

Parcheggi e altre rendite aeroportuali

Marco Ponti e Elena Scopel

La regolamentazione del sistema aeroportuale italiano fino al 2007 non ha evitato la formazione di rendite ingiustificate. In particolare l'attività *non-aviation*, tra cui quella dei parcheggi, ha garantito ai gestori elevati profitti, a scapito degli utenti. È in corso un timido mutamento legislativo, che può dare i suoi frutti solo se accompagnato dall'istituzione di un'autorità di settore, oggi mancante.

Premessa

Questo articolo ha come *focus* il rapporto tra gli elevati ricavi effettuati dai parcheggi afferenti le infrastrutture aeroportuali e la condizione di monopolio naturale di cui gode l'aeroporto stesso.

La regolazione del sistema aeroportuale dovrebbe garantire la simulazione di un mercato concorrenziale in grado di evitare la formazione di rendite ingiustificate per il gestore aeroportuale a discapito dei vettori aerei e, in ultima istanza, degli utenti.

Come verrà argomentato, la normativa italiana fino al 2007 ha previsto per il settore aeroportuale la separazione contabile tra i servizi "lato aria" e quelli "lato terra" dell'aeroporto (sistema chiamato *dual till*, ma applicato in Italia in maniera parziale). Si prevedeva per il primo un sistema di regolazione¹ mediante il meccanismo del *price cap* (che doveva simulare un mercato concorrenziale), mentre il secondo non era di fatto regolato (per definirsi un vero *dual till*, avrebbe dovuto prevedere *royalties*; senza di esse il sistema è stato particolarmente favorevole ai gestori aeroportuali). Questo meccanismo ha legittimato così qualunque volume di ricavi ottenuti nel settore del *landside*, poiché esso, rimanendo separato da quello ottenuto nel settore *airside*, non partecipava alla definizione delle tariffe aeroportuali richieste ai vettori aerei. Dal 2007 una delibera CIPE, ancora in vigore, ha introdotto il concetto di *single till* parziale, per cui almeno il 50% degli introiti del settore *non-aviation* deve concorrere alla definizione delle tariffe aeroportuali. Questa delibera ha riscontrato l'ostruzionismo dei gestori aeroportuali, per cui la sua attuazione è ancora molto limitata.

¹ Sono soggetti a regolamentazione: i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero; le tasse di imbarco dei passeggeri; le tasse di imbarco e sbarco merci; i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza; i

corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo; i corrispettivi per le attività di handling, quando questa sia svolta, di diritto o di fatto, da un unico prestatore (D.Lgs. 18/99).

Il sistema legislativo vigente ha generato alte rendite per i servizi commerciali *landside* legati all'aeroporto e di competenza del gestore aeroportuale, diventando una voce consistente nel bilancio delle società di gestione. Tali servizi, non essendo sottoposti a controlli di sorta, godono di tariffe libere, nella certezza di poter contare su una quota "protetta" di domanda, assicurata dalla natura di monopolio naturale degli aeroporti.

Inizialmente verranno affrontate alcune questioni teoriche della regolazione dei trasporti, indispensabili per chiarire meglio i passaggi successivi. Una seconda parte analizzerà l'evoluzione della legislazione italiana di riferimento, e il terzo capitolo entrerà nel merito del servizio "parcheggio". Concluderanno una serie di considerazioni sui possibili indirizzi da adottare per "proteggere" gli utenti da rendite monopolistiche.

Alcuni richiami alla teoria

Il monopolio naturale è una particolare condizione che si verifica quando è conveniente in termini di costo complessivo (per le economie di scala) avere un'unica impresa o un'unica infrastruttura piuttosto che averne due o più che offrono lo stesso servizio per la stessa domanda. La condizione di monopolio rende solitamente necessario un sistema di regolazione in grado di simulare l'efficienza promossa dai mercati concorrenziali.

