



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

Introduzione

- 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 truistica 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 |

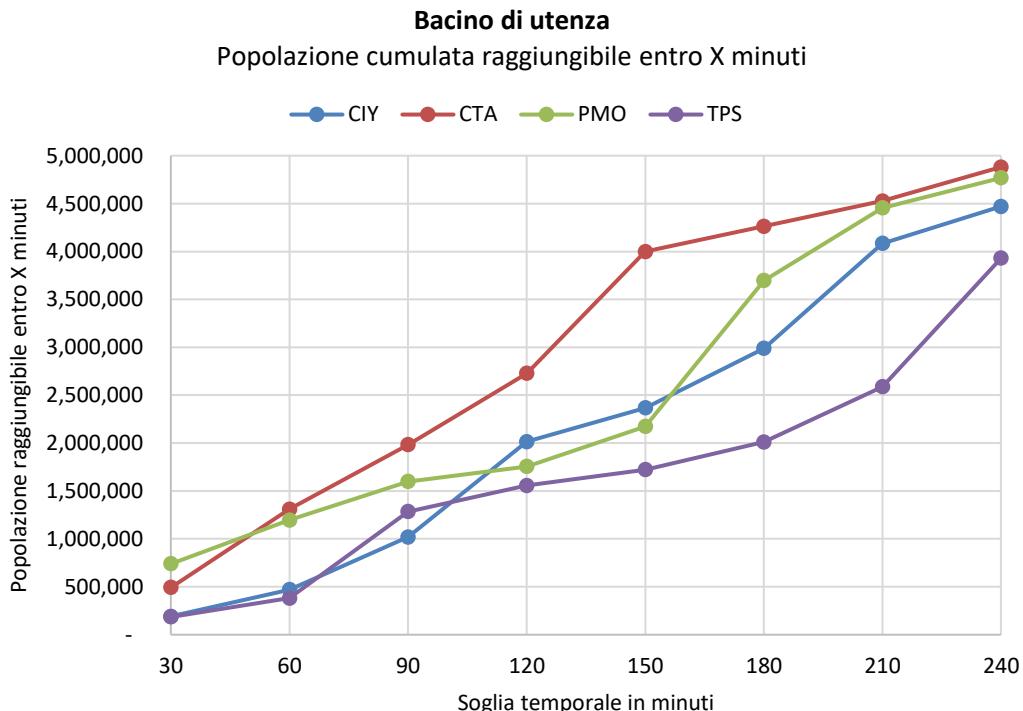
Numero di arrivi e incidenza turistica delle regioni (NUTS-2) dove gli scali sono collocati. Anno 2019. Intensità turistica media europea = 1.

Fonte: elaborazioni ITSM su dati Eurostat e Istat.

