

4.2 Analisi e previsioni del traffico dell'Aeroporto di Alghero

4.2.1 Il traffico dell'Aeroporto di Alghero dal 1998 al 2014

Al fine di tracciare le linee riguardanti i dati di previsione di sviluppo traffico si ritiene opportuno andare ad analizzare lo scenario in cui si è evoluto il traffico sull'aeroporto di Alghero nel recente passato.

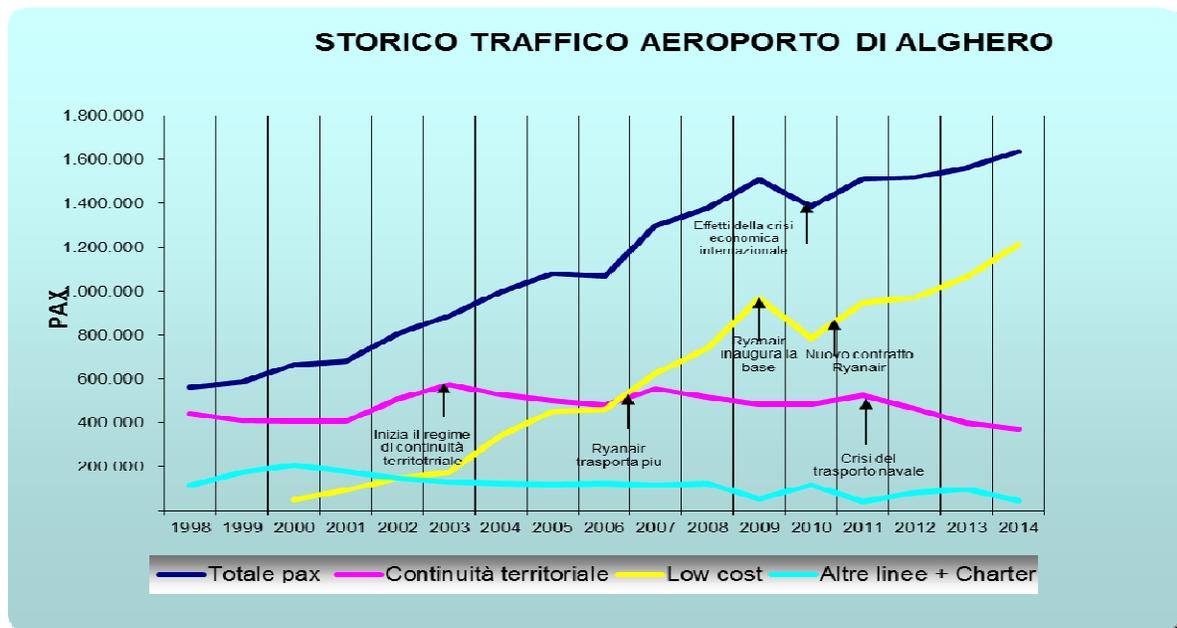
Il traffico dello scalo di Alghero a partire dall'anno 2000 ha registrato un andamento complessivamente crescente, con un tasso annuo composto del +6,90%. Il dato è nettamente superiore alle crescita media del traffico in Italia dello stesso periodo ed è prettamente riconducibile allo start up del "regime di continuità territoriale" di cui beneficia la Sardegna a partire dal febbraio 2002 e al sempre maggior interesse per lo scalo dimostrato dalle compagnie "Low Cost".

In effetti, dall'attivazione del primo collegamento "Low Cost" per Londra nel giugno del 2000 tale segmento di traffico ha progressivamente incrementato i propri volumi, passando dagli iniziali 56.000 pax trasportati fino a giungere nel corso del 2014 a circa 1.215.000 pax.

Il trend di crescita negli ultimi 9 anni si è ridotto comunque ad un tasso annuale composto del 4,73%, dato influenzato, nell'ultimo periodo dagli influssi della crisi economica mondiale.

