



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

# Competitività del sistema aeroportuale italiano





**ASSAEROPORTI**  
Associazione Italiana Gestori Aeroporti

## **CHI SIAMO**

Assaeroporti è l'associazione confindustriale degli aeroporti italiani che rappresenta presso le Istituzioni nazionali ed europee 33 società di gestione aeroportuale per 42 aeroporti.

Nel 2017 le Società Associate hanno accolto 175,4 milioni di passeggeri, gestito oltre 1,5 milioni di voli e movimentato 1,1 milioni di tonnellate di merce.

Costituita il 31 maggio 1967, Assaeroporti è associata a Confindustria, a Federtrasporto e all'IFSC, *Italian Flight Safety Committee*, ed è presente in Europa come membro di ACI EUROPE, l'associazione dei gestori aeroportuali europei.

Assaeroporti è inoltre delegata alla definizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) per il personale di terra del trasporto aereo, sezione specifica gestori aeroportuali.

Prodotto da ASSAEROPORTI  
© Copyright ASSAEROPORTI 2018

Publicato nel mese di Febbraio 2018

# Introduzione

*Negli ultimi due decenni il trasporto aereo nel mondo non è semplicemente cresciuto in modo esponenziale. E non ha neppure semplicemente cambiato pelle accompagnando una domanda cangiante. Piuttosto, è stato interessato da una vera e propria metamorfosi che ne ha modificato tutte le componenti connotandole in modo profondamente diverso dal passato.*

- A partire dai primi anni della liberalizzazione si sono moltiplicati i vettori, le rotte, gli scali nel mondo.*
  - La crescita della concorrenza ha reso accessibile il trasporto aereo a ceti sociali ai quali era sostanzialmente precluso.*
  - Gli aeroporti esistenti sono cresciuti, si sono modernizzati, si sono aperti ai soggetti privati che, in molti casi, esprimono il capitale di maggioranza nelle società di gestione.*
  - Nuovi Paesi (si pensi alla Cina o agli Emirati Arabi) sono diventati protagonisti del mercato aeroportuale realizzando infrastrutture in grado di modificare profondamente la geografia dei Paesi che gestiscono i flussi globali.*
  - Sono cambiati i sistemi di regolazione, le dinamiche tariffarie e il loro legame con la programmazione degli investimenti necessari allo sviluppo degli aeroporti.*
  - Si è evoluto il concetto di monopolio naturale tradizionalmente applicato agli aeroporti al punto che, nelle maggiori catchment area di fatto gli aeroporti sono in concorrenza tra loro.*
  - È cambiato radicalmente il rapporto tra gli aeroporti e le compagnie di volo. L'esigenza di crescere sinergicamente in molti casi ha portato ad adottare strategie di co-marketing.*
  - I tassi di crescita esponenziale del commercio elettronico di beni B2C testimoniano come il trasporto merci per via aerea, fino ad ora scarsamente considerato, stia diventando sempre più centrale in un'ottica globale.*
-

*La rilevanza del settore aeroportuale per l'economia di un Paese non si esaurisce nella mera soddisfazione di una quota della domanda di trasporto di passeggeri e merci, ma rappresenta (e sempre più rappresenterà) un elemento cardine per la crescita e la competitività. La ricerca attiva e continuata di una collocazione significativa nel grande flusso degli scambi internazionali è oggi un atto dovuto per qualunque Paese al mondo. Neppure gli Stati più dimensionati, dotati di risorse e di popolazione, supportati da una forte e crescente domanda interna, ne possono prescindere. Ma sono soprattutto i Paesi più piccoli che a questo genere di attività e di orientamento strategico devono conferire un carattere di persistente ostinazione per non rischiare la progressiva marginalizzazione e il conseguente impoverimento. L'obiettivo che devono porsi, inevitabilmente, è quello di generare e attrarre flussi, intercettare e gestire flussi, e, nella misura del possibile, orientare i flussi in una direzione a loro favorevole.*

*Rapporto di Ricerca Censis Maggio 2017  
Il Sistema Aeroportuale Italiano.*

**Cardine e protagonista dello scenario socio-economico del Paese.**

## *Aviation Strategy*

Il settore dell'aviazione rappresenta un importante motore per la crescita economica, l'occupazione, il commercio e la mobilità di un Paese ed è proprio per questa ragione che la Commissione europea lo ha posto al centro della propria *Aviation Strategy*.

