

ASSAEROPORTI



II SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

CARDINE E PROTAGONISTA DELLO SCENARIO SOCIO-ECONOMICO DEL PAESE

(Sintesi del Rapporto di ricerca)



1. Introduzione

Nel corso del 2017 Assaeroporti ha tagliato il traguardo dei 50 anni di vita associativa. Si tratta di una tappa importante che si è voluto celebrare con una riflessione approfondita sul ruolo svolto dal sistema aeroportuale nazionale rispetto alla crescita ed allo sviluppo del Paese. Ma è anche un'occasione per analizzare il settore nella sua configurazione attuale, valutare le criticità in essere e prefigurare il lavoro che andrà fatto nei prossimi anni per accrescere la dotazione e la qualità delle infrastrutture e dei servizi ad esse connesse.

Negli ultimi due decenni il trasporto aereo nel mondo non è semplicemente cresciuto in modo esponenziale. E non ha neppure semplicemente cambiato pelle accompagnando una domanda cangiante. Piuttosto, è stato interessato da una vera e propria metamorfosi che ne ha modificato tutte le componenti connotandole in modo profondamente diverso dal passato. In sintesi:

- a partire dai primi anni della liberalizzazione si sono moltiplicati i vettori, le rotte, gli scali nel mondo;
- la crescita della concorrenza ha reso accessibile il trasporto aereo a ceti sociali ai quali era sostanzialmente precluso;
- gli aeroporti esistenti sono cresciuti, si sono modernizzati, si sono aperti ai soggetti privati che, in molti casi, esprimono il capitale di maggioranza nelle società di gestione;
- nuovi Paesi (si pensi alla Cina o agli Emirati Arabi) sono diventati protagonisti del mercato aeroportuale, realizzando infrastrutture in grado di modificare profondamente la geografia dei Paesi che gestiscono i flussi globali;
- sono cambiati i sistemi di regolazione, le dinamiche tariffarie e il loro legame con la programmazione degli investimenti necessari allo sviluppo degli aeroporti;
- nelle maggiori *catchment area*, i passeggeri oggi hanno più possibilità di scelta dall'aeroporto dal quale partire, grazie ad esempio allo sviluppo dell'AV ferroviaria e alla maggiore selettività delle rotte da parte delle linee aeree emergenti. Questo determina una naturale evoluzione del concetto di monopolio naturale tradizionalmente applicato agli aeroporti;
- è cambiato radicalmente il rapporto tra gli aeroporti e le compagnie di volo. L'esigenza di crescere sinergicamente in molti casi ha portato ad adottare strategie di *co-marketing*.

L'insieme di queste fenomenologie ha naturalmente interessato anche l'Italia che, dagli anni '60 in poi, aveva sviluppato un sistema di trasporto aereo con alcune caratteristiche peculiari soprattutto per quanto concerne la distribuzione e la caratterizzazione degli scali. In particolare:

- il sistema si configurava (e in buona parte si configura tutt'ora) per uno spiccato policentrismo, che rispecchia la storica struttura insediativa e funzionale del Paese;

- in anni recenti, al ruolo svolto storicamente dai soggetti pubblici si è progressivamente aggiunto il capitale privato, che ha investito selettivamente per valorizzare il potenziale degli aeroporti, nel diventare catalizzatori di crescita;
- la sua crescita dimensionale è stata molto prudente, volta ad inseguire l'evoluzione della domanda di mobilità piuttosto che a prevederne lo sviluppo in una logica competitiva.

Da quando si è compreso che era necessario un cambio di passo importante, Assaeroporti ha cominciato a svolgere – e svolge tutt'ora – un costante ruolo di sensibilizzazione sull'importanza di una transizione finalizzata:

- ad abbandonare l'atteggiamento attendista del passato realizzando velocemente gli investimenti necessari per concorrere con gli altri aeroporti europei e internazionali;
- a disporre di un reale orientamento delle tariffe al costo dei servizi (di fatto ottenuto solo di recente nei nuovi accordi di programma) come unica garanzia per disporre delle risorse necessarie per l'efficientamento delle gestioni e per far ripartire gli investimenti;
- a garantire alle imprese soggette a regolazione dispositivi improntati alla chiarezza, alla trasparenza e alla certezza e stabilità delle regole. Dispositivi indispensabili in un contesto dove il ritorno degli investimenti è possibile solo nel lungo periodo.

Un ruolo difficile e reso più complesso, sotto il profilo della rappresentanza, dalla estrema diversificazione del nostro tessuto aeroportuale, oggi costituito:

- da un hub nazionale e alcuni grandi aeroporti con peso significativo e capacità competitiva nel panorama europeo. Soggetti con buone gambe che occorre lasciar correre;
- da un numero consistente di aeroporti medi, ognuno con sue caratteristiche peculiari, da interpretare e valorizzare anche dal punto di vista delle specializzazioni produttive;
- da aeroporti di minori dimensioni che hanno grandi problemi di marginalità e che subiscono il potere di mercato delle compagnie aeree. Aeroporti, tuttavia, che rimangono fondamentali per la connettività delle porzioni più remote del Paese, in assenza di altre modalità di trasporto veloce.

Un ruolo che, a ben guardare, occorre svolgere non solo con competenza settoriale, ma anche con grande attenzione ai caratteri di base dello sviluppo socio-economico del Paese, alle sue derive politico-istituzionali, ai suoi assetti trasportistici complessivi. Un'attenzione non statica ma dinamica, in grado di immaginare configurazioni e processi differenti da quelli del passato e di prefigurare il ruolo che il trasporto aereo può svolgere per traguardare il futuro.

Con questa consapevolezza e per questo motivo Assaeroporti si è rivolta al Censis, chiedendogli di mettere a disposizione il proprio bagaglio di conoscenza e di interpretazione della realtà economica e sociale italiana, nonché la sua capacità di parlare al Paese. Il Censis che, per parte sua, celebra i 50 anni del suo *Rapporto sulla situazione sociale del Paese*. Uno strumento di

interpretazione della realtà italiana dove, con cadenza annuale, viene offerta una lettura sull'evoluzione sociale, economica e territoriale del Paese.