CAGR 1998 - 2014: 6,90%

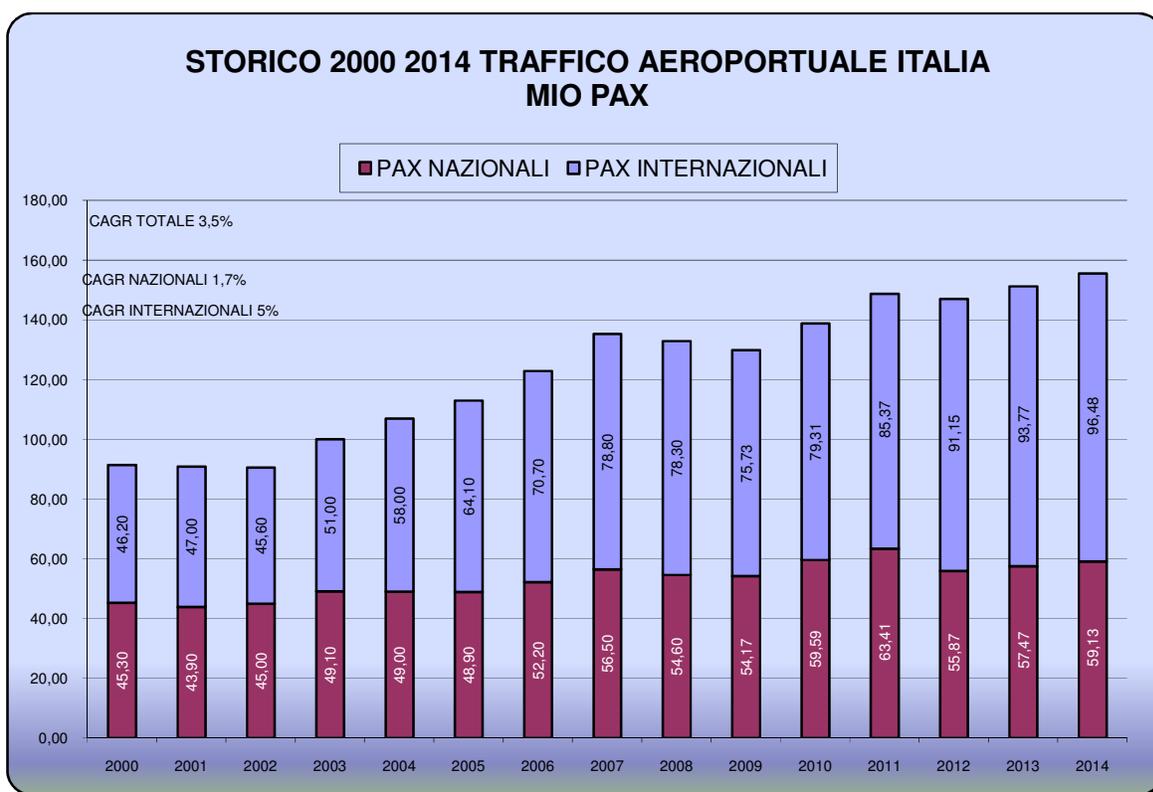
CAGR 2005 - 2014: 4,73%



4.2.2 Traffico aeroportuale Italia 2000-2014

Il sistema aeroportuale italiano ha registrato una crescita media, a partire dai primi anni 2000, del 3,5%, la crescita del traffico nazionale ha fatto registrare un incremento medio del 1,7% mentre il traffico internazionale ha avuto una crescita del 5,0%, quest'ultimo segmento nel 2014 ha rappresentato circa il 60% del traffico totale italiano che si è attestato a circa 150 milioni di passeggeri trasportati. La crescita è stata trainata in particolare dagli aeroporti che hanno investito sul traffico low cost in particolare, dagli aeroporti di minori dimensioni.

La crescita dello scalo di Alghero è stata superiore a quella degli aeroporti di pari dimensione se si considera il dato medio tra il 2005 e il 2014, con una crescita media annua del +4,73%.

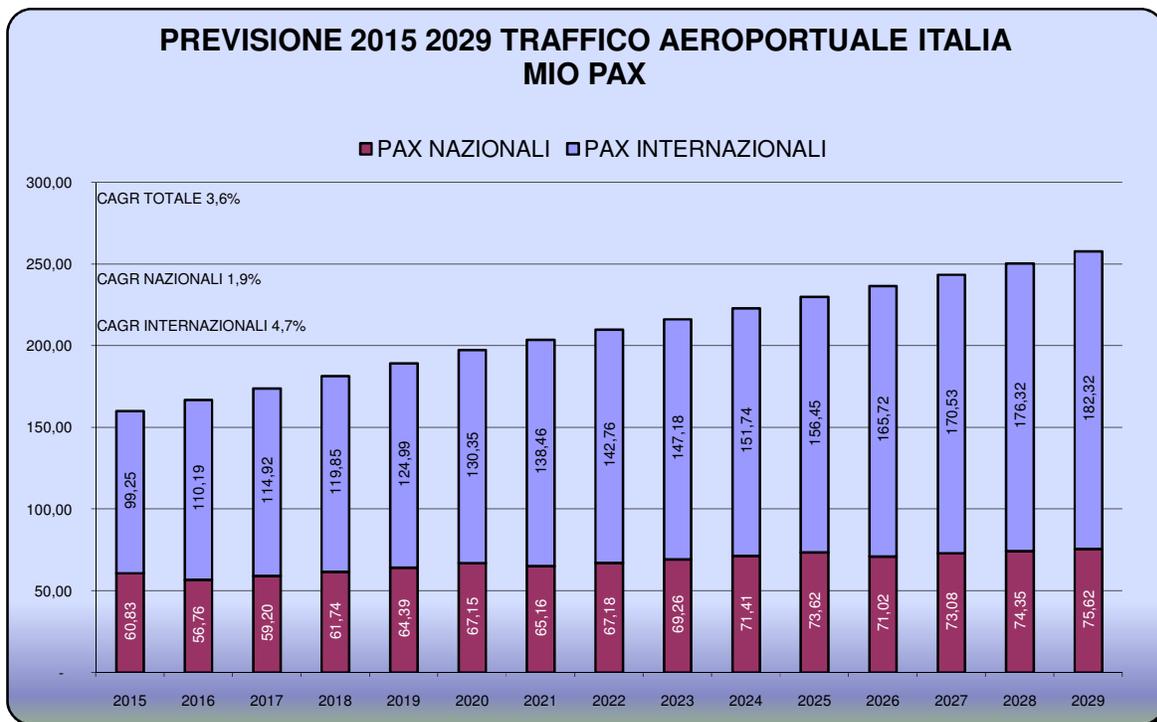


4.2.3 Traffico aeroportuale Italia 2012-2030 (fonte studio One works-KPG-Nomisma)

Le previsioni contenute all'interno dello studio One Works-KPMG-Nomisma, (le cui stime sono state utilizzate da questa società per delineare lo scenario evolutivo del traffico nell'Aeroporto di Alghero) prevedono che fino al 2030 il traffico aeroportuale in Italia crescerà con un CAGR del 3,2% portando il numero di passeggeri dai 143 milioni del 2013 ai 265 milioni del 2030.

La stima di crescita dei passeggeri nazionali risulta di un tasso medio annuale del 1,8% mentre quella dei passeggeri internazionali è stimata in un tasso annuo medio del 4%.

Alla fine dell'orizzonte di piano i 243 milioni di passeggeri saranno composti per il 30% da traffico nazionale e della restante parte da traffico internazionale.



4.2.4 Previsioni di traffico - Metodi di stima

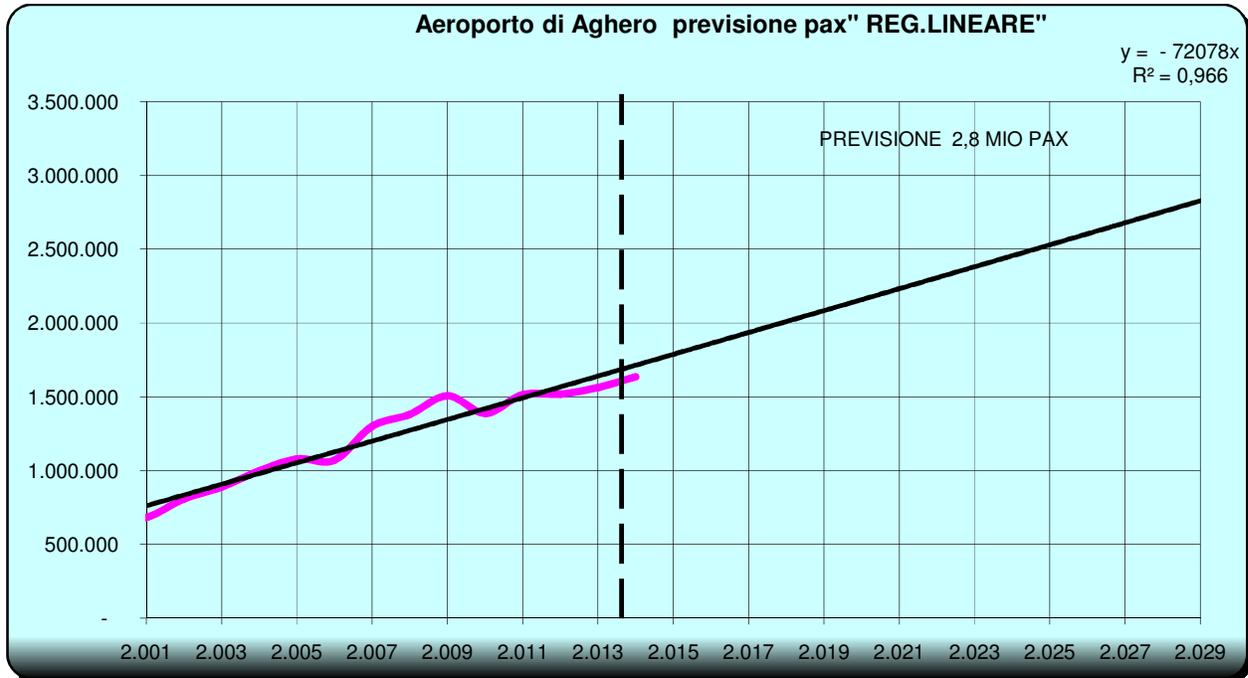
Di norma le previsioni di traffico aereo si basano sulla analisi dei risultati di diversi metodi di stima, sia nel breve che nel lungo periodo, per ottenere valori previsionali più attendibili possibile. In particolare l'ICAO suggerisce di effettuare l'analisi sui risultati delle seguenti tre metodologie di stima:

Metodo della progressione lineare: è un metodo basato sull'assunto che i fattori che hanno determinato le variazioni di traffico nel passato continueranno a essere correlati in modo analogo nel futuro.

Pertanto la procedura utilizzata è quella della estrapolazione dei trend storici e di proiettare la tendenza negli anni oggetto della previsione.

Tale metodo risulta particolarmente efficace nelle situazioni nelle quali il tasso di crescita della domanda è stabile nel tempo, sia in valore assoluto sia in termini percentuali, oppure se esiste un graduale incremento o riduzione del tasso di crescita, o se vi è una chiara indicazione di saturazione del mercato nel tempo.

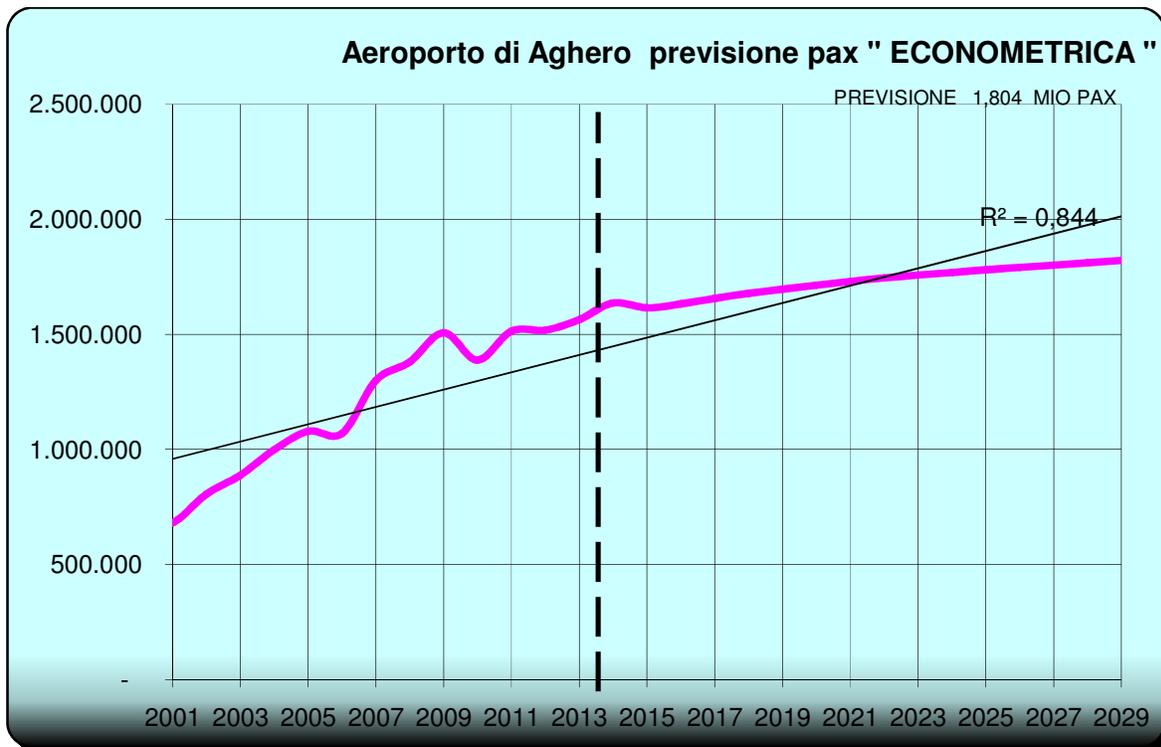
Utilizzando questo metodo di stima si ipotizza un traffico, alla fine dell'orizzonte di piano di 2.8 milioni di passeggeri con un tasso annuo composto del 3,7%



Metodo econometrico: questo metodo mira a correlare il traffico osservato e previsto con alcuni parametri macroeconomici che si ritiene influenzino il trasporto aereo.

Di norma il numero di passeggeri viene posto in relazione in forma lineare con le variazioni percentuali del PIL e con la variazione demografica del Paese di riferimento.

Le stime scaturenti da tale elaborazione portano alla stima di un traffico di circa 1,8 milioni di passeggeri al 2029 con un tasso di crescita composto del 0,72%.



Studi di mercato: come ulteriore grado di approfondimento e paragone delle previsioni effettuate con il metodo della proiezione della tendenza e con il metodo econometrico vengono analizzati i principali studi previsionali sul mercato del trasporto aereo.

Gli studi sono di norma effettuati dalle principali organizzazioni ed associazioni internazionali operanti nel settore come ACI, oltre che dai maggiori costruttori di aeromobili per il trasporto commerciale, come Boeing e Airbus.

In particolare le previsioni di crescita analizzate secondo questo metodo portano a prevedere un traffico al 2030 per lo scalo di Aghero che può essere riassunto nella seguente tabella:

In particolare applicando al traffico dell'aeroporto di Aghero i tassi delle stime di crescita annuali previste da detti studi il traffico previsto al 2029 può essere riassunto nella seguente tabella:

Analisi di mercato di:	Mio PAX	CAGR
Airbus	2,9	4.1%
Boeing	3,0	4.2%
ACI	2,7	3,5%
MEDIA	2,9	3,94%

Si tratta naturalmente di studi con valenza globale o internazionale e non puntuale per una specifica nazione, né tanto meno per un dato aeroporto, che pur costituendo un interessante elemento di valutazione, non si ritengono adatti alla specifica realtà dell'Italia.

