



*L'Amministratore Delegato
e Direttore Generale*

Pisa, 29 Agosto 2013

Oggetto: considerazioni in merito al documento “Le ricadute economiche del consolidamento dell’offerta aeroportuale della Toscana” pubblicata dall’IRPET in data 8 luglio 2013

Egregio Presidente,

In data 8 luglio 2013, IRPET ha pubblicato il documento “ Le ricadute economiche del consolidamento dell’offerta aeroportuale della Toscana”. Come dichiarato in premessa, il documento si pone l’obiettivo di “stimare l’impatto economico e occupazionale indotto dalla qualificazione dell’**offerta aeroportuale toscana**, partendo dalle previsioni di traffico passeggeri elaborate all’interno della pianificazione nazionale (ENAC, Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012) e riprese dai documenti di programmazione regionale (Regione Toscana, 2012)...in modo da individuare le ricadute positive indotte dal potenziamento del sistema regionale”.

In merito ai contenuti di tale documento e facendo seguito alla e-mail inviata il 6 agosto scorso, notiamo che :

1. Nel documento sono quantificate esclusivamente le ricadute economiche ed occupazionali sul territorio toscano generate dall’incremento del traffico passeggeri previsto nel Piano Nazionale Aeroporti (PNA) per l’aeroporto di Firenze nel periodo 2011-2030, pari ad un valore compreso tra i +1,2 milioni di passeggeri (previsione minima) e +2,7 milioni di passeggeri (previsione massima). Non è invece effettuata alcuna analisi delle ricadute sulla nostra regione indotte dall’incremento del traffico passeggeri previsto nello stesso periodo per l’aeroporto Galilei, incremento tra i +1,5 e 3,5 milioni di passeggeri. Infatti, per il Galilei, le stime relative all’impatto economico si fermano al 2011 (pag. 20).

2. Il documento contiene un confronto del network delle destinazioni offerte dall'aeroporto di Pisa e da quello di Firenze nella stagione invernale 2012-2013. L'analisi effettuata non recepisce il fatto che i volumi di traffico dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa sono storicamente condizionati da fenomeni di stagionalità nel periodo aprile-ottobre, periodo in cui si concentra oltre il 70% del traffico annuale dell'aeroporto Galilei e in cui le destinazioni servite con voli di linea salgono a 77 (di cui 67 internazionali).

3. Lo scenario competitivo – il bacino di traffico

L'errore di fondo del documento è considerare il bacino di traffico di un aeroporto determinato *esclusivamente* dalle isocrone. In realtà ci sono tre fattori da tenere presente:

3.a La scelta di un aeroporto da parte del passeggero viene effettuata sulla base di un'analisi individuale di alcuni Key Buying Factors: tariffe, servizi e network offerti dalla compagnia aerea, vicinanza e qualità dei servizi dell'aeroporto. Conseguentemente, la vicinanza/lontananza di un aeroporto è solo uno e nemmeno il primo dei criteri di scelta. Questo spiega perché la capacità di attrazione di un grande aeroporto è nettamente più ampia nonostante le isocrone favorevoli di aeroporti più vicini ma con minore offerta voli e tariffe più elevate. In tale contesto, il documento non spiega, conseguentemente, il motivo del successo dell'aeroporto Galilei nonostante la sua posizione "meno baricentrica" (pag.9). La risposta è semplice: per una tariffa molto più bassa il passeggero è disponibile a percorrere più chilometri.

3.b Le isocrone che determinano il bacino di traffico di un aeroporto si sovrappongono a quelle di un altro aeroporto. In Toscana, assistiamo alla sovrapposizione di tre bacini di traffico: Aeroporti di Pisa, Firenze e Bologna. Come si vede dall'illustrazione che segue, i bacini di traffico di Pisa e Firenze si sovrappongono proprio nell'area più densamente popolata e industrializzata della Toscana: circa 2,5 milioni di abitanti in Toscana si trovano in una posizione baricentrica tra i due aeroporti. Proprio per questo i due scali possono costituire un vero sistema: perché sono in larghissima parte a servizio di uno stesso bacino di traffico.



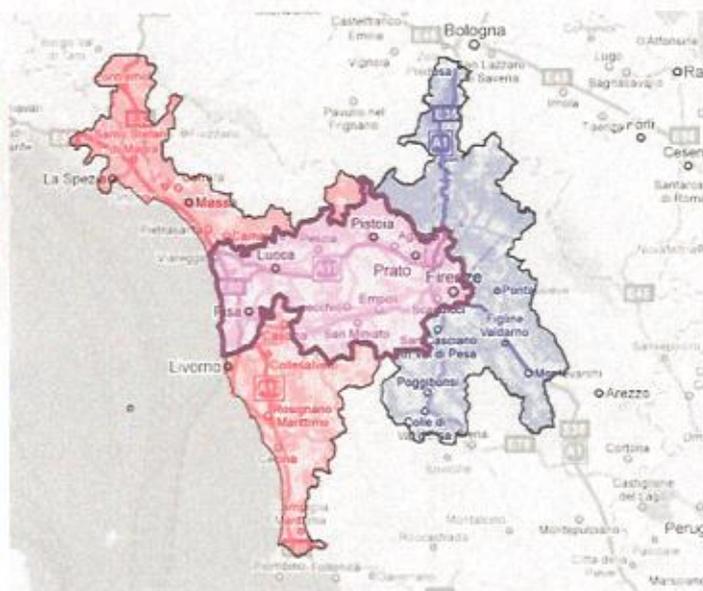
Sovrapposizione *catchment area* aeroporto di Pisa e aeroporto di Firenze*

Catchment Area Aeroporto di Pisa:

Entro 30' 815.992 abitanti
 Entro 60' 2.598.717 abitanti
 Entro 120' 5.444.247 abitanti

Catchment Area Aeroporto di Firenze:

Entro 30' 1.095.407 abitanti
 Entro 60' 2.223.749 abitanti
 Entro 120' 7.507.153 abitanti



* Entro 60 minuti dagli aeroporti.