Un settore che presenta caratteristiche di monopolio naturale è quello aeroportuale. Un'infrastruttura aeroportuale costituisce, infatti, un'infrastruttura essenziale per le compagnie aeree, che non può essere facilmente replicata in quanto consuma molto territorio, ha bisogno di infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, richiede ingenti investimenti per la sua realizzazione, presenta rilevanti economie di scala e risulta soggetta a numerose autorizzazioni e concessioni. È anche considerata un monopolio legale, in quanto gode di forti barriere normative all'ingresso (vincoli da pianificazione territoriale).

Alcune funzioni specifiche, come per i servizi *charter*, le merci, i servizi intercontinentali, sono "contendibili" da altri aeroporti vicini e, in questi casi, si può parlare di monopolio naturale parziale.

Il mercato aeroportuale presenta, dunque, caratteristiche di mercato monopolistico-oligopolistico. In assenza di una struttura regolativa, si genera inefficienza allocativa (e produttiva, in caso di gestori pubblici, poco motivati a minimizzare i costi). Il gestore aeroportuale tende a estrarre una rendita monopolistica (o a diventare inefficiente) a discapito degli utilizzatori dell'aeroporto e, in ultima istanza, degli utenti (generando anche un problema di equità, oltre che al già enunciato problema di efficienza).

La regolazione del sistema aeroportuale è di competenza, dal 1997, dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (in seguito ENAC), che è l'organismo regolatore delle attività del trasporto aereo italiano.

La normativa italiana prevede che le infrastrutture di volo siano di proprietà pubblica, mentre la loro gestione può essere affidata a terzi.² L'oggetto prioritario delle concessioni per la gestione dell'aeroporto è la prestazione dei servizi che presuppongono l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate (D.Lgs. 18/99).³

Single till e dual till

Come si è detto, il concetto noto come *dual till* prevede la separazione contabile tra attività aeroportuali ("lato aria" o *airside*) e attività commerciali ("lato terra" o *landside*) e stabilisce che solo le prime siano sottoposte a procedimenti regolatori, mentre per le seconde, troppo difficili da regolare data la molteplicità dei cespiti, è previsto un sistema di *royalties* a favore dell'erario: questa situazione è nota come *dual till*.

In Italia è stato introdotto un regime definibile come "*dual till* parziale", in quanto sono state regolate le tariffe "lato aria", mentre non sono state previste *royalties* per le attività "lato terra". In questo modo, si sono lasciate al regolato le rendite, rilevanti negli aeroporti medio-grandi, ottenute dalle attività monopolistiche del *landside* (parcheggi, servizi commerciali ecc.).

Il metodo del *single till* valuta complessivamente la redditività sia dei servizi "lato aria" (quelli goduti dalle compagnie aeree) sia quelli del "lato terra" (pagati dai passeggeri) e decide le tariffe per il "lato aria"; di fatto, controlla che non si formino rendite complessive, o che queste siano solo temporanee. Solitamente applicando l'approccio *single till* vi è un sussidio incrociato tra le attività aeronautiche e quello non aeronautiche, in quanto i proventi delle attività non aeronautiche vengono valutati per determinare il tasso di redditività complessivo che non deve essere superato dal gestore. Tale metodo presenta l'inconveniente, non trascurabile, di annullare tendenzialmente i "segnali di prezzo" lato aria per gli aeroporti più congestionati, con effetti opinabili sull'efficienza allocativa delle tariffe.

La localizzazione di alcune attività commerciali all'interno del perimetro aeroportuale fornisce ai gestori di queste attività un forte potere di mercato e permette loro di raccogliere importanti introiti. La formazione di tali rendite, a giudizio dei vettori aerei, è dovuta anche al contributo dei vettori stessi in grado di attirare domanda nell'infrastruttura aeroportuale.

La dimensione dei proventi commerciali è la causa dell'ampio dibattito che concerne la scelta tra l'approccio *single till* e *dual till*.

² Art. 694 del Codice della Navigazione.

³ Le infrastrutture centralizzate comprendono:

- gestione sistema di smistamento e riconsegna bagagli;
- gestione tecnica pontili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o altri sistemi non frazionabili di trasporto dei passeggeri;
- gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili;

- gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili;
- gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo cure ecc.);
- gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti;
- gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali catering.