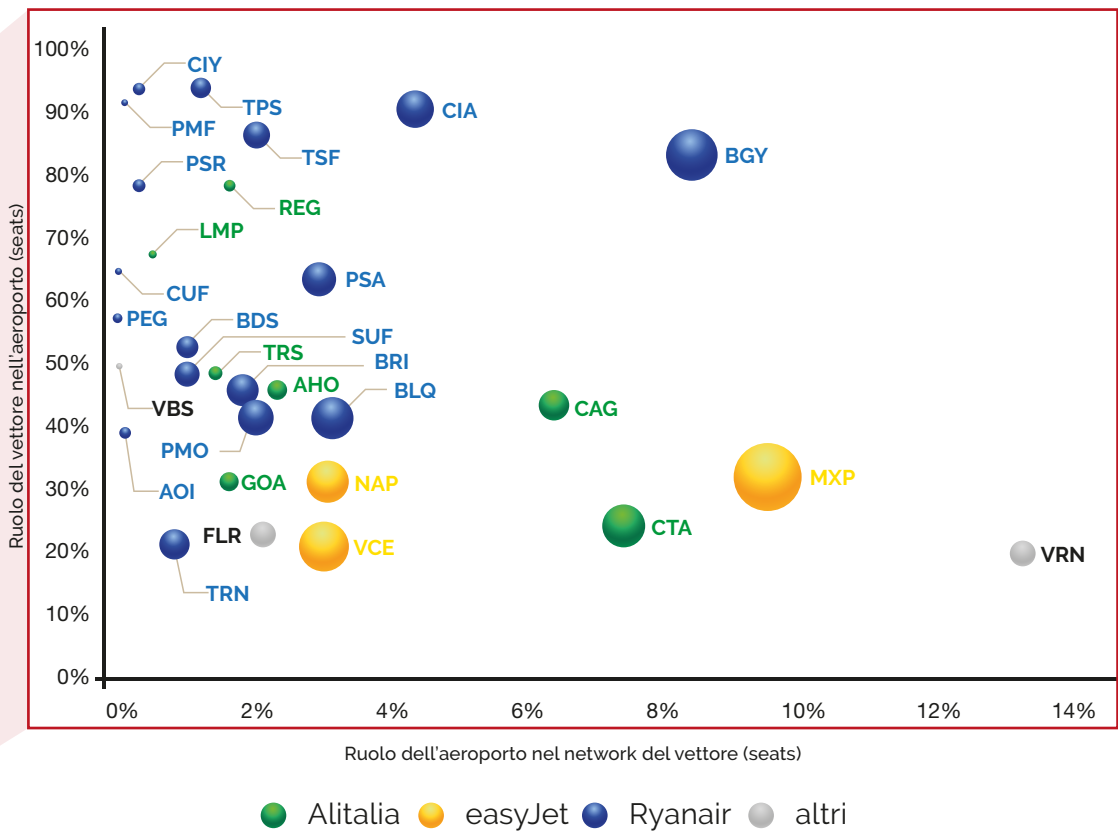
Al tempo stesso, la profonda trasformazione che sta interessando l'intera filiera del trasporto aereo rende quanto mai necessaria una riflessione sulle principali dinamiche che interessano un settore in continua evoluzione come quello aeroportuale. Da tale esigenza è scaturita la volontà di Assaeroporti di commissionare a ICCSAI uno studio che analizza il contesto competitivo, storico ed emergente, del sistema aeroportuale italiano.

*Key findings dello studio ICCSAI*

***“Analisi sui livelli di  
competitività del sistema  
aeroportuale in Italia”***







### FORTE COMPETIZIONE TRA AEROPORTI CHE SERVONO LA STESSA CATCHMENT AREA (competizione locale)

Considerata la conformazione geografica del nostro Paese e la distribuzione degli aeroporti sul territorio, la competizione tra scali nazionali sulle *catchment area* è elevata. Prendendo a riferimento come possibili *competitor* gli aeroporti con dimensioni comparabili ed escludendo quelli con la medesima *ownership*, in media il 49% della popolazione che si trova nel bacino di utenza di un aeroporto<sup>1</sup> ha a disposizione uno o più scali alternativi raggiungibili in massimo 90 minuti di auto dalla propria abitazione.

<sup>1</sup> Si è considerato un bacino di utenza con accessibilità all'aeroporto in 90 minuti (in auto).

