gestione aeroportuale, in grado di generare una redditività sufficiente a sostenere, quanto meno finanziariamente, la gestione aeroportuale fino a quando la stessa non sarà in grado di produrre risultati non negativi.

In particolare, l'analisi presentata nei paragrafi successivi evidenzia la capacità d'investimenti delle grandi società di gestione aeroportuale anche in relazione agli impatti che l'attuale contesto macro-economico, caratterizzato da fenomeni di recessione e stagnazione, potrebbe determinare quanto meno in un orizzonte di breve periodo (2-3 anni). Tale informazione è il primo elemento per comprendere e delineare le strategie sul futuro del sistema aeroportuale italiano in relazione all'elevata attuale concentrazione che lo caratterizza e che porterà ragionevolmente a far sì che una rilevante quota della crescita di mercato attesa sia acquisita da queste grandi società di gestione.

Le successive analisi sui numerosi scali caratterizzati da volumi di traffico limitati o, in alcuni casi, sostanzialmente nulli, avranno invece il compito di comprendere se e a quali condizioni la crescita del mercato possa distribuirsi non soltanto sulle grandi società di gestione ma anche su quelle fino a oggi caratterizzate da limitati volumi di traffico. In questo senso si provvederà, fra le altre cose, a determinare:

- le logiche di sistema (aggregazione di più scali sotto un unico centro di controllo) che potrebbero facilitare per alcuni scali minori l'avvio di percorsi di sviluppo (anche sulla base delle esperienze derivanti da alcuni benchmark);
- le politiche industriali in grado di realizzare attività profittevoli già sul breve-medio periodo anche a sostegno della gestione aeroportuale in attesa che la stessa colga opportunità derivanti dalla crescita del mercato e possa pertanto produrre positivi risultati;
- i requisiti complessivi in termini d'investimenti infrastrutturali funzionali, oltre che al rispetto della normativa vigente, all'avvio dei percorsi di sviluppo come sopra delineato;
- alcune ipotesi preliminari di possibili direttive e istituzionali in grado di supportare, nel pieno rispetto della normativa comunitaria sulla libera concorrenza, i progetti di sviluppo sopra delineati.

## 12.5.2 Identificazione e rappresentatività del campione attuale

L'analisi preliminare qui presentata riflette l'evoluzione sul triennio 2006-2008 delle performance delle società di gestione aeroportuale desunte dai bilanci d'esercizio.

L'analisi, è estesa ai bilanci di 8 società corrispondenti a 12 strutture aeroportuali gestite.

La Figura 13.3 elenca le società di gestione attualmente analizzate e gli aeroporti corrispondenti.

Aeroporti in campione	Località	PAX (N/1000)	Market Share 2008	Quota% progr.
Fiumicino	Roma	35.227	26,3%	26,3%
Malpensa	Milano	19.014	14,2%	40,5%
Linate	Milano	9.265	6,9%	47,5%
Marco Polo	Venezia	6.894	5,2%	52,6%
Orio al Serio	Bergamo	6.479	4,8%	57,5%
Ciampino	Roma	4.791	3,6%	61,0%
G.Galilei	Pisa	3.955	3,0%	64,0%
Catullo	Verona	3.403	2,5%	66,5%
Aeroporto di Firenze	Firenze	1.928	1,4%	65,4%
Aeroporto di Treviso	Treviso	1.709	1,3%	66,7%
Aeroporto di Genova	Genova	1.202	0,9%	67,6%
D'Annunzio	Brescia	260	0,2%	67,8%
<b>Totale aeroporti analizzati</b>		<b>94.127</b>	<b>70,3%</b>	
Totale altri aeroporti non analizzati		39.673	29,7%	
<b>Totale passeggeri sistema nazionale*</b>		<b>133.800</b>	<b>100%</b>	

Figura 12.3. Aeroporti analizzati.