Con l'incoraggiamento che viene da questa concomitante ricorrenza, Assaeroporti e Censis hanno immaginato un lavoro di ricerca dal duplice obiettivo:

- raccontare come e quanto sia cambiata l'Italia negli ultimi decenni nella sua struttura socio-economica, nella sua domanda di servizi di trasporto e nella sua dotazione di piattaforme e di reti, con particolare riferimento al ruolo svolto dal sistema aeroportuale nello sviluppo del Paese;
- descrivere il settore aeroportuale con riferimento alla sua evoluzione recente (traffico, investimenti, ecc.), alle prospettive per i prossimi anni nel quadro dei cambiamenti geopolitici generali, ai nuovi modelli di gestione degli aeroporti e dei sistemi di finanziamento delle grandi infrastrutture strategiche, alle principali problematiche tutt'ora in essere.

Il testo si apre con una introduzione dove si sintetizzano lo scenario internazionale del trasporto aereo, il suo impatto sul sistema nazionale, l'evoluzione recente e le criticità oggi in discussione.

Nel primo capitolo si propone una lettura per macro-cicli dello sviluppo del Paese – dalla crescita spontanea degli anni '70 fino alle grandi discontinuità del nuovo millennio – accompagnato da un racconto sull'evoluzione del trasporto aereo in Italia.

Il secondo capitolo illustra i caratteri distintivi del settore aeroportuale nazionale, mentre nel terzo si trattano due questioni divenute oggi inaggirabili come l'intermodalità e l'accessibilità degli aeroporti. Il quarto capitolo si concentra sulla rilevanza della dotazione infrastrutturale individuando nelle difficoltà ad investire degli scorsi anni il nodo del *gap* di competitività che si è creato. Il quinto capitolo, a corollario, affronta il tema della gestione del consenso locale verso le infrastrutture aeroportuali. All'ultimo capitolo si affida il compito di dar conto della transizione oggi in corso, descrivendo il recente sblocco dei programmi di investimento, l'evoluzione e la centralità del processo regolativo, il persistente nodo dei piccoli aeroporti, le possibilità connesse alla specializzazione e alla gestione integrata, il ruolo che è destinata a svolgere l'evoluzione tecnologica nell'offerta di servizi di qualità.

2. Luci e ombre del contesto generale di riferimento

La ricerca attiva e continuata di una collocazione significativa nel grande flusso degli scambi internazionali è oggi un atto dovuto per qualunque Paese al mondo. Neppure gli Stati più dimensionati, dotati di risorse e di popolazione, supportati da una forte e crescente domanda interna, ne possono prescindere.

Ma sono soprattutto i Paesi più piccoli che a questo genere di attività e di orientamento strategico devono conferire un carattere di persistente ostinazione per non rischiare la progressiva

marginalizzazione e il conseguente impoverimento. L'obiettivo che devono porsi, inevitabilmente, è quello di generare e attrarre flussi, intercettare e gestire flussi, e, nella misura del possibile, orientare i flussi in una direzione a loro favorevole.

Certo, nella congiuntura socio-politica ed economica attuale queste considerazioni potrebbero apparire opinabili. Il quadro geo-politico si mostra di notevole complicazione, il terrorismo internazionale inevitabilmente alimenta desiderio di rinserramento, la recente contrazione del tasso di crescita complessivo del commercio internazionale desta preoccupazione, alcune (dichiarate) volontà protezionistiche alimentano ulteriori allarmi specie tra i Paesi a forte connotato esportativo, all'avvio del processo di uscita del Regno Unito dall'Unione europea viene attribuito un significato depressivo sugli scambi europei.

Ma nonostante questo genere di allarmi, il quadro complessivo si compone soprattutto di fattori abilitanti molto concreti e almeno apparentemente ineluttabili come:

- l'andamento del PIL mondiale, che ha completamente assorbito l'impatto della crisi ed ha ripreso la sua progressione di crescita;
- la proliferazione di Paesi emergenti con tassi di crescita superiori a quelli delle economie storicamente più forti;
- l'allargamento, nei Paesi emergenti, del perimetro del ceto medio, ossia della quota di popolazione che manifesta e si può permettere un orientamento verso il consumo simile a quello riscontrabile nelle economie avanzate;
- l'andamento del turismo internazionale, in crescita costante ovunque e con particolare riferimento a quei Paesi emergenti dove il ceto medio sta crescendo;
- l'aumento delle persone che si spostano per cambiare Paese di residenza in via definitiva o temporanea, siano essi profughi, migranti economici, studenti in formazione, cervelli in fuga o semplicemente persone alla ricerca di condizioni di vita e lavoro differenti;
- la progressiva riduzione dei costi del trasporto, dello shipping come del trasporto aereo, che diventano via via favorevoli grazie alla progressiva liberalizzazione di tutti i settori;
- la continua crescita dell'e-commerce e della domanda di logistica ad essa correlata;
- l'assenza, per il momento, di un reale e diffuso inasprimento dei dazi doganali.

Tutti gli elementi descritti, nel loro complesso, giocano a favore di una crescita complessiva dell'economia dei flussi e di una continua diversificazione al suo interno, che si traduce in mappa sempre più dinamica e variegata di nuove rotte sia di persone che di merci.

Da qui, l'importanza di intercettare i flussi turistici e il ruolo sempre maggiore che un settore industriale quale quello aeroportuale è chiamato a svolgere per competere a livello europeo e mondiale.

L'Italia, che possiede da sempre tutti gli elementi per ritagliarsi un ruolo significativo all'interno di questa mappa, solo di recente comincia a mostrare di averne compreso l'importanza. D'altra parte, dagli anni del miracolo economico fino ai primi anni del nuovo millennio, il Paese è rimasto concentrato più sulla produzione manifatturiera che sulla valorizzazione di alcuni suoi specifici *asset* strategici (posizione, attrattività, ecc.).