Le società aeroportuali preferiscono una regolazione *dual till*, mentre le compagnie aeree come abbiamo visto prediligono una regolazione *single till*. I vettori aerei, infatti, spingono perché gli introiti delle società aeroportuali derivanti dallo svolgimento delle attività commerciali siano utilizzati per ridurre le tariffe aeronautiche, mentre gli aeroporti vorrebbero mantenere per loro i profitti derivanti da attività non aeronautiche.

Per riassumere, un sistema di tariffazione delle infrastrutture centralizzate equo ed efficiente è importante per:

- un'allocazione efficiente delle risorse;
- una prevenzione da forme di abuso di posizione dominante da parte della società di gestione aeroportuale;
- una riduzione della distorsione della concorrenza fra le compagnie aeree utilizzatrici dell'aeroporto e fra aeroporti.

Il sistema di tariffazione dovrebbe riflettere il costo reale del servizio offerto, incluso un ragionevole ritorno sul capitale investito, ma escludendo rendite monopolistiche arbitrarie, e incentivare incrementi di efficienza tramite la possibilità di lucrare rendite temporanee al di sopra del WACC (misura standard del costo del capitale investito) solo in caso di comportamenti virtuosi.

Price cap

Lo strumento del *price cap* è previsto nella metodologia del *dual till* quale dispositivo di regolazione "lato aria".

Si presuppone, infatti, l'impossibilità da parte del regolatore di verificare l'efficienza dei costi del gestore aeroportuale (per evidenti questioni di "asimmetria informativa") e impone così una traiettoria di efficientizzazione che il regolato deve seguire in un arco temporale quinquennale. Il *price cap* prevede che i prezzi che il gestore regolato può applicare non possano crescere più dell'inflazione, meno un termine di efficientamento X , calcolato in relazione a una serie di fattori, tra i quali l'aumento dei volumi di traffico. Questo parametro è fondamentale per una corretta applicazione dello strumento, poiché, se correttamente calcolato, è in grado di simulare una situazione di mercato concorrenziale capace di incentivare l'efficienza produttiva del gestore attraverso una riduzione dei costi.

Il *price cap* per gli aeroporti in Italia è stato applicato in modo distorto come meccanismo per adeguare le tariffe, incorporando l'inflazione programmata, ma tenendo in scarso conto il meccanismo di efficientamento. Spesso, infatti, il parametro X è stato posto uguale a zero, giustificando questa scelta con la generica esigenza di coprire nuovi investimenti da parte del gestore, o è stato identificato solo con l'incremento di traffico previsto. Il risultato è che il *price*

cap si è rivelato un strumento favorevole per il gestore aeroportuale poiché, da una parte, si sono creati alti profitti e, dall'altra, non si sono rilevati riduzioni di tariffe in termini reali che dovrebbero verificarsi per efficientamento, termine dell'ammortamento degli investimenti passati, economie di scala ecc.

“Gold plating”

La quota di investimenti effettuata dal concessionario e da remunerare in tariffa rappresenta un altro punto importante del dibattito.

Attualmente, in Italia, sono remunerati in tariffa, pur dopo approvazione del regolatore, tutti gli investimenti di una qualche dimensione effettuati dal concessionario. Anzi, la normativa più recente sembra incoraggiare qualsiasi tipo di investimento, promuovendo possibili “legami” tra durata delle concessioni e livello degli investimenti previsti.

L'efficienza di tali spese non sembra preoccupare il decisore politico, mentre dovrebbe essere oggetto di forte attenzione da parte del regolatore. Il “largheggiare” negli investimenti compensabili in tariffa provoca un fenomeno noto come effetto *Averch Johnson* o *gold plating*: il regolato tende a realizzare opere di dubbia efficienza economica, sicuro di non incorrere in alcun rischio, e lucrando sulla costruzione, viste le asimmetrie informative di cui gode nei confronti del regolatore (prezzi, appalti ecc.).

