

## Capitolo 5

### I SERVIZI AEROPORTUALI

#### 5.1 Le società

Il settore aeroportuale italiano è caratterizzato da una forte concentrazione nei due scali principali, di Milano e Roma, che svolgono la funzione di aeroporti di smistamento (c.d. *hub*). Sebbene essi abbiano assorbito nel 2004 circa il 54% del traffico passeggeri ed il 66% del traffico merci, nell'ultimo quinquennio si è verificata una progressiva crescita del traffico passeggeri gestito dagli aeroporti regionali <sup>(34)</sup>. Il numero totale di passeggeri negli aeroporti italiani è salito da circa 90 milioni nel 2000 a 108 milioni nel 2004. Nello stesso periodo il traffico merci è passato da 802.000 tonnellate a 878.500 tonnellate. Il Comune di Milano è l'unico, tra quelli oggetto di indagine, ad avere una partecipazione di controllo in una società di gestione aeroportuale (pari all'85% circa); non vi sono rapporti commerciali tra il comune e la società di gestione, né viene erogato alcun tipo di contributo o corrispettivo. Il comune è semplicemente l'azionista di riferimento, interviene all'assemblea tramite i suoi rappresentanti ed incassa gli eventuali dividendi. Negli aeroporti oggetto di indagine la presenza dei comuni nell'azionariato si configura come segue: il Comune di Torino è il maggior azionista (38%) della Sagat <sup>(35)</sup>; il Comune di Napoli detiene una quota del 12,5% del capitale della Gesac <sup>(36)</sup> paritetica rispetto alla Provincia di Napoli; il Comune di Venezia detiene il 14,6% del capitale della SAVE <sup>(37)</sup>, società recentemente quotata (maggio 2005); il Comune di Bologna detiene circa il 20% dell'Aeroporto G. Marconi <sup>(38)</sup>. Gli Aeroporti di Roma sono ad azionariato quasi completamente privato, con una quota di capitale nelle mani degli enti locali attorno al 3%. Le società analizzate sono tra i principali gestori dell'esercizio aeroportuale in Italia: la SEA di Milano che gestisce gli Aeroporti di Linate e Malpensa, Aeroporti di Roma (AdR) che gestisce gli Aeroporti di Ciampino e Fiumicino, la SAVE concessionaria dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia e dell'Aeroporto Sant'Angelo di Treviso, la Gesac gestore dell'Aeroporto Internazionale di Napoli, la Sagat che ha in concessione l'Aeroporto di Torino e l'Aeroporto G. Marconi che controlla lo scalo bolognese. La SEA, possiede il 49,98% del capitale della Sacbo, società di gestione dell'aeroporto di Orio al Serio (Bg), che in quanto società collegata non viene consolidata.

---

<sup>(34)</sup> Fonte: Assaeroporti - Associazione italiana dei gestori di aeroporti.

<sup>(35)</sup> Gli altri azionisti principali sono: Edizione Holding (24%), Imi Investimenti (12%), Regione Piemonte (8%), Provincia di Torino (5%).

<sup>(36)</sup> Il principale azionista è la BAA Italia (65%).

<sup>(37)</sup> Gli altri azionisti rilevanti sono: Marco Polo Holding (39%), Amministrazione della Provincia di Venezia (14,46%) e Sanpaolo IMI (2,19%).

<sup>(38)</sup> Gli altri principali azionisti sono: Bologna - Camera di Commercio Industria e Artigianato (51,6%), Provincia di Bologna (10%) e Regione Emilia Romagna (9,1%).

## 5.2 Produzione di servizi

Esistono diversi indicatori universalmente utilizzati per misurare la quantità di servizi erogati e frequentemente presenti nelle relazioni di bilancio o nei siti internet aziendali. Questi valori forniscono indicazioni relative alle dimensioni dell'aeroporto e all'attività svolta. Tra questi, i movimenti di aeromobili, ovvero il numero di decolli e di atterraggi <sup>(39)</sup> quale misura del traffico sulle piste. Abbinandolo al numero di passeggeri si può ottenere una visione più completa dei volumi di servizio erogati dall'aeroporto; infatti, a parità di movimenti di aeromobili, gli aeroporti possono riportare un diverso numero di passeggeri a seconda dell'importanza relativa del trasporto di merci. Conta anche il fatto che l'aeroporto sia focalizzato o meno su voli di grandi capacità. Nel conteggio dei passeggeri quelli in transito sono considerati una sola volta (si tratta dei passeggeri in partenza da/per un aeroporto con lo stesso numero di volo con il quale sono arrivati). Le tonnellate di merci trasportate forniscono un'indicazione sul peso delle merci e della posta ed indicano quanta parte del traffico è legato all'attività c.d. cargo. Le tabelle 5.1, 5.2 e 5.3, riportano i principali dati relativi a passeggeri, movimenti e volumi cargo.

---

<sup>(39)</sup> L'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile sono conteggiati come due movimenti.

