

Concentrazioni fra gestori di infrastrutture aeroportuali

Auditorium dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Roma, 26 gennaio 2017

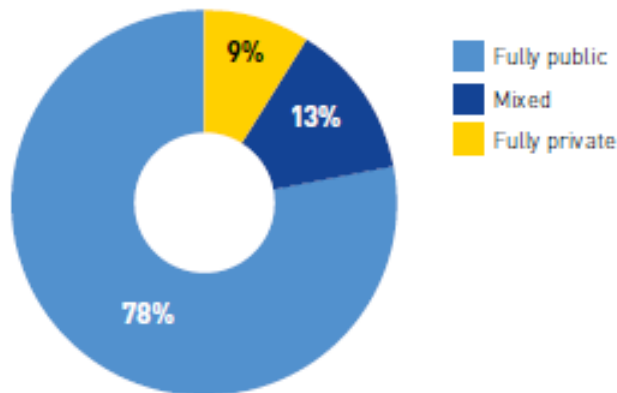
Anna Masutti



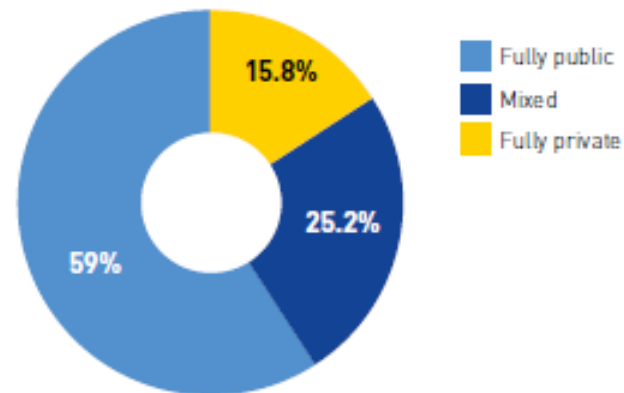
La privatizzazione degli aeroporti europei

Nel **2016** la maggioranza degli aeroporti europei vede una forte presenza della proprietà pubblica tuttavia tale presenza è diminuita notevolmente dal 2010, dove la proprietà pubblica costituiva quasi l'**80%** del totale.

1. 2010 Airport Ownership



1. 2016 Airport Ownership



Fonte: ACI Europe THE OWNERSHIP OF EUROPE'S AIRPORTS 2016

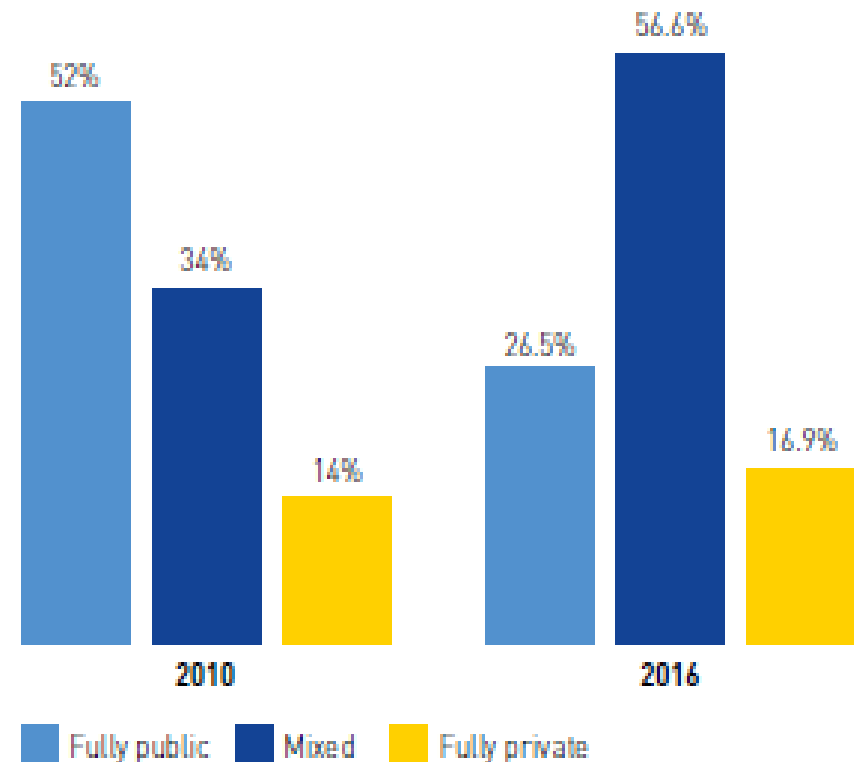
Un quarto degli operatori aeroportuali europei è caratterizzato da **Public-Private Partnerships (PPPs)**.

La privatizzazione degli aeroporti europei

Attualmente solo **un quarto** dei passeggeri europei utilizza aeroporti privi di azionariato privato.