*Fonte: 2009 ISTAT data, elaborazione GIS System

3.c. La domanda di servizi aeroportuali **non** è fatta direttamente dal passeggero all'aeroporto, ma passa sempre dalla scelta della compagnia aerea (il prodotto che la compagnia aerea mette sul mercato, il prezzo del biglietto, la forza della sua rete commerciale, il sistema di fidelizzazione, etc.). In sintesi, il passeggero, dopo alcune valutazioni, acquista un biglietto aereo e poi va in aeroporto. Visto quindi che il rapporto primario dell'infrastruttura aeroportuale è con il vettore e non con il passeggero, qualsiasi incremento di capacità all'interno di un sistema deve essere affrontato con un'attenta strategia di marketing (si guardi il caso degli aeroporti di Orly e di Charles de Gaulle su Parigi e di quello di Stansted/BAA su Londra), pena comportamenti predatori e/o spregiudicati delle compagnie aeree.

4. Il sistema aeroportuale toscano. I riflessi economici di una mancata integrazione.

Il documento non contiene alcuna analisi in merito al fatto che l'incremento della capacità offerta derivante dal potenziamento dell'Aeroporto di Firenze, determinerebbe, in assenza di coordinamento tra i due scali, un *trasferimento* di traffico passeggeri dall'aeroporto Galilei di Pisa, con una conseguente riduzione dell'impatto economico delle attività aeroportuali sulla Costa Toscana. La realizzazione della nuova pista all'aeroporto di Firenze, senza un coordinamento del sistema aeroportuale regionale, comporterebbe per *entrambe* le società di gestione una distruzione di valore determinata da atteggiamenti speculativi da parte delle compagnie aeree ed una progressiva riduzione della marginalità a causa della fortissima concorrenza che verrebbe a crearsi tra due società che operano nello stesso bacino di traffico. Tale rischio è evidenziato nel già menzionato Piano Nazionale degli Aeroporti ENAC.

Se è vero che uno degli assunti principali dell'analisi contenuta nel documento è la realizzazione del sistema aeroportuale toscano, è altrettanto vero che non si analizzano le conseguenze che si verificherebbero nel caso in caso di mancata integrazione tra le due società.

Vero è che questo documento è una riedizione del documento "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana" licenziato da IRPET nel febbraio 2013 (che si allega per pronta referenza) dal quale sono stati espunti, tra gli altri, i seguenti paragrafi:

Pagina 3 versione febbraio 2013 – eliminato il paragrafo: *“Le stime presentate in questa nota si basano su tali ipotesi, ovvero sulla forte integrazione dell’offerta proveniente dai due scali toscani in grado di sfruttare al meglio le specificità dei diversi segmenti di domanda di trasporto aereo da e verso la Toscana. Il riferimento, nelle stime proposte, al solo aeroporto di Firenze deriva appunto da tali ipotesi, ovvero dall’assunzione che l’offerta aggiuntiva derivante da un suo ampliamento non sottragga alcun passeggeri allo scalo pisano e rappresenti, quindi, un vantaggio netto per la Toscana.”*

Pagina 17 versione febbraio 2013 - eliminato il paragrafo: *“Proprio a partire da tali considerazioni l’ipotesi su cui si è basata l’analisi proposta in questa nota è quella di una forte integrazione tra i due scali, tale cioè da evitare una sovrapposizione delle offerte. In tal senso gli effetti stimati derivanti dall’espansione dell’aeroporto di Firenze, sono stati considerati come interamente aggiuntivi per l’intera regione, nel senso che si è ipotizzato non sottraessero passeggeri all’aeroporto di Pisa.”*

In estrema sintesi, anziché sviluppare l'analisi dell'impatto della nuova pista dell'aeroporto di Firenze sull'aeroporto di Pisa in assenza di piena integrazione tra i due scali, nel documento si è preferito eliminare i suddetti paragrafi.

Conclusioni

L'economia della Toscana sta vivendo un momento difficile, che influenza anche l'andamento e i ritmi di sviluppo del trasporto aereo nella nostra regione. SAT e AdF, entrambe quotate sul Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana, costituiscono già oggi in Italia un esempio di gestioni aeroportuali in attivo, in grado di finanziare i propri investimenti e di operare con successo in un mercato fortemente competitivo, perché pienamente liberalizzato. Perciò riteniamo particolarmente negativo che IRPET, anziché cercare un confronto con chi di fatto nella Regione opera da decenni nel settore, preferisca condurre "in solitudine" analisi che non rispondono all'obiettivo di fornire utili elementi in funzione di decisioni di competenza regionale. E questo proprio nel momento in cui si lavora per sostituire alla cultura della competizione campanilistica quella del sistema aeroportuale.

Il fatto che Regione Toscana sia contemporaneamente il primo azionista di SAT ed il soggetto controllante di IRPET ci impone di condividere queste nostre considerazioni con la Presidenza: non solo per esprimere il nostro punto di vista, su una questione di grande impatto su SAT e sull'economia regionale, ma anche per sollecitare una diversa modalità di lavoro, improntata alla condivisione delle esperienze, con l'obiettivo di una crescita di cultura del trasporto aereo che si arricchisca di tutte le competenze disponibili, nella massima trasparenza, e diventi patrimonio comune.

Ringraziamo per l'attenzione.

Con i migliori saluti,

Egr.Dott. Enrico Rossi
Presidente Regione Toscana
Firenze

Gina Giani
