

Luglio/dicembre 2007 - ANNO VI - n. 3-4

THE AVIATION & MARITIME JOURNAL

Novità dal mondo del trasporto aereo e marittimo

Università degli Studi
di Bologna



Sede di Forlì
Sede di Ravenna

Corso di Laurea in Ingegneria
Aerospaziale
Corso di Laurea per Operatore
Giuridico d'Impresa

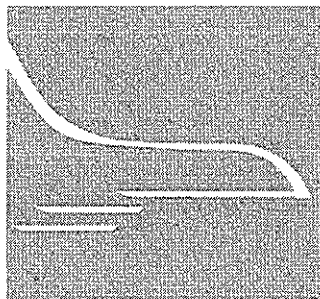
Scenari di sviluppo ed assetti societari nel sette del cargo aereo

di Marco Spinedi*

* Comitato Scientifico Osservatorio Asia.
Italia/Mondo - Logistica & Intermodalità.

Il trasporto aereo di merci e

... Continua



Continua ...

passengeri incarna ormai nell'immaginario collettivo la percezione del processo di globalizzazione in atto in maniera diretta ed efficace: opera su grandi distanze, riavvicinando i continenti, è veloce e sicuro, sostiene la riorganizzazione dei processi produttivi nell'industria e nei servizi a scala globale ed è diventato accessibile alla maggior parte delle persone per turismo e per lavoro, grazie ai servizi "low cost".

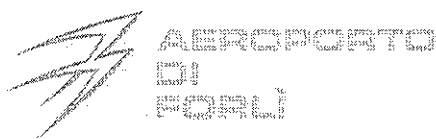
L'aumento delle dimensioni del mercato (numero di compagnie servite e numero di destinazioni finali toccate) ed il contemporaneo aumento della complessità organizzativa dovuta alle tante funzioni (centro di servizi commerciali e logistici, realizzatore di grandi investimenti, centro di utilizzazione di tecnologie sofisticate, ecc.) che un aeroporto riassume al suo interno hanno contribuito a modificare gli schemi organizzativi con i quali si gestiva in passato un aeroporto. Il management oggi deve affrontare compiti e responsabilità molto più complessi di quelli presenti solo alcuni anni fa.

Ciò ha portato i proprietari dei principali aeroporti europei, e cioè i governi degli Stati nazionali, a riformare l'assetto originale delle società di gestione secondo modelli organizzativi sempre più simili a quelli prevalenti in una grande impresa privata. Il passaggio più significativo in tal senso è avvenuto in molti paesi europei a cavallo tra

gli anni '80 e '90 ed ha riguardato la trasformazione da agenzie dello Stato, senza una propria specifica caratterizzazione giuridica, a società di capitali al 100% pubblici.

Attualmente, in Europa soltanto la Spagna controlla ancora il proprio sistema aeroportuale attraverso un ente di diretta emanazione del governo centrale, l'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Nel corso degli anni '90, nella maggior parte dei paesi europei, le società a capitale pubblico si sono ulteriormente evolute, seguendo due direzioni: il decentramento amministrativo, a favore delle autorità locali (Comuni, Province e Regioni) e, successivamente, l'ingresso nel capitale di soci privati. Con l'eccezione della Spagna ed in parte della Francia, ciò ha comportato un generale arretramento dello Stato dalla gestione diretta degli aeroporti, salvo, in alcuni casi, quello delle capitali.

Contemporaneamente, lo Stato ha aumentato invece il proprio potere amministrativo e di controllo in qualità di autorità di regolazione, intervenendo e legiferando, ad esempio, in materia di concessioni, argomento divenuto strategico, soprattutto in relazione alla loro durata, all'aumentare della dimensione degli investimenti previsti nei programmi di sviluppo aeroportuale.



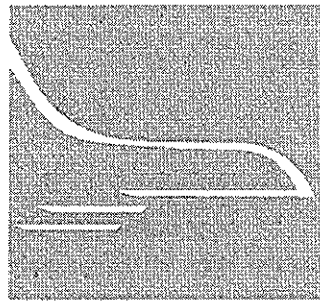
L'aumentato peso del capitale privato nelle società di gestione aeroportuali, che rappresenta la novità più importante, trova giustificazione negli ingenti investimenti necessari per sviluppare non soltanto le attività strettamente legate ai servizi di trasporto aereo, ma anche e soprattutto quelle inerenti le iniziative di carattere commerciale, che hanno assunto un ruolo sempre maggiore nei grandi aeroporti internazionali.