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

Bacini aeroportuali siciliani

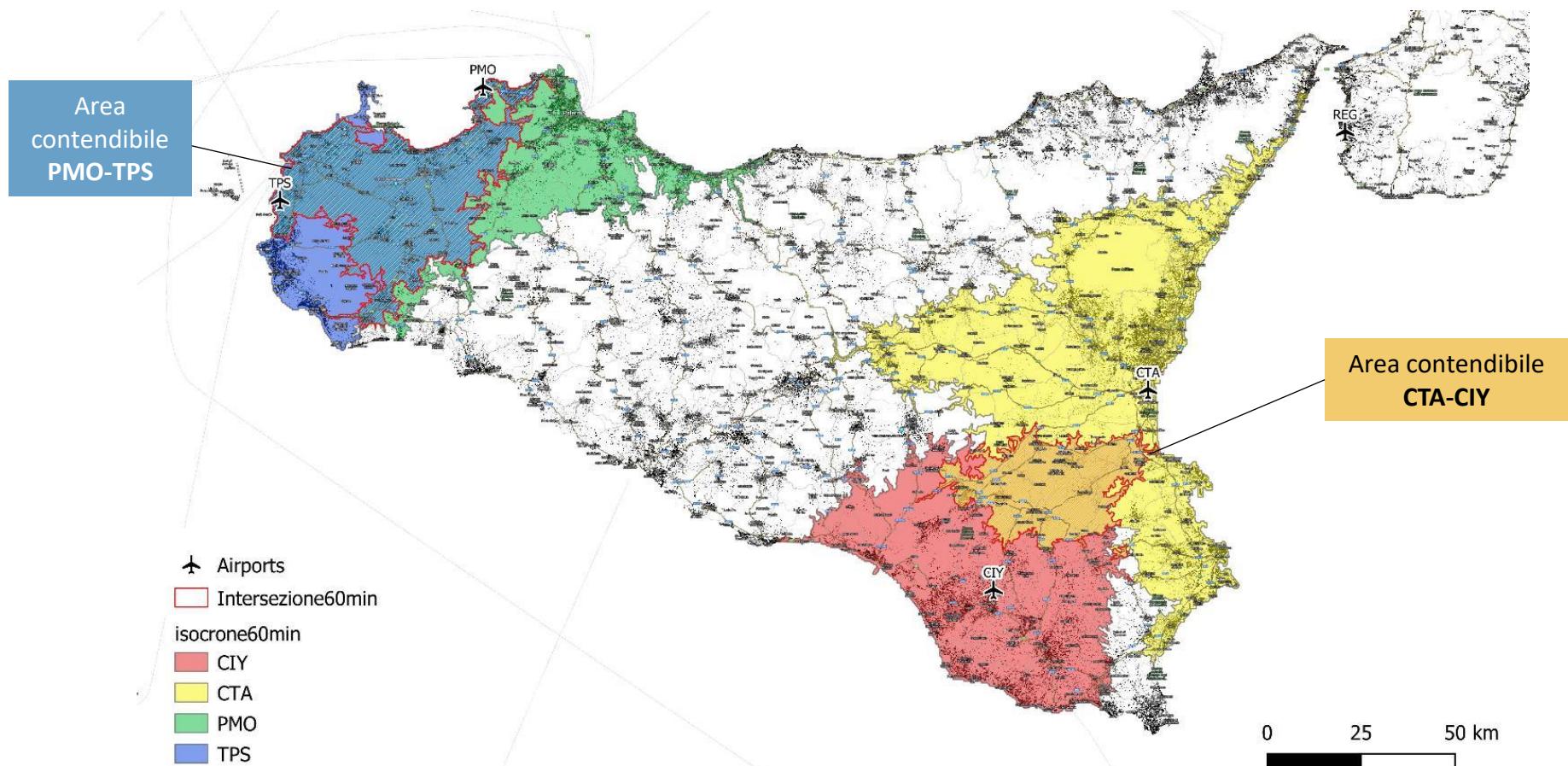
- Analizzando la popolazione raggiungibile, partendo dall'aeroporto di Catania è possibile raggiungere 1.3 milioni di persone entro un'ora di viaggio e 2.7 milioni con due ore
- L'aeroporto di Palermo conta invece su una popolazione entro le due ore di quasi 1.8 milioni di persone
- Comparativamente, **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



