***Aviation-Industry-News.com***

**AEROPORTI E AEROLINEE CHI GUADAGNA DI PIU’?**

Quanti sono a conoscenza del fatto che quando compriamo un biglietto aereo di qualsiasi compagnia, una parte dell’importo va all’aeroporto dal quale partiamo ed anche a quello su cui atterreremo? Sono molti i particolari ignorati anche dai più incalliti fra gli utenti del mezzo aereo circa i rapporti che legano aeroporti e aerolinee. La maggior parte di noi vede sempre in un aeroporto un’opera complementare al traffico aereo, vede uno spazio destinato ad ospitare gli aerei e i passeggeri che dovranno imbarcarsi o che su di esso giungono, una sorta di stazione ferroviaria degli aerei e, come si sa, nelle stazioni ferroviarie nessuna tassa è rischiesta per accedervi.

Di certo il mondo delle aerolinee, fatto di prestigiosi viaggi da un continente all’altro, di aerolinee che nel passato offrivano tutto gratis al passeggero, di una industria da tanti invidiata e magistralmente descritta nel film di Steven Spielberg, *Prova a* *prendermi*, presenta sostanziali differenze da quello delle società di gestione aeroportuali; quest’ultime dopotutto, volendo sintetizzare al massimo, hanno quale obiettivo primario il compito di fornire servizi a terra a passeggeri e velivoli, un mondo quindi ben lontano da quello accattivante dei viaggi svolto dalle aerolinee ma, andando al concreto, il fatto che tante volte abbiamo sentito parlare di crisi finanziaria delle compagnie aeree, se non addirittura fallimenti e chiusure, mentre sull’altro fronte tutto sembra procedere alla meglio, crediamo costituisca motivo sufficiente per cercare di analizzare i rapporti che legano questi due soggetti e tentare di illustrare come questo invertirsi delle fortune finanziarie sia potuto avvenire. Dopotutto se le finanze degli aeroporti vanno bene, altrettanto dovrebbe accadere per i vettori aerei.

Tutto è iniziato quando gli aeroporti si sono lasciati alle spalle la vecchia immagine di bene demaniale, ovvero di soggetto pubblico, per trasformarsi in società private e divenire quindi a tutti gli effetti imprese commerciali. *“Trasferendo il monopolio statale al settore privato, le aerolinee temono che il governo possa aver creato un mostro.”* (1) Il cambiamento è stato avviato in Inghilterra negli anni del governo Tatcher ed uno dei cavalli di battaglia della “lady di ferro” erano le privatizzazioni di numerosi settori fra cui anche quello aeroportuale. In effetti trattando della privatizzazione degli scali, il primo ente in cui ci si imbatte è la ben nota BAA, *The British Airports Authority,* dapprima diretta diramazione della CAA britannica e poi nell’anno 1987 sotto la nuova denominazione BAA plc, entrata nel Guiness dei primati quale prima società di gestione aeroportuale a venir quotata in borsa. (2)

In quegli anni le aerolinee erano molto preoccupate del cambiamento: come ci si poteva fidare dell’applicazione di tariffe trasparenti che realmente tenessero conto dei costi sostenuti, quando queste spese provenivano da un ente privato che, contrariamente a quanto fino ad allora avvenuto con la gestione statale, avrebbe puntato decisamente al profitto?

A quel tempo le preoccupazioni delle aerolinee riguardavano in particolare quelle che nel gergo vengono definite landing charges e parking fees, cioè i diritti che i vettori sono chiamati a pagare allorchè un aereo scende su un aeroporto. Le prime erano basate esclusivamente sul peso dell’aeromobile, le seconde sul tempo in cui l’aereo rimaneva parcheggiato nell’area aeroportuale. Ma ben altre tasse e diritti sarebbero nate negli anni a seguire, e non solo a carico delle aerolinee, allorchè i gestori degli scali avrebbero puntato le loro attenzioni su un altro obiettivo fino ad allora “trascurato”: il passeggero. Anche lui sarebbe stato oggetto di numerose tasse e balzelli e **non è certo un caso se oggi un viaggio aereo ove si transita su uno o più scali viene ad essere** **più caro che non un volo diretto.** Ciò dipende da quelle che in gergo vengono chiamate “tasse aeroportuali” le quali sono a completo carico del passeggero. Fra esse va annoverata anche la ben nota “Fuel surcharge” la quale coprendo il costo del carburante -voce di stretta pertinenza dell’aerolinea e non certo dell’aeroporto- andrebbe invece inclusa nella tariffa. (3)

Tasse in Euro che si applicano ad un biglietto Roma-Parigi-New York con volo AF di sola andata:

TAX     2.32  EX      7.50  HB     15.99  IT      1.47  MJ
TAX     3.20  VT      4.68  FR     20.50  QX     19.81  US
TAX     3.98  XA      7.04  XY      6.15  YC     15.00  YQ
TAX   105.00  YR

Totale tasse: **212,64**

Un volo Roma-New York diretto presenta invece tasse aeroportuali per un totale di **193,76**

Aggiungendovi anche il ritorno, il totale tasse di un volo diretto sarebbe di **340,23** euro conto i **376,66** di quelle via Parigi. (4)

*“Airports are big business”,* così esordiva Rigas Doganis, professore del politecnico di Londra, il quale in un suo articolo metteva in evidenza le abissali differenze fra le economie delle aerolinee e quelle degli aeroporti. (5)

E sempre in Inghilterra dal 31 ottobre 1994 prendeva il via la contestata APD (Air Passenger Duty), oggi ritenuta la più cara tassa aeroportuale vigente al mondo: ogni passeggero in transito su qualsiasi scalo britannico era soggetto all’applicazione di una tassa di 5 o di 10 sterline, secondo lo scalo dove il viaggio iniziava o terminava. (6)

Ma vi era una particolarità procedurale. Il balzello non era, e non è ancor oggi, conglobato nella tariffa aerea, bensì è indicato a parte nel biglietto. In tal modo la tariffa applicata dal vettore non subisce variazioni e dal momento che la tassa va a colpire indistintamente tutti i passeggeri in uscita, non vi sono timori che qualche vettore possa trarne indebito vantaggio rispetto all’altro.