Al pari del 2010 la privatizzazione degli anni più recenti si è concentrata maggiormente sugli aeroporti **non regionali**.

I **capitali privati** tendono a concentrarsi **nelle società di gestione degli aeroporti più grandi**, in grado di assicurare una redditività a breve/medio termine soddisfacente



Fonte: ACI Europe THE OWNERSHIP OF EUROPE'S AIRPORTS 2016

Il caso dell'aeroporto di Bologna

14.7.2015: l'offerta globale di vendita e sottoscrizione ha riguardato **14.049.476** azioni ordinarie, corrispondenti al **38,92%** del capitale sociale post-offerta globale.

L'offerta è stata completata con la richiesta di 39.162.516 azioni.

Il prezzo offerto per azione al **Luglio 2015: Euro 4,50** per azione.

Il primo giorno di quotazione: **Euro 6,25** per azione.



Ad oggi (25.1):

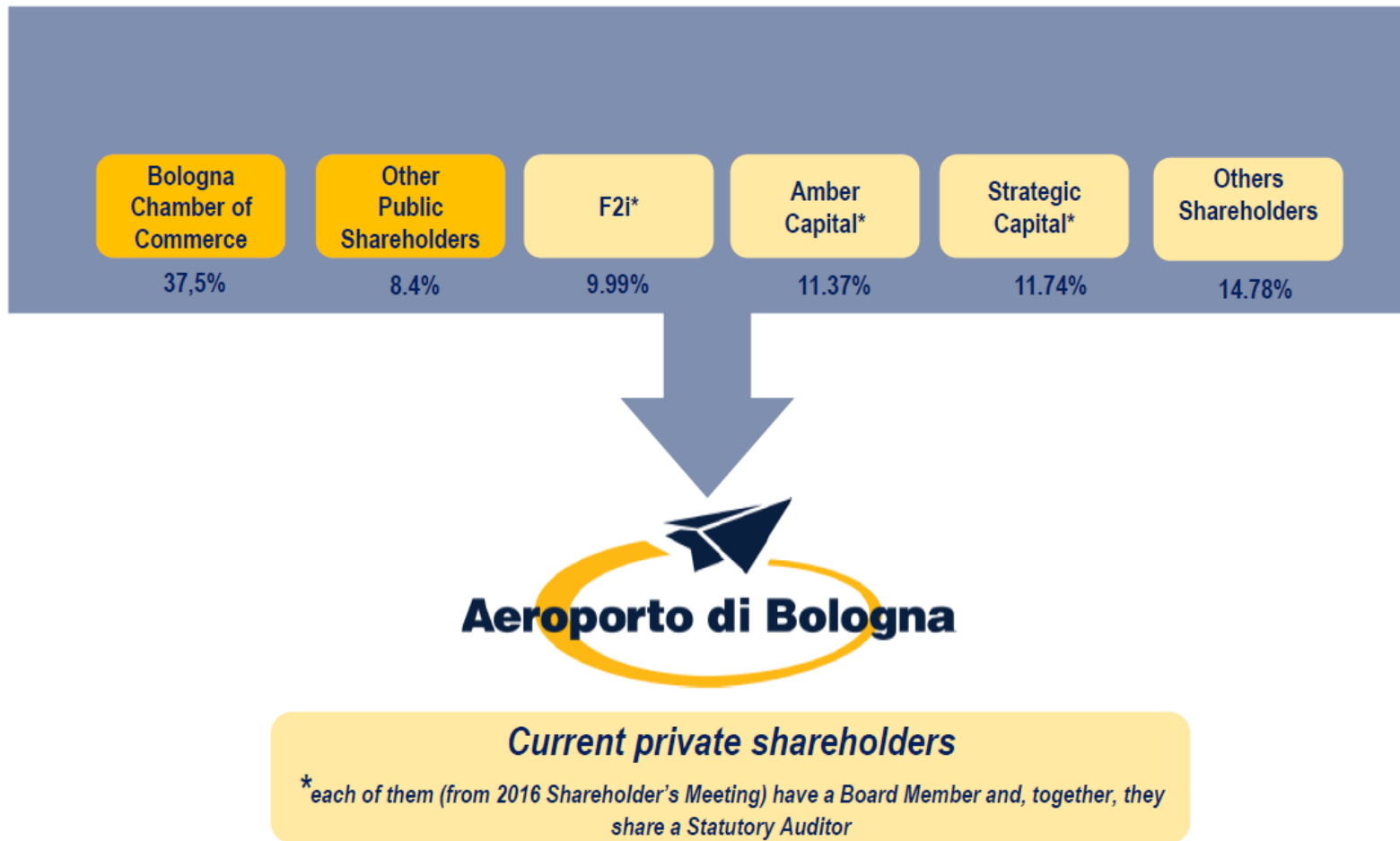
Apertura: **Euro 12,40**

Max anno: **Euro 13,23** (19.01.17)

Performance 1 anno: **+101,09%**

Fonte: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. – www.borsaitaliana.it

Il caso dell'aeroporto di Bologna



Fonte: Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A.