Oggi è evidente che il capitale fisso di cui il Paese dispone, ossia il suo patrimonio ambientale, storico artistico e culturale, può essere agito, ossia messo in valore, in misura ben superiore a quanto attualmente avviene. L'interesse per l'Italia e per tutto quanto può offrire cresce nel mondo in stretta correlazione con tutti i fenomeni di natura globale sopra descritti. Visitare l'Italia, acquisire i prodotti della sua manifattura di qualità, sperimentare *l'Italian way of eating*, sono elementi distintivi dei quali sono in tanti e in tanti diversi angoli del mondo a subire la fascinazione. L'obiettivo strategico irrinunciabile è dunque quello di trasformare questo interesse in un'opportunità molto concreta per il sistema-Italia nel suo complesso.

Questo significa, sul fronte dell'export, lavorare per una diversificazione dei mercati di sbocco, ancora oggi troppo concentrati sull'Europa innanzitutto, e su un numero circoscritto di Paesi extra-europei (Stati Uniti e Russia, ad esempio).

Significa, sul fronte turistico, adottare un atteggiamento proattivo che non si adagi sui benefici apportati dal semplice progresso del tasso di crescita del turismo internazionale nel mondo (+75% circa negli ultimi 15 anni), ma che consideri, ad esempio, che i turisti originati nei Paesi emergenti sono cresciuti molto più di quelli delle economie avanzate (110% contro 55%). Una discontinuità che va colta, dunque, e che, canalizzata verso l'Italia, può determinare trend di crescita ben superiori a quelli attuali.

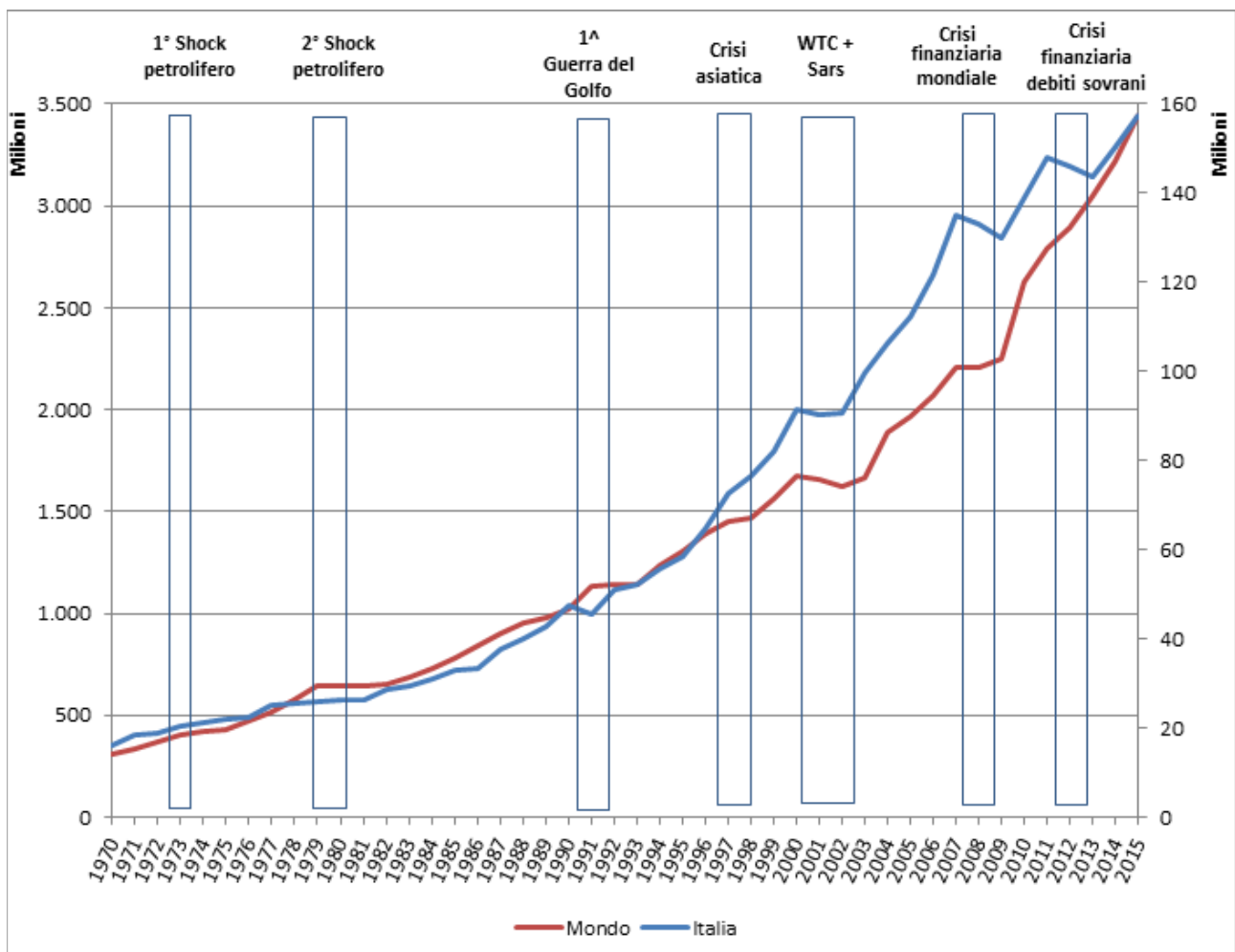
Queste opportunità però, per trasformarsi in concrete occasioni di crescita, devono legarsi ad un continuo miglioramento dell'hardware e del software sia della connettività che dell'accoglienza. Non si può infatti trascurare il fatto che nell'agone del mercato turistico mondiale emergono nuovi *players* agguerriti e molto competitivi.

Le rotte del turismo non si attivano né si presidiano senza strategie di carattere previsionale sui Paesi e sui flussi, senza infrastrutture adeguate – sotto il profilo quantitativo e qualitativo – alla domanda che ci si prefigge di intercettare, senza politiche fiscali non punitive, senza una riduzione del carico burocratico e, in generale, senza un buon presidio della variabile tempo. A quest'ultimo riguardo occorre tener conto del fatto che, se è vero che gli arrivi di turisti stranieri sono molto cresciuti negli ultimi anni, le presenze sono invece cresciute molto di meno. E soggiorni sempre più brevi, spesso di soli 2 o 3 giorni di permanenza, richiedono evidentemente una gestione celere ed efficiente di ogni aspetto logistico.