Un atteggiamento che dovrebbe dare maggiore garanzia agli utenti sarebbe quello di non ammettere in tariffa gli investimenti direttamente produttivi, come, per esempio, ogni dispositivo che diminuisca i costi per il concessionario o che determini economie di scala ampliando la capacità dell'aeroporto. In altri termini, non dovrebbero essere ammessi alla remunerazione in tariffa tutti gli investimenti remunerabili a tariffe date entro la scadenza della concessione. Per tutti gli investimenti remunerabili solo con aumenti tariffari sarebbe raccomandabile che questi fossero negoziati, anche per quanto concerne le caratteristiche e i costi unitari, in un tavolo dove siano presenti anche gli utenti (come solo in minima parte avviene con i meccanismi di consultazione attualmente vigenti), al fine di controbilanciare, da parte di chi sarà chiamato a pagarne i costi, i rischi del citato effetto *Averch Johnson*.

La normativa in materia di diritti aeroportuali

Delibera CIPE n. 86/2000

La delibera CIPE n. 86/2000 “Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva” è la prima normativa emanata sulla regolazione aeroportuale. Oggi non è più in vigore ed è stata abrogata dalle successive normative.

La delibera CIPE n. 86/2000 introduce il meccanismo del *dual till*, ma in modo parziale, poiché, come precedentemente accennato, impone la separazione contabile tra le attività svolte in regime di monopolio (“lato aria”, regolate con il meccanismo del *price cap*) e quelle non regolate (“lato terra”), ma non prevede un effettivo meccanismo di *royalties* per quest’ultime. Determina, inoltre, la predisposizione di una contabilità analitica organizzata per centro di costo e ricavo per ogni servizio offerto e introduce l’obbligo di certificazione della contabilità analitica da parte di una società di revisione.

A seguito di ciò, la delibera CIPE definisce un preciso e dettagliato iter metodologico regolatorio da seguire ai fini del calcolo dei costi attribuibili a ciascun servizio centralizzato, in modo da garantire al gestore una normale remunerazione dei costi di pertinenza, valutati tenendo conto del piano di investimenti che il gestore si impegna a realizzare, degli standard di qualità e sicurezza che lo stesso deve garantire e delle previsioni di traffico.

L’attuazione della contabilità analitica è il presupposto per l’applicazione delle procedure regolatorie atte a calcolare le tariffe orientate ai costi. Compito dell’ENAC è vigilare sulla separazione contabile e sui costi effettivi nei singoli servizi offerti e fatturati dai gestori. La delibera CIPE stabilisce, infatti, che i livelli dei proventi devono essere adeguati ai costi, a una normale remunerazione del capitale investito e a programmi di investimento adeguati alle prospettive di espansione del traffico. Essa promuove, inoltre, l’efficienza e la qualità dei servizi resi, raggiungibili anche attraverso un approfondito *benchmarking* per tipologie aeroportuali simili.

La delibera CIPE è divisa in due parti: nella prima si disciplina la trasparenza e la separazione contabile dei gestori, mentre nella seconda vengono stabilite le formule matematiche per la determinazione dei corrispettivi dei singoli beni e servizi forniti dal gestore secondo il metodo del *price cap*.

Delibera CIPE 38/2007

La delibera CIPE n. 38 del 2007 “Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva” introduce l’aspetto innovativo del *single till* parziale.

Il contesto regolatorio in Italia appariva, infatti, talmente a favore dei concessionari da rendere necessario un intervento normativo per calmierare, almeno in parte, la situazione.

Il meccanismo normativo introdotto prevede, dunque, il concorso di una quota non inferiore al 50% dei ricavi *landside* per il calcolo dei diritti aeroportuali. In questo modo si vuole evitare la formazione di parte delle rendite da monopolio e di localizzazione ottenute dal gestore aeroportuale, che gestisce servizi in esclusiva all'interno del proprio sedime per fini commerciali.

La delibera CIPE è, dunque, rivolta a tutti i servizi non regolamentati ed è stata introdotta a favore dei vettori aerei e degli utenti.

Per i suoi concetti innovativi circa il proposito di ridurre le rendite monopolistiche, essa ha trovato molta opposizione e ostacoli all'attuazione da parte dei gestori aeroportuali, difatti non è ancora completamente recepita dagli scali italiani.