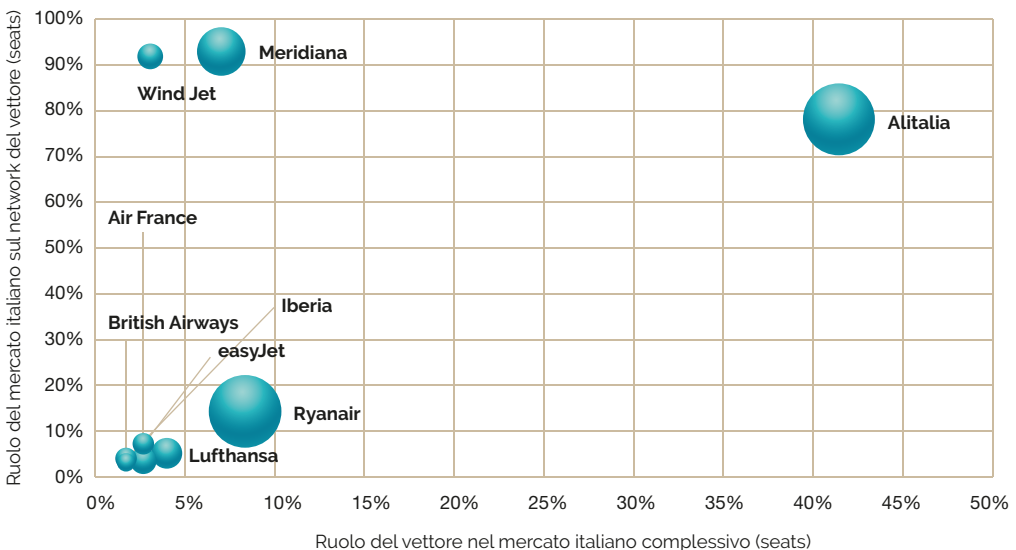
## ELEVATA SOVRAPPOSIZIONE DELLE DESTINAZIONI E DEI SERVIZI OFFERTI IN PARTENZA DAGLI AEROPORTI NAZIONALI

Nel 2016 in media il 71,5% dei posti è offerto verso destinazioni raggiungibili anche partendo da un aeroporto nazionale alternativo situato a meno di 2 ore di auto dall'aeroporto di partenza. Questo fenomeno è legato all'aumento delle destinazioni europee servite e alla progressiva **convergenza tra i modelli di business dei vettori**. Da un lato, infatti, i LCC stanno progressivamente iniziando ad operare nel mercato di fascia alta (presenza in aeroporti maggiori, diversificazione dei servizi offerti ai passeggeri, etc.), dall'altro, alcuni *Full Service Carriers* (FSC) stanno replicando il modello dei LCC, ad esempio sviluppando proprie offerte *low cost*.

## VETTORI SEMPRE MENO LEGATI AL SOLO MERCATO ITALIANO (competizione pan-europea)

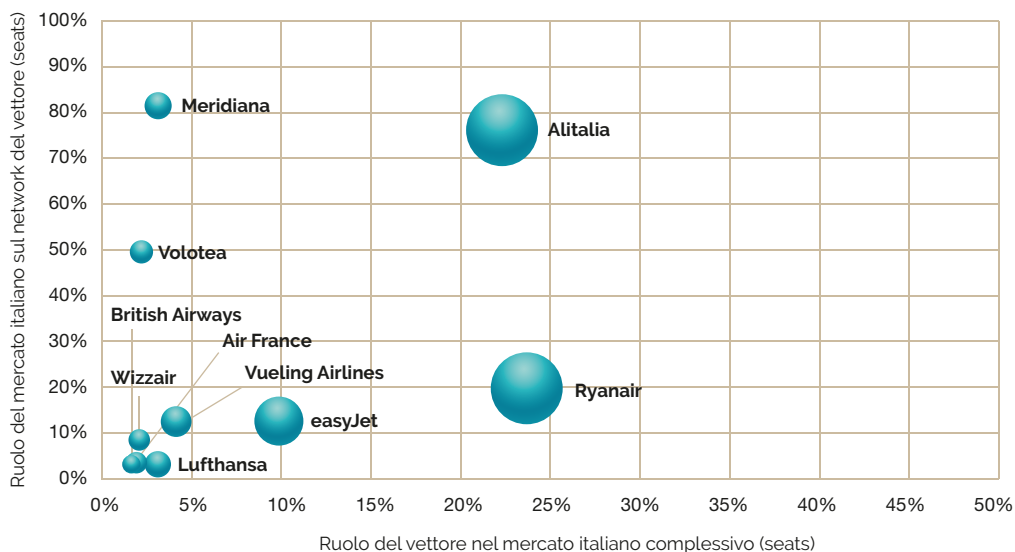
Dal 2006 al 2016 la quota del mercato italiano detenuta da vettori che hanno oltre il 50% dell'offerta basata sugli scali domestici è scesa dal 53% a meno del 30% (dato che potrebbe ulteriormente ridursi in relazione alle sorti di Alitalia). In tal modo, si è molto indebolita la storica relazione di reciproca dipendenza tra vettore e aeroporto.

