

---

# *Aeroporti, mobilità e territorio*

*Unioncamere*

*Roma 19 Febbraio 2014*

**Prof. Lanfranco Senn**

Direttore CERTeT – Università Bocconi

Presidente Gruppo CLAS



**Università Commerciale  
Luigi Bocconi**

**CERTeT**  
Centro di Economia Regionale,  
dei Trasporti e del Turismo

---

---

## *Indice*

1. I trend evolutivi del trasporto aereo in Italia
2. L'importanza del settore per lo sviluppo economico
3. Indagine sull'accessibilità al Paese
4. Conclusioni



**Università Commerciale  
Luigi Bocconi**

**CERTeT**  
Centro di Economia Regionale,  
dei Trasporti e del Turismo

---

# 1.1 Key figures

---



*PASSEGGERI TRASPORTATI NEGLI AEROPORTI ITALIANI  
NEL 2013 (RADDOPPIATO NEGLI ULTIMI 15 ANNI)*

---



*MERCE MOVIMENTATA NEGLI AEROPORTI ITALIANI NEL  
2013*

---



*VOLI INTERNAZIONALI DALL'ITALIA DIRETTI VERSO CIRCA  
230 AEROPORTI SITUATI IN 82 PAESI*

---



*ADDETTI DIRETTI OCCUPATI NEL SETTORE DEL  