Dal punto di vista amministrativo la società che gestisce l’aeroporto, in base ai tagliandi di volo trattenuti ai passeggeri imbarcati, provvede a fatturare l’importo alla aerolinea, la quale aveva incassato i rispettivi importi dal passeggero al momento dell’emissione del biglietto aereo.

Se questa nuova fonte di introiti fosse rimasta entro limiti ragionevoli, di certo essa avrebbe costituito una normale voce di revenue aeroportuale.

Ma il fatto è che, l’applicazione di nuove tasse, fees o charges in qualsiasi modo le si voglia appellare, nel tempo non ha mai conosciuto soste.

Per gli aeroporti prendeva il via un nuovo filone di entrate, quello che vedeva ogni passeggero come un potenziale contributore alle spese dell’aeroporto e poca importava se le tariffe applicate dai vettori low cost avrebbero finito in molti casi per essere addirittura inferiori alle tasse aeroportuali del biglietto che si acquistava. In maniera ancor più chiara possiamo dire che ogni aeroporto nel mondo incassa entrate non solo dall’aerolinea ma anche dal passeggero. **Il meccanismo di incasso è tale però che il passeggero quando acquista un biglietto aereo pensa che tutta la cifra da lui pagata vada nelle casse della compagnia aerea ma ciò non è affatto corretto. Quello che è certo invece è che la procedura adottata contribuisce a far consolidare la leggenda metropolitana che volare è troppo costoso e che di ciò l’unico responsabile sia la compagnia aerea.**

Pubblichiamo nella tabella sottostante gli utili di esercizio fatti registrare nel 2019 da 6 fra le principali società di gestione aeroportuali europee. L’anno 2019, come noto, è il più recente anno pre-Covid in cui il traffico aereo si è svolto regolarmente.

# Profitto netto (euro) Società di gestione aeroportuale. Anni 2019-2018

  *2019 2018*

ADR Aeroporti di Roma 245.161.000 246.240.000

SEA 124.419.000 136.076.000

ADP 588.000.000 610.000.000

FraPort (Francoforte) 454.300.000 505.700.000

Heathrow AP Holdings 519.100.000 480.200.000

AENA (7) (Madrid+) 1.442.000.000 1.328.000.000

In complesso in risposta alla domanda posta nel titolo possiamo affermare che *l’airport business* presenta molte più garanzie rispetto *all’airline business*. Mettiamola così: se ci si vuole spostare dall’Italia a Buenos Aires vi sono diverse aerolinee, in concorrenza fra loro, che possono offrire differenti tariffe fra le quali il passeggero potrà scegliere quella a lui più conveniente. La compagnia aerea che vuol scendere su Buenos Aires non può invece scegliere fra più aeroporti che offrono tariffe differenziate per operarvi. L’aeroporto infatti insieme all’assistenza al volo è quello che in gergo si definisce un monopolio naturale. Ad esso potremmo applicare il popolare detto “O mangi questa minestra o salti dalla finestra”.

Questo particolare da noi indicato ci porta a esporre un successivo, conseguente passaggio: laddove una città dispone di più aeroporti atti ad ospitare il traffico internazionale sarebbe estremamente logico e raccomandabile che essi fossero gestiti da società differenti le quali quindi si pongano in concorrenza fra loro. In tal modo le compagnie aeree avrebbero la possibilità di scegliere fra differenti tariffe per le loro operazioni. In poche parole l’odierno dramma delle compagnie aeree può essere così sintetizzato: il cielo è stato liberalizzato e oggi l’utente può scegliere fra più compagnie e differenti tariffe, ma in terra la liberalizzazione è ancora incompleta.

1. *The landing fee revolt*, Flight International 11 April 1968, pag. 505
2. Oggi la società che gestisce l’aeroporto di Heathrow, si chiama “Heathrow Airport Holdings”
3. Va precisato che è ormai divenuta normale prassi includere la “fuel surcharge” sotto la voce tasse aeroportuali. Una delle pochissime aerolinee a non includerla sotto le tasse è la Singapore Airlines.
4. Tariffe analizzate in data 6 settembre 2022, con la collaborazione dell’Agenzia “Turro Viaggi” di Milano.
5. Airline Business, Giugno 1989, *“Airports will want more money from airlines”.*
6. Oggi la tassa articolata sulla destinazione e sul peso aeromobile è nella sua applicazione “standard” giunta a 26 sterline per i voli continentali e 185 per le destinazioni intercontinentali. (“Band A, Band B”). Proprio in questi giorni l’Olanda ha reso noto che dal 1/1/2023 la tassa su ogni biglietto aereo in uscita sarà portata a 28,58 euro contro i 7,95 attualmente applicati.
7. L’AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea S.A.) gestisce oltre a Madrid-Barajas, l’aeroporto di Barcellona El Prat, di Palma de Mallorca e del Canary Islands Group

12/09/2022

 ***www.aviation-industry-news.com***