La Direttiva europea 2009/12/EC

La Direttiva europea approvata l'11 marzo 2009 si propone quale nuovo quadro di riferimento per la definizione delle tariffe aeroportuali e si applica agli aeroporti con un traffico annuo maggiore di cinque milioni di passeggeri (cioè per l'Italia i cinque maggiori aeroporti).

La direttiva prevede, come elemento innovativo, la consultazione tra gestori aeroportuali e utenti degli aeroporti per:

- definire il sistema tariffario;
- decidere il livello delle tariffe aeroportuali;
- stabilire la qualità del servizio offerto.

Inoltre pone l'attenzione sulla necessità di una maggiore trasparenza su costi, metodologie, finanziamenti, servizi forniti dagli aeroporti ecc., e sull'esigenza di stabilire un'autorità indipendente di supervisione.

Non entra direttamente nel merito della regolazione e dei suoi meccanismi, lasciando ampi spazi di manovra alle singole nazioni, ma appare importante per il ruolo che attribuisce ai vettori.

Riassumendo, il contesto regolatorio attualmente vigente in Italia appare essere un dispositivo ancora favorevole ai concessionari: si tratta di una scelta di politica economica perfettamente legittima e, in alcuni casi, anche condivisibile, ma che costituisce, in ogni caso, un fattore da tenere in considerazione nella valutazione complessiva degli oneri che ricadono sui vettori e sugli utenti.

Parcheggi

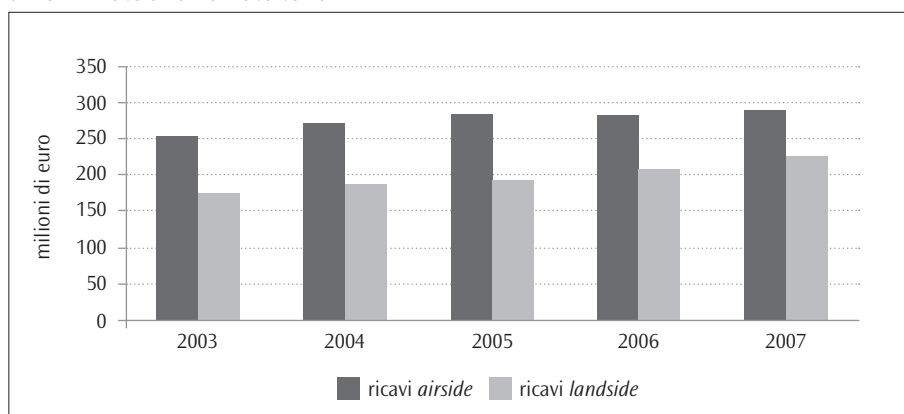
I servizi del *landside* di un aeroporto comprendono una serie di attività commerciali e no, tra cui negozi, ristorazione, alberghi, servizi di trasporto di collegamento, servizi di autonoleggio, servizi bancari, parcheggi ecc.

Per tutte queste attività, come già ricordato, è previsto un sistema di regolazione parziale, nella misura in cui una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per questi servizi concorre alla definizione dei ricavi complessivi del gestore (questi sottoposti a vincoli).

I ricavi di tipo *landside* costituiscono una quota molto importante dei bilanci dei gestori aeroportuali, che in alcuni casi possono arrivare a quasi la metà dei ricavi totali.

Come si può notare dalla tabella sotto riportata, nel caso di SEA (Società Esercizi Aeroportuali per gli aeroporti di Linate e Malpensa) si nota addirittura quasi un leggero decremento dei ricavi *airside* a fronte di una continua crescita dei ricavi ottenuti dal “lato terra”.⁴

Fig. 1 – Evoluzione dal 2003 al 2007 dei ricavi totali ottenuti dal gestore SEA, divisi in “lato aria” e “lato terra”



Fonte: nostra elaborazione su dati di bilancio SEA.

Una delle maggiori voci di entrata nel bilancio “lato terra” riguarda i parcheggi afferenti l’aeroporto. Questo servizio può raggiungere addirittura quasi un quarto dei ricavi delle attività *non-aviation*.