| 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 |

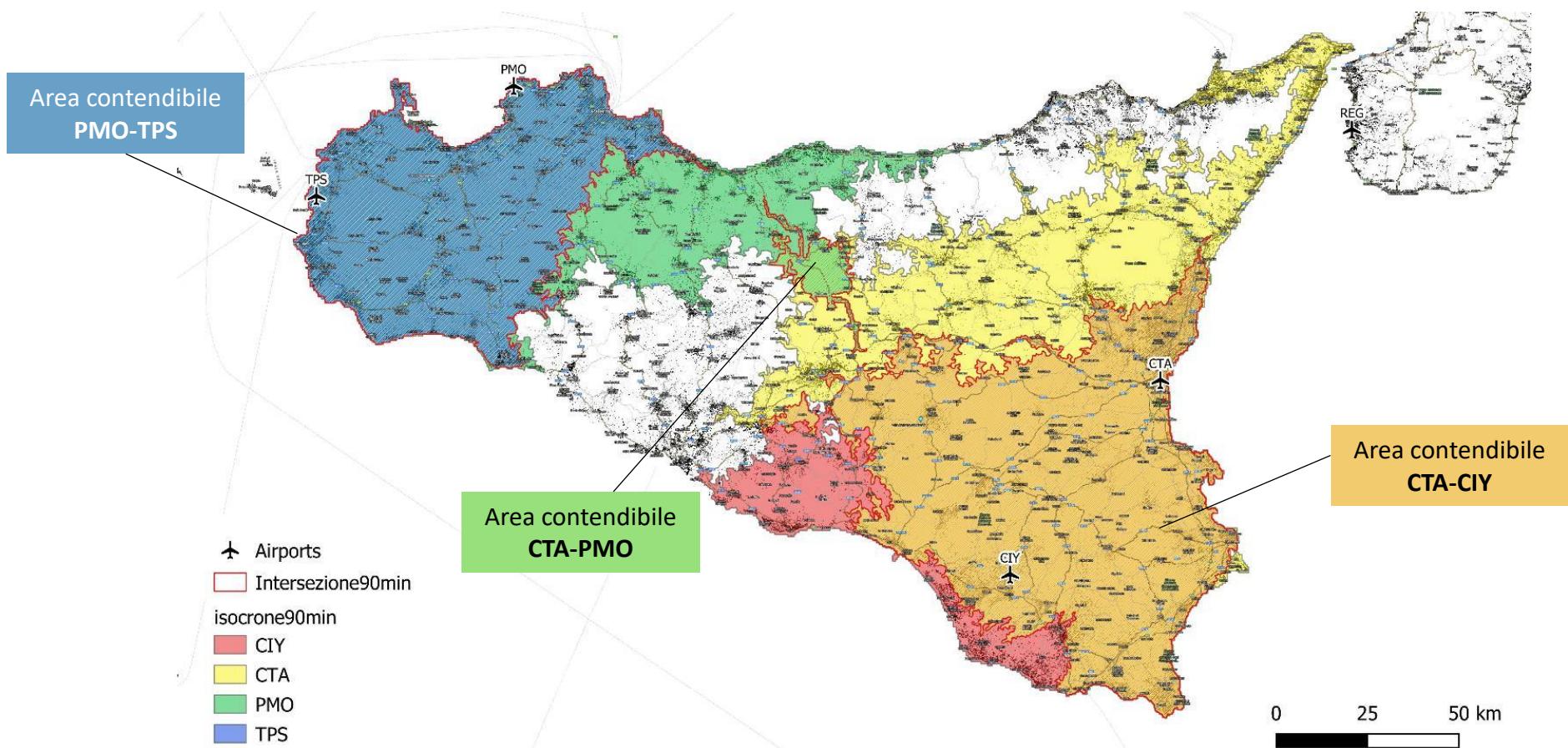
Bacini aeroportuali e sovrapposizione entro 60'

- 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.

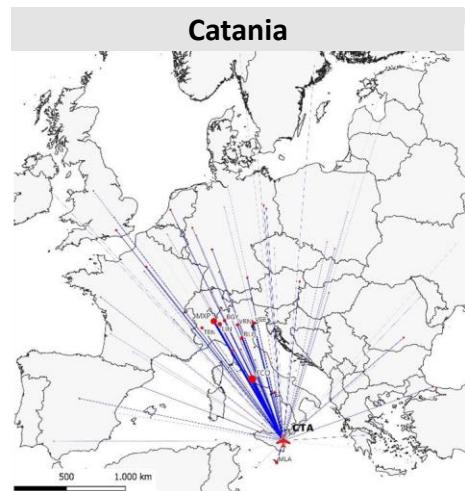
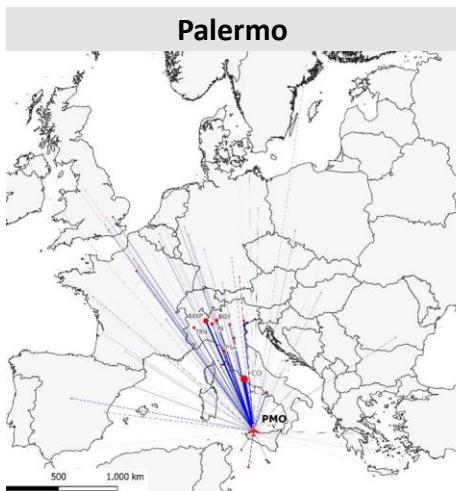


