



ITSM

iccsai Transport and
Sustainable Mobility Center

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO

Le potenzialità di sviluppo degli aeroporti di Catania e di Palermo

Presentazione dei risultati preliminari dello studio

2 ottobre 2023

- A livello europeo e nazionale **il periodo 2019-2024 rischia di essere il primo quinquennio perduto**, dove, per la prima volta da inizio secolo, i movimenti di passeggeri e merci non crescono su un periodo di 5 anni
- Questo non è vero allo stesso modo per tutti i Paesi, così come allo stesso modo non lo è per tutti gli aeroporti
 - **Per i passeggeri**, fa eccezione l'Italia che resta il quarto mercato dopo la Spagna (primo mercato con Palma di Maiorca che pesa oltre il 10% del traffico passeggeri), Regno Unito e Germania
 - **Per gli aeroporti di grandi dimensioni**, fanno eccezione, con crescite a doppia cifra, gli aeroporti principali del Sud Italia (Napoli, Palermo e Bari) e Orio al Serio
 - **Per le merci il discorso è diverso**: Orio ha ceduto quote a Malpensa e Brescia in un mercato stagnante (o verso una nuova “crisi”?) a livello aggregato.
 - **A livello europeo per traffico merci**, siamo in Europa dietro a Belgio, Olanda e Francia e poco davanti alla Spagna e al Lussemburgo

Verso nuovi equilibri?

- Più che di un quinquennio “perduto”, possiamo parlare di nuove dinamiche che delineano **NUOVI EQUILIBRI E NUOVI DRIVER DI CRESCITA**
- In dettaglio:
 - **La crescita sarà più selettiva** e fortemente condizionata dalle scelte infrastrutturali e territoriali
 - La scomparsa del tradizionale vettore dominante nazionale a livello domestico e intercontinentale rende **“market based” le dinamiche di sviluppo** (dei nuovi vettori dominanti)
 - Gli aeroporti diventano il principale asset del Paese e sono quindi essenziali le capacità di investimento
 - In Italia negli assetti azionari il solo pubblico è sceso al 40% in termini di media ponderata
 - **Il trasporto aereo in Italia guadagna ulteriore centralità** nella rete complessiva dei trasporti più che nel resto d’Europa

Obiettivi dello studio

In questo contesto, il presente studio ambisce a:

- **Valutare le potenzialità di sviluppo** dei principali aeroporti siciliani, e, in particolar modo, degli aeroporti di Catania e di Palermo
- **Individuarne le criticità di sviluppo**

Lo studio si articola in quattro sezioni principali:

1. **Benchmarking** degli “Aeroporti Mediterranei”
2. **Valutazione delle possibili sinergie tra gli aeroporti** e le reti aeroportuali siciliane
3. Analisi delle **dinamiche tariffarie dei vettori**
4. Studio delle **dinamiche di investimento** infrastrutturale

1. Benchmarking degli "Aeroporti Mediterranei"

Benchmarking degli “Aeroporti Mediterranei”

- Il posizionamento degli aeroporti di Catania e Palermo è stato valutato rispetto ad **aeroporti con caratteristiche similari** che si affacciano sul bacino del Mediterraneo
- **Tali aeroporti**, oltre alla prospettiva dimensionale, **condividono tematiche comuni** quali:
 - Ruolo della componente di traffico incoming legata al turismo
 - Stagionalità del traffico
 - Connettività con le aree più centrali dell’Europa
- Gli aeroporti benchmark sono stati identificati considerando **scali di medie dimensioni** –comparabili con le dimensioni storiche di Catania e Palermo– **e caratterizzati da un andamento dell’offerta di carattere stagionale**
- **I due principali scali siciliani** (Palermo e Catania) sono **caratterizzati da un indice di stagionalità superiore al 40%**: nei 4 mesi estivi viene offerto oltre il 40% dei posti dell’anno (42.5% Palermo e 40.9% Catania)
- Fra gli scali benchmark, si segnalano quelli di Palma di Maiorca e Ibiza con indici di stagionalità superiori al 50% e quelli di Rodi e Heraklion superiori al 60%

Aeroporto	Traffico passeggeri 2022	Indice di stagionalità
Palma di Maiorca	28,559,678	50.4%
Malaga	18,398,167	41.0%
Nizza	12,099,879	41.9%
Alicante	13,186,779	40.2%
Catania	10,099,441	40.9%
Faro	8,152,414	48.0%
Ibiza	8,135,039	56.4%
Larnaca	6,037,133	43.5%
Palermo	7,117,822	42.5%
Heraklion	8,066,000	62.9%
Malta	5,851,079	41.0%
Salonicco	5,923,175	42.9%
Rodi	5,857,036	63.4%
Cagliari	4,396,594	47.8%

Traffico passeggeri nel corso del 2022 e relativo indice di stagionalità.
Fonte: Dati singoli scali e OAG Schedule Analyzer.