Società di gestione	Località	PAX 2008 (N/1000)	Market Share 2008
ADR	Roma	40.018	29,9%
SEA	Milano	28.279	21,1%
SAVE	Venezia/Treviso	8.603	6,4%
SACBI	Bergamo	6.479	4,8%
SAT	Pisa	3.955	3,0%
Sistema aeroporti del Garda	Verona/Brescia	3.662	2,7%
ADF	Firenze	1.928	1,4%
Aeroporto di Genova	Genova	1.202	0,9%
<b>Totale aeroporti analizzati</b>		<b>94.127</b>	<b>70,3%</b>
Totale altri aeroporti non analizzati		39.673	29,7%
<b>Totale passeggeri sistema nazionale*</b>		<b>133.800</b>	<b>100%</b>

Figura 12.3bis. Aggregazione per società di gestione



Il campione è rappresentativo del 70,3% del traffico passeggeri rilevato sul sistema nazionale (fonte Assaeroporti) e del 63% in termini di movimenti (vedi figura 13.4).

L'analisi della figura 13.4 evidenzia come, a fronte di un trend di crescita dei volumi di passeggeri e di movimenti per gli anni 2006 e 2007, il 2008 costituisca un anno di discontinuità.

Il tasso di crescita annuo dei passeggeri ha raggiunto infatti il 10,1% nel 2007 per attestarsi nel 2008 ad un calo pari a -1,8%. La diminuzione nei movimenti raggiunge invece il -4,2%.

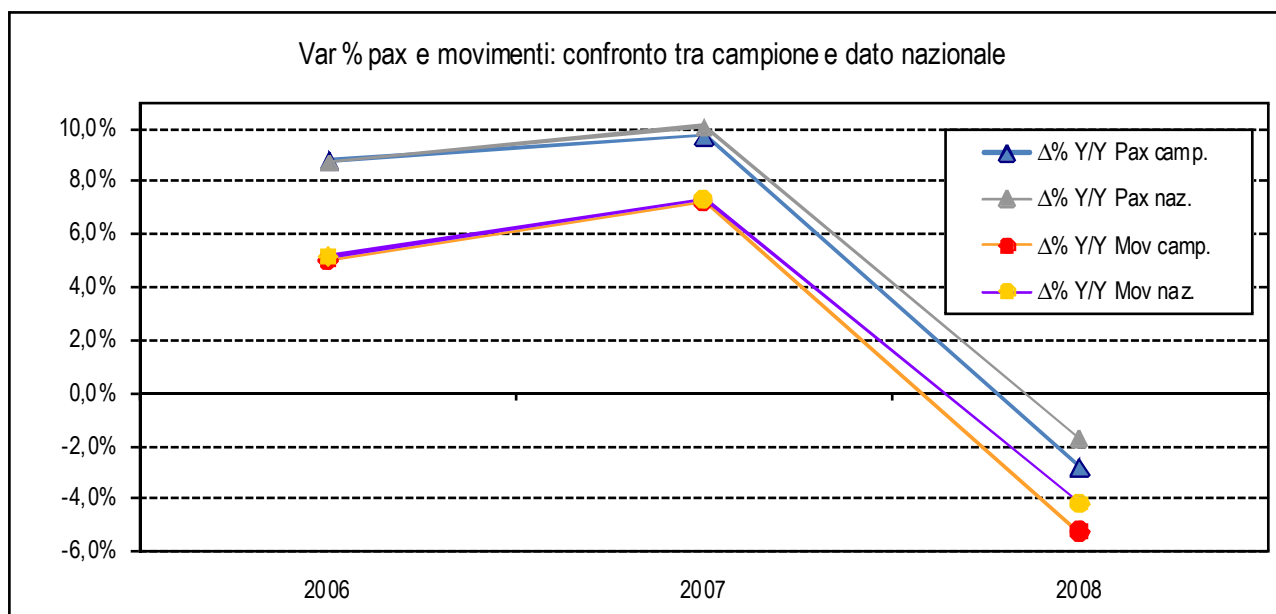
**PAX E MOVIMENTI - confronto dati nazionali/dati del campione (per Pax dati in migliaia)**