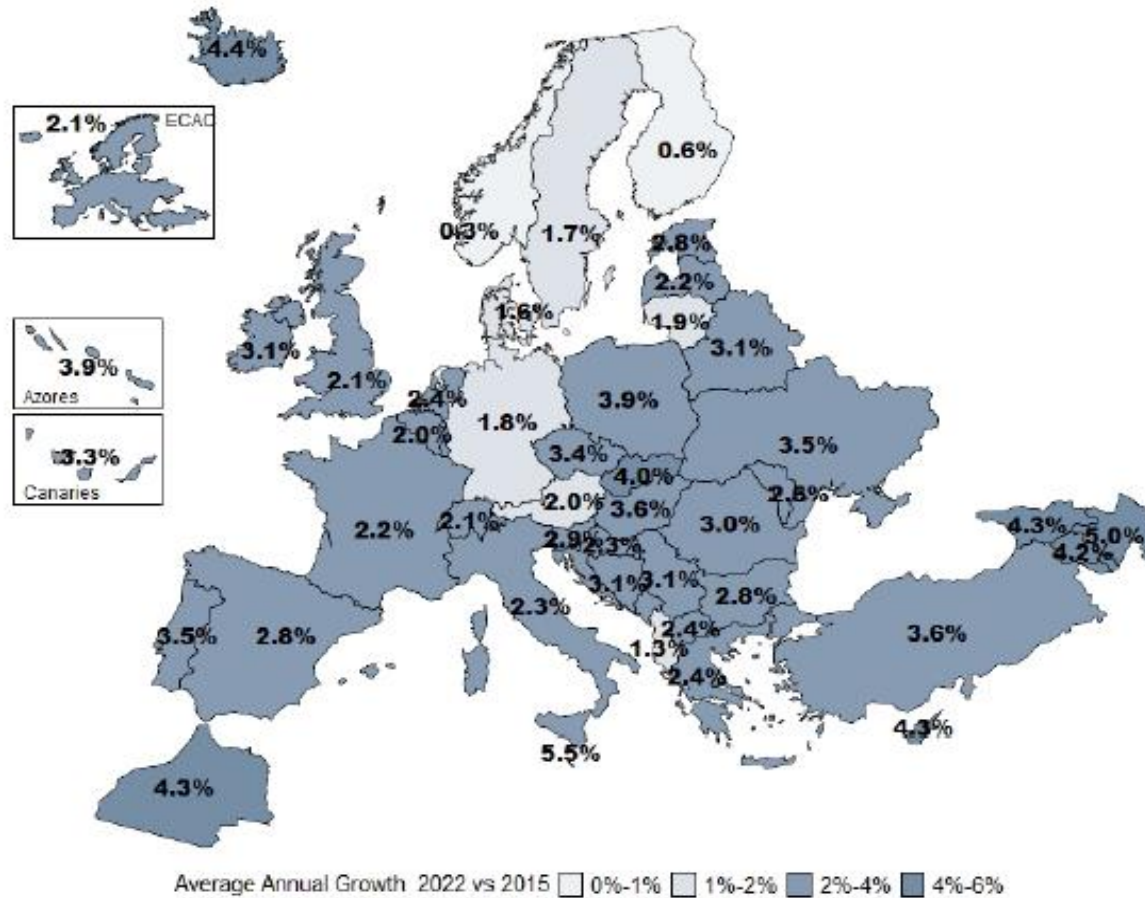
Le previsioni di crescita del traffico low-cost



Ryanair ha aumentato le sue previsioni relative al numero di passeggeri: da **119 milioni** a **200 milioni di passeggeri l'anno entro il 2024.**

Questo rispetto alla precedente previsione di *180 milioni di passeggeri.*

Incremento medio dei voli dal 2015 al 2022



Source: EUROCONTROL SEVEN-YEAR FORECAST SEPTEMBER 2016

L'Italia risulta caratterizzata da un alto numero di aeroporti regionali

L'Italia risulta essere il Paese europeo **con il più basso numero di passeggeri per aeroporto**, in ragione **dell'alto numero di aeroporti regionali** (1-3 milioni e 3-5 milioni di passeggeri).