3. La crescita ininterrotta del traffico aereo

L'insieme delle fenomenologie descritte a livello globale hanno co-determinato una crescita costante della domanda mondiale di trasporto aereo. Ormai è noto che ogni elemento di discontinuità, tanto sul piano politico (si pensi agli attentati dell'11 settembre 2001) quanto su quello economico (la recessione mondiale innescata dalla crisi dei mutui *subprime* negli USA), produce effetti di stagnazione della domanda di trasporto aereo limitati nel tempo. Non a caso, le organizzazioni che forniscono studi ed analisi sul settore mostrano notevole sicurezza nel fornire previsioni a lungo termine sull'evoluzione della domanda complessiva, confidando evidentemente nel suo carattere resiliente (fig. 1).

Fig. 1 - Il carattere resiliente del traffico aereo. Passeggeri trasportati in Italia (asse destro) e nel mondo (asse sinistro), 1970-2015 (v.a. in milioni)



Fonte: elaborazione Censis su dati WorldBank e Istat

L'International Air Transport Association (IATA), ad esempio, senza preoccuparsi troppo delle recenti prese di posizione di alcuni Paesi in favore di scenari improntati ad una maggior chiusura e ad un maggior protezionismo, stima che i passeggeri passeranno – con tassi di crescita molto diversi nelle varie aree del mondo – dagli attuali 3,8 miliardi a circa 7,2 miliardi nel 2035.

In tutto il mondo, dunque, governi, enti locali, società di gestione aeroportuale, vettori, si troveranno a dover fronteggiare un sostanziale raddoppio del traffico passeggeri attuale. Non dissimili saranno gli scenari del trasporto merci, soprattutto considerati i tassi di crescita esponenziale del commercio elettronico di beni B2C.

Dal punto di vista dei gestori aeroportuali, questo scenario determinerà l'esigenza di sviluppare le infrastrutture di gestione aeronautica (attività *aviation*) e non aeronautica (parcheggi, ristoranti, esercizi commerciali, ecc.). Certamente nessuno potrà permettersi, negli scenari di incremento e diversificazione delle rotte e del traffico, di subire i contraccolpi di un collo di bottiglia infrastrutturale. Verrebbe meno la possibilità stessa di competere per attrarre i vettori e per co-determinare insieme a loro la crescita del sistema locale.

Ma la sfida non si giocherà solo sull'adeguamento quantitativo: sarà necessario presidiare adeguatamente la dimensione della qualità degli scali, dell'innalzamento delle garanzie di sicurezza, dell'individuazione di risposte soddisfacenti sul fronte del contenimento delle esternalità ambientali.

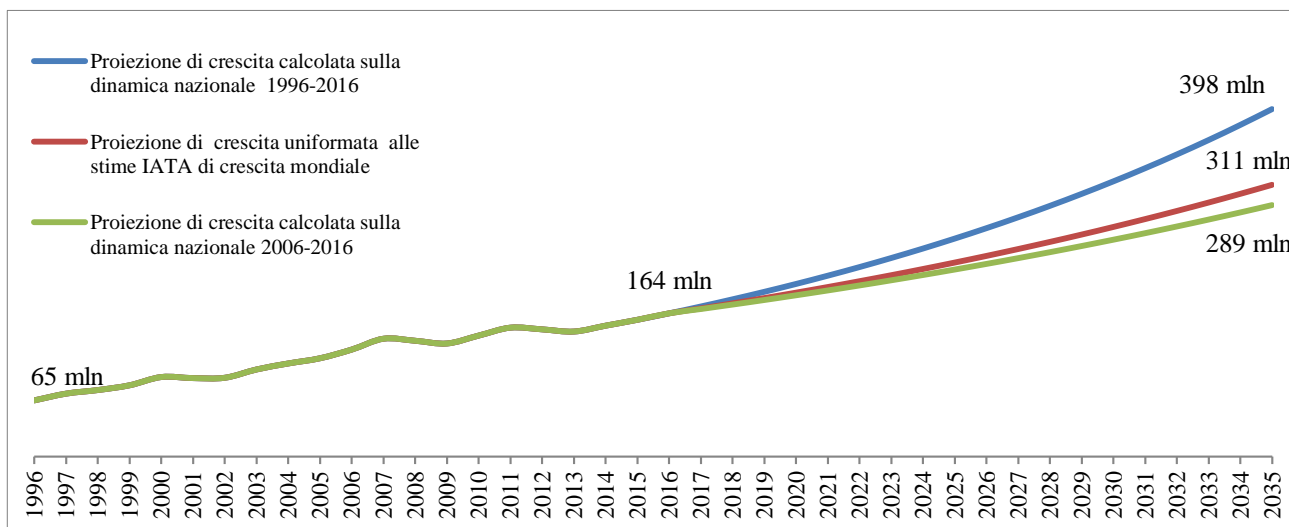
4. Le implicazioni e le ricadute a livello nazionale

Queste considerazioni si applicano, naturalmente, anche al nostro Paese. Al 2016 il traffico globale negli scali nazionali (ossia il numero di passeggeri che hanno volato su tratte nazionali contati in partenza e in arrivo più il numero di quelli che hanno effettuato viaggi internazionali contati una sola volta) ha superato i 164 milioni con un tasso di crescita del 4,6% rispetto al 2015 (7,5 milioni di passeggeri in più). Non è in discussione il fatto che il traffico crescerà anche negli anni a venire e che il sistema aeroportuale italiano è destinato a gestire flussi decisamente più consistenti degli attuali. Molti si esercitano a prevederne la consistenza anche a lungo termine. Il Piano nazionale aeroporti ad esempio (un lungo iter cominciato nel 2012 e conclusosi 4 anni dopo) stima circa 250 milioni di passeggeri al 2030.