Anno	2006	2007	2008
<b>Pax (dato nazionale)</b>	<b>123.727</b>	<b>136.193</b>	<b>133.800</b>
Δ% Y/Y Pax (nazionali)	8,7%	10,1%	-1,8%
<b>Pax (in campione)</b>	<b>88.239</b>	<b>96.818</b>	<b>94.127</b>
Copertura %	71%	71%	70%
Δ% Y/Y Pax	8,8%	9,7%	-2,8%
<b>Mov. (dato nazionale)</b>	<b>1.606.341</b>	<b>1.723.086</b>	<b>1.650.003</b>
Δ% Y/Y Mov (nazionali)	5,2%	7,3%	-4,2%
<b>Mov. (in campione)</b>	<b>1.022.238</b>	<b>1.096.086</b>	<b>1.038.437</b>
Copertura %	64%	64%	63%
Δ% Y/Y Mov.	5,0%	7,2%	-5,3%

Figura 12. 4. Rilevanza del campione attuale sul panorama nazionale e trend di sviluppo del mercato

L'andamento del 2008 è riconducibile alla crisi economica che ha colpito i mercati internazionali a partire dall'estate oltre che a quanto è successo ad Alitalia che ha ulteriormente penalizzato il mercato italiano.

Il campione analizzato risulta essere rappresentativo dell'andamento dei dati nazionali evidenziando comportamenti simili sia per quanto riguarda l'andamento dei passeggeri sia per i movimenti, a dimostrazione della significatività delle analisi e delle considerazioni che saranno effettuate.



### 12.5.3 Performance economiche - costruzione dei benchmark settoriali

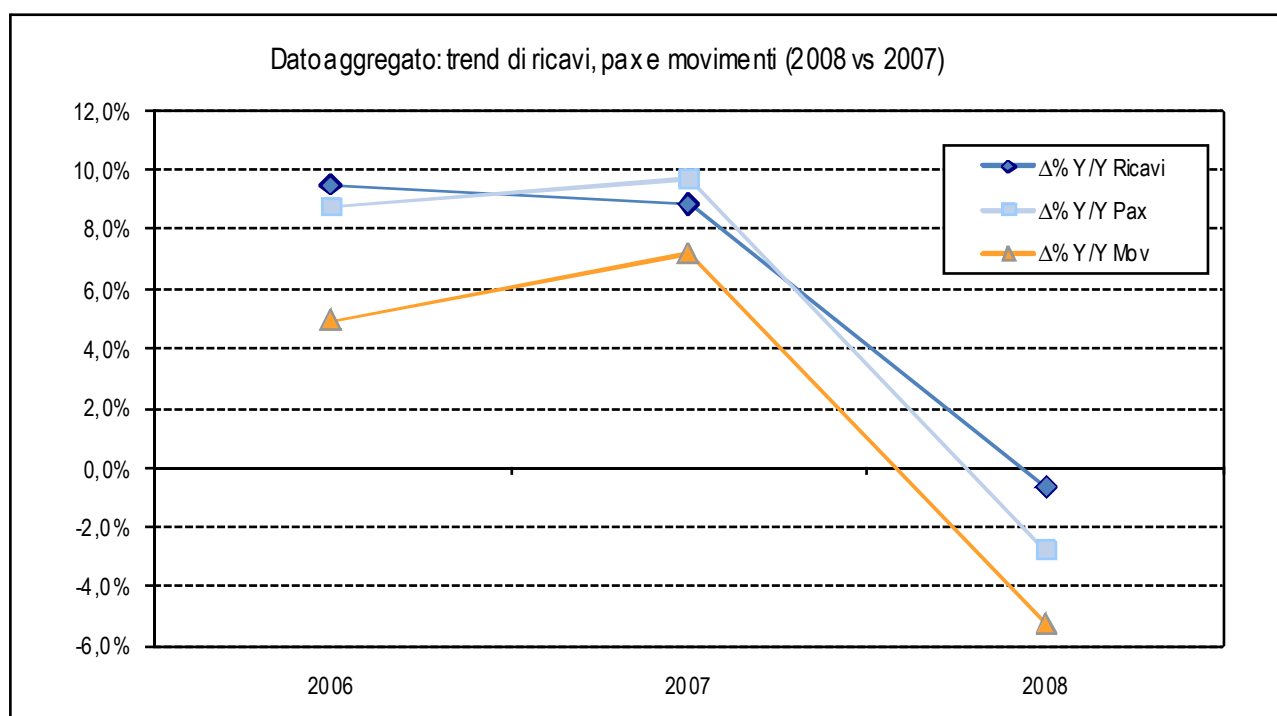
Dalle analisi sviluppate è emersa la conferma che il volume di passeggeri costituisce il driver di sintesi maggiormente significativo per interpretare lo sviluppo di un'aerostazione ancor più dei movimenti.