Benchmarking degli “Aeroporti Mediterranei”

- Fra gli aeroporti considerati, quelli che si sono difesi meglio in termini di traffico nel 2022 sono: Rodi (5.8 mln), Heraklion 8 mln), Palermo (7 mln), Ibiza (8.1 mln), Catania (10 mln) e Palma de Maiorca (28.5 mln)
- Impressionante il caso di Palma di Maiorca** che compete con i grandi aeroporti per dimensione e come tempi di connessione per voli A/R in giornata. E' un caso che merita uno studio approfondito a livello trasportistico e di scelte territoriali.
- Gli aeroporti siciliani nel decennio trascorso (2012-2022) sono cresciuti più della media italiana (+4.4% Palermo e 4.9% Catania vs +1.8% Italia)**

Aeroporto	Pax 2022	Pax 2019	CAGR ₁₇₋₂₂	CAGR ₁₂₋₂₂
Palma di Maiorca	28,559,678	29,714,140	0.4%	2.3%
Malaga	18,398,167	19,800,260	-0.2%	3.9%
Nizza	12,099,879	14,485,423	-1.9%	0.8%
Alicante	13,186,779	15,037,560	-0.8%	4.1%
Catania	10,099,441	10,223,113	2.1%	4.9%
Faro	8,152,414	9,010,860	-1.4%	3.7%
Ibiza	8,135,039	8,129,328	0.6%	3.9%
Larnaca	6,037,133	8,229,346	-4.8%	1.6%
Palermo	7,117,822	7,018,087	4.3%	4.4%
Heraklion	8,066,000	7,933,558	1.9%	4.7%
Malta	5,851,079	7,310,289	-0.5%	4.8%
Salonicco	5,923,175	6,895,331	-1.1%	4.0%
Rodi	5,857,036	5,542,223	2.0%	4.4%
Cagliari	4,396,594	4,747,806	1.1%	2.0%
Media aeroporti considerati			0.1%	3.5%
Media aeroporti Italia			-1.3%	1.8%

Dati annuali di traffico passeggeri. Fonte: Assaeroporti e statistiche singoli scali.

Benchmarking degli “Aeroporti Mediterranei”

- **La concorrenza è crescente** (Grecia, Paesi ex Jugoslavi e Iberici) e rappresenta una minaccia allo sviluppo
- Le regioni greche, peraltro, hanno PIL pro capite poco sotto quello di Catania e Palermo
- In termine di competizione fra le compagnie aeree, Palermo **sconta la più alta dipendenza dal primo vettore** (Ryanair al 52.8% dei posti offerti e ASK)
- Questo valore si assesta al 33.2% a Catania ed è generalmente compreso fra il 20 e il 40% negli altri aeroporti benchmark

Aeroporto	PIL pro capite (€)	N° vettori	1° vettore	Quota mercato 1°vettore
Palma di Maiorca	28,300	59	Ryanair	28.3%
Malaga	19,500	56	Ryanair	27.2%
Nizza	33,300	61	easyJet	24.0%
Alicante	23,100	39	Ryanair	37.8%
Catania	19,400	40	Ryanair	33.2%
Faro	23,300	31	Ryanair	33.2%
Ibiza	28,300	42	Ryanair	23.4%
Larnaca	26,300	54	Wizzair	18.2%
Palermo	19,400	28	Ryanair	52.8%
Heraklion	14,500	54	easyJet	10.0%
Malta	28,100	28	Ryanair	43.3%
Salonicco	13,300	37	Ryanair	29.2%
Rodi	18,300	49	easyJet	13.7%
Cagliari	21,900	21	Ryanair	51.9%

PIL pro capite delle regioni di riferimento e livello di competizione negli aeroporti selezionati: numero di compagnie aeree attive, primo vettore (per ASK) e quota di mercato del primo vettore (in ASK). Fonte: Eurostat e ITSM Fact Book 2023.

Benchmarking degli “Aeroporti Mediterranei”

- L’entità dei flussi incoming con finalità turistica sono stati analizzati considerando un **indice di intensità turistica** definito come rapporto fra il numero di arrivi e la popolazione residente
- **La Sicilia ha livelli di intensità turistica incredibilmente modesti** rispetto a tutti gli aeroporti benchmark
- Posta a 1 la media europea (di 2.2 arrivi ogni abitante), Palma e Ibiza sono a 4.7, Rodi a 10 e Heraklion a 4.4
- **Palermo e Catania si fermano a 0.5**
- Cagliari mostra un intensità turistica allineata alla media europea
- Scomponendo la Sicilia in Province, l’intensità turistica va da un massimo di Trapani (0.73) a un minimo di Caltanissetta (0.11)

Aeroporto	Nr. arrivi	Intensità turistica*
Palma di Maiorca	12,425,741	4.7
Malaga	24,202,798	1.3
Nizza	18,064,100	1.6
Alicante	12,363,818	1.1
Catania ¹	2,853,789	0.5
Faro	4,994,605	5.1
Ibiza	12,425,741	4.7
Larnaca	3,242,957	1.7
Palermo ²	2,266,632	0.5
Heraklion	6,144,337	4.4
Malta	2,022,912	1.8
Salonicco	4,282,301	1.0
Rodi	7,707,333	10.1
Cagliari	3,444,058	1.0

Numero di arrivi e incidenza turistica delle regioni (NUTS-2) dove gli scali sono collocati. Anno 2019. Intensità turistica media europea = 1.