Connettività aerea

- 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 |

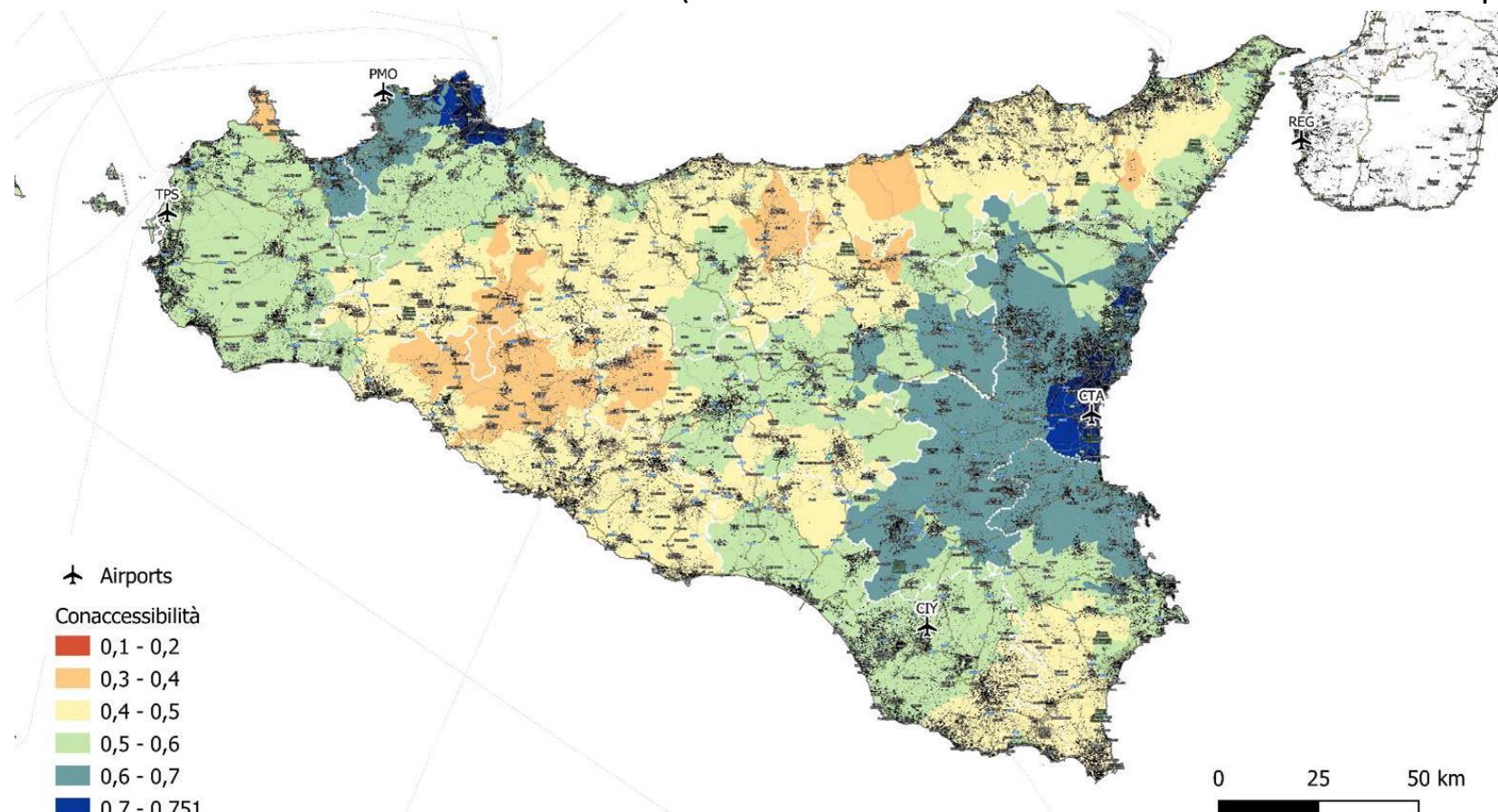
Indici di connettività aeroportuale medi annuali (anno 2019, valori normalizzati rispetto a FCO) per categorie di destinazioni: domestiche, internazionali (intra-EU) e intercontinentali.



Network offerto dagli aeroporti di Palermo e Catania nel 2019.

Con-accessibilità

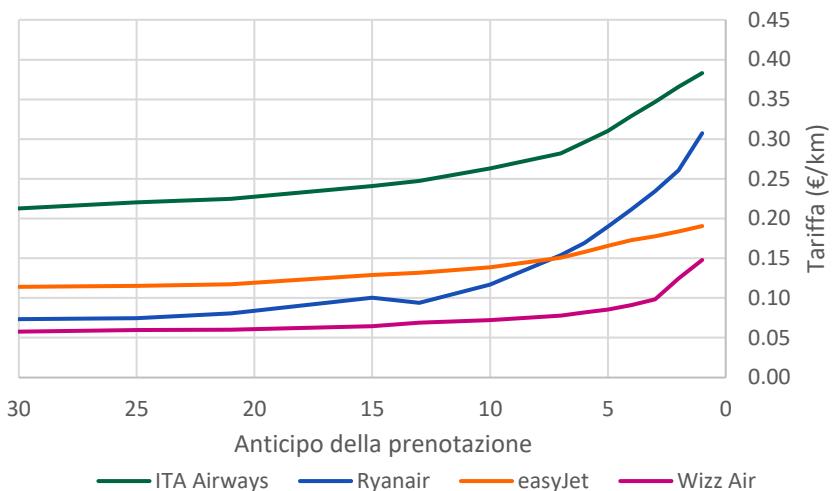
- Indice di con-accessibilità che considera congiuntamente l'accessibilità agli scali da ciascuna municipalità e la connettività offerta dagli aeroporti
- Nessun aeroporto siciliano riesce a servire la provincia di Agrigento: la con-accessibilità della provincia è tale da farne un territorio relativamente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