È stata recentemente pubblicata (dicembre 2008) dalla rivista *Altroconsumo* un’inchiesta sui costi dei parcheggi aeroportuali. I numeri presentati sono sorprendenti. Nonostante l’eterogeneità delle politiche tariffarie dei parcheggi,

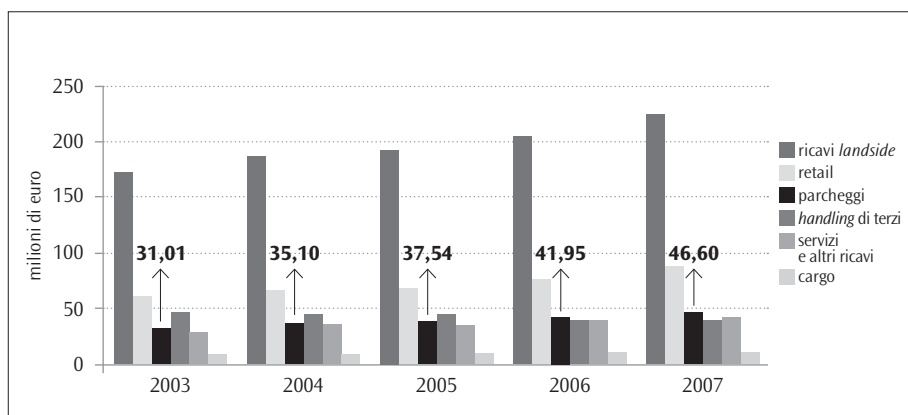
⁴ Lo stabilizzarsi nel tempo dei ricavi *airside* è influenzato anche dal blocco delle tariffe per le infrastrutture centralizzate ferme al 2002.

gli aeroporti italiani (gli scali con le tariffe più elevate sono quelli con maggior numero di passeggeri trasportati, come Malpensa T1, Linate, Palermo, Roma e Bologna) fanno pagare a caro prezzo la sosta. Se poi si sbaglia la localizzazione della propria vettura tra i diversi parcheggi di uno stesso aeroporto (non sempre l'informazione è chiarissima), si corre il rischio di pagare anche il 200% in più rispetto alla tariffa più conveniente.

Questo fenomeno è sicuramente legato alla crescita passata dei passeggeri transiti negli scali, al livello di offerta e di occupazione dei parcheggi, ma, come emerso, soprattutto all'elevata tariffazione di base del posto auto.

Nel caso del gestore aeroportuale SEA per gli aeroporti milanesi (Linate e Malpensa), si nota che i servizi *landside* che hanno riportato una crescita notevole sono principalmente il settore *retail* e quello dei parcheggi, mentre hanno subito una decrescita chiara nel tempo i servizi di *handling* effettuati da terzi (Fig. 2).

Fig. 2 – Confronto tra le voci dei ricavi “lato terra” del gestore aeroportuale SEA

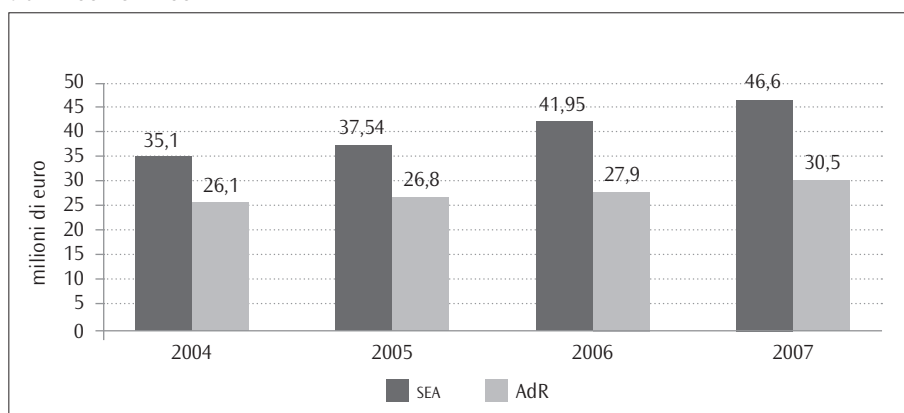


Fonte: nostra elaborazione su dati di bilancio SEA.

