

8. CONCLUSIONI

A fondamento di questa relazione, così come del breve addendum di cui s'è detto in premessa, stanno sia le informazioni raccolte durante gli incontri con la dirigenza SAGAT, sia quanto ricavato dall'esame della documentazione disponibile.

Va innanzi tutto sottolineato che le procedure operative adottate appaiono in linea con la normativa vigente e rispondenti ai bisogni di quanti, a diverso titolo, utilizzano l'aeroporto.

Va anche osservato che, sulla base delle risultanze delle indagini periodiche svolte dal Servizio Qualità, le lamentele dell'utenza appaiono dell'ordine di quelle rilevabili in altre strutture aeroportuali ed anche i disservizi registrati, pur se riprovevoli, non si discostano significativamente dalla norma nazionale. In particolare i tempi di smaltimento delle code ai *check-in* sono mediamente accettabili; essi risultano particolarmente lunghi soltanto per i voli charter degli sciatori, fatto questo eliminabile con il *ceck-in* remoto.

Per quanto concerne le infrastrutture aeroportuali, queste, anche prima delle nuove opere pro Olimpiadi Invernali 2006, erano più che sufficienti per assorbire il traffico, ivi compreso quello che, molto probabilmente, interesserà l'aeroporto torinese nei prossimi anni. Per avvalorare questa osservazione è sufficiente richiamare le Tabelle 4.4 – 4.10 (pagg. 14- 18), le quali mostrano il posizionamento dell'aeroporto di Torino rispetto ad altri aeroporti nazionali ed evidenziano - per quello torinese - un marcato sovradimensionamento strutturale in rapporto al traffico.

Con le nuove opere, la potenzialità dell'aeroporto "S. Pertini" risulterà difficilmente sfruttabile se il traffico passeggeri/merci non verrà incrementato in modo significativo. Peraltro, visti i risultati sin qui conseguiti ed azzardando una previsione sulla base dei dati storici, questo obiettivo appare difficilmente raggiungibile in tempi brevi.

Ne consegue che i costi sostenuti, pari a 86,5 M€ e supportati massicciamente dal settore pubblico che - pur escludendo dal computo la quota derivante della presenza di soci pubblici in SAGAT - si è fatto carico di 53,5 M€, appaiono non facilmente giustificabili sotto il profilo economico e tali da compromettere i futuri risultati reddituali dell'azienda (basti pensare all'aggravio conseguente ad ammortamenti e costi manutentivi).

Detto questo, di seguito si richiamano alcune osservazioni, già presenti nel corpo del lavoro.

I risultati conseguiti dalla SAGAT, in termini di crescita del traffico passeggeri e merci nel periodo esaminato, si discostano significativamente da quanto promesso nel Piano di Sviluppo (PdS) e risultano spesso inferiori anche ai dati del Piano Pluriennale (PP), pur se quest'ultimo è il frutto di una drastica revisione delle promesse contenute nel PdS, revisione che, solo in parte, trova giustificazione nello shock prodotto dall'undici settembre 2001. Le Tabelle e i Grafici riportati nel Paragrafo 6 (pagg. 31 – 43) confermano questa annotazione.

Ciò che non sembra aver dato i risultati sperati è stata, insieme ad altre cause esogene quali la crisi economica del territorio, la politica commerciale attuata per incrementare i flussi sia dei passeggeri, sia delle merci. Infatti la ripresa del traffico che ha interessato l'aeroporto torinese è più frutto di un trend generale che il prodotto di iniziative specifiche della SAGAT (si veda a questo proposito la Fig. 6.7 a pag. 36). Riassorbito lo shock prodotto dall'11 settembre, il traffico passeggeri sulle tratte nazionali è cresciuto per Caselle come per gli altri aeroporti nazionali, anzi per molti di

questi ultimi la ripresa è stata più tempestiva e più consistente (Figg. 6.5 e 6.6 di pag. 35).

A Torino s'è registrato un tasso medio annuo pari al 4,63%, dovuto anche al potenziamento dei collegamenti con il Sud Italia ed all'aumento delle frequenze giornaliere su alcuni aeroporti; per contro il traffico internazionale, contrariamente a quanto ipotizzato nel PdS, non ha subito significativi incrementi (Fig. 6.2 di pag. 32).

I transiti sono rimasti ben al di sotto dei volumi ipotizzati (Tab. 6.3 e Fig. 6.3 di pag. 33), ciò a conferma che l'aeroporto di Torino non ha acquisito, contrariamente a quanto previsto nel PdS, la connotazione di hub regionale.