Si è provveduto quindi alla costruzione di dati economici "aggregati" e ad una successiva normalizzazione degli stessi sul volume di passeggeri. Con l'applicazione di tale modello si sono ottenuti benchmark settoriali di riferimento che verranno utilizzati anche in questa analisi preliminare.

La Figura 13.5 aggrega i principali dati di bilancio delle società oggetto del campione offrendo poi un parametro economico determinato sul numero di passeggeri (Indicatore/Pax).

DATI ECONOMICI* (€/1000)	Anno	2006	2007	2008
<b>RICAVI</b>		<b>1.663.144</b>	<b>1.810.999</b>	<b>1.799.440</b>
	Δ% Y/Y RICAVI	9,5%	8,9%	-0,6%
<b>RICAVI/Pax</b>		<b>18,8</b>	<b>18,7</b>	<b>19,1</b>
<b>COSTI OPERATIVI</b>		<b>1.091.269</b>	<b>1.227.186</b>	<b>1.266.292</b>
COSTI OPERATIVI %		65,61%	67,76%	70,37%
	Δ% Y/Y COSTI	13,0%	12,5%	3,2%
<b>COSTI/Pax</b>		<b>12,37</b>	<b>12,68</b>	<b>13,45</b>
<b>EBITDA</b>		<b>571.875</b>	<b>583.813</b>	<b>533.148</b>
EBITDA %		34,39%	32,24%	29,63%
	Δ% Y/Y EBITDA	3,4%	2,1%	-8,7%
<b>EBITDA/Pax</b>		<b>6,48</b>	<b>6,03</b>	<b>5,66</b>
<b>EBIT</b>		<b>285.632</b>	<b>297.767</b>	<b>174.085</b>
EBIT %		17,17%	16,44%	9,67%
	Δ% Y/Y EBIT	-3,6%	4,2%	-41,5%
<b>EBIT/Pax</b>		<b>3,24</b>	<b>3,08</b>	<b>1,85</b>
<b>UTILE NETTO</b>		<b>58.139</b>	<b>119.941</b>	<b>14.486</b>
UTILE NETTO %		3,50%	6,62%	0,81%
	Δ% Y/Y UTILE NETTO	-16,5%	106,3%	-87,9%
<b>UTILE NETTO/Pax</b>		<b>0,66</b>	<b>1,24</b>	<b>0,15</b>

Figura 12.5. Costruzione Benchmark di settore



Lo sviluppo del fatturato è maggiormente correlato all'andamento del volume di passeggeri gestiti anziché al volume dei movimenti.

Il grafico successivo mostra chiaramente come le linee rappresentative dei tassi di crescita annui dei ricavi e dei passeggeri tendano ad una quasi completa sovrapposizione.

Tale andamento è dovuto al fatto che il fatturato delle società di gestione è sempre più legato ad attività correlate al volume di passeggeri che transitano dall'aeroporto come le tasse aeroportuali, le attività retail e le attività commerciali interne all'aerostazione. La Figura 13.6 sintetizza i principali indicatori (espressi in €/Pax) economici delle società di gestione per il 2008 confrontandoli con i benchmark determinati sul campione.