TAB. 5.1 - NUMERO DI PASSEGGERI

	Nazionali			Internazionali			Transito			Aviazione Generale			TOTALE					
	2003	% su tot	2004	2003	% su tot	2004	2003	% su tot	2004	2003	% su tot	2004	% su tot	2003	2004			
ADR (a + b)	12.537.880	44,7	12.538.680	40,9	15.042.266	53,6	17.588.865	57,3	463.239	1,6	509.467	1,7	35.659	0,1	38.601	0,1	28.079.044	30.675.613
Roma Ciampino (a)	3.618	0,2	2.095	0,1	1.742.091	97,1	2.511.132	98,2	12.917	0,7	4.218	0,2	35.659	2,0	38.601	1,5	1.794.285	2.556.046
Roma Fiumicino (b)	12.534.262	47,7	12.536.585	44,6	13.300.175	50,6	15.077.733	53,6	450.322	1,7	505.249	1,8	-	-	-	-	26.284.759	28.119.567
SEA (c + d)	10.276.238	35,6	9.976.129	33,0	15.994.383	55,4	17.420.460	57,7	2.607.830	9,0	2.820.564	9,3	-	-	-	-	28.878.451	30.217.153
Milano Linate (c)	6.397.929	72,3	6.497.810	71,8	2.358.042	26,6	2.477.181	27,4	97.178	1,1	73.152	0,8	-	-	-	-	8.853.149	9.048.143
Milano Malpensa (d)	3.878.309	19,4	3.478.319	16,4	13.636.341	68,1	14.943.279	70,6	2.510.652	12,5	2.747.412	13,0	-	-	-	-	20.025.302	21.169.010
SAVE (e + f)	1.930.222	32,2	1.992.441	29,4	4.013.742	67,0	4.720.213	69,8	25.627	0,5	30.645	0,5	20.226	0,3	22.322	0,3	5.989.817	6.765.621
Treviso (e)	-	-	-	-	676.100	98,7	884.118	98,9	-	-	-	-	9.120	1,3	10.088	1,1	685.220	894.206
Venezia (f)	1.930.222	36,4	1.992.441	33,9	3.337.642	62,9	3.836.095	65,4	25.627	0,5	30.645	0,5	11.106	0,3	12.234	0,2	5.304.597	5.871.415
Napoli	2.802.716	61,1	2.593.045	56,0	1.730.181	37,7	1.985.379	42,8	46.320	1,0	44.366	1,0	7.946	0,2	9.598	0,2	4.587.163	4.632.388
Torino	1.640.855	58,2	1.769.524	56,3	1.163.800	41,3	1.353.989	43,1	5.211	0,1	9.203	0,3	10.582	0,4	9.172	0,3	2.820.448	3.141.888
Bologna	1.193.794	33,5	886.271	30,5	2.308.950	64,8	1.965.719	67,6	59.266	1,7	56.281	1,9	-	-	-	-	3.562.010	2.908.271

Fonte: Assaeroporti e SEA (per i propri dati).

TAB. 5.2 - NUMERO DI MOVIMENTI DI AEREOMOBILI

	Nazionali			Internazionali			Aviazione Generale			TOTALE		
	2003	% su tot	2004	2003	% su tot	2004	2003	% su tot	2004	2003	2004	
AdR (a + b)	161.781	47,9	158.920	44,9	158.628	46,9	175.741	49,7	19.260	5,4	337.961	353.921
Roma Ciampino (a)	3.507	9,4	3.147	7,1	16.071	43,3	21.856	49,4	19.260	43,5	37.130	44.263
Roma Fiumicino (b)	158.274	52,6	155.773	50,3	142.557	47,4	153.885	49,7	-	-	300.831	309.658
SEA (c + d)	112.891	33,9	104.176	30,7	194.487	58,4	204.705	60,3	30.523	9,0	332.865	339.404
Milano Linate (c)	62.779	52,6	63.564	52,4	31.045	26,0	30.960	25,5	26.832	22,1	119.311	121.356
Milano Malpensa (d)	50.112	23,5	40.612	18,6	163.442	76,5	173.745	79,7	3.691	1,7	213.554	218.048
SAVE (e + f)	25.976	28,1	25.679	26,7	54.660	59,2	58.404	60,7	12.183	12,6	92.301	96.266
Treviso (e)	-	-	-	-	8.497	55,1	9.350	57,5	6.922	42,5	15.415	16.272
Venezia (f)	25.976	33,8	25.679	32,1	46.163	60,0	49.054	61,3	5.261	6,6	76.886	79.994
Napoli	38.990	60,0	30.743	51,3	18.885	29,0	20.846	34,7	8.373	14,0	65.016	59.962
Torino	19.577	35,8	22.315	38,6	22.684	41,5	23.325	40,3	12.449	22,7	54.710	57.847
Bologna	16.164	28,5	12.214	27,3	40.574	71,5	32.590	72,7	-	-	56.738	44.804

Fonte: Assaeroporti.