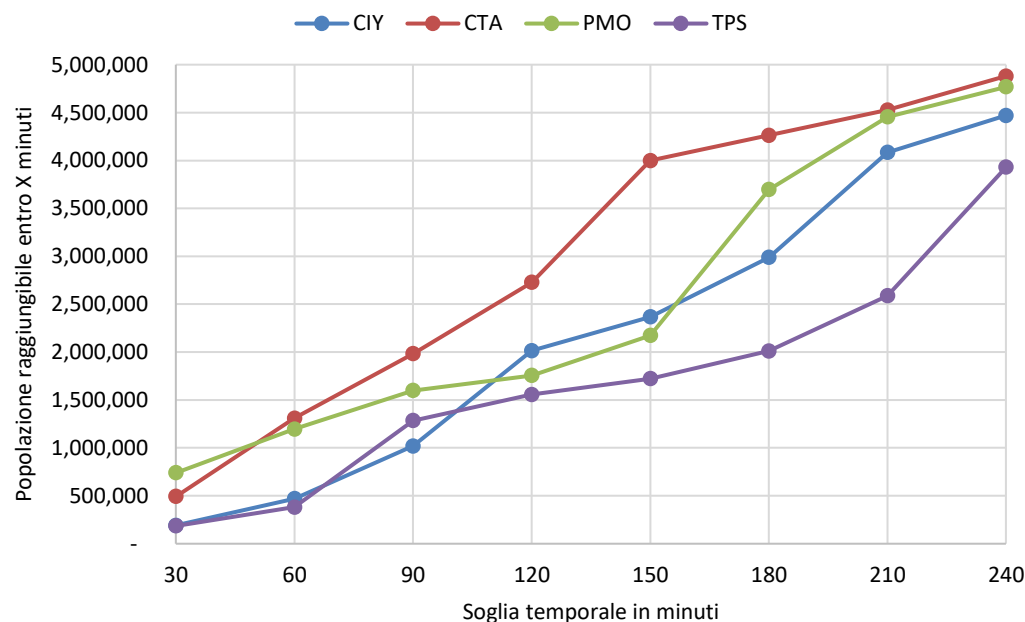
Fonte: elaborazioni ITSM su dati Eurostat e Istat.

2. Valutazione delle possibili sinergie tra gli aeroporti e le reti aeroportuali siciliane

Bacini aeroportuali siciliani

- Analizzando la popolazione raggiungibile, partendo dall'aeroporto di Catania è possibile raggiungere 1.3 milioni di persone entro un'ora di viaggio e 2.7 milioni con due ore
- L'aeroporto di Palermo conta invece su una popolazione entro le due ore di quasi 1.8 milioni di persone
- Comparativamente, **Palermo ha un significativo deficit di raggiungibilità**, con un significativo gap soprattutto nella fascia 90'-150'
- A 3 ore, Palermo "cattura" solo 3.7 milioni di abitanti contro i 4.3 di Catania (quasi tutti gli abitanti siciliani)
- Fatto 100 la popolazione raggiungibile da Palermo entro le 2 ore, l'88% risulta raggiungibile entro un ora anche da Trapani
- Ciò porta a catchment area pressoché totalmente sovrapposte
- Per Catania, il 72% della popolazione raggiungibile entro le 2 ore è raggiungibile entro un ora anche da Comiso