Società di gestione	Località	PAX 2008 (N/1000)	Market Share 2008	RICAVI/PAX (€)	EBITDA/PAX (€)	EBIT/PAX (€)
ADR	Roma	40.018	29,9%	14,20	6,20	2,40
SEA	Milano	28.279	21,1%	22,40	6,10	1,10
SAVE	Venezia/Treviso	8.603	6,4%	38,10	6,40	3,10
SACBI	Bergamo	6.479	4,8%	13,00	3,70	2,30
SAT	Pisa	3.955	3,0%	13,90	2,50	1,10
Sistema aeroporti del Garda	Verona/Brescia	3.662	2,7%	18,10	2,00	1,90
ADF	Firenze	1.928	1,4%	20,00	5,80	3,40
Aeroporto di Genova	Genova	1.202	0,9%	19,30	2,90	0,30
<b>Totale aeroporti analizzati</b>		<b>94.127</b>	<b>70,3%</b>			
Totale altri aeroporti non analizzati		39.673	29,7%			
<b>Totale passeggeri sistema nazionale*</b>		<b>133.800</b>	<b>100%</b>			

Figura 12.6. Comparazione dati economici - benchmark

Mediamente gli aeroporti in campione evidenziano un fatturato per passeggero pari a 19,1€.

Sul dato di settore influisce la performance della società di gestione SAVE che, come già descritto, consolida ricavi derivanti da attività conseguenti ad un processo di diversificazione intrapreso dalla società, con particolare attenzione allo sviluppo di altre infrastrutture di trasporto (Centostazioni SpA), dei segmenti retail, food & beverage anche al di fuori dei sedimi aeroportuali.

La redditività espressa dall'aggregato EBITDA si attesta in percentuale al 29,63% (vedi figura 13.5), in calo rispetto al biennio precedente. L'incremento dei costi operativi per passeggero è stato nel triennio maggiore dell'incremento del fatturato per passeggero comportando un effetto negativo sulla redditività.

L'Ebitda percentuale di riferimento viene notevolmente influenzato dalla performance ottenuta dal Gruppo ADR che beneficia degli effetti positivi legati all'operazione di esternalizzazione delle attività di handling, storicamente caratterizzate da una redditività operativa contenuta. La cessioni delle attività di handling civile e cargo sono avvenute nel corso del 2006 e del 2007.

Società di gestione	Località	PAX 2008 (N/1000)	Market Share 2008	EBITDA % 2008
ADR	Roma	40018	29,91%	43,8
SEA	Milano	28279	21,14%	27,2
SAVE	Venezia/Treviso	8603	6,43%	16,9
SACBI	Bergamo	6479	4,84%	28,3
SAT	Pisa	3955	2,96%	17,6
Sistema aeroporti del Garda	Verona/Brescia	3662	2,74%	11,1
ADF	Firenze	1928	1,44%	29,2
Aeroporto di Genova	Genova	1202	0,90%	15,2
<b>Totale aeroporti analizzati</b>		<b>94.127</b>	<b>70,3%</b>	
Totale altri aeroporti non analizzati		39.673	29,7%	
<b>Totale passeggeri sistema nazionale*</b>		<b>133.800</b>	<b>100%</b>	

Inferiore al benchmark

\*EBITDA medio per passeggero ammonta a 5,7€ in calo rispetto al 2007 (6,03€) e al 2006 (6,48€).

Ancora più marcata è la riduzione dell'EBIT per il 2008 causata, non solo dalla crescente incidenza degli ammortamenti, ma anche dai significativi incrementi degli accantonamenti per rischi ed oneri e per svalutazioni di crediti commerciali.

L'EBIT medio per passeggero ammonta a 1,85€ contro i 3,08€ del 2007 (-40%).

I trend appena descritti incidono negativamente sulla redditività del capitale investito (ROI) dalle società di gestione e sulla struttura delle fonti che evidenzia un tendenziale incremento del ricorso all'indebitamento (Figura 13.7).

La figura successiva confronta la redditività operativa di ciascuna società di gestione con il benchmark.