TAB. 5.3 - CARGO (TONNELLATE)

	Merci avio			Merci superficie			Posta			TOTALE	
	2003	2004	% su tot	2003	2004	% su tot	2003	2004	% su tot	2003	2004
AdR (a + b)	147.510	153.750	78,1	-	-	-	45.114	43.077	23,4	192.624	196.827
Roma Ciampino (a)	19.826	21.730	100	-	-	-	-	-	-	19.826	21.730
Roma Fiumicino (b)	127.684	132.020	75,4	-	-	-	45.114	43.077	26,1	172.798	175.097
SEA (c + d)	323.361	363.623	94,0	43.181	11,2	-	20.701	23.249	5,3	387.243	386.872
Milano Linate (c)	16.738	16.558	64,6	108	0,4	-	7.813	9.077	31,7	24.659	25.635
Milano Malpensa (d)	306.623	347.065	96,1	43.073	11,9	-	12.888	14.172	3,6	362.584	361.237
SAVE (e + f)	23.189	26.715	66,2	8.566	24,3	10.415	3.444	3.253	9,8	35.199	40.383
Treviso (e)	15.411	17.924	99,4	-	-	-	-	102	-	15.411	18.026
Venezia (f)	7.778	8.791	39,3	8.566	43,3	10.415	3.444	3.151	17,4	19.788	22.357
Napoli	2.894	2.450	32,2	1.971	24,1	2.589	3.306	2.578	40,5	8.171	7.617
Torino	5.780	3.239	20,3	11.233	61,2	11.537	1.331	1.218	7,3	18.344	15.994
Bologna	14.792	11.130	52,7	10.573	37,5	8.237	2.847	1.738	10,1	28.212	21.105

Fonte: Assaeroporti.

I maggiori aeroporti per numero di passeggeri e di movimenti sono Milano e Roma, con una leggera superiorità del sistema romano. Il sistema milanese – composto dai due aeroporti di Linate e Malpensa – presenta passeggeri con prevalenti destinazioni internazionali (64% nel 2004). Tale dato è il risultato di situazioni opposte nei due aeroporti gestiti: mentre lo scalo Linate opera prevalentemente in ambito nazionale (70% circa), Malpensa - più rilevante in termini di volumi di traffico - ha un orientamento prettamente internazionale (80% circa). Il sistema romano, inteso come somma dei due scali di Fiumicino e Ciampino, presenta percentuali di passeggeri nazionali attorno al 40%. Tuttavia lo scalo di Roma Ciampino, di dimensioni decisamente contenute rispetto a Fiumicino, ha un'attività quasi esclusivamente internazionale. I volumi cargo più elevati si riscontrano presso lo scalo di Milano Malpensa, seguito dal Roma Fiumicino che comunque è pari a circa la metà. La misura più comunemente usata per le quantità di servizi erogati è la c.d. *Work Load Unit* (WLU) che somma i passeggeri e le merci equiparando ogni passeggero (80 kg + 20 kg di bagaglio) a 100 kg di merce. La tabella 5.4 mette in evidenza una dimensione simile di AdR e SEA con 32 e 31 milioni di WLU nel 2004; le altre quattro società invece hanno volumi compresi tra 3 e 6 milioni. L'Aeroporto G. Marconi di Bologna evidenzia una riduzione del 19% rispetto al 2003 a seguito della chiusura, dagli inizi di maggio ai primi di giugno del 2004, per lavori di prolungamento della pista di volo; esso ha potuto operare solo parzialmente attraverso lo scalo di Forlì.

TAB. 5.4 - WLU

		WLU	
		2003	2004
Aeroporti di Roma	Roma	29.542.045	32.134.356
SEA	Milano	29.504.361	31.002.819
SAVE (1)	Venezia	5.502.477	6.094.985
Gesac	Napoli	4.649.193	4.682.668
Sagat	Torino	2.850.424	3.167.555
Aeroporto G. Marconi	Bologna	3.709.930	3.019.571

(1) Dato relativo al solo aeroporto di Venezia. Stima su dati Assaeroporti (somma del numero di passeggeri e dei kg di cargo).

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.

TAB. 5.5 - DIMENSIONI DEGLI AEROPORTI

Località	Ente di gestione	Area sedime (ha) (1)	Distanza dalla città (km)	Numero di piste	Lunghezza delle piste (m)	Larghezza delle piste (m)
Milano Linate	SEA	385	8	2	2.440 600	60 22
Milano Malpensa	SEA	1.244	48	2	3.920 3.920	60 60
Roma Ciampino	Aeroporti di Roma	220	15	1	2.207	47
Roma Fiumicino	Aeroporti di Roma	1.605	34	4	3.900 3.295 3.900 3.800	60 45 60 45
Napoli Capodichino	Gesac	200	6	1	2.628	45
Torino Caselle	Sagat	(2) 292	15	1	3.300	60
Treviso Sant'Angelo	Aertre (Gruppo SAVE)	120	3	1	2.450	45
Bologna Borgo Panigale	Aeroporto G. Marconi	200	6	1	(3) 2.800	45
Venezia Tessera	SAVE	331	12	2	2.780 3.300	45 45

(1) Superficie del terreno compreso all'interno della recinzione aeroportuale esterna.