Questo genere di previsioni – che possono essere anche molto sofisticate sotto il profilo metodologico – normalmente si basano sull'analisi dei trend precedenti: la scelta dell'intervallo temporale considerato finisce dunque per condizionarle. Ad esempio, se si proiettasse la crescita tenendo conto dell'andamento dalla metà degli anni '90 (inclusivo dunque dell'effetto *booster* rappresentato dal processo di liberalizzazione e dell'entrata sul mercato dei vettori low cost) avremmo proiezioni che addirittura si avvicinano, per il 2035, ai 400 milioni di passeggeri. Riproducendo i tassi di crescita alla base delle previsioni IATA sul traffico mondiale, dovremmo aspettarci circa 311 milioni di passeggeri. Infine, utilizzando in maniera più prudentiale

l'andamento dell'ultimo decennio (che però incorpora tutti gli anni della recessione mondiale), avremmo una stima di 289 milioni di passeggeri (fig. 2).

Fig. 2 - Proiezioni di crescita del traffico aereo in Italia al 2035 (movimenti di passeggeri negli scali nazionali)

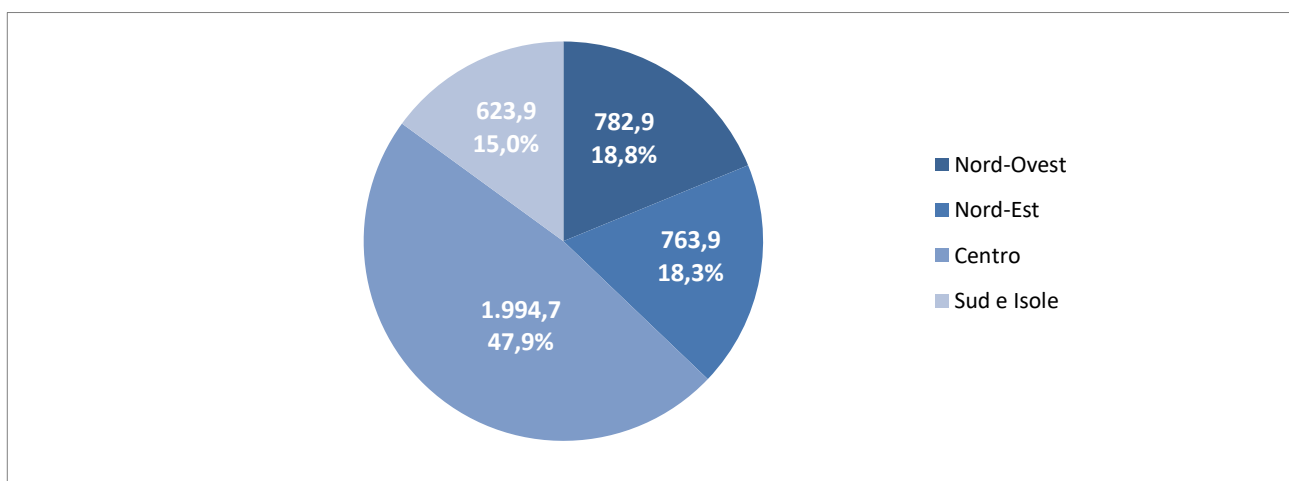


Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC e IATA

Quello che è indubbio è che non sarà una crescita certa ma occorrerà muoversi per intercettarla con una sempre più capace valutazione dei mercati, con una spiccata professionalità e con l'aiuto dell'intero sistema Paese, soprattutto se si considera che le stime, comunque vengano contabilizzate, pongono all'attenzione una fenomenologia di crescita impetuosa, niente di paragonabile alla crescita di grandi aggregati come la popolazione o il prodotto interno lordo. Una crescita, dunque, che è necessario prepararsi per tempo ad accogliere e guidare.

Al momento attuale i gestori degli aeroporti italiani sono impegnati nell'attuazione di circa 4,2 miliardi di euro di investimenti, per gran parte derivanti da risorse private (fig.3).

Fig. 3 – Spesa per investimenti degli aeroporti italiani suddivisi per macro area nel prossimo quinquennio (v.a. milioni di euro) (*)



Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC

Si tratta di una partita importante volta soprattutto ad adeguare gli scali sotto il profilo della capacità di movimentazione di aeromobili e passeggeri, recuperando il *gap* accumulato negli anni scorsi quando agli aeroporti, considerati un monopolio naturale (al riparo dunque da qualunque competizione), sono state imposte delle regole (Legge 248/2005) volte a mitigare il loro potere verso le compagnie aeree (in particolare la compagnia di bandiera, anch'essa pubblica) e verso i viaggiatori. Questo, insieme al fatto che le risorse potevano essere ricercate esclusivamente nei bilanci dello Stato e degli enti partecipanti (sempre più esangui con la progressiva crisi della finanza pubblica centrale e locale e con le note difficoltà ad impegnare le risorse esistenti) ha tolto per anni il giusto fiato agli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali.

A tutto ciò si aggiunga, più in generale, il *vulnus* arrecato dai lunghissimi tempi di realizzazione di un qualsivoglia intervento infrastrutturale da parte dei soggetti pubblici. Se la media complessiva è di 4,5 anni, per quelli di una certa dimensione, ad esempio tra i 5 e i 10 milioni di euro, i tempi raddoppiano (7,7 anni). Se poi si considerano i grandi progetti, quelli che valgono più di 100 milioni di euro, allora i tempi si triplicano (14 anni e mezzo in media, dei quali solo la metà riguardano la realizzazione concreta delle opere).

Le ragioni sono tante e affondano nella storia politico-amministrativa del Paese. Sicuramente gioca un ruolo la complessità delle progettazioni, spesso aggravata da esigenze di ri-progettazione determinate dalla debolezza della governance complessiva degli interventi. A ciò si deve aggiungere la farraginosità degli *iter* autorizzativi con il coinvolgimento e l'intervento attivo di troppi soggetti. Infine, un ulteriore elemento di freno ai tempi di realizzazione viene dai contenziosi e dai ricorsi amministrativi intentati dai più diversi soggetti, dai comitati locali di cittadini fino alle imprese escluse.