4.2.5 Previsioni di traffico Aviazione Commerciale- Metodologia utilizzata

Procedendo all'analisi delle metodologie su elencate, in considerazione della particolare situazione economica in cui versano l'Italia e l'Europa si è convenuto che tali metodi usati tradizionalmente per la stima del traffico futuro non siano particolarmente efficaci in presenza di grave incertezza economica, come il periodo attuale. Oltretutto sia il metodo "econometrico" che le previsioni scaturenti dagli studi di mercato sono idonei ad indicare lo sviluppo del mercato su macroaree a livello di paese o di continente senza tener conto delle specificità dei territori in cui insistono i singoli aeroporti.

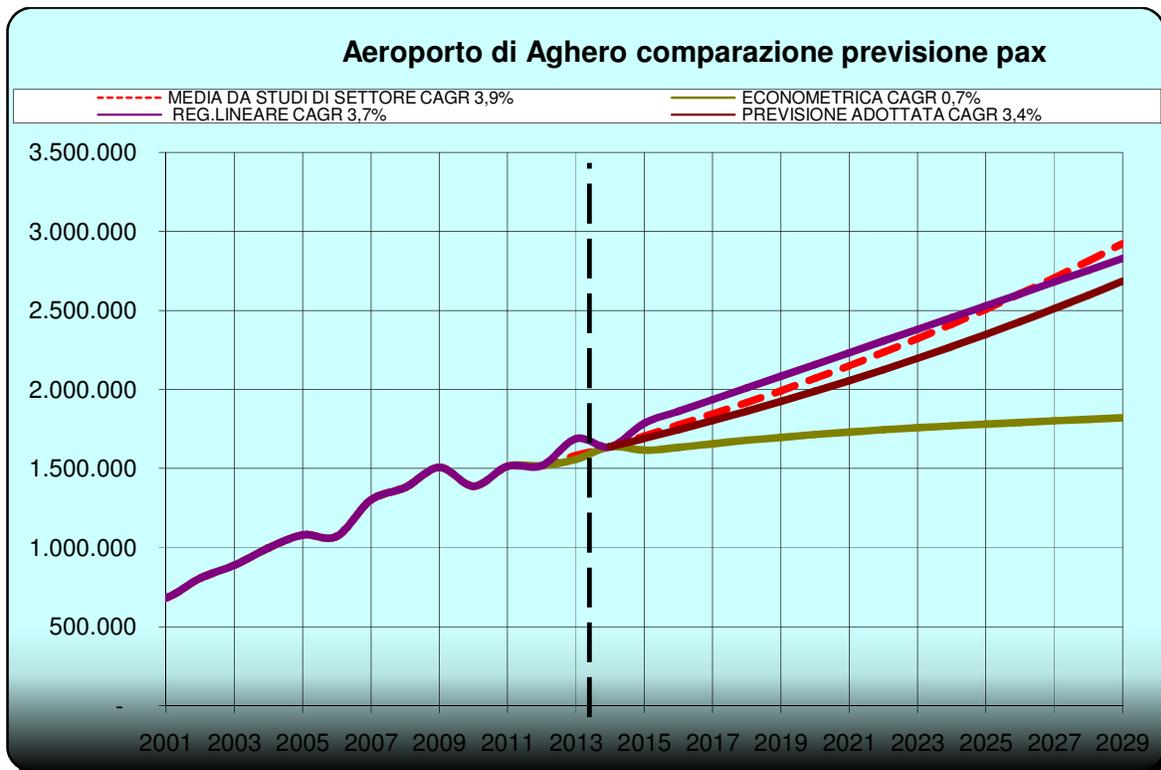
Partendo da questi ultimi presupposti si è analizzata la metodologia utilizzata nello studio effettuato dall'ATI One Works-KPMG-Nomisma per conto di ENAC, avente come obiettivo principale quello di definire, uno scenario evolutivo di sviluppo del traffico aereo italiano, con proiezione per specifiche regioni. Dalla analisi è emerso che i metodi di stima del traffico utilizzati si sono basati sulle stesse metodologie indicate dall'ICAO, ma con l'introduzione di fattori specifici per ogni singola regione italiana.

Nello specifico, lo studio prende in considerazione le risultanze delle:

- i) Proiezioni del trend storico (metodo della regressione lineare)
- ii) Proiezioni di tipo econometrico utilizzando come variabili indipendenti il PIL e la variazione demografica (solo per il traffico nazionale)
- iii) Proiezioni di tipo econometrico utilizzando come variabili indipendenti il PIL, la variazione demografica e i flussi turistici internazionali di ogni regione.

Tali proiezioni hanno portato poi, mediate tra loro, alla stima di una crescita del traffico riferibile alla Regione Sardegna, di un tasso annuo medio di crescita del 3,2% fino al 2030, distinto in 2,5% di crescita per il traffico nazionale e del 4,7% del traffico internazionale.