(2) Dato fornito dalla società. L'area interna doganale è invece pari a 265 ha.

(3) A seguito dell'ampliamento conclusosi nel 2004. Fonte: Bilancio.

Fonte: ENAC Annuario Statistico 2004 - Dati al 31-XII-2004.

La tabella 5.5 dà conto di alcuni parametri chiave per la valutazione delle dimensioni fisiche degli aeroporti analizzati. Innanzitutto una misura rilevante è quella dell'area del sedime aeroportuale: l'aeroporto di maggiori dimensioni è quello di Roma Fiumicino, seguito da Milano Malpensa. Tra i più piccoli invece vi sono quelli di Bologna e Napoli. Anche in termini di numero di piste il più rilevante è Roma Fiumicino con quattro piste cui va poi aggiunta quella di Ciampino; a Milano (Linate e Malpensa) ve ne sono 4 attive, mentre a Bologna, Napoli e Torino solo una.

TAB. 5.6 - INDICI DI INVESTIMENTO

	Investimenti tecnici per WLU		Investimenti tecnici del biennio 2003 - 2004 in % delle immobilizzazioni tecniche lorde a fine 2004
	2003	2004	
	€ / WLU		
Aeroporto G. Marconi	6,696	13,920	35,0
Gesac	1,538	1,334	32,8
Sagat	3,699	4,188	20,3
SEA	3,387	3,889	13,5
SAVE (1)	1,831	1,091	13,4
Aeroporti di Roma	0,304	0,756	10,2
<b>Media</b>	<b>2,132</b>	<b>2,660</b>	<b>15,3</b>

(1) Gli indici sono stati calcolati sui dati della SAVE S.p.A.

Fonte: nostre elaborazioni. Le medie sono ponderate.

Gli investimenti tecnici sono riassunti nella tabella 5.6 che riporta il rapporto tra spese nell'esercizio e WLU e le spese nell'ultimo biennio in percentuale delle immobilizzazioni tecniche lorde a fine esercizio 2004. La società con gli indici di investimento più elevati è l'Aeroporto G. Marconi di Bologna che negli ultimi anni ha sostenuto ingenti investimenti in infrastrutture ed ha concluso nel 2004 le opere di ampliamento della pista. Si segnalano anche la Sagat, che ha incrementato gli investimenti nel 2004 rispetto all'anno precedente, e la SEA. Gli investimenti per WLU più bassi sono quelli della Aeroporti di Roma.

### 5.3 Normativa e tariffe

Gli aeroporti civili istituiti dallo Stato fanno parte del demanio aeronautico assieme ad ogni costruzione o impianto destinato al servizio della navigazione aerea. Ai sensi dell'art. 694 Codice della Navigazione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze può, compatibilmente con le esigenze di pubblico uso, dare in concessione a privati parti di suolo ricomprese nel sedime aeroportuale per costruire aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo per un periodo non superiore a venti anni. Le concessioni affidate in base a tale norma prevedono che le infrastrutture di volo rimangano di proprietà statale e che la gestione possa essere affidata a terzi. A partire dalla prima metà degli anni novanta, il contesto normativo è mutato progressivamente a seguito di modifiche legislative e del recepimento in Italia di direttive comunitarie. In particolare, il D.L. n. 251-1995 ha abrogato le norme che prevedevano la partecipazione maggioritaria dello Stato e degli enti pubblici nel capitale sociale delle società di gestione aeroportuale. L'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è dal 1997 l'organismo

regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia. Nell'ottobre 1999 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato con propria circolare la "Convenzione tipo per l'affidamento delle gestioni aeroportuali", il "Disciplinare tipo per la predisposizione del contratto di programma", lo "Schema di programma di intervento", lo "Schema del piano degli investimenti" e lo "Schema di piano economico-finanziario", invitando le società interessate, entro i termini prescritti dal D.M. 521-1997, a presentare all'ENAC, per le conseguenti valutazioni di competenza, una domanda corredata dal programma di intervento comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario.

I rapporti tra ENAC ed i soggetti gestori sono disciplinati da convenzioni, che stabiliscono che ENAC riacquisisca la proprietà degli immobili, degli impianti fissi e delle altre opere comunque realizzate dalla concessionaria o da terzi sul suolo demaniale degli aeroporti e fissano le modalità per l'eventuale rilievo dei beni mobili e delle attrezzature acquistati dalla concessionaria con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione. A partire dal 1° gennaio 2003 i canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale sono stabiliti sulla base del Decreto del 30 giugno 2003 dell'Agenzia del Demanio. Quest'ultimo ha previsto un canone annuo determinato in proporzione alle unità di traffico gestito, ossia sulla base delle *Work Load Unit* (WLU).