5. La transizione degli ultimi anni

Oggi, per fortuna, le cose sono totalmente cambiate. Il contesto è liberalizzato e vi è ampia consapevolezza che i gestori operano in un quadro altamente concorrenziale in cui la competizione è alimentata anche da altre tipologie di trasporto (dall'alta velocità ai bus low cost) e dove le compagnie aeree hanno recuperato potere decisionale e programmano le loro strategie con gradi di libertà diversi dal passato. Gli aeroporti, e non solo quelli che insistono sullo stesso bacino di utenza, sono chiamati dunque ad individuare rotte interessanti, costruire partnership, condividere rischi, migliorare le infrastrutture per attrarre il traffico turistico e per accompagnarne lo sviluppo. Il fatto che soggetti privati (sia pur operanti in concessione) possano gestire gli interventi previsti dai piani infrastrutturali approvati dai regolatori offre indubbiamente molte garanzie in più sul rispetto della tempistica.

Il settore aeroportuale italiano ha dunque imboccato una fase di recupero dopo il forte affanno dello scorso decennio. La transizione che ha condotto all'assetto attuale poggia sull'azione contemporanea di alcuni soggetti gestori che stanno conferendo al sistema risorse, visione e capacità progettuale e su un'evoluzione positiva e centrale del quadro regolativo che sembra aver

trovato il modo di accompagnare il settore verso una crescita equilibrata. I contratti di programma approvati e oggi in essere, così come gli interventi infrastrutturali in corso, lo dimostrano ampiamente.

In questo quadro non possiamo trascurare di considerare quanto sia stato importante lo sforzo profuso dall'associazione di categoria per far ripartire gli investimenti a carico degli stessi aeroporti con una regolazione orientata al costo, che assicurasse stabilità e certezza delle regole e un'adeguata remunerazione del capitale investito.

Non è un caso che, in questi ultimi anni, il decisore centrale ha tentato di delineare le direttrici fondamentali su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario. Il Piano nazionale aeroporti, oggetto di un DPR del 17 settembre 2015, è entrato in vigore dal 2 gennaio 2016.

Si è trattato di un *iter* complesso, partito nel 2010 con la realizzazione, voluta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di uno studio preliminare al Piano nazionale aeroporti che è nato nel 2012. L'impostazione di base del Piano è stata progressivamente rivista, corretta, emendata dai Governi che si sono succeduti e dalle consultazioni regionali fino alla versione attuale. Le invarianti concettuali sono rimaste le stesse nel tempo, peraltro ribadite nell'ultimo allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza. In sintesi, il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

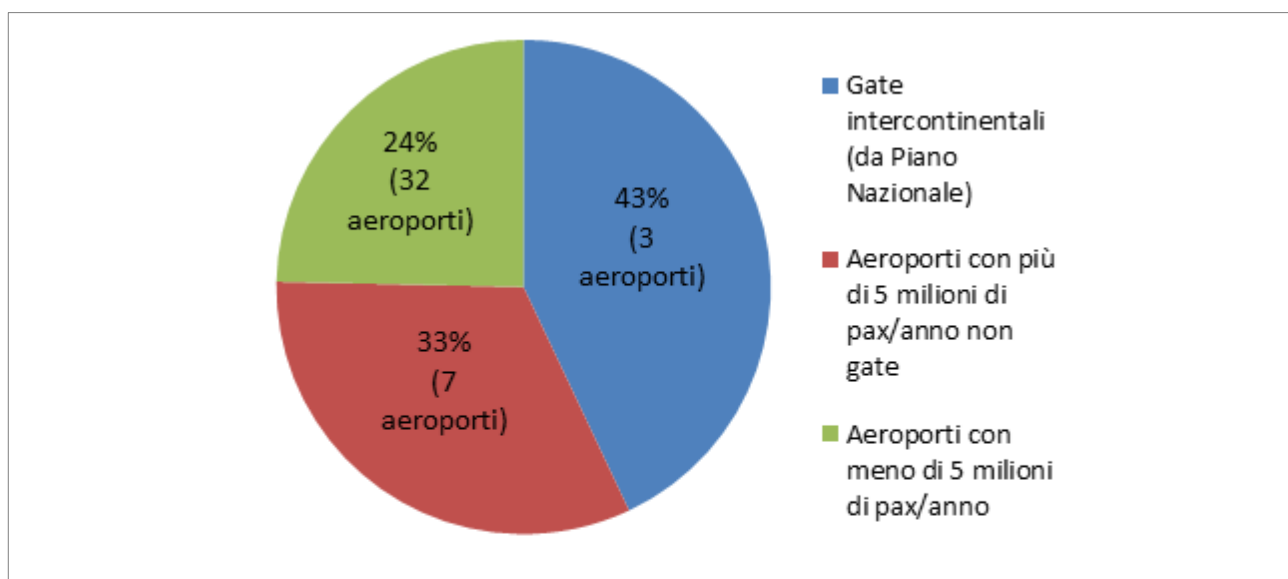
Le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario sono state individuate:

- nella creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi ad intercettare la domanda di traffico;
- nel superamento della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso territorio, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- nell'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- nella promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- nella focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- nella razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;

- nella realizzazione di un disegno industriale *in itinere* suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Nell'ambito di tali direttrici il Piano ha individuato, in relazione a determinati bacini territoriali di riferimento, gli aeroporti di interesse nazionale (38) e tra questi quelli che rivestono particolare rilevanza strategica (12). Infine, ha attribuito il ruolo di gate internazionali agli scali di Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa e Venezia, a fronte della loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico e del loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali. Nel complesso il Piano sembra tener conto dello storico - e in buona parte imprescindibile - carattere policentrico del sistema aeroportuale nazionale. Un sistema dunque, meno gerarchizzato di quello di altri paesi europei, che richiede inevitabilmente scelte equilibrate tra l'esigenza di "dar fiato" ai gestori che vogliono e possono crescere, mantenendo però uno sguardo alle esigenze di connettività complessive del Paese (fig.4).