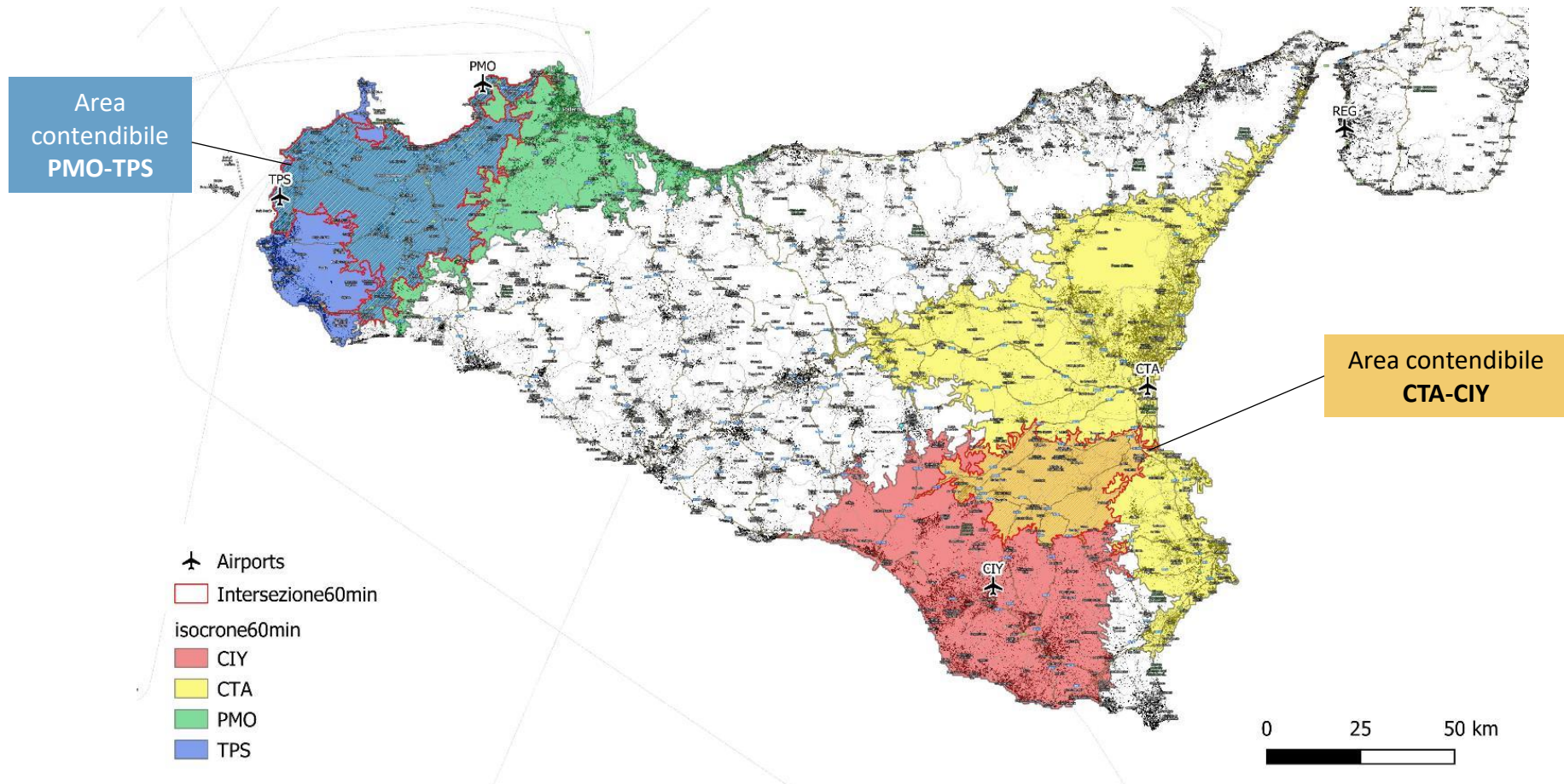
Bacino di utenza
Popolazione cumulata raggiungibile entro X minuti



Th (<X')	CIY	CTA	PMO	TPS
30	190,347	491,661	740,411	185,328
60	469,651	1,309,639	1,196,240	381,140
90	1,017,781	1,983,147	1,597,935	1,284,069
120	2,015,151	2,727,351	1,756,008	1,555,892
150	2,367,250	3,998,844	2,173,833	1,721,711
180	2,988,203	4,263,040	3,696,035	2,011,677
210	4,083,989	4,527,688	4,454,640	2,587,227
240	4,470,553	4,881,745	4,769,211	3,930,448