INDICATORI DI REDDITIVITA'	Anno	2006	2007	2008
DEBITI/PN		2.12	2.18	2.23
ROI		6,1%	6,3%	3,7%
ROE		3,9%	8,0%	1,0%

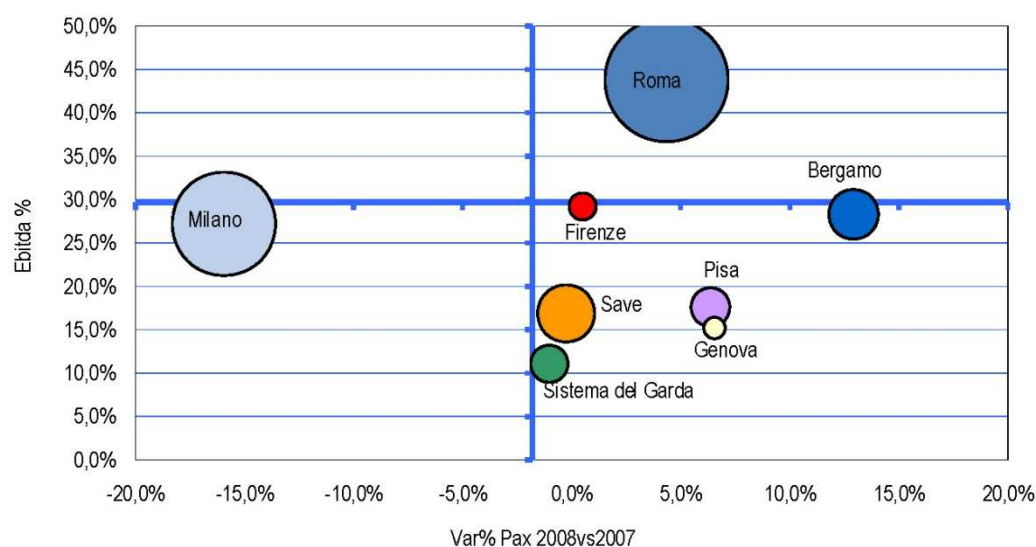
Società di gestione	Località	PAX 2008 (N/1000)	Market Share 2008	ROI 2007 %	ROI 2008 %
ADR	Roma	40.018	29,9%	5,60%	3,70%
SEA	Milano	28.279	21,1%	7,70%	2,70%
SAVE	Venezia/Treviso	8.603	6,4%	4,90%	5,20%
SACBI	Bergamo	6.479	4,8%	12,60%	12,80%
SAT	Pisa	3.955	3,0%	8,20%	5,00%
Sistema aeroporti del Garda	Verona/Brescia	3.662	2,7%	-1,30%	-5,60%
ADF	Firenze	1.928	1,4%	13,50%	10,80%
Aeroporto di Genova	Genova	1.202	0,9%	9,70%	-1,60%
<b>Totale aeroporti analizzati</b>		<b>94.127</b>	<b>70,3%</b>		
<b>Totale altri aeroporti non analizzati</b>		<b>39.673</b>	<b>29,7%</b>		
<b>Totale passeggeri sistema nazionale*</b>		<b>133.800</b>	<b>100%</b>		

 Inferiore al benchmark

Figura 12.7. Indicatori di redditività e di patrimonializzazione

La matrice successiva posiziona le società di gestione in relazione al trend di crescita dei passeggeri per l'anno 2008 e alla redditività espressa dalla gestione (EBITDA %).

I valori di benchmark per ciascun indicatore (linee blu continue) sono costituiti dai valori medi nazionali (EBITDA % medio = 29,6%; Var % media dei passeggeri = -1,8%)



Nonostante un trend di crescita dei passeggeri migliore rispetto al benchmark gli aeroporti con minor traffico gestito (bolle di piccola dimensione), ad eccezione di Firenze e Bergamo, evidenziano performance di redditività inferiori al benchmark. Il dato conferma che il fattore dimensionale costituisce un fattore determinante in grado di influenzare le redditività espresse dalle gestioni.