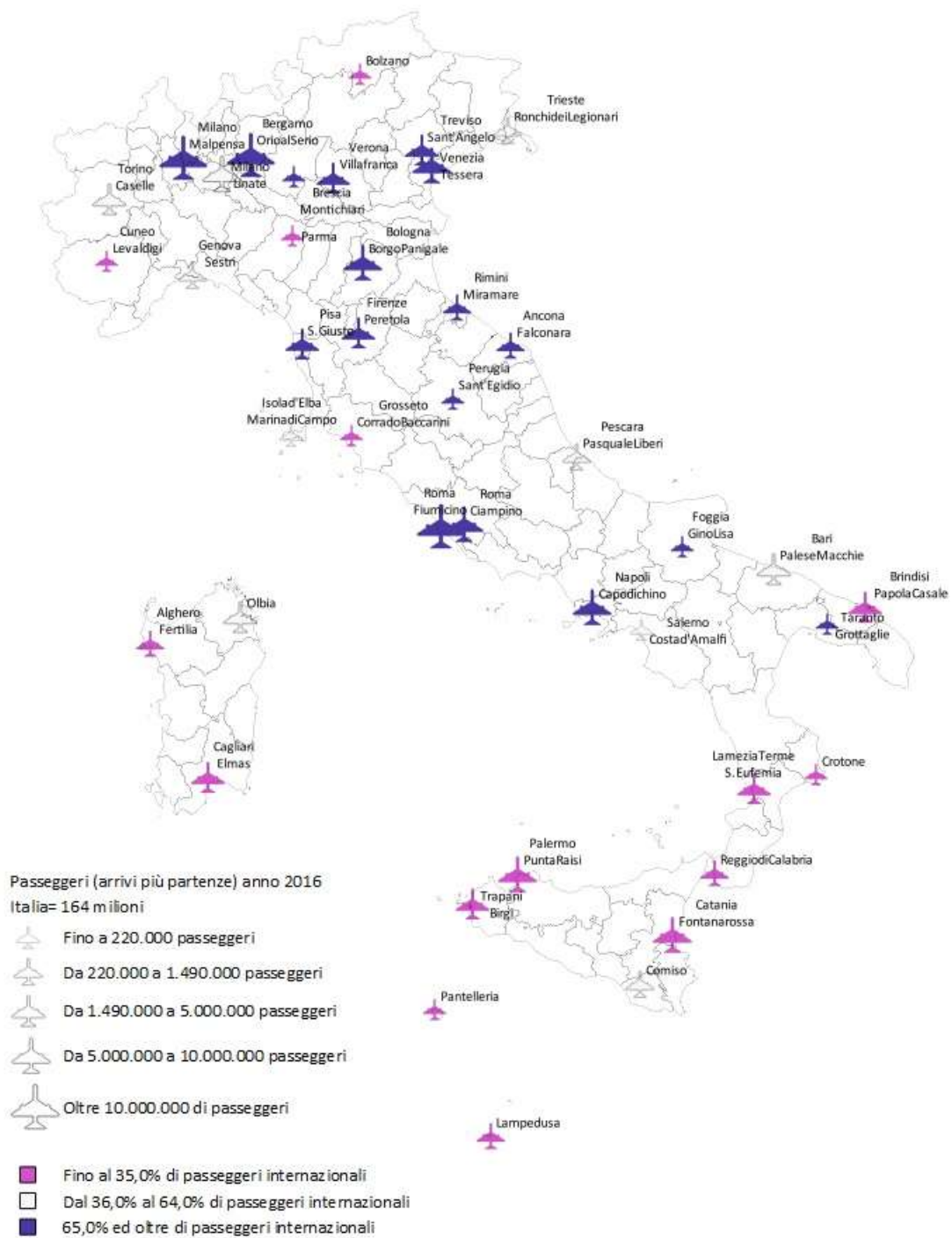
Fig. 4 – Quota di passeggeri gestiti in Italia dai "gate intercontinentali", da aeroporti con più di 5 milioni di pax/anno "non gate", e dagli aeroporti con meno di 5 milioni di pax/anno (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC

A questo riguardo, basti considerare che, mentre per gli aeroporti del Centro-Nord è aumentata progressivamente la quota di traffico internazionale fino a diventare quasi ovunque maggioritaria, gli aeroporti del Mezzogiorno e delle Isole conservano una funzione di coesione territoriale con traffico prevalentemente nazionale (fig.5).

Fig. 5 – Incidenza del traffico internazionale per aeroporto in Italia, 2016



Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC

Naturalmente sul Piano nazionale aeroporti ci sono valutazioni e pareri differenti. Certamente il Piano di per sé non risolve alcune questioni cruciali a livello nazionale come la difficoltà del Paese nel far crescere i collegamenti intercontinentali o nel trovare una soluzione per i piccoli aeroporti divenuti estremamente vulnerabili alle scelte delle compagnie low cost.

Quello che forse si può ribadire è che il senso della pianificazione nel campo aeroportuale non può essere lo stesso dei settori di trasporto che necessitano di infrastrutture lineari (strade o ferrovie). Questo per il semplicissimo motivo che gli scali in grado di muoversi bene sul mercato gestiranno flussi incrementali attivabili in intervalli di tempo minimi, cambiando così la geografia e la gerarchia degli scali.

Si può quindi affermare che il decisore centrale deve certamente inseguire l'interesse nazionale, ma nel farlo dovrebbe incorporare una flessibilità di analisi e di programmazione che tenga conto dell'evoluzione del contesto determinato dal mercato, dalla capacità di competere e da altre caratteristiche proprie del settore industriale.

Dovrebbe, inoltre, agire nella pianificazione dei collegamenti intermodali (soprattutto ferroviari) con gli aeroporti, che rimangono un elemento di debolezza nazionale sia pure con alcune situazioni in rapido miglioramento (tav.1). La competitività degli aeroporti italiani passa anche per questo, soprattutto se si vuole guadagnare qualche punto di competitività dialogando con i vettori che operano sul traffico a lungo raggio.