### *Market share 2006*





## Market share 2016



L'intero mercato italiano si trova dunque a competere per attrarre i servizi di vettori globali, che a loro volta possono più facilmente decidere di redistribuire l'offerta in relazione alle opportunità che si presentano sul mercato.

Molti aeroporti domestici, compresi quelli di grandi dimensioni, hanno registrato negli ultimi anni una forte instabilità delle rotte. Gli aeroporti maggiormente soggetti a fenomeni di riallocazione dell'offerta da parte dei vettori sono principalmente quelli a vocazione turistica, ove si osservano i seguenti fenomeni:

- > forte crescita del segmento di mercato più sensibile al prezzo (cd. *footloose passenger*), conseguenza di una maggiore familiarità con i LCC e di una maggiore facilità di prenotazione su internet;
- > inclusione negli accordi di liberalizzazione/*open skies* di Paesi che si affacciano sul Mediterraneo (sebbene il *trend* si stia temporaneamente attenuando a causa dell'attuale instabilità politica di tali aree).

Nell'ultimo quinquennio il fenomeno dell'instabilità delle rotte ha comunque interessato numerosi aeroporti nazionali, compresi quelli di grandi dimensioni.

## INASPIMENTO DELLA COMPETIZIONE TRA HUB

La competizione tra *hub* assume una dimensione sovra-europea, legata al ruolo crescente dei grandi *hub* del Medio Oriente e della Turchia nel servire i passeggeri che dall'Europa sono diretti in Asia-Oceania e nel connettere i flussi provenienti dalle Americhe (in particolare la costa occidentale) con l'Asia.

Nel 2016, dei 164 milioni di passeggeri transitati negli scali nazionali, 60 milioni hanno volato su rotte domestiche, 87 milioni su rotte europee, 9 milioni su rotte extra-europee di medio raggio e 8 milioni su rotte intercontinentali di lungo raggio (con voli diretti da/per l'Italia). All'interno del segmento di lungo raggio, tuttavia, il numero di passeggeri che ha raggiunto dall'Italia destinazioni intercontinentali attraverso *hub* europei o extra-europei è stimato pari a circa 16 milioni, quasi il doppio dei passeggeri di lungo raggio che hanno utilizzato voli diretti dall'Italia.

In media il 25% dei flussi verso destinazioni intercontinentali raggiungibili tramite l'*hub* italiano di Fiumicino può essere servito con tempi paragonabili passando da un altro *hub competitor*.

- > Il principale *competitor* per attrarre il feederaggio domestico di Fiumicino è l'aeroporto di Monaco (in termini di destinazioni raggiungibili passando sia da Fiumicino sia dall'aeroporto di Monaco).
- > Istanbul risulta l'aeroporto maggiormente in competizione. Fiumicino è in competizione con tale aeroporto su 16 destinazioni finali.



## AUMENTO DELLA COMPETIZIONE INTERMODALE

La rete ferroviaria ad alta velocità sta modificando il quadro competitivo degli aeroporti ponendosi come mezzo sostitutivo per molti collegamenti domestici, ma anche potenzialmente allargando la competizione tra aeroporti fra loro lontani, soprattutto per passeggeri che originano o hanno come destinazione il centro delle grandi città servite dalla rete AV.

Gli effetti di sostituzione sulle rotte domestiche sono già pienamente evidenti. In particolare, rispetto al 2008 (anno di completamento della linea AV sulla tratta Milano-Roma) per arrivi/partenze da Roma e rispetto al 2010 (anno di completamento della linea AV sulla tratta Roma-Napoli) per arrivi/partenze da Napoli, si osserva un drastico calo del numero di posti offerti:

- -64,1% sulla tratta Roma-Milano
- -47,8% sulla tratta Roma-Torino
- -51,7% sulla tratta Napoli-Milano
- -37,1% sulla tratta Napoli-Torino

## ANCOR PIÙ FORTE COMPETIZIONE NEL SETTORE DEL CARGO AEREO

Nonostante l'elevata concentrazione dell'offerta a livello nazionale (5 aeroporti gestiscono il 91,7% del traffico merci complessivo), la filiera logistica del cargo aereo ha caratteristiche tali da estendere ben oltre i confini nazionali la competizione all'interno del settore. La possibilità di servire mercati lontani utilizzando come *hub* alternativi diversi aeroporti europei e la forte diffusione in Europa del fenomeno di *truck flight* (ossia il trasporto merci da aeroporto a aeroporto via terra) confermano infatti la natura sovra-nazionale della competizione nel cargo aereo.