TRASPORTO AEREO IN ITALIA*

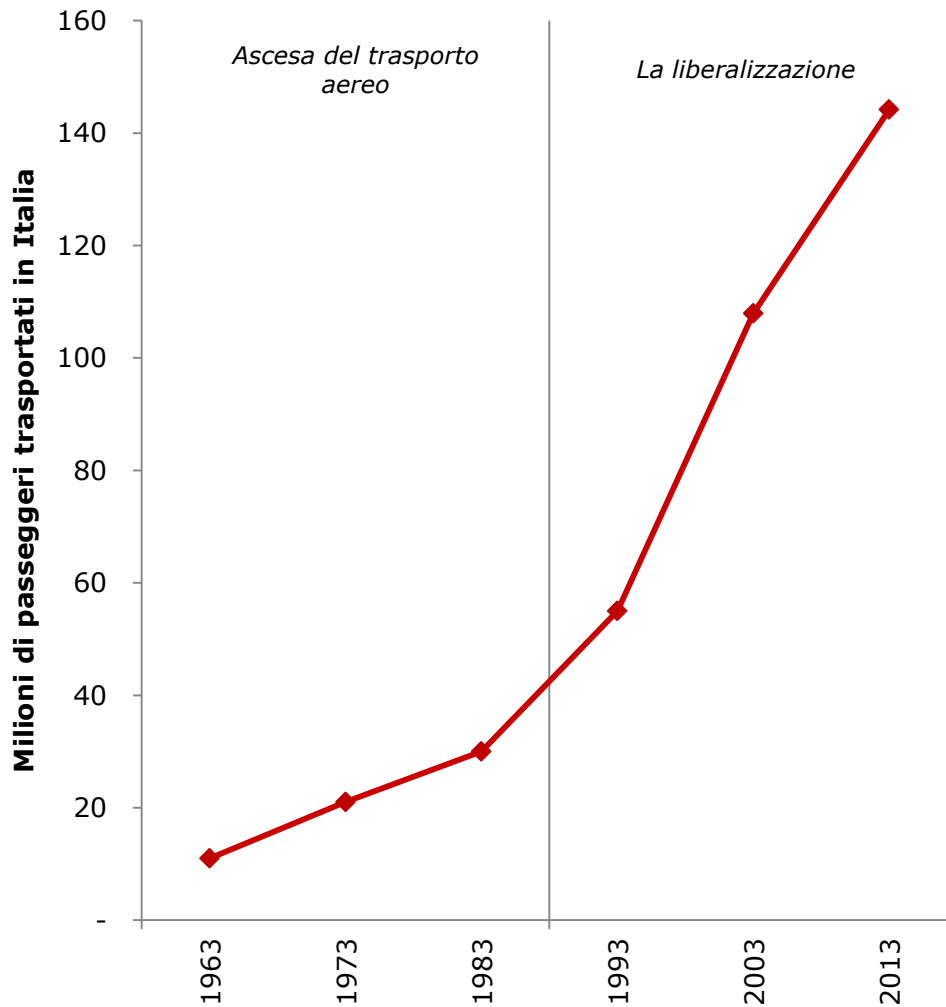
---



*CONTRIBUTO DEL SETTORE AL PIL NAZIONALE*

---

# 1.2 La crescita del settore



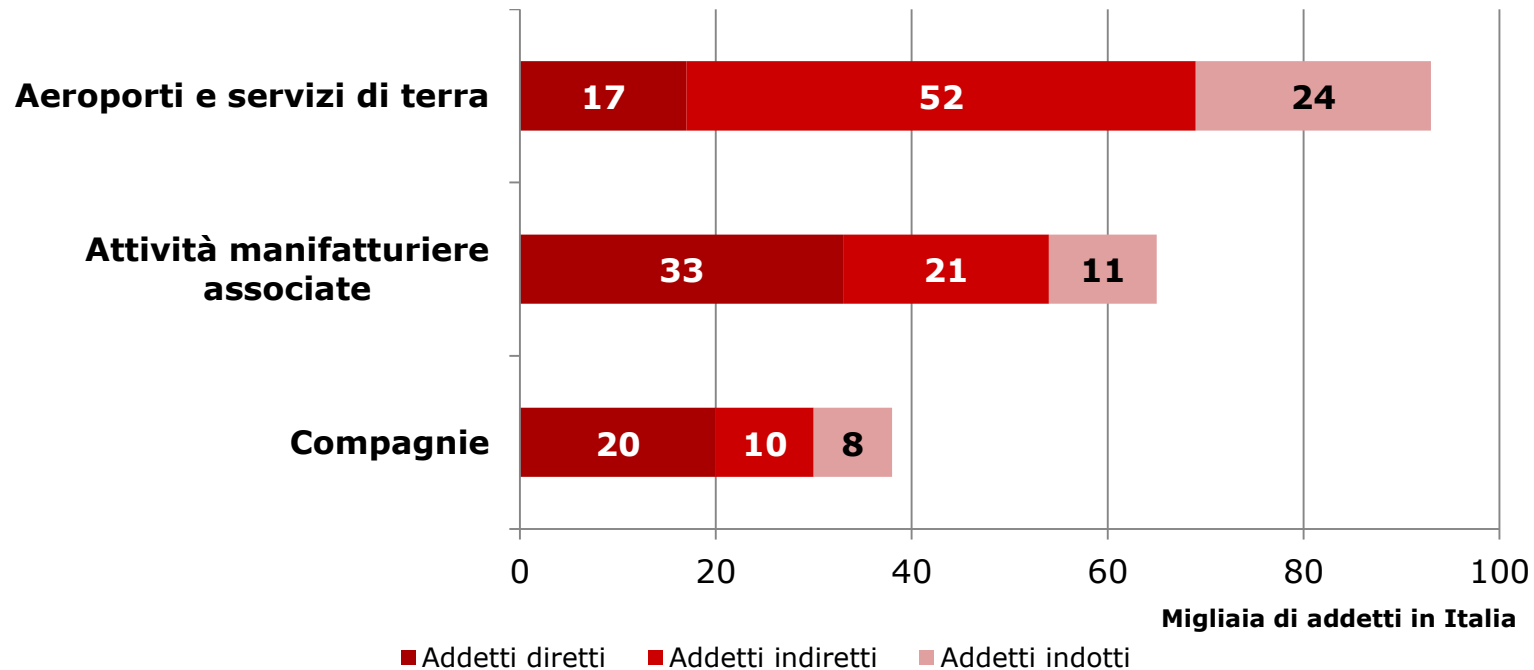
- Da poco più di 10 milioni di passeggeri trasportati all'inizio degli anni '60, si è giunti a 50 milioni negli anni '90 e, con una decisa accelerazione, ai 144 milioni del 2013.
- La strepitosa crescita del traffico avvenuta tra gli anni '90 e 2000 è attribuibile alle politiche di liberalizzazione implementate dai singoli Stati su impulso della Commissione Europea, ma anche alla nascita di un nuovo mercato, con nuovi modelli di business (low cost), grazie anche a nuove tecnologie (internet).
- In questo contesto, gli aeroporti hanno dunque contribuito alla crescita del Paese, aumentandone la capacità di proiezione internazionale, l'accessibilità dall'estero e generando valore aggiunto per il territorio.