L'attività aeronautica – relativa all'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali – è quella che più si avvicina ad una *utility* in quanto caratterizzata da un monopolio naturale e soggetta ad un regime tariffario controllato. I principali diritti aeroportuali sono i seguenti:

- Tassa erariale su sbarco e imbarco delle merci: è stata introdotta dal D.L. 47-1974 convertito con modificazioni nella Legge n. 117-1974. La misura della tassa è determinata per tutti gli aeroporti in base al peso della merce trasportata. È dovuta dal vettore che può rivalersene sullo spediteore o sul destinatario. I criteri per la determinazione della misura della tassa variano per ogni aeroporto e sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i trasporti e le infrastrutture, tenendo conto del volume del traffico dell'aeroporto interessato e del costo di gestione del servizio.
- Diritti relativi alla movimentazione degli aeromobili: si tratta di diritti di approdo e partenza stabiliti sulla base del peso massimo al decollo. I diritti di sosta dipendono dal peso massimo al decollo e dal tempo di permanenza.
- Diritti di imbarco e sbarco passeggeri: sono diritti fissi a persona, superiori per i passeggeri diretti verso aeroporti di Stati esterni all'Unione Europea rispetto a quelli imbarcati su voli nazionali e comunitari.

Il sistema tariffario relativo alle attività aeronautiche è stabilito dal D.M. 14 novembre 2000, che determina provvisoriamente, in maniera specifica per ogni aeroporto, la misura dei diritti aeroportuali relativi ad approdo e partenza ed all'imbarco dei passeggeri. La tabella 5.7 illustra il sistema tariffario, ancora oggi vigente. Recentemente il D.L. n. 211-2005 ha stabilito che la misura dei diritti aeroportuali venga stabilita per ogni aeroporto sulla base di criteri definiti dal CIPE.

Va aggiunto infine il diritto per il ricovero o per la sosta degli aeromobili che è pari a 0,08 € per tonnellata del peso massimo al decollo e per ogni ora o frazione di ora oltre le prime due, per tutti gli aeroporti. In relazione alle tariffe, la Direzione Generale per la Navigazione Aerea sta conducendo da qualche anno un'intensa attività di sensibilizzazione nei confronti degli enti competenti, con l'obiettivo di rendere operativa la Direttiva CIPE 86-2000 contenente un nuovo modello regolatore delle tariffe aeroportuali al fine di ottenere una correlazione tra l'ammontare pagato ed il servizio ottenuto.

TAB. 5.7 - TARIFFE

			Diritti approdo/partenza (voli nazionali e comunitari)		Diritti approdo/partenza (voli esterni all'Unione Europea)		Diritti imbarco (voli nazionali e comunitari)	Diritti imbarco (voli esterni all'Unione Europea)
			prime 25 tonn.	tonn. successive	prime 25 tonn.	tonn. successive		
euro								
<b>Milano</b>	<b>SEA</b>	Linate	1,46	2,02	2,15	2,69	5,89	8,25
		Malpensa	1,63	2,14	2,15	2,69	6,25	8,25
<b>Roma</b>	<b>AdR</b>	Ciampino	1,55	2,39	2,15	2,69	8,01	8,25
		Fiumicino	1,26	1,92	2,15	2,69	5,63	8,25
<b>Napoli</b>	<b>Gesac</b>		1,16	1,87	2,15	2,69	5,22	8,25
<b>Torino</b>	<b>Sagat</b>		1,58	1,85	2,15	2,69	5,78	8,25
<b>Venezia</b>	<b>Save</b>		1,69	2,15	2,15	2,69	6,87	8,25
<b>Bologna</b>	<b>A. G. Marconi</b>		1,61	2,20	2,15	2,69	6,46	8,25

Fonte: D.M. 14 novembre 2000.

## 5.4 Ricavi e costi unitari

La struttura dei ricavi di queste società è caratterizzata dalla presenza di tre tipologie di voci:

- Ricavi aeronautici: diritti e *fee* per l'utilizzo delle infrastrutture;
- Ricavi da *handling*: corrispettivi per le attività di supporto ai passeggeri ed ai vettori. Già da alcuni anni le attività di *handling* sono state liberalizzate negli scali di maggiori dimensioni. Alcune società di gestione aeroportuale quindi non presentano questa voce di ricavo;
- Ricavi diversi: rivenienti dalla concessione di spazi per negozi all'interno dell'aeroporto, dalla gestione dei parcheggi, dalla pubblicità e da altre attività correlate.

La composizione percentuale dei ricavi può essere molto diversa tra le società di gestione aeroportuale essendo legata a scelte di posizionamento competitivo. La tendenza in atto sembra quella di un progressivo ampliamento dell'area non aeronautica in quanto non regolamentata ed in grado di offrire margini più elevati. SEA presenta il 27% circa di ricavi da attività non aeronautici nel 2004 e Aeroporti di Roma una quota attorno al 37%. La capacità di realizzare margini dalle attività non aeronautiche dipende in larga misura dalla tipologia di traffico: tendenzialmente, i passeggeri che viaggiano per lavoro sono quelli più redditizi, mentre quelli che viaggiano in modalità c.d. *low cost* sono caratterizzati da una minore propensione alla spesa in aeroporto. Il dettaglio dei ricavi nei bilanci delle società aeroportuali è piuttosto omogeneo e permette di elaborare indici su alcune voci caratteristiche. La tabella 5.8 ne riporta alcuni.