I grandi spostamenti di *hub* logistici verificatisi recentemente in Europa (si pensi al caso di Lipsia) e nel mondo dimostrano la presenza anche nel cargo aereo della minaccia del *de-hubbing*.









# Conclusioni

# Conclusioni

L'analisi condotta da ICCSAI ha messo in evidenza come il contesto competitivo rilevante per il sistema aeroportuale italiano sia sempre più quello europeo o, in taluni casi, addirittura globale. Gli aeroporti italiani si trovano infatti a competere per:

- i. attrarre i passeggeri in partenza/arrivo dagli scali nazionali, tenuto conto sia della competizione sulle *catchment area* sia della crescente sovrapposizione dell'offerta;
- ii. attrarre servizi di vettori che sempre meno sono legati al solo mercato italiano;
- iii. svolgere il ruolo di *hub* nei flussi intercontinentali, trovandosi a competere non solo con altri *hub* europei, ma anche con quelli extra-europei;
- iv. attrarre flussi cargo e svolgere il ruolo di base/*hub*, in particolare per gli operatori logistici integrati.

Al tempo stesso, lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria ha già determinato un forte "effetto di sostituzione" sulle principali rotte domestiche; inoltre la possibilità che la rete AV offre ad alcuni scali di ampliare il proprio bacino di utenza lascia intravedere ulteriori aree di competizione. Infine, gli sforzi volti ad incrementare i volumi di traffico, tipici di un *business* ad elevati costi fissi, creano competizione fra aeroporti a livello nazionale ed internazionale per attrarre servizi aerei di vettori sempre più *route-agnostic* (favoriti in questo dalla crescita del segmento dei *footlose passenger*) e per ricavarne un ruolo come *hub* nei flussi di passeggeri intercontinentali.

Ne emerge che le trasformazioni che hanno caratterizzato il trasporto aereo negli ultimi anni hanno modificato in maniera sostanziale il contesto del settore nel senso di una maggiore pressione competitiva. Già da ora vi sono evidenti segnali che suggeriscono come il *trend* sinora registrato continuerà a manifestarsi anche nei prossimi anni.

Le possibili evoluzioni del modello di *business low cost* (conseguenti, ad esempio, al progressivo ingresso dei LCC nel segmento di lungo raggio e nel *connecting traffic* e alle nuove opportunità offerte dall'innovazione tecnologica), il rafforzamento dei vettori e degli aeroporti della Turchia e del Medio Oriente, l'emergere di nuovi mercati quali quello cinese e l'ulteriore consolidamento delle compagnie aeree<sup>2</sup> sono i principali fattori che determineranno ulteriori importanti pressioni competitive. Questo sembra applicarsi in particolar modo in un Paese come l'Italia, ove le sorti dell'ormai ex compagnia di bandiera imporranno nuove sfide per gli aeroporti nazionali.

In conclusione, gli indicatori analizzati nello studio mostrano:

- > la multidimensionalità del problema, evidenziata dalla facilità con cui si può passare da situazioni di monopolio locale dell'offerta ad altre di accentrimento della domanda in un solo soggetto;
- > la difficoltà di trovare indicatori e *threshold* predefiniti, unici e analitici, che possano applicarsi ad una platea variegata di situazioni.

Ne consegue che, nell'eventuale valutazione delle condizioni in cui è esercitabile un significativo potere di mercato da parte del gestore aeroportuale, tali considerazioni portano a preferire un approccio prudente e una valutazione *case-by-case* invece di una metodologia univoca.

---

<sup>2</sup> Nel 2016, il 58,4% del traffico aereo complessivo in Europa è detenuto da 5 grandi gruppi di vettori: Lufthansa Group, Ryanair, IAG, Air France-KLM, easyJet.

**CONTATTI**  
Via Vicenza, 5A  
00185 - Roma

**SEGRETERIA**  
+39 06 6588726  
[segreteria@assaeroporti.net](mailto:segreteria@assaeroporti.net)

[www.assaeroporti.com](http://www.assaeroporti.com)