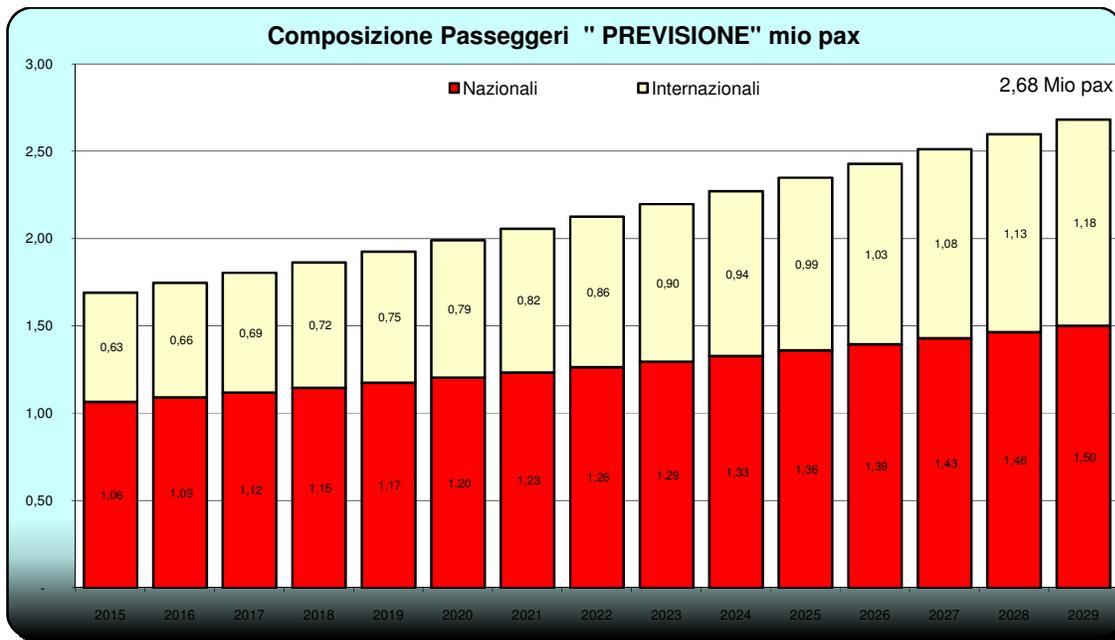
A seguito di analisi interne si è ritenuto tale metodologia di stima, il modello più idoneo a rappresentare l'evoluzione del traffico dell'aeroporto di Alghero per i prossimi 15 anni. La scelta di tale modello, indotta anche dalla prudenza, è rafforzata dal fatto che le stime finali, si configurano in una posizione media tra la stima econometrica, con lo 0,72% di C.A.G.R. e la stima scaturente dalla proiezione del trend (reg. lineare) con un C.A.G.R. DEL 3,7%. Non discostandosi oltretutto dalla media delle previsioni scaturenti dagli studi di settore.



4.2.6 Previsioni di traffico breve, e lungo termine di One Works-KPMG-Nomisma

Le previsioni di traffico di One Works-KPMG-Nomisma per la Sardegna stimano una crescita media del periodo 2015-2030 del 2,5% per il traffico nazionale e del 4,7% per il traffico internazionale. La combinazione dei due tassi parametrati al traffico conseguito nel corso del 2014 porta ad una crescita media annuale complessiva del traffico del 3,4%.

Le previsioni portano a ritenere che alla fine del periodo considerato il traffico passeggeri dell'aeroporto di Alghero si attesti intorno ai 2.685.000 passeggeri, di cui 1.500.000 nazionali e 1.185.000 internazionali.



Il trend di crescita ottenuto risulta nettamente inferiore a quanto conseguito in termini di risultati nel corso degli ultimi 8 anni con una crescita media del 4,73%, ma principalmente attribuibile all'incremento generato dal nuovo traffico generato dai vettori "low cost"

Le stime della società comunque portano a ritenere, detto impulso alla crescita del traffico, possa sortire un rallentamento fisiologico allineando i tassi di crescita futuri alla crescita media dei livelli di traffico degli aeroporti Italiani.

Pertanto, tenendo fissi i CAGR del periodo 2014 -2029 previsti dallo studio **One Works-KPMG-Nomisma**, è stata verificata l'aderenza delle percentuali annuali di crescita ai programmi di sviluppo dello scalo di Alghero, in relazione ad accordi già stipulati con i vettori e più in generale con le politiche commerciali programmate o in corso. La strategia del management vede infatti la Società impegnata al

- Consolidamento dei clienti attuali e sviluppo del loro network;
- Ricerca nuovi clienti e nuove destinazioni di linea su mercati maturi;
- Sviluppo di mercati emergenti e/o nuovi per la Sardegna;
- Sviluppo del segmento charter complementare al low cost ed al segmento tradizionale

L'aeroporto di Alghero non può prescindere dal consolidamento e sviluppo degli attuali clienti, fra i quali spiccano, per operatività garantita tutto l'anno e passeggeri trasportati, Ryanair e Alitalia. Come già riportato Ryanair ha deciso di investire sullo scalo di Alghero già dai primi anni 2000, giungendo nel 2009 a inaugurare una propria base di armamento.

Alitalia, al momento unico operatore sulle rotte in continuità territoriale, può fornire ulteriore opportunità di ampliamento del network su rotte nuove, sia domestiche che internazionali, alle quali affiancare la creazione di una eventuale base operativa con aeromobili di più piccola configurazione (es. 100 Seats) più confacenti alla domanda su tratte secondarie.

Lo sviluppo rotte per Alghero è legato inoltre all'espansione dell'industria turistica ed alla creazione di prodotti competitivi che generino "ragioni di viaggio" su Alghero.

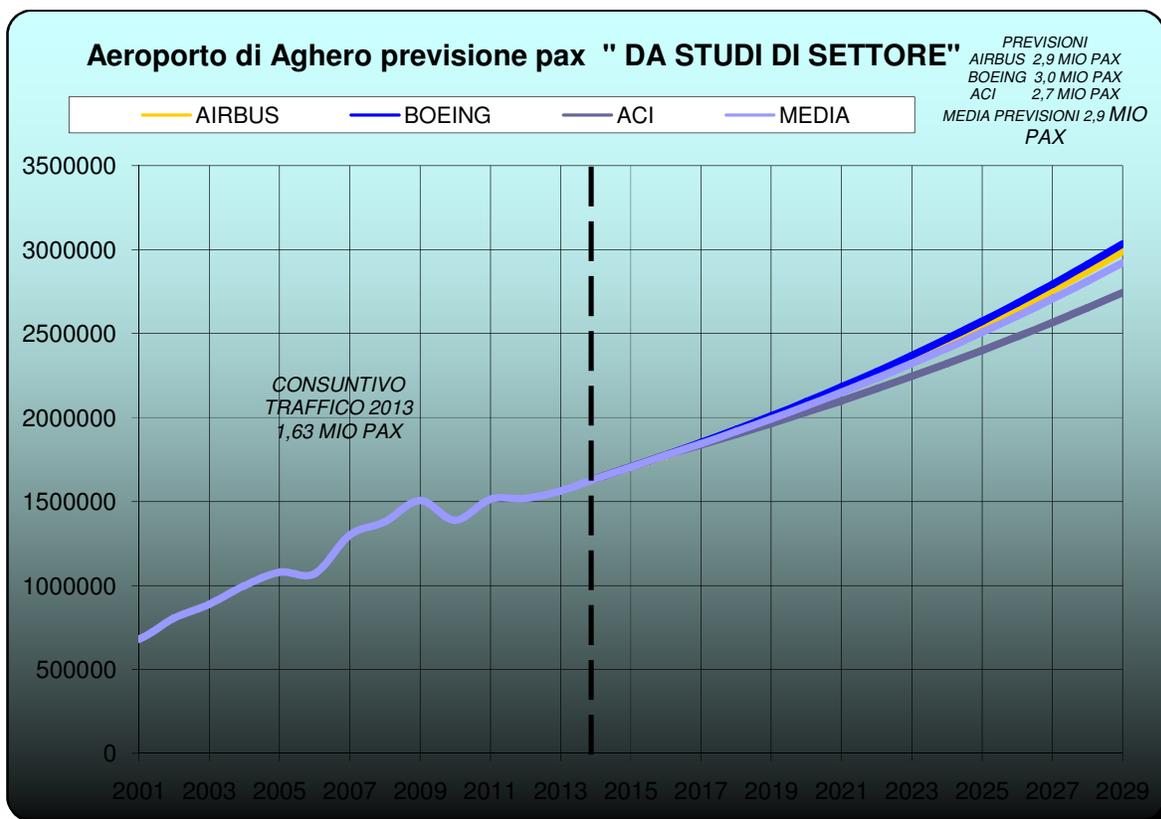
La catchment turistica ristretta (60' di percorrenza) dell'aeroporto è caratterizzata da:

- un'offerta ricettiva di seconde case;
- un'offerta alberghiera di livello medio, con un numero di posti letto limitato rispetto alla catchment degli altri aeroporti, ma diversificato tra alberghiero ed extralberghiero (RTA, campeggi, B&B);
- attrattività storica e di "turismo" delle città (Bosa, Alghero, Stintino, Castelsardo, Sassari etc)

L'aumento del traffico è, inoltre, strettamente legato all'aumento della capacità ricettiva delle località turistiche di questa zona della Sardegna sia in termini di alberghi che di dimensioni alberghiere (posti letto) al fine di soddisfare la domanda dei più importanti "player" del mercato turistico.

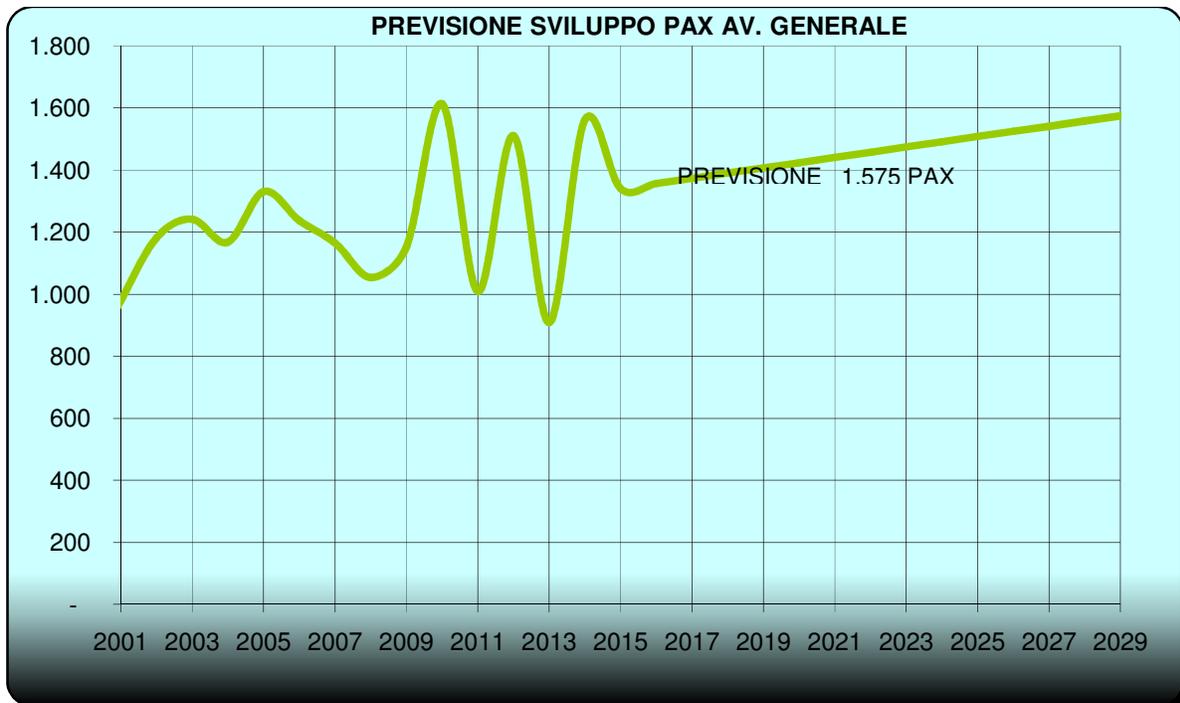
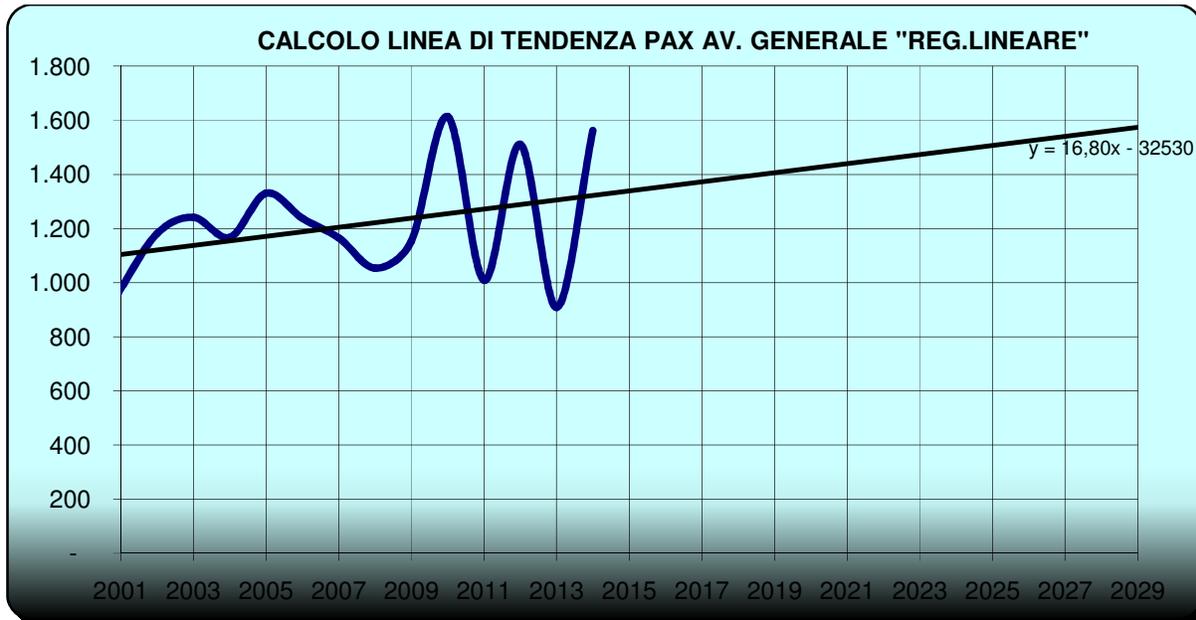
Al fine di dare evidenza dei dati ottenuti rispetto ai dati scaturenti dagli altri metodi di previsione si rappresenta di seguito la comparazione dei risultati ottenuti con le varie metodologie di stima.