L'ingresso di capitali privati non ha avuto soltanto il merito di introdurre risorse fresche necessarie per gli investimenti, ma ha anche favorito la creazione di reti di relazioni fra aeroporti appartenenti a diverse nazioni ed addirittura a diversi continenti.

I vantaggi di tali operazioni sono facilmente comprensibili: risparmi di costo e maggiore efficienza organizzativa che ha origine dalla messa in comune delle risorse di ciascuno e dallo scambio di esperienze fra aeroporti diversi, ed i vantaggi originati da programmi ed iniziative di marketing comuni, come la ricerca di nuovi mercati, la definizione di nuovi accordi con compagnie aeree, ecc.

Fra gli esempi più significativi di soggetti che hanno dato vita a vere e proprie reti di aeroporti su scala intercontinentale, vi sono alcuni importanti gruppi multinazionali: Fraport AG, Grupo Ferrovial, Hochtief Airport, Macquarie Airports (Map), Shiphol group.

... Continua



Continua ...

Fraport AG è una società tedesca specializzata nella gestione di aeroporti che possiede pacchetti azionari in 10 aeroporti in Europa, nei Balcani ed in Africa.

Grupo Ferrovial è una società multinazionale spagnola che opera nel settore della costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali ed autostradali, parcheggi, ecc. in Europa, Nord America, Asia ed America Latina e possiede partecipazioni in 15 aeroporti in Europa, Asia e USA.

Hochtief Airport, una società tedesca di progettazione, costruzione e gestione di aeroporti, possiede importanti quote azionarie in 6 aeroporti in Europa, nei Balcani ed in Australia.

Macquarie Airports è una multinazionale di origini australiane specializzata nella gestione di grandi aeroporti che opera come investitore a lungo termine, ed attualmente possiede pacchetti azionari in 5 aeroporti in Europa ed Australia.

Shiphol group è una società olandese specializzata nella gestione aeroportuale di proprietà del Ministero delle finanze, della Municipalità di Amsterdam e della Municipalità di Rotterdam che possiede pacchetti azionari in 6 aeroporti in Europa e Stati Uniti.

Come si colloca l'Italia in tale contesto? Pur essendo stata uno dei

primi paesi europei a consentire l'ingresso di capitali stranieri nei propri aeroporti con il caso della BAA a Napoli, nessun altro aeroporto italiano fa parte oggi di uno di questi network mondiali.

Eppure un paese privo di una compagnia aerea che operi su scala mondiale forse sarebbe avvantaggiato dal fatto di avere aeroporti inseriti all'interno di sistemi internazionali a rete.

Se ne avvantaggerebbe probabilmente la competitività dell'intero sistema paese.

Molti osservatori sono propensi a credere che le operazioni di acquisizione e fusione nel settore aeroportuale in Italia siano state rallentate da fattori di carattere istituzionale/burocratico ed in particolare dalle attuali modalità di fissazione delle tariffe relative ai diritti aeroportuali.

Queste ultime costituiscono una quota importante dei ricavi degli scali, soprattutto regionali, ed in mancanza di una legge su scala nazionale che regoli l'istituto della concessione e le norme che lo regolano, possono essere soggette a forti fluttuazioni e potenziali riduzioni.



Senza un quadro sicuro e stabile di riferimento su questo tema, è praticamente impossibile definire l'esatto valore sul mercato di uno scalo, soprattutto se di dimensione medio-piccola.

Ridurre l'incertezza in materia di regolazione in merito ai rinnovi ed alla durata delle concessioni diventa dunque una pre-condizione per accelerare l'ingresso dei capitali privati e riprendere il processo di privatizzazione delle società di gestione iniziato qualche anno fa.

Poter cogliere opportunità di business su di una scala più vasta, puntando magari verso la partecipazione entro reti di aeroporti a dimensione continentale, come quelle descritte in precedenza con riferimento al ruolo svolto da alcune grandi multinazionali del settore non è un obiettivo impossibile per alcuni aeroporti italiani.

Valgono in tal senso le considerazioni favorevoli relative alla nostra posizione geografica ed alle potenzialità che essa comporta, visti i brillanti risultati economici che registrano molti paesi emergenti dell'area del Mediterraneo e del Medio Oriente.

È verso questi orizzonti che sarebbe necessario guardare, piuttosto che rinchiudersi a difesa degli asset disponibili all'interno dei singoli confini nazionali, come sembra suggerire il dibattito attuale.