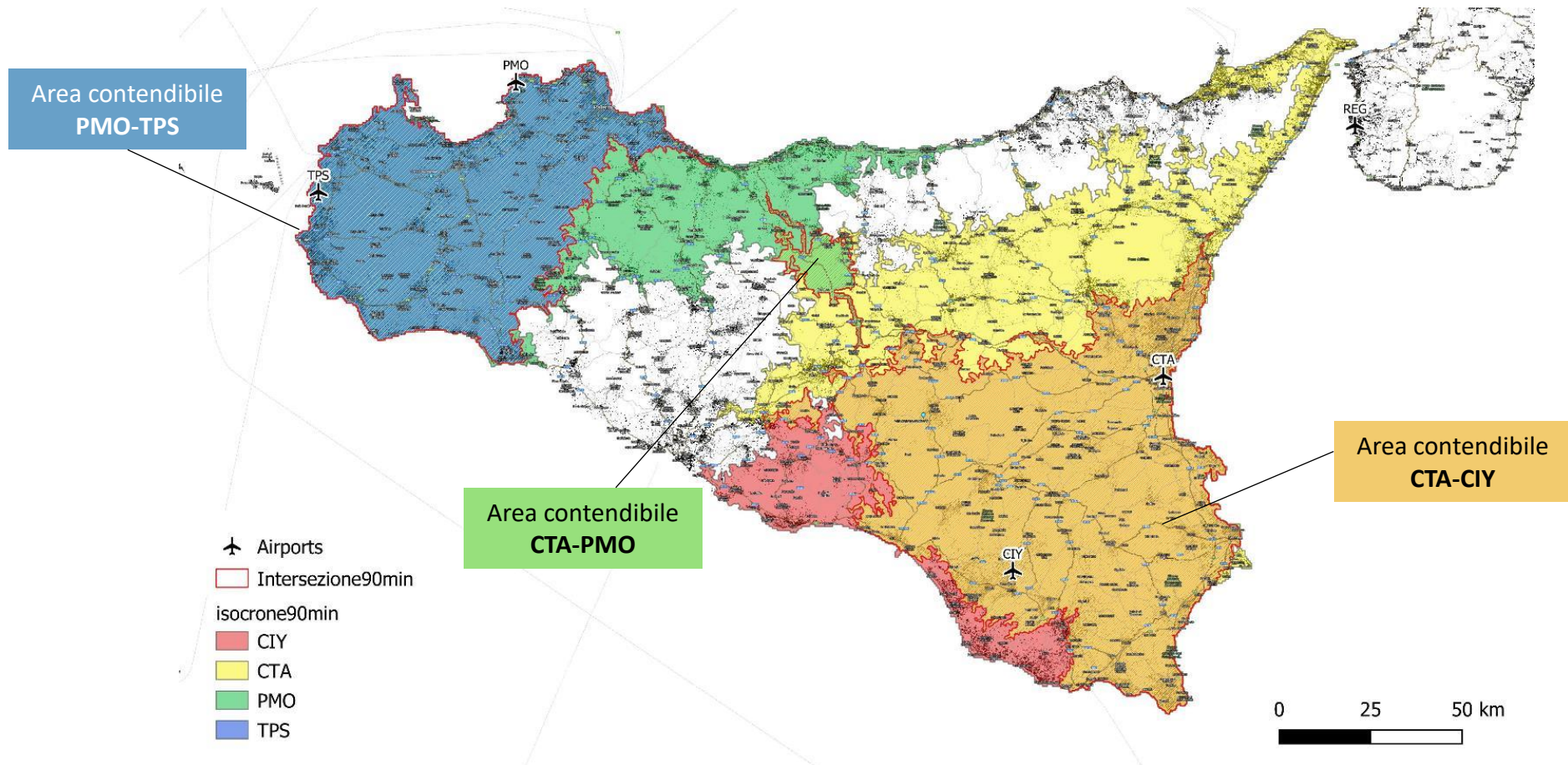
Bacini aeroportuali e sovrapposizione entro 60'

- Considerando la sovrapposizione dei bacini d'utenza a 60 minuti, mentre Catania e Comiso sono poco sovrapposti, Palermo e Trapani lo sono significativamente



1 Accessibilità via terra: Bacini aeroportuali e sovrapposizione entro 90'

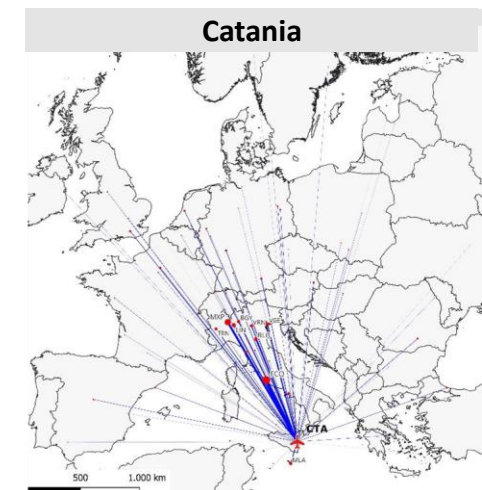
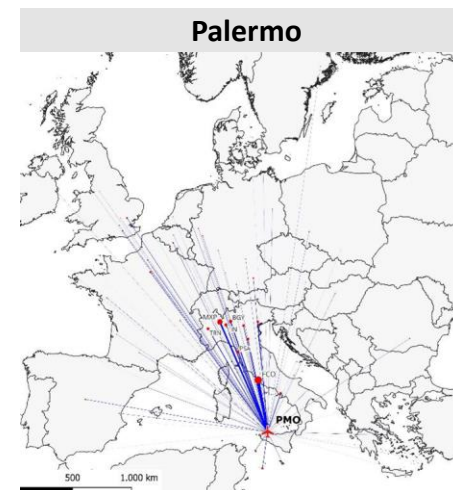
- A 90 minuti la sovrapposizione delle *catchment area* è preponderante
- La Sicilia, a 90 minuti, lascia scoperto tutto l'agrigentino e il nord est messinese, tra Cefalù e Capo d'Orlando.



- Considerando la connettività aerea, molto debole la componente internazionale sia per Catania sia per Palermo rispetto ai benchmark
- I due aeroporti sono **molto polarizzati sul domestico e presentano una connettività internazionale insufficiente** (0.24 Palermo, 0.38 Catania; Napoli 0.58, Bologna 0.59, Bari 0.29)
- **Le offerte di Palermo e Catania sono molto sovrapposte** ed è difficile a livello regionale parlare di “specializzazioni aeroportuali” per cliente, vettore o destinazione