Stessa condizione si è riscontrata anche per il gestore AdR degli aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino). Nonostante i ricavi totali del gestore (*landside* e *airside*) crescano fino al 2005 per poi decrescere leggermente nel tempo, i passeggeri passano da circa 28 milioni nel 2003 a 38,5 milioni nel 2007 (facendo riscontrare un aumento di circa il 34%) e i ricavi da parcheggi subiscono un incremento di quasi il 17% dal 2004 al 2007 (passando da più di 26 milioni di euro a 30,5 milioni di euro di ricavi).

Seppure con importi di ordine differente da SEA, anche AdR presenta una continua e costante crescita dei ricavi (Fig. 3) almeno fino al 2007.

Fig. 3 – Confronto tra SEA e AdR dei ricavi ottenuti dai servizi dei parcheggi aeroportuali tra il 2004 e il 2007



Fonte: nostra elaborazione su dati di bilancio SEA e AdR.

Gli utili netti dei gestori aeroportuali (inclusi gli ammortamenti) sono praticamente sempre positivi e dimostrano la consistente redditività prodotta dall'infrastruttura aeroportuale, nonostante le tariffe per le infrastrutture centralizzate bloccate al 2002. Come è possibile questo risultato? Il fenomeno è spiegabile solo attraverso il ricorso a sussidi incrociati, operato dai gestori aeroportuali, tra i servizi regolamentati e quelli non regolamentati. I parcheggi costituiscono una voce di bilancio importante e una fonte di reddito vitale, che compensa settori in perdita.

Questo meccanismo viene riversato in ultima istanza sugli utenti, che vengono danneggiati da una legislazione mal definita.

Queste considerazioni riguardano i parcheggi di competenza dei gestori aeroportuali, situati tendenzialmente nel perimetro dell'infrastruttura "aeroporto".

Negli ultimi anni si è sviluppato anche un sistema di parcheggi esterni all'aeroporto, di possibile competenza degli stessi gestori aeroportuali, ma anche di privati. Tali parcheggi, detti "remoti", distano da diverse centinaia di metri a qualche chilometro dall'aeroporto e sono collegati con esso tramite servizi di navetta gratuita.

L'inchiesta già citata sui costi dei parcheggi aeroportuali pubblicata sulla rivista *Altroconsumo* dimostra la possibilità di ottenere un effettivo e consistente risparmio economico se si lascia il proprio veicolo in questi parcheggi. Le tariffe proposte sono tendenzialmente stagionali e spesso sono molto vantaggiose se la sosta dura almeno una settimana: per Roma Fiumicino si può ottenere fino a un risparmio del 42% rispetto a una sosta in un parcheggio vicino al *terminal*, mentre a Milano Malpensa T1 il vantaggio economico raggiunge il 65% in alta stagione.

Questi parcheggi possono essere considerati un primo tentativo di concorrenza, necessaria per ridurre le rendite monopolistiche. I coefficienti di riempimento dei parcheggi dimostrano, tuttavia, una continua preminenza dei par-

cheggi vicini al *terminal*, anche se più costosi. Qual è dunque il motivo di questa scelta apparentemente insensata?

La sosta giornaliera viene prevalentemente effettuata da categorie di utenti che si spostano per motivi di affari, per i quali il costo del parcheggio è ininfluente rispetto alla comodità della vicinanza al proprio veicolo e al conseguente risparmio di tempo. In questi casi, i parcheggi remoti non riescono a produrre una reale concorrenza. Per i viaggi di tipo turistico, invece, l'utenza è maggiormente disposta ad allontanarsi dal *terminal*, è più sensibile alle questioni relative al prezzo della sosta e mostra maggiore tolleranza rispetto ai disagi temporali causati dallo spostamento. In questi casi, i parcheggi remoti possono essere concorrenziali, producendo un effetto di calmiera dei prezzi.

Complessivamente la rendita del gestore è comunque poco intaccata e questo dimostra come il fattore "distanza" possa essere una discriminante rilevante nelle scelte. La vicinanza dei parcheggi interni al perimetro aeroportuale rispetto al *terminal* consolida, dunque, la condizione dei gestori aeroportuali di monopolisti nella fornitura di servizi *landside*.

