



## Aeroporto Sanzio: quale futuro?

**Presentato uno studio che mette in luce i punti di forza e di debolezza dello scalo marchigiano**

Aerdorica Spa, che gestisce l'aeroporto di Ancona, ha chiuso il bilancio dell'esercizio 2010 con un utile netto di € 125.549. Si tratta di un risultato particolarmente positivo dopo numerosi esercizi chiusi in rosso (fino al 2008) e ampiamente superiore ai risultati conseguiti dai gestori degli altri aeroporti situati nell'area del Medio Adriatico.

A quali favorevoli circostanze si può ricondurre questo risultato di Aerdorica e quali sono le prospettive per il futuro? L'aeroporto di Ancona presenta alcuni elementi di forza che, considerati assieme, lo distinguono dagli altri aeroporti del Medio Adriatico, sebbene simili per catchment area (bacino di utenti), tipologia di traffico, origine e dimensione dello scalo, struttura proprietaria (pubblica): l'aeroporto dorico non ha, sul territorio regionale, altri concorrenti; ha ammortizzato gli investimenti nell'infrastruttura; dal 2008 a oggi il traffico è stato ininterrottamente in crescita, specie nel comparto passeggeri e si prevede che al termine di quest'anno sarà oltrepassata per la prima volta la soglia dei 600.000 transiti. Sembrano quindi superate le difficoltà di attrazione di compagnie aeree e attivazione di colle-

gamenti vissute tra il 2005 e il 2008. Ciò ha avuto un riflesso positivo anche sulla copertura dei costi medi per work load unit (unità trasportata, corrispondente a un passeggero o a un quintale di merce) che, nel 2010, Aerdorica ha coperto per oltre l'80% con ricavi commerciali (mentre, p.es., Pescara lo ha fatto per circa il 55% e Perugia per circa il 40%); la rimanente parte del costo medio è stata finanziata attraverso contributi erogati alla società di gestione da enti pubblici (in particolare, dalla Regione).

L'intervento finanziario del settore pubblico, fatto a vario titolo - prevalentemente contributi in conto esercizio o ricapitalizzazioni per il ripiano di perdite di gestione - è un aspetto cruciale della gestione degli scali del Medio Adriatico. Finora, i finanziamenti messi a disposizione dai soci hanno inciso sullo sviluppo e sulla capacità degli aeroporti di attirare compagnie aeree, le cui decisioni sulle destinazioni servite sono di vitale importanza per gli scali minori. Detti finanziamenti hanno influenzato il confronto competitivo fra gli aeroporti del Medio Adriatico e consentito la sopravvivenza di tutti gli aeroporti dell'area, nonostante il relativo sovraffollamento di scali.

Tuttavia, è probabile che, nei prossimi anni, questo stato di cose sia destinato a mutare, per varie ragioni. In primo luogo, è inverosimile che il flusso di finanziamenti da parte dei soci pubblici possa continuare in futuro, se non in misura ridotta, a causa sia dei vincoli, sempre più stringenti, a cui stanno andando incontro i bilanci degli enti pubblici, sia del crescente costo sociale dei fondi pubblici derivanti dal prelievo tributario. Ciò sta spingendo con forza

le società di gestione aeroportuale verso la ricerca di nuovi soci privati. In secondo luogo, è probabile che il quadro regolatorio si faccia meno favorevole per le società aeroportuali con riguardo alle possibilità di finanziamento pubblico, soprattutto a seguito di condizionamenti che potrebbero essere imposti da una più rigida applicazione della normativa europea. Infine, novità potrebbero venire da modifiche in materia di regolamentazione delle tariffe aeroportuali: da un lato, si discute del recupero, in tariffa, dei costi del capitale investito; dall'altro lato, l'attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali, potrebbe portare alla liberalizzazione di alcune delle tariffe applicate negli scali con meno di un milione di movimenti di passeggeri per anno.

In conclusione, il miglioramento dei risultati della gestione di Aerdorica si accompagna a un relativo rafforzamento dell'aeroporto di Ancona rispetto agli altri aeroporti del Medio Adriatico, con i quali è più diretto il confronto competitivo. Tuttavia, le incertezze legate, soprattutto, alla possibilità che, da una parte, le compagnie aeree cambino le proprie strategie commerciali e il loro posizionamento geografico o che, da un'altra parte, l'appoggio finanziario degli enti pubblici venga sostanzialmente ridotto, sono fattori che possono modificare, anche repentinamente, lo scenario in cui opera l'aeroporto marchigiano.

*(\*) Questa nota è frutto di uno studio più ampio a cura di Leo Fulvio Minervini (Università di Macerata, Dipartimento di Studi giuridici ed economici, Jesi) Andrea Mosconi (Unioncamere Emilia Romagna, Bologna) con il contributo di Diego Piacentino.*