Aeroporto	Passeggeri 2019		Indice di connettività per aeroporto		
	mln	%	Domestica	Internazionale	Intercontinentale
FIUMICINO	43,533	23%	1,00	1,00	1,00
MALPENSA	24,725	13%	0,48	0,96	0,78
BERGAMO	13,857	7%	0,36	0,58	0,07
VENEZIA	11,562	6%	0,26	0,68	0,32
NAPOLI	10,860	6%	0,51	0,58	0,13
CATANIA	10,223	5%	0,77	0,38	0,08
BOLOGNA	9,406	5%	0,29	0,59	0,21
LINATE	9,233	5%	0,43	0,27	0,11
PALERMO	7,018	4%	0,66	0,24	0,03
CIAMPINO	5,879	3%	0,02	0,33	0,01
BARI	5,546	3%	0,52	0,29	0,05
PISA	5,388	3%	0,26	0,33	0,10

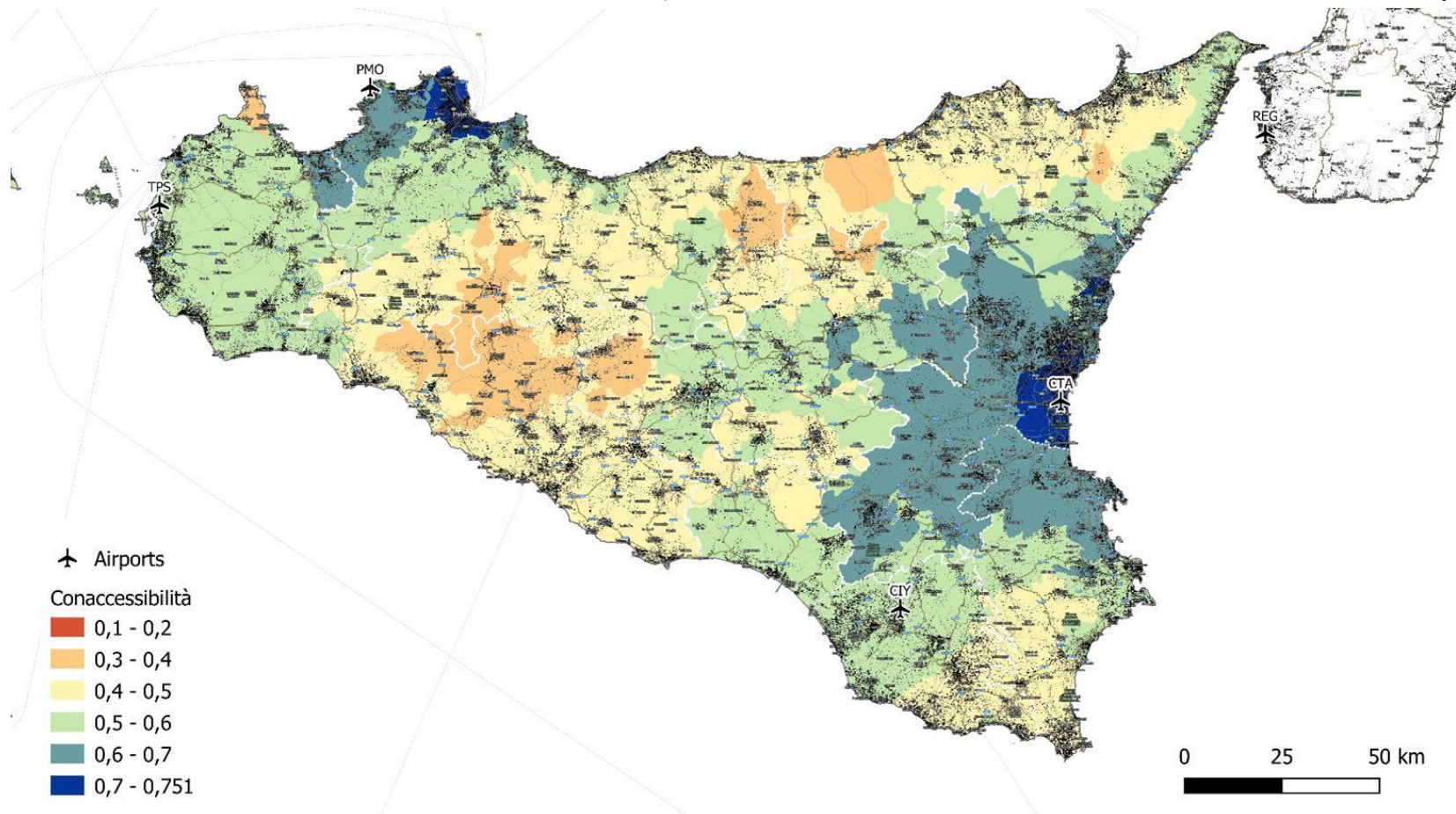
Indici di connettività aeroportuale medi annuali (anno 2019, valori normalizzati rispetto a FCO) per categorie di destinazioni: domestiche, internazionali (intra-EU) e intercontinentali.



Network offerti dagli aeroporti di Palermo e Catania nel 2019.