Relativamente ai dati ricavati dalle stime degli studi di settore si rappresenta unicamente la media delle tre previsioni tra Boeing Airbus e ACI Europe.



4.2.7 Aviazione generale - Traffico storico e previsioni al 2029

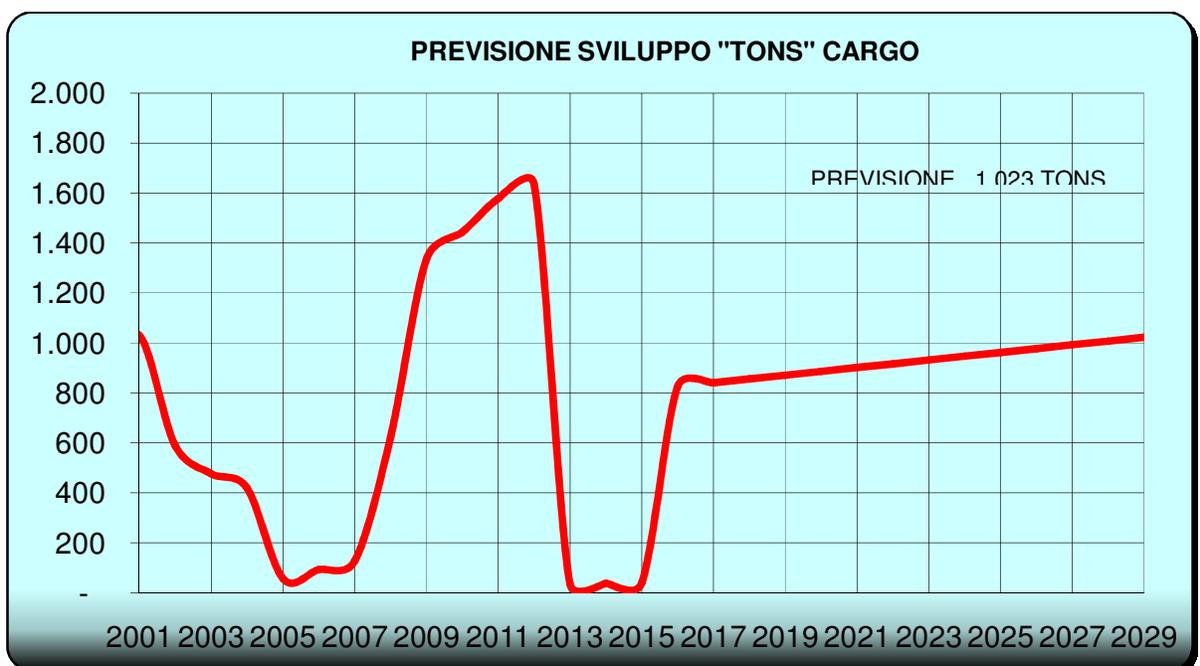
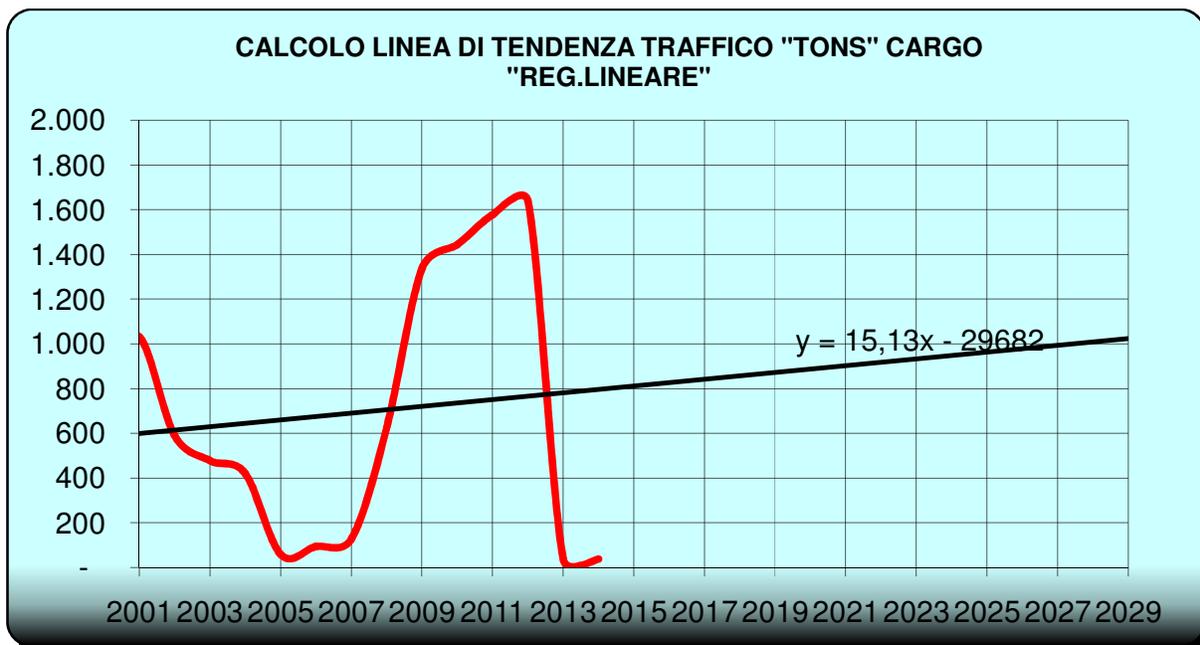
L'aviazione generale, rappresenta una quota residuale rispetto al traffico complessivo dell'aeroporto (1562 pax e 812 movimenti nel 2014). Per la previsione si è fatto riferimento al metodo della regressione lineare, prendendo come punto di partenza il traffico conseguito dal 1998 al 2014 che presenta un CAGR del 0,4%. Valorizzando la linea di tendenza si ottiene una crescita media del 1,1% che porterà al 2029 il traffico di aviazione generale a 1.500 pax e 623 movimenti.