Gli indici di ricavo per WLU evidenziano una situazione sostanzialmente allineata per i primi quattro aeroporti. La SEA è la società con il fatturato per WLU più elevato tra quelle analizzate, seguita dall'Aeroporto G. Marconi che però manifesta un rilevante incremento del valore dell'indice nel 2004. La Gesac presenta indici piuttosto bassi e nettamente inferiori alla media.

Come la maggior parte delle *utility* soggette a tariffe regolamentate, le società di gestione aeroportuale possono realizzare efficienza e migliorare i profitti agendo sui costi. Per confrontare le 6 società qui considerate sono stati calcolati indici rapportando i costi totali – suddivisi nelle tre componenti lavoro, altri costi operativi netti e ammortamenti – ai WLU (Tab. 5.10).

TAB. 5.8 - INDICI DI RICAVO

	SEA	AdR	Gesac (1)	Sagat	Save (2)	A. G. Marconi (1)
<b>2003</b>						
Diritti di approdo, partenza e sosta €/movimento	188,1	162,9	90,5	79,3	167,9	115,60
Diritti per imbarco passeggeri €/passeggero	3,3	2,9	2,4	2,9	3,9	3,25
Diritti per imbarco e sbarco merci €/tonnellata	12,3	14,1	9,9	19,1	16,9	17,78
Diritti per controllo dei passeggeri €/passeggero	1,4	1,3	0,9	1,8	1,6	1,39
Ricavi da <i>handling</i> €/movimento	804,3	(3) 806,3	(4) -	320,3	(5) -	(6) 404,40
<b>2004</b>						
Diritti di approdo, partenza e sosta €/movimento	188,3	160,3	98,3	84,7	157,1	123,10
Diritti per imbarco passeggeri €/passeggero	3,3	2,9	2,5	2,9	4,0	3,25
Diritti per imbarco e sbarco merci €/tonnellata	16,6	15,3	13,9	19,1	17,1	17,71
Diritti per controllo dei passeggeri €/passeggero	1,7	1,6	0,9	1,8	2,0	1,93
Ricavi da <i>handling</i> €/movimento	819,8	(7) 604,3	(4) -	309,3	(5) -	(6) -

(1) Nostra stima su dati di bilancio.

(2) Nostra stima su dati di bilancio della SAVE S.p.A.

(3) L'indice fa riferimento solo a Fiumicino.

(4) La società di *handling* non è consolidata.

(5) La SAVE non svolge attività di *handling*.

(6) Dal 1° luglio 2003 è stato conferito il ramo d'azienda *handling* ad una controllata. L'indice è stato stimato sulla base della metà dei movimenti annuali.

(7) Dato riferito a Ciampino e Fiumicino. L'indice è pari a 737,0 per Fiumicino.

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.

TAB. 5.9 - INDICI DI RICA VO PER WLU

	Fatturato per WLU	
	2003	2004
	€/WLU	
SEA	19,075	19,629
Aeroporto G. Marconi	16,983	19,428
Sagat	18,229	18,062
Aeroporti di Roma	17,533	17,324
SAVE (1)	11,545	11,821
Gesac (2)	9,267	9,557
<b>Media</b>	<b>17,191</b>	<b>17,452</b>

(1) Gli indici sono stati calcolati sui dati della Capogruppo.

(2) Dati relativi al consolidato BAA Italia.

Fonte: nostre elaborazioni. La media è ponderata.

TAB. 5.10 - INDICI DI COSTO PER WLU

		Costo del lavoro per WLU (A)	% su costi totali	Altri costi operativi netti per WLU (B)	% su costi totali	Ammortamenti per WLU (C)	% su costi totali	Costi totali per WLU (A + B + C)
		€/WLU						
		2003						
SEA	Milano	9,175	56,1	5,494	33,6	1,684	10,3	16,353
Aeroporto G. Marconi	Bologna	5,953	41,2	6,790	46,9	1,726	11,9	14,469
Sagat	Torino	6,205	43,5	5,857	41,0	2,211	15,5	14,273
Aeroporti di Roma	Roma	5,068	36,8	5,453	39,7	3,236	23,5	13,757
SAVE (1)	Venezia	2,824	30,3	4,156	44,6	2,330	25,1	9,310
Gesac (2)	Napoli	2,500	32,6	3,902	50,8	1,277	16,6	7,679
<b>Media</b>		<b>6,433</b>	<b>45,6</b>	<b>5,360</b>	<b>37,9</b>	<b>2,333</b>	<b>16,5</b>	<b>14,126</b>
		2004						
Aeroporto G. Marconi	Bologna	7,952	41,0	9,763	50,3	1,691	8,7	19,406
SEA	Milano	8,580	50,9	6,731	39,9	1,558	9,2	16,869
Sagat	Torino	5,575	41,0	6,228	45,9	1,782	13,1	13,585
Aeroporti di Roma	Roma	4,816	36,0	5,635	42,2	2,916	21,8	13,367
SAVE (1)	Venezia	2,579	26,2	5,223	52,9	2,063	20,9	9,865
Gesac (2)	Napoli	2,703	35,2	3,663	47,6	1,324	17,2	7,690
<b>Media</b>		<b>6,127</b>	<b>42,7</b>	<b>6,092</b>	<b>42,4</b>	<b>2,141</b>	<b>14,9</b>	<b>14,360</b>

(1) Gli indici sono stati calcolati sui dati della capogruppo.