Con-accessibilità

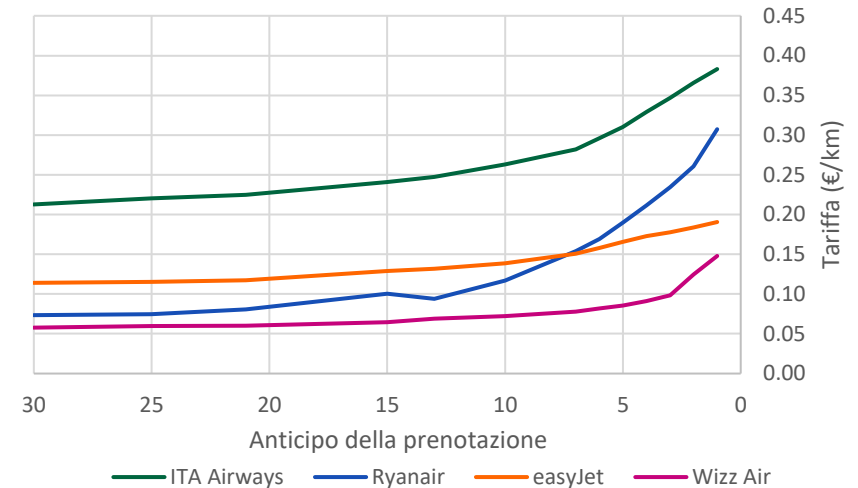
- Indice di con-accessibilità che considera congiuntamente l'accessibilità agli scali da ciascuna municipalità e la connettività offerta dagli aeroporti
- Nessun aeroporto siciliano riesce a servire la provincia di Agrigento: la con-accessibilità della provincia è tale da farne un territorio relativamente isolato (0.5 di con-accessibilità domestica e 0.36 intra-europea)



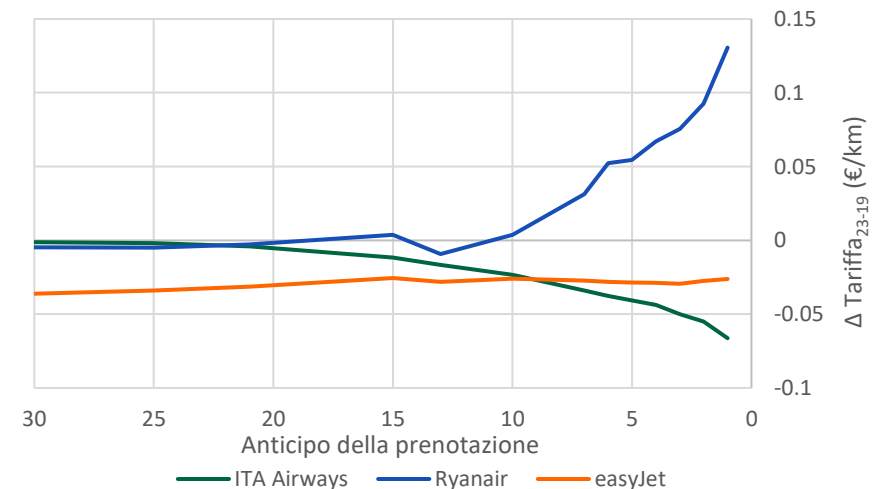
3. Dinamiche tariffarie dei vettori

Dinamiche tariffarie dei vettori

- Risultato di un'attività di monitoraggio dei prezzi offerti nei 30 giorni antecedenti il volo dalle compagnie aeree operanti sulle maggiori rotte domestiche
- Il campione copre 150 rotte domestiche che rappresentano più del 65% dei movimenti e dei posti offerti
- Nel loro complesso, le **tariffe medie sono molto competitive:**
 - 0,29 €/km per ITA (56 rotte monitorate)
 - 0,16 €/km per Ryanair (50 rotte) e easyJet (18 rotte)
 - 0,08 €/km per Wizz Air (13 rotte).
- Il forte *dynamic pricing* depotenzia il valore della tariffa media, soprattutto a livello comunicativo
- Rispetto al 2019, nel 2023, sulle rotte domestiche Ryanair ha praticato un aggressivo dynamic pricing incrementando le tariffe medie nei 10 giorni precedenti il volo, a differenza di easyJet che è risultata stabile
- Un simile andamento si osserva per le rotte internazionali