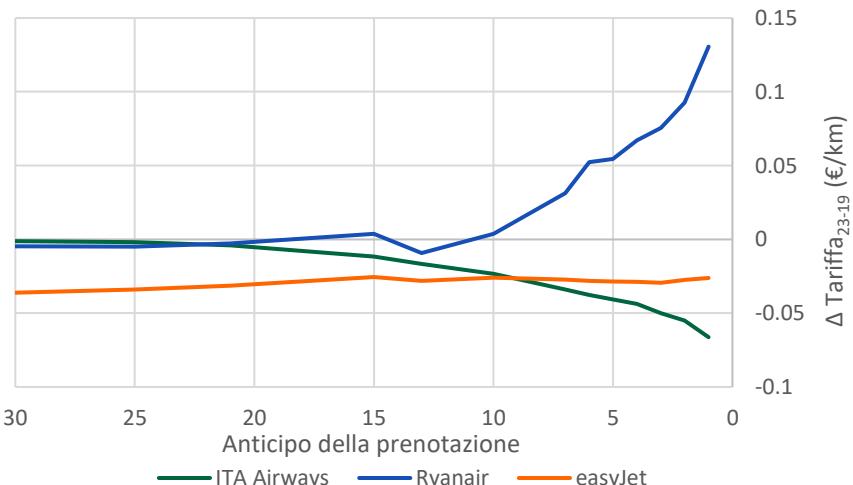
3. Dinamiche tariffarie dei vettori

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



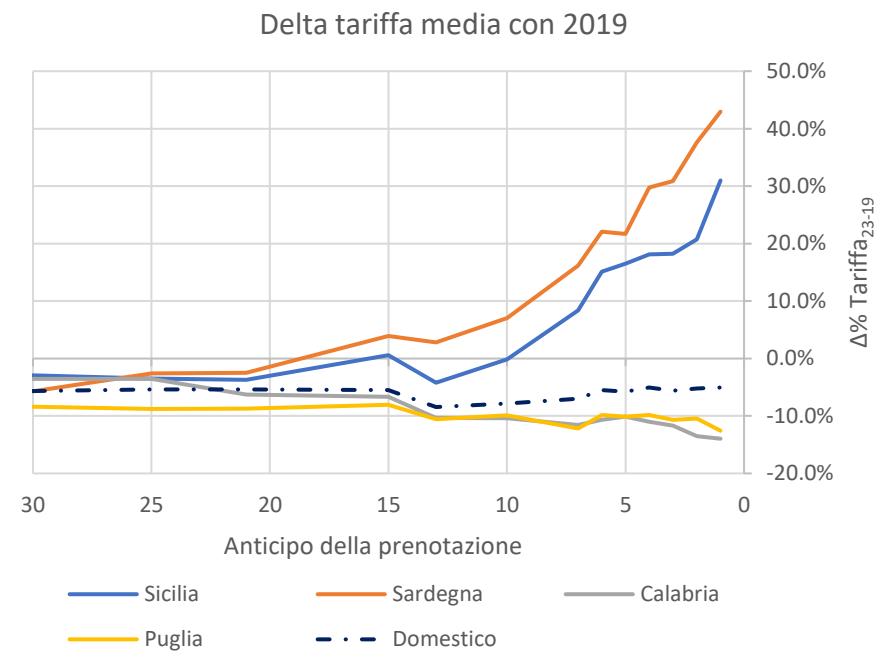
Tariffe medie offerte nei 30 giorni precedenti la data del volo. Campione di rotte domestiche nel periodo gennaio-agosto 2023.



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



Differenza nelle tariffe medie fra 2022 e 2019 per regione. Confronto effettuato considerando giorni "equivalenti"

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