(2) Dati relativi al consolidato BAA Italia.

Fonte: nostre elaborazioni. La media è ponderata.

La SEA è la società con gli indici di costo più elevati nel 2003, mentre nel 2004 viene superata dall'Aeroporto G. Marconi di Bologna. La SEA resta la società con la più elevata incidenza del costo del lavoro per WLU, il che deriva dal notevole peso dell'attività di *handling*. La SAVE di Venezia presenta invece l'incidenza più bassa nel 2004 (26,2%), per giunta in notevole diminuzione rispetto all'anno precedente (30,3%). Questa variazione può essere spiegata dal fatto che la società ha deciso di uscire completamente dall'attività di *handling*, che è quella a maggiore intensità di lavoro, perché poco redditizia. Le aziende più virtuose sotto il profilo dei costi sono la SAVE e la Gesac.

## 5.5 Indicatori di efficienza e qualità

Nel settore aeroportuale due sono principalmente gli attori che rivestono un ruolo di controllo e coordinamento. L'ENAC, organismo regolatore delle attività del trasporto aereo in Italia, e la Direzione Generale per la Navigazione Aerea (Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) a cui sono state assegnate varie funzioni, tra cui l'analisi del mercato del trasporto aereo, i rapporti con le sedi internazionali, la valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo.

Tra gli aspetti più rilevanti che rientrano nel mandato istituzionale dell'ENAC vi è quello relativo al controllo della sicurezza, nelle accezioni di *safety* e di *security*, nel rispetto ed in applicazione della normativa internazionale. Per *safety* si intende la sicurezza dal punto di vista delle progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili, nonché la valutazione dell'idoneità degli operatori aerei e del personale di volo. Con il termine *security* ci si riferisce invece alla sicurezza a terra, all'interno ed all'esterno degli aeroporti. L'ENAC, che ricopre anche il ruolo di autorità di coordinamento tra i vari soggetti aeroportuali, ha tra i propri obiettivi quello di porsi come garante dei diritti del passeggero, dal momento dell'ingresso in aeroporto sino alla conclusione del viaggio. Su indicazione dell'Unione Europea ha redatto la Carta dei Diritti del Passeggero e la Carta dei Servizi aeroportuali. La Carta dei Diritti del Passeggero è un documento che raccoglie in un unico testo la normativa vigente a livello nazionale, europeo ed internazionale sulle forme di tutela rivendicabili dal viaggiatore in caso di disservizi. La carta dei servizi, invece, definisce gli standard qualitativi minimi che devono essere osservati dagli operatori aeroportuali nei servizi forniti agli utenti: si tratta di 54 parametri che i gestori sono chiamati a rispettare per garantire al passeggero una prestazione di qualità.

Le società del settore aeroportuale si sono dotate dal 1999 della carta dei servizi, in ottemperanza al D.L. n. 163 del 1995 convertito in legge dall'art. 1 della legge n. 273 del 1995. Ciascuna società di gestione aeroportuale ha individuato un

insieme di indicatori ed una metodologia di stima degli standard, peraltro disomogenea tra l'una e l'altra. La legge dispone infatti, soltanto un elenco di misuratori di qualità che costituisce una "linea guida". Serve pertanto cautela nel confrontare tra loro le *performance* dei diversi aeroporti. Sotto il coordinamento dell'ENAC tutti i soggetti che concorrono all'erogazione del servizio (gestori aeroportuali, compagnie aeree, *tour operators*, *handlers*, associazioni dei consumatori, ecc.), sono impegnati nella definizione di un unico elenco di indicatori e di una modalità di calcolo dei valori omogenea, in modo da permettere il confronto delle *performance*. Gli sforzi compiuti in questa direzione hanno condotto all'emanazione di due documenti: le linee guida contenenti le impostazioni generali per la redazione della carta dei servizi e le note metodologiche che hanno il compito di standardizzare le metodologie di misurazione dei valori degli indicatori. Nella prassi corrente, tuttavia, ancora oggi le carte dei servizi forniscono dati non del tutto confrontabili e non sempre certificati da enti terzi indipendenti che garantiscano l'imparzialità delle rilevazioni.