Il traffico merci (Tab. 6.7 e Fig. 6.8 di pag. 37) non è decollato sia per la crisi economica dell'area torinese, sia per la politica aggressiva svolta da SEA, sia perché non si sono concretizzate le attività promesse nel PdS per il necessario potenziamento delle infrastrutture intermodali.

Come già detto più sopra, ma val ribadirlo, la conseguenza di tutto questo sono strutture aeroportuali che, anche prima dei lavori olimpici, erano più che sufficienti a sostenerne l'attività senza significativi disservizi per la clientela. In futuro l'aeroporto torinese risulterà ancor più sovradimensionato rispetto ai presumibili volumi di traffico e ciò si tradurrà inevitabilmente in un aggravio dei costi di gestione (manutenzione compresa) che, molto probabilmente, non troverà facile compensazione nei ricavi di esercizio.

Questi ultimi vedranno il contributo sempre maggiore delle attività *non aviation*, a conferma che l'attenzione del gestore, anche tramite l'ipotizzata rete di aeroporti regionali, è particolarmente puntata su tale settore di *business*, il quale – a fronte di investimenti contenuti – assicura ritorni più rapidi e meno volatili. Già attualmente i ricavi, in linea con il Piano Pluriennale, mostrano un'incidenza di quelli non aeronautici che, nel periodo 2000 – 2004, è passata dal 19,8% al 25,5%, per attestarsi al 29% circa nel 2005.

Restando in tema di investimenti, non è chiaro quale sia stato il salto di qualità, peraltro promesso, per il Sistema Informativo. Esso infatti, pur a seguito degli investimenti fatti nel periodo 2001-2004, appare ancora frutto di un assemblaggio di sistemi e sottosistemi di differente capacità, di origine eterogenea e di varia anzianità di servizio.

Passando alla Carta dei Servizi, la stessa appare più il prodotto di un "atto dovuto" che un reale strumento di miglioramento del servizio nei riguardi dei vettori e degli utenti.

Da quanto s'è potuto appurare, il Servizio competente non esercita un'effettiva azione interna di stimolo al miglioramento; esso infatti non si rapporta in "catena chiusa e dialettica" agli altri Servizi, ma si limita a raccogliere e trasmettere loro le informazioni elaborate. Queste, d'altro canto, risentono della mancanza di un'adeguata gerarchizzazione degli indicatori, i quali sono acriticamente e impropriamente assunti equilivello.

Nel concludere la relazione merita aggiungere qualche ulteriore considerazione, relativamente alla struttura di governo della SAGAT ed alla necessità di un solido piano industriale.

Come s'è già avuto modo di segnalare, la struttura di governo è fortemente accentrata nelle mani dell'Amministratore Delegato, espressione dei Soci privati, mentre il ruolo del Presidente, espressione dei soci pubblici, è piuttosto marginale.

È auspicabile che, in futuro, il peso dei soci pubblici, tenuto conto che essi dispongo della maggioranza, venga accresciuto e che, a tale maggior valenza, corrisponda un più marcato impegno gestionale.

Sarebbe sufficiente, almeno inizialmente, che l'Internal Audit fosse affidata al solo Presidente, operando così una corretta separazione tra chi gestisce e chi controlla. Ma non sarebbe certamente da scartare aprioristicamente l'idea di costituire un *Comitato di Consultazione*, cui affidare non soltanto la validazione di un improcrastinabile e solido piano industriale, ma anche il controllo della sua implementazione.

S'è detto della necessità di un solido e credibile piano industriale; ciò è tanto più vero quanto più i positivi ritorni in termini di utili risultano essere, piuttosto che il frutto di una politica premiante in area *aviation*, il risultato del massiccio taglio dei costi e del forte incremento delle attività *non aviation*, operazioni i cui effetti non potranno accrescersi se non in presenza di un significativo aumento del traffico, realizzabile anche e non solo tramite il *low cost*.

Infine un'ultima annotazione. Da quanto s'è potuto capire, la SAGAT sta trasformandosi progressivamente in una quasi finanziaria, gestore di un portafoglio di partecipazioni. È veramente questa soluzione di reale interesse per il socio pubblico?

 Conclusi i lavori e consegnato il report, in data 3 Maggio 2006 è pervenuta dalla SAGAT l'ulteriore documentazione richiesta il 13 Gennaio us. Il contenuto di quest'ultima non comporta modifiche alle conclusioni della presente relazione.

Merita invece aggiungere qualche ulteriore osservazione, essendo stato pubblicato il Bilancio 2005 della SAGAT ed essendo disponibili i dati consuntivi del traffico che ha interessato i vari aeroporti italiani nel 2005.