RANK	AEROPORTO	PASSEGGERI 2015
1	Roma Fiumicino	40.463.208
2	Milano Malpensa	18.582.043
3	Bergamo	10.404.625
4	Milano Linate	9.689.635
5	Venezia	8.751.028
6	Catania	7.105.487
7	Bologna	6.889.742
8	Napoli	6.163.188
9	Roma Ciampino	5.834.201
10	Palermo	4.910.791
11	Pisa	4.804.774
12	Bari	3.972.105
13	Cagliari	3.719.289
14	Torino	3.666.582
15	Verona	2.591.255

Difficoltà di attrarre investimenti

- Gli **aeroporti regionali** sono meno attrattivi per gli investitori privati, in quanto non redditizi e tradizionalmente sono sostenuti da finanziamenti pubblici.
- Gli aeroporti offrono **servizi ai passeggeri** e alle **compagnie aeree**: La possibilità di realizzare ricavi commerciali è superiore **per gli aeroporti di maggiori dimensioni**.
- La struttura dei costi di un gestore aeroportuale è composta prevalentemente da **costi fissi** rappresentati non solo dagli investimenti infrastrutturali necessari per garantire la piena operatività degli scali, ma anche da quelle **spese operative** che non variano in funzione della scala dimensionale (es. costi per la sicurezza)

Verso un consolidamento delle gestioni?

- Uno dei pochi recenti esempi di privatizzazione è l'**Aeroporto di Alghero**, che questo mese ha completato l'operazione (il **72.5%** delle azioni sono al fondo F2i, mentre la restante parte è detenuta dalla Regione); l'operazione si è perfezionata a seguito della ricapitalizzazione effettuata dalla Regione (ricap. minima della società di 7,7 milioni).
- Sogeaal era stata ricapitalizzata ben cinque volte dal 2003 al 2010 con circa 20 milioni di euro.
- Tale operazione può rappresentare un primo **passo verso il consolidamento delle gestioni degli aeroporti sardi** immaginando che uno stesso soggetto gestisca un ulteriore scalo (Cagliari) integrando gestioni di scali diversi al fine di realizzare economie di scopo?

Quale futuro per gli scali di piccole dimensioni?

Scali di piccole dimensioni (nel Piano Nazionale degli Aeroporti)

- Devono raggiungere: **equilibrio economico finanziario** nel corso di tre esercizi e/o garantire la “continuità territoriale (regioni periferiche, in via di sviluppo, disagiate).
- Il raggiungimento di un equilibrio economico finanziario è condizione necessaria **ma non sufficiente per attrarre capitali privati**: gli aeroporti di dimensione inferiore a 1 milione di passeggeri per anno, **difficilmente presenteranno ritorni degli investimenti tali da attrarre capitali privati**.
- L’azionariato è destinato **a essere prevalentemente composto da Amministrazioni locali** che allocheranno le risorse economiche a disposizione in funzione delle esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio.

Draft Commission Regulation amending Reg. 651/2014 (General Block Exemption Regulation - GBER)

Mod. Reg (UE) N. 651/2014 per rivedere i criteri d'esenzione dallo scrutinio preventivo della Commissione sugli aiuti di Stato per gli investimenti negli aeroporti (regionali).

Il fine perseguito è quello di agevolare gli investimenti pubblici che possano creare posti di lavoro e crescita preservando al contempo la concorrenza.

- ▶ Il futuro regolamento è concepito specificamente per gli “aeroporti regionali” definiti come aeroporti “*con una media annuale di traffico passeggeri fino a 3 milioni*” e
- ▶ per offrire un approccio semplificato al fine di ridurre l'onere amministrativo per le autorità amministrative.

Draft Commission Regulation amending Reg. 651/2014 (General Block Exemption Regulation - GBER)

Criteria:

- ▶ l'aiuto non deve superare il **50%** od il **75%** dei costi ammissibili degli aeroporti con una media annuale di traffico rispettivamente fra **uno e tre milioni** ed **inferiore ad un milione di passeggeri** nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso;
- ▶ non ci devono essere altri aeroporti nei 100 chilometri o a 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità dall'aeroporto interessato.



Draft Commission Regulation amending Reg. 651/2014 (General Block Exemption Regulation - GBER)

- ▶ L'esenzione **non è stata prevista per il caso di concentrazioni fra gestioni di più aeroporti in aree vicine**: in questo caso non ci può essere violazione delle regole di concorrenza tra aeroporti.
- ▶ La bozza di modifica **non prevede l'erogazione di aiuti per aeroporti tra 3 e 5 milioni di passeggeri** come invece contemplato negli Orientamenti della Commissione UE del 2014.
- ▶ L'esenzione è prevista solo per gli aiuti agli investimenti e **non per quelli al funzionamento degli aeroporti e per il sostegno alle rotte start-up.**



Grazie

a.masutti@lslex.com

Bologna

Milano

Roma

Torino

www.lslex.com