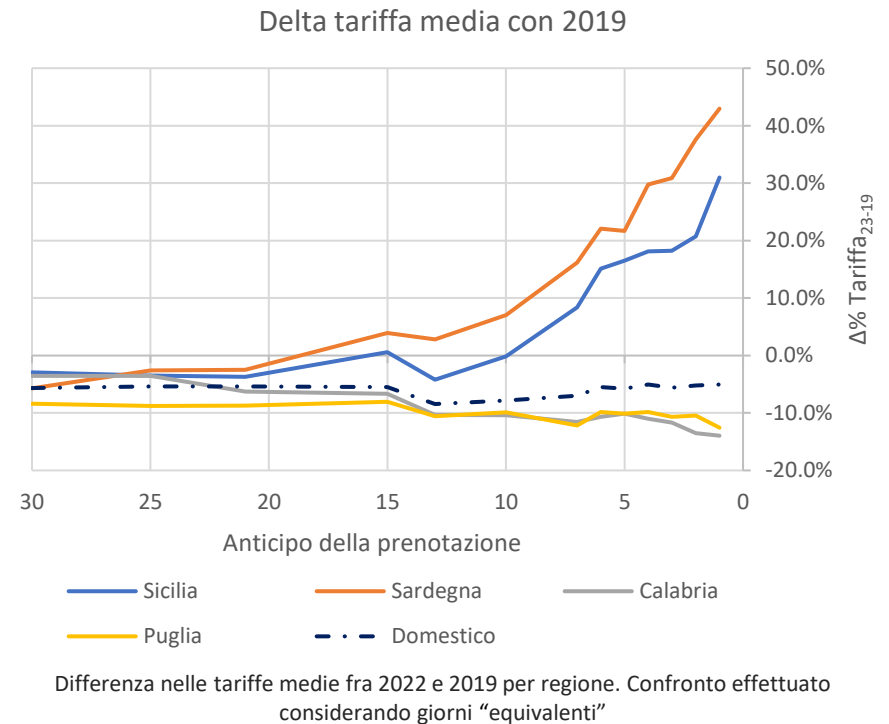
Tariffe medie offerte nei 30 giorni precedenti la data del volo. Campione di rotte domestiche nel periodo gennaio-agosto 2023.



Differenza nelle tariffe medie fra 2022 e 2019. Campione di rotte domestiche. Confronto effettuato considerando giorni "equivalenti".

Dinamiche tariffarie dei vettori

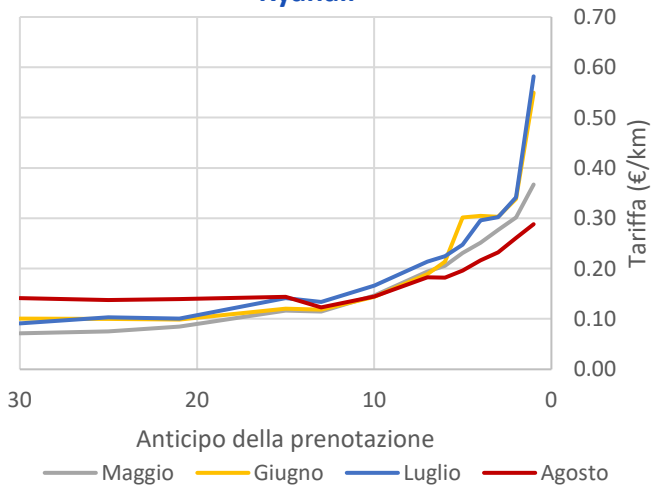
- Dinamiche di maggiore interesse emergono confrontando l'andamento delle tariffe medie per regione con quelle offerte sui medesimi collegamenti nel corso del 2019
- **Sardegna e Sicilia**, considerati tutti i vettori, **sono le regioni con il maggior incremento tariffario tra il 2023 e il 2019** nei 10 giorni precedenti il volo
- Questo fenomeno raggiunge l'apice nel giorno antecedente il volo con incrementi fino al +30-40%
- Diversamente, per collegamenti verso la Puglia e la Calabria (oltre che più in generale per i collegamenti domestici), i prezzi 2023 risultano leggermente inferiori rispetto al 2019 nei 10 giorni antecedenti il volo



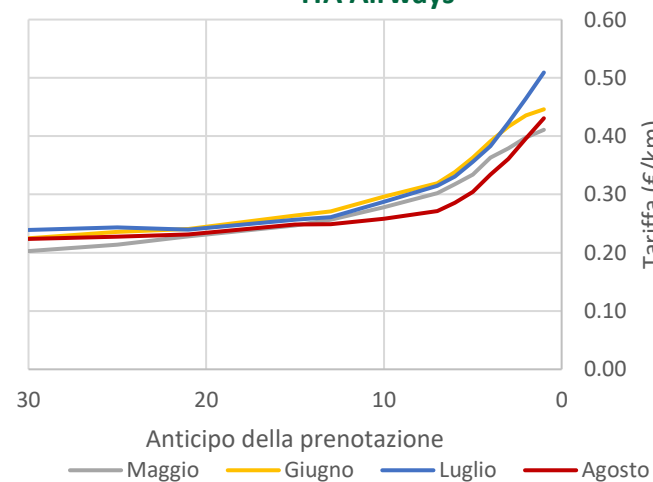
Dinamiche tariffarie dei vettori

- Nel corso del mese di agosto, in concomitanza con l'entrata in vigore del decreto Omnibus, **tutti i vettori hanno innalzato le tariffe a 30 giorni dal volo e ridotto quelle a ridosso delle partenze**
- Penalizzazione di coloro che effettuano acquisti anticipati per la salvaguardia di chi effettua l'acquisto a ridosso del volo?
- **Il tema dei prezzi va affrontato con investimenti e capacità:** la rigidità delle infrastrutture è infatti il propellente del rialzo dei prezzi

Ryanair



ITA Airways



easyJet