Per un confronto omogeneo sono stati qui selezionati alcuni indici comunemente considerati tra i più significativi per valutare la qualità del servizio al passeggero; essi sono stati raccolti tramite l'invio di questionari. Occorre rilevare che solo una percentuale molto contenuta dei ritardi complessivi è attribuibile ai gestori aeroportuali (Tab. 5.11), essendo ascrivibili a cause esterne, quali condizioni climatiche, scioperi, o ad altri soggetti, quali i vettori, le società di *handling* o l'ENAV (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo). Dal punto di vista del passeggero, tuttavia, il dato che assume maggior rilievo è quello inerente i ritardi complessivi, che raggiungono i valori più elevati negli scali di grandi dimensioni: a Roma, a Milano (in particolare a Malpensa) e a Venezia. La stessa considerazione vale per i bagagli disguidati (Tab. 5.12) per colpa del gestore che sono tendenzialmente una quota molto bassa e spesso considerata così poco significativa da non essere nemmeno rilevata. Anche in questo caso analizzando invece il valore totale emerge come Malpensa sia lo scalo con la peggiore *performance*. Per quanto concerne i tempi di attesa dei bagagli (Tab. 5.13) i valori sono simili tra i diversi gestori per il primo bagaglio e nel 2004 oscillano tra 11 e 20 minuti.

Riassumendo, nel settore della gestione aeroportuale, la qualità è piuttosto complessa da misurare in quanto è il risultato dell'azione congiunta di diversi attori. Le difficoltà nell'attribuzione delle responsabilità dei disservizi può ostacolare la corretta valutazione della qualità erogata dai soggetti coinvolti. I dati qui esposti possono quindi essere utili per formulare giudizi più sulla qualità complessiva negli aeroporti analizzati che non sullo specifico gestore aeroportuale.

TAB. 5.11 - RITARDI

		Ritardi totali su voli passeggeri in percentuale sui voli in partenza (%)		di cui attribuibili al gestore (%)	
		2003	2004	2003	2004
AdR	Roma	30,00	27,50	0,10	0,20
SEA - Linate	Milano	17,20	16,30	0,17	0,63
SEA - Malpensa	Milano	24,10	18,60	1,16	1,05
SAVE	Venezia	(1) 25,27	(1) 26,34	(1) 0,50	(1) 0,81
Gesac	Napoli	n.d.	(2) 19,40	n.d.	(2) 0,65
Sagat	Torino	19,20	16,50	0,29	0,36
Aeroporto G. Marconi	Bologna	20,00	24,00	0,55	0,39
<b>Media</b>		<b>22,63</b>	<b>21,54</b>	<b>0,46</b>	<b>0,57</b>

(1) Maggiori di 15 minuti.

(2) Fonte: Carta dei servizi. Dati relativi all'esercizio di 12 mesi chiuso il 31-3-2005.

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.

TAB. 5.12- BAGAGLI DISGUIDATI

		Bagagli disguidati totali su 1000 passeggeri in partenza (n. x 1000)		di cui attribuibili al gestore (n. x 1000)	
		2003	2004	2003	2004
AdR	Roma	n.d.	n.d.	0,20	0,50
SEA - Linate	Milano	2,90	1,90	n.d.	(1) 0,30
SEA - Malpensa	Milano	14,90	10,70	n.d.	(1) 5,60
SAVE	Venezia	0,54	0,35	0,01	0,02
Gesac	Napoli	n.d.	(2) 0,81	n.d.	n.d.
Sagat	Torino	0,90	0,70	(3) n.d.	(3) n.d.
Aeroporto G. Marconi	Bologna	0,60	0,60	n.d.	n.d.
<b>Media</b>		<b>3,97</b>	<b>2,85</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>

(1) Fonte: Carta dei servizi 2005.

(2) Fonte: Carta dei servizi. Dati relativi all'esercizio di 12 mesi chiuso il 31-3-2005.

(3) Dato poco significativo.

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.

TAB. 5.13 - TEMPO DI CONSEGNA DEI BAGAGLI

		Tempo di consegna del primo bagaglio (minuti)		Tempo di consegna dell'ultimo bagaglio (minuti)	
		2003	2004	2003	2004
AdR	Roma	19	18	24	24
SEA - Linate	Milano	11	11	16	15
SEA - Malpensa	Milano	17	18	22	23
SAVE	Venezia	20	n.d.	29	n.d.
Sagat	Torino	(1) 16	(1) 19	(1) 20	(1) 23
Gesac	Napoli	n.d.	(2) 18	n.d.	28
Aeroporto G. Marconi	Bologna	19	20	26	26
<b>Media</b>		<b>17</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

(1) Nel 90% dei casi.

(2) Fonte: Carta dei servizi. Dati relativi all'esercizio di 12 mesi chiuso il 31-3-2005.

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.

TAB. 5.14 - TEMPO DI ATTESA A BORDO

		Tempo di attesa a bordo x sbarco del 1° passeggero (minuti)	
		2003	2004
AdR	Roma	2	2
Sagat	Torino	(1) 3	(1) 3
SAVE	Venezia	2	2
Aeroporto G. Marconi	Bologna	3	4
Gesac	Napoli	n.d.	(2) 3
SEA - Linate	Milano	n.d.	n.d.
SEA - Malpensa	Milano	n.d.	n.d.
<b>Media</b>		<b>3</b>	<b>3</b>

(1) Nel 90% dei casi.

(2) Fonte: Carta dei servizi. Dati relativi all'esercizio di 12 mesi chiuso il 31-3-2005.

Fonte: questionari, se non diversamente specificato.