Conclusioni

La normativa regolatoria italiana ha permesso ai gestori aeroportuali di conseguire fino al 2007 sostanziose rendite derivanti dalle attività non regolamentate, dovute sia a un continuo aumento dei passeggeri transitanti (almeno fino al 2007)⁵ sia a un aumento dei prezzi delle attività "lato terra".

La tendenza legislativa in atto sembra voler raggiungere in diverse fasi un sistema di *single till* e, quindi, estendere al 100% la quota di ricavi "lato terra" che concorre alla determinazione delle tariffe "lato aria". Questo passaggio verso un sistema di reale *single till* è vantaggioso per gli utenti (i gestori sarebbero indotti a limitare tutte le tariffe, "lato terra" e "lato aria", e non solo quelle *air-side* come ora), ma potrebbe generare segnali di prezzo distorti. Come abbiamo visto, essendo gli aeroporti più trafficati quelli che generano più ricavi "lato terra", questi andrebbero a comprimere le tariffe "lato aria", almeno in modo relativo. Ciò è gli aeroporti dove c'è maggior congestione sarebbero per le compagnie aeree quelli più convenienti, mentre dovrebbe essere il contrario.

Che fare allora? Per limitare le possibili rendite monopolistiche dei gestori aeroportuali, occorrerebbe effettuare come prima azione un'inversione di tendenza. Poiché un aeroporto genera rilevanti costi alla collettività in termini di viabilità di accesso, sistemi di trasporto pubblico ecc., un reale *dual till* forse è una soluzione raccomandabile (la sta applicando il regolatore inglese, passando da un approccio *single till*, tra grandi proteste dei vettori). Si ricorda che nello

⁵ I recenti dati mostrano uno stazionamento, e in alcuni casi anche un leggero calo, dei passeggeri transitanti negli aeroporti. Questo è dovuto a vari fattori, tra i quali sicuramente

anche l'instabile e mutevole normativa italiana e la scarsa abilità dell'attuale ente regolatore a dare segnali forti, che può indurre a comportamenti confusionari e contraddittori.

schema *dual till* i ricavi *landside* non contribuiscono a definire quelli “lato aria” attraverso un vincolo complessivo sulla redditività del concessionario, ma sono sottoposti a *royalties* decise dal soggetto pubblico chiamato a fornire i servizi per l’accessibilità all’aeroporto descritti sommariamente sopra. Tali *royalties* sono necessarie per scremare le rendite del gestore aeroportuale “lato aria” e per finanziare gli investimenti esterni al sedime aeroportuale, di cui si è detto sopra.

A prescindere dal dibattito sul più opportuno strumento di regolazione, bisognerebbe innanzitutto prevedere, comunque, la costituzione di un’autorità regolatoria indipendente per l’intero settore dei trasporti, sempre auspicata e programmata e mai realizzata, capace in primo luogo di mettere in gara periodica le concessioni, come sollecitato invano più volte dalla stessa autorità per la concorrenza.

Inoltre occorre che tale autorità introduca un reale e credibile sistema di controlli, in grado di monitorare le diverse attività, e di sanzioni, per le società aeroportuali che non rispettano le direttive.

Senza un’autorità indipendente, chiamata istituzionalmente a difendere gli interessi degli utenti, appare difficile che questi prevalgano su quelli dei gestori aeroportuali, pubblici o privati.

Riferimenti bibliografici

AdR, Bilancio, anni 2003, 2004, 2005, 2006, 2007.

Altroconsumo, “Dove il posteggio costa quanto il volo”, n. 221, dicembre 2008.

Bailey, E., Williams, J. R., Sources of economic rent in the deregulated airline industry, *Journal of Law and Economics*, vol. 31, n. 1, aprile 1988, pp. 173-202.

CAA Civil Aviation Authority, The “single till” and the “dual till” approach to the price regulation of airports, Londra.

Ponti, M., *Una politica per i trasporti italiani*, Editori Laterza, Bari, 2007.

SEA, *Relazione e bilancio*, anni 2003, 2004, 2005, 2006, 2007.

Vasigh, B., Fleming, K., Tacker, T., *Introduction to air transport economics*, Ashgate Publishing Limited, Aldershot, England, 2008.