Infine, dovrebbe dedicare maggiore e specifica attenzione al problema di quegli aeroporti minori che, a causa della conformazione geografica del Paese, sono collocati al di fuori del bacino di traffico di un aeroporto maggiore. Aeroporti, peraltro, che non vedono al momento l'interesse di capitali privati e che continuano a soffrire per ragioni di finanza pubblica. La loro eventuale chiusura, infatti, rappresenterebbe un serio problema per la connettività dei territori dove sono inseriti.

Tav. 1 - Aeroporti italiani: collegamenti su ferro tra lo scalo e la città

Aeroporto	Distanza dalla città	Collegamenti ferroviari diretti con altre città	Collegamento su ferro con il centro città				
			Linea	Frequenza	Durata	Stazione di arrivo in centro città	Costo One way
Torino Caselle	16 km	–	Treno GTT per stazione Dora e da qui in autobus in centro (Linea Torino-Ceres)	30 minuti (fino a Dora)	19 minuti (fino a Dora)	–	–
Genova Sestri	9 km	–	Non esiste stazione in aeroporto È possibile raggiungere con un bus la vicina stazione di Genova Sestri Ponente	–	–	–	–
Milano Malpensa	50 Km	–	Treno Ferrovie Nord Malpensa Express	30 minuti	40 minuti	Stazione Cadorna	12,00 euro
Milano Linate	10 km	–	Non esiste stazione in aeroporto. In costruzione linea 4 della metropolitana	–	–	–	–
Bergamo Orio al Serio	5 km (45 km da Milano)	–	Non esiste stazione in aeroporto	–	–	–	–
Venezia Tessera	13 km	–	Non esiste stazione in aeroporto Avviata progettazione definitiva collegamento ferroviario Venezia-aeroporto	–	–	–	–
Bologna Borgo Panigale	6 km	–	Non esiste stazione in aeroporto In costruzione People Mover, apertura 2019	–	–	–	–
Pisa San Giusto	2 km	–	Inaugurato il 18.3.2017 il Pisa Mover che collega la stazione centrale con l'aeroporto	7 minuti	5 minuti	Pisa Centrale	2,70 euro
Firenze Peretola	4 km	–	Non esiste stazione in aeroporto In costruzione tram stazione–aeroporto (linea 2). Apertura prevista nel 2018	–	–	–	–
Roma Fiumicino	30 km	2 treni/giorno da e 2 treni/giorno per FI/BO/PD/VE	Treno Fs Leonardo Express	15 minuti	32 minuti	Stazione Termini	14,00 euro
			Treni Fs regionali FL1	15 minuti	45 minuti	Stazione Tiburtina	8,00 euro
Roma Ciampino	–	–	Non esiste stazione in aeroporto. È possibile raggiungere la stazione Fs Ciampino con un bus, di qui treni diretti per Roma Termini (17 minuti)	–	–	–	–
Napoli Capodichino	7 km	–	Non esiste stazione in aeroporto In costruzione tratta della metropolitana Linea 1, apertura 2018	–	–	–	–
Bari Palese	10 km	–	Treni Ferrotramviaria Spa	30/40 minuti	15 minuti	Stazione Bari	5,00 euro
Palermo Punta Raisi	35 km	–	Treno Fs Trinacria Express	20/40 minuti	60/70 minuti	Stazione Palermo centrale	5,50 euro
Catania Fontanarossa	6 km	–	Non esiste stazione in aeroporto	–	–	–	–

Fonte: Censis

6. Le esternalità positive e l'impatto sulla crescita

Tutti i dati attestano che non vi saranno negli anni futuri contrazioni della domanda di trasporto aereo né sul fronte passeggeri né relativamente al cargo. Al contrario, salvo crisi riconducibili ad eventi specifici ma rapidamente riassorbibili, risulterà in costante espansione.

Contemporaneamente, numerosi studi realizzati a livello internazionale o nazionale attestano la rilevanza del settore dell'aviazione civile rispetto alla crescita economica.

La IATA calcola per l'industria aeroportuale mondiale un valore aggiunto di 260 miliardi di dollari e 2,62 milioni di occupati nel 2016 con tassi di crescita rispettivamente del 7,4% e del 3,1% rispetto al 2015.

La Commissione europea valuta che nel settore dell'aviazione operino quasi 2 milioni di addetti diretti e venga prodotto un valore aggiunto di circa 110 miliardi di euro.

Il Documento di Economia e Finanza 2016 e la relazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti riportano stime del contributo complessivo del sistema aeroportuale italiano pari al 3,6% del PIL nazionale. In tali stime si tiene conto dell'impatto diretto, indiretto e indotto degli scali e anche del cosiddetto impatto catalitico, ossia gli effetti sul turismo e i servizi in genere.

La Cassa Depositi e Prestiti stima, inoltre, che per ogni 10 punti percentuali di crescita del trasporto aereo sulle rotte internazionali gli IDE (Investimenti Diretti Esteri) aumentino del 4,7% grazie all'attrazione di imprese estere.

Va considerato che i livelli di efficienza e sviluppo del trasporto aereo (e dei servizi strettamente connessi) sono sempre stati lo specchio della situazione economica del Paese. Ciò risulta ancor più vero in una prospettiva futura.

Oggi, in un mondo globalizzato, non è pensabile svincolare lo sviluppo di qualsiasi Paese da un coordinato e valido sistema aeroportuale in grado di moltiplicare di tre - quattro volte il valore aggiunto creato.

A fronte di tutto ciò, si ritiene di fondamentale importanza che le istituzioni dedichino la necessaria attenzione al settore aeroportuale interpretandone lo sviluppo ed incoraggiandone l'evoluzione, non solo nei termini di un necessario e inevitabile aumento della capacità di portata degli aeroporti, ma di una rinnovata e complessiva attrattività. Sugli aeroporti si gioca una partita importantissima nel mondo per intercettare il valore connesso alla crescente domanda di volo. Una domanda che per l'Italia è ai massimi livelli, ma che produrrà incrementi di reddito e occupazione solo attrezzandoci per "portarla a terra".