4.2.8 Cargo - Traffico storico e previsioni al 2029

La movimentazione cargo presso l'aeroporto non è di altissima intensità, l'attività comunque ben si concilia e si pone di contorno alle altre attività dello scalo.

L'andamento storico del traffico merci evidenzia una variazione abbastanza irregolare con picchi negativi dovuti principalmente alle conseguenze postume, nei primi anni 2000, all'attacco terroristico alle torri gemelle. Nel corso degli ultimi anni il traffico si è ridotto al minimo a causa della mancata attività dell'unico vettore che operava sullo scalo. Si prevede comunque la ripresa di una minima attività a partire dal 2016. Per la previsione di traffico si è utilizzato il metodo della regressione lineare i cui risultati sono riportati nei grafici che seguono. Alla fine dell'orizzonte di piano si prevede un traffico merci di circa 1.023 tonnellate con un CAGR 2015-2026 del 24,12%



4.2.9 Previsioni di traffico passeggeri e movimenti 2010-2029 per Aviazione commerciale, Aviazione generale e Cargo

Riassumiamo di seguito di seguito le risultanze delle analisi e delle previsioni effettuate suddividendo il traffico totale come dalla seguente tabella:

Anni	Posti	LDF	Var. %	Continuità territoriale	PAX				MERCE			MOVIMENTI				
					Low cost	Altro	Av. Gen.	Totale	Naz.	Int.	Tonn.	Av. comm.	Cargo	Av. Gen.	Totale	
1998	1.004.443	56%	148	443.724	17.296	1468	562.488	483.740	78.748	500	6.791	400	686	7.877		
1999	1.019.554	58%	145	4.74%	4.13.107	175.213	855	589.175	506.691	82.485	599	7.036	422	1306	8.764	
2000	1.259.914	53%	129	12.78%	405.636	50.339	207.795	760	664.330	556.896	104.483	869	9.763	378	409	10.550
2001	1.194.324	57%	146	2.63%	407.822	95.396	177.676	978	681.832	527.285	151.251	1.032	8.208	380	836	9.444
2002	1.419.520	57%	141	18.33%	511.048	147.052	147.515	1.182	806.797	593.604	206.762	589	10.094	382	684	11.370
2003	1.417.702	63%	146	10.11%	575.814	177.815	133.498	1.242	888.369	634.856	248.686	477	9.716	370	1.112	11.198
2004	1.537.496	69%	154	12.43%	528.872	345.967	123.404	1.168	998.811	573.764	419.147	420	9.960	224	1.208	11.390
2005	1.681.700	64%	150	8.19%	502.820	454.620	121.072	1.331	1.079.843	634.686	445.157	58	10.538	6	1.194	11.738
2006	1.661.514	64%	166	-0.87%	482.116	461.531	125.610	1.238	1.070.494	650.899	419.532	93	9.988	98	942	10.988
2007	2.091.552	62%	163	21.45%	557.641	625.523	165.786	1.165	1.300.115	716.567	584.548	127	12.860	32	912	13.804
2008	2.208.858	63%	166	6.20%	516.430	740.339	123.939	1.054	1.380.762	819.740	561.022	625	13.286	204	1.064	14.554
2009	2.460.500	61%	174	9.14%	484.684	969.011	52.368	1.163	1.507.016	945.084	561.932	1.337	14.154	492	766	15.412
2010	2.219.862	63%	169	-7.88%	484.965	786.012	165.626	1.614	1.388.217	921.349	466.888	1.443	13.112	488	618	14.218
2011	2.233.582	68%	171	9.08%	496.297	948.771	67.803	1.383	1.514.254	1.023.930	490.324	1.577	13.040	547	836	14.423
2012	2.261.819	67%	172	0.30%	464.323	971.385	81.651	1.511	1.518.870	997.415	521.455	1.637	13.122	503	671	14.296
2013	2.312.448	68%	177	2.97%	400.847	1.066.930	95.762	909	1.563.908	992.678	571.230	37	13.096		686	13.782
2014	2.319.706	67%	179	4.65%	372.726	1.216.037	47.303	1.662	1.636.628	1.038.388	598.240	38	12.978		812	13.785
2015	2.436.827	68%	178	3.27%	381.991	1.257.258	49.503	1.340	1.690.092	1.064.097	625.995	40	13.634		780	14.414
2016	2.495.475	69%	178	3.29%	391.486	1.301.090	51.805	1.347	1.745.728	1.090.541	655.197	826	13.960		769	14.728
2017	2.555.980	69%	178	3.30%	401.217	1.346.989	54.215	1.364	1.803.395	1.117.642	685.782	841	14.296	250	758	15.303
2018	2.618.399	70%	178	3.31%	411.910	1.393.853	56.737	1.380	1.863.160	1.145.417	717.754	856	14.642	250	746	15.639
2019	2.682.805	70%	178	3.32%	421.411	1.442.925	59.376	1.397	1.925.109	1.173.882	751.238	872	15.000	250	735	15.985
2020	2.749.266	71%	179	3.34%	431.886	1.493.891	62.138	1.414	1.989.329	1.203.053	786.286	887	15.369	250	724	16.343
2021	2.819.856	71%	179	3.35%	442.622	1.546.829	65.029	1.431	2.055.911	1.232.952	822.969	902	15.749	250	713	16.712
2022	2.889.650	72%	179	3.36%	453.624	1.601.821	68.085	1.448	2.124.948	1.263.592	861.966	917	16.142	250	702	17.094
2023	2.961.722	73%	179	3.37%	464.900	1.658.952	71.222	1.464	2.196.538	1.294.994	901.555	932	16.547	250	690	17.488
2024	3.037.159	73%	179	3.38%	476.456	1.718.312	74.537	1.481	2.270.786	1.327.076	943.620	947	16.966	250	679	17.895
2025	3.115.042	74%	179	3.39%	488.299	1.779.993	78.006	1.498	2.347.796	1.360.158	987.648	962	17.398	250	668	18.316
2026	3.195.459	74%	179	3.40%	500.437	1.844.093	81.638	1.515	2.427.681	1.393.960	1.033.731	977	17.844	506	657	19.006
2027	3.278.503	75%	179	3.41%	512.877	1.910.713	85.436	1.532	2.510.558	1.428.602	1.081.966	993	18.304	506	646	19.456
2028	3.364.267	75%	179	3.43%	525.626	1.979.960	89.413	1.548	2.596.547	1.464.106	1.132.452	1.008	18.779	506	635	19.920
2029	3.452.850	76%	179	3.44%	538.692	2.051.944	93.575	1.565	2.685.776	1.500.491	1.185.295	1.023	19.270	506	623	20.399