Per quanto si riferisce all'aeroporto di Torino, i dati più significativi sono:

Voci	2005	2004	Δ (%)
Ricavi aeronautici (k€)	37.630	42.956	-12,4
Ricavi non aeronautici (k€)	17.658	15.735	12,2
Ricavi totali (k€)	55.288	58.691	-5,8
MOL (k€)	19.734	23.551	-16,2
Traffico passeggeri:	3.148.807	3.141.888	0,22
• tratte nazionali	1.705.492	1.769.524	-3,62
• tratte internazionali	1.412.884	1.353.989	4,35
• aviazione generale	10.049	9.172	9,56
• in transito	20.382	9.203	121,47
Numero movimenti:	56.890	57.847	-1,65
• nazionali	20.068	22.315	-10,07
• internazionali	24.413	23.325	4,66
• aviazione generale	12.409	12.207	1,65
Traffico merci (t):	13.794	15.994	-13,76
• avio	2.549	3.239	-21,30
• superficie	9.739	11.537	-15,58
• posta	1.507	1.218	23,73

I risultati economici del 2005 segnano una netta flessione rispetto ai corrispondenti valori del 2004, solo in parte contenuta grazie all'incremento dei ricavi non aeronautici. Il contributo di questi ultimi ai ricavi totali passa dal 26,81% del 2004 al 31,94% del 2005, a conferma dell'attenzione posta dal gestore a questa tipologia di introiti.

Nel 2005 la crescita dei traffici internazionale, di aviazione generale e di transito¹ è controbilanciata dal decremento del traffico nazionale, e di conseguenza l'incremento del traffico totale, rispetto a quello registrato nel 2004, si attesta su valori assolutamente marginali.

L'evento olimpico, dal canto suo e a conferma di quanto già detto, non sembra in grado di far lievitare significativamente, su base annuale, l'utenza aeroportuale, né con i passeggeri già accreditatigli, né con quelli che si spera di attrarre come suo effetto indotto.

Alla sostanziale invarianza del numero di passeggeri si contrappone una contrazione del numero totale di movimenti (particolarmente marcata per quelli nazionali. Il traffico merci, a propria volta, denuncia un forte calo e sembra dibattersi in una crisi che rischia di essere irreversibile.

Le difficoltà a crescere, incontrate dall'aeroporto torinese anche nel 2005, non sono comunque addebitabili ad una crisi, perdurante e generalizzata, del traffico aereo. L'intero comparto nazionale, nel 2005, presenta infatti un progresso che si riassume nei seguenti dati:

- Passeggeri, + 5,5%;
- Movimenti, +2,2%;
- Merci, +5,0%.

Le tre Tabelle che seguono consentono, anche per il 2005, un confronto tra i risultati dell'aeroporto torinese e quelli di altri aeroporti nazionali dello stesso ordine dimensionale². Se i dati generali precedentemente esposti risultano migliori di quelli torinesi, i dati degli aeroporti confrontabili con il "Sandro Pertini" sono, escluse le merci, dell'ordine di quelli di quest'ultimo.

Aeroporti	Passeggeri '05	Passeggeri '04	Scost. (%)
Bologna	3.690.953	2.908.271	26,9
Catania	5.192.697	5.107.832	1,7
Napoli	4.588.695	4.632.388	-0,9
Palermo	3.831.876	3.783.651	1,3
Torino	3.148.807	3.141.888	0,2
Venezia	5.825.499	5.871.415	-0,8

Aeroporti	Movimenti '05	Movimenti '04	Scost. (%)
Bologna	54.157	44.804	20,9
Catania	54.036	53.856	0,3
Napoli	58.002	59.962	-3,3
Palermo	44.065	42.766	3,0
Torino	56.890	57.847	-1,7
Venezia	78.783	79.994	-1,5

Aeroporti	Merci '05	Merci '04	Scost. (%)
Bologna	25.469	21.106	20,7
Catania	9.840	10.082	-2,4
Napoli	7.608	7.617	-0,1
Palermo	5.219	4.984	4,7
Torino	13.794	15.994	-13,8
Venezia	22.723	22.356	1,6

¹ I transiti, anche se confortati da un notevole incremento, sono - in termini assoluti - ben lungi dai valori (68.657) ipotizzati nel Piano Pluriennale.

² Gli incrementi registrati dall'aeroporto bolognese si giustificano con il fatto che la pista è risultata inagibile per alcuni mesi nel corso del 2004