## 2.1 L'impatto economico sul territorio

- La straordinaria crescita del traffico ha prodotto un impatto significativo sul territorio italiano, in termini occupazionali, produttivi e sociali. In generale, si identificano tre categorie di effetti:

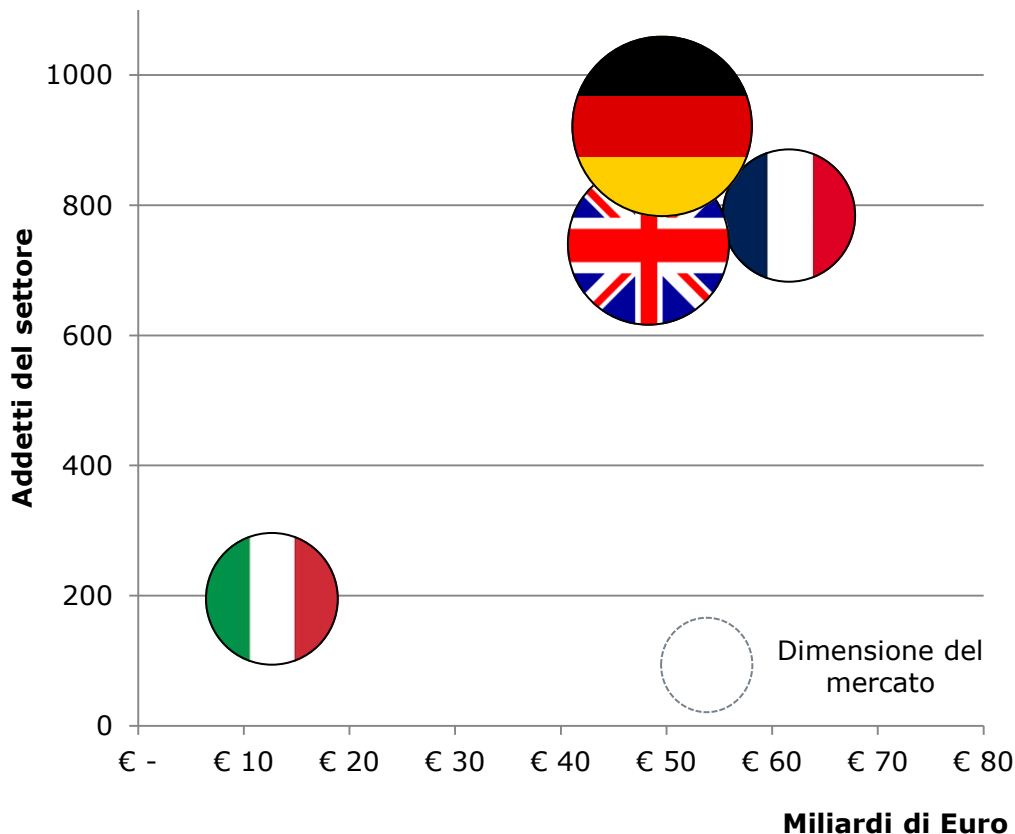


**In Italia, ad 1 occupato diretto presso le strutture aeroportuali, ne corrispondono 3 indiretti e 2 indotti.**



## 2.2 Il confronto con gli altri Paesi europei

**Il settore genera minor ricchezza di quanto avviene in altri Paesi.**



Contributo al PIL  
generale in %

UK 5,0%

FRA 3,9%

DEU 2,6%

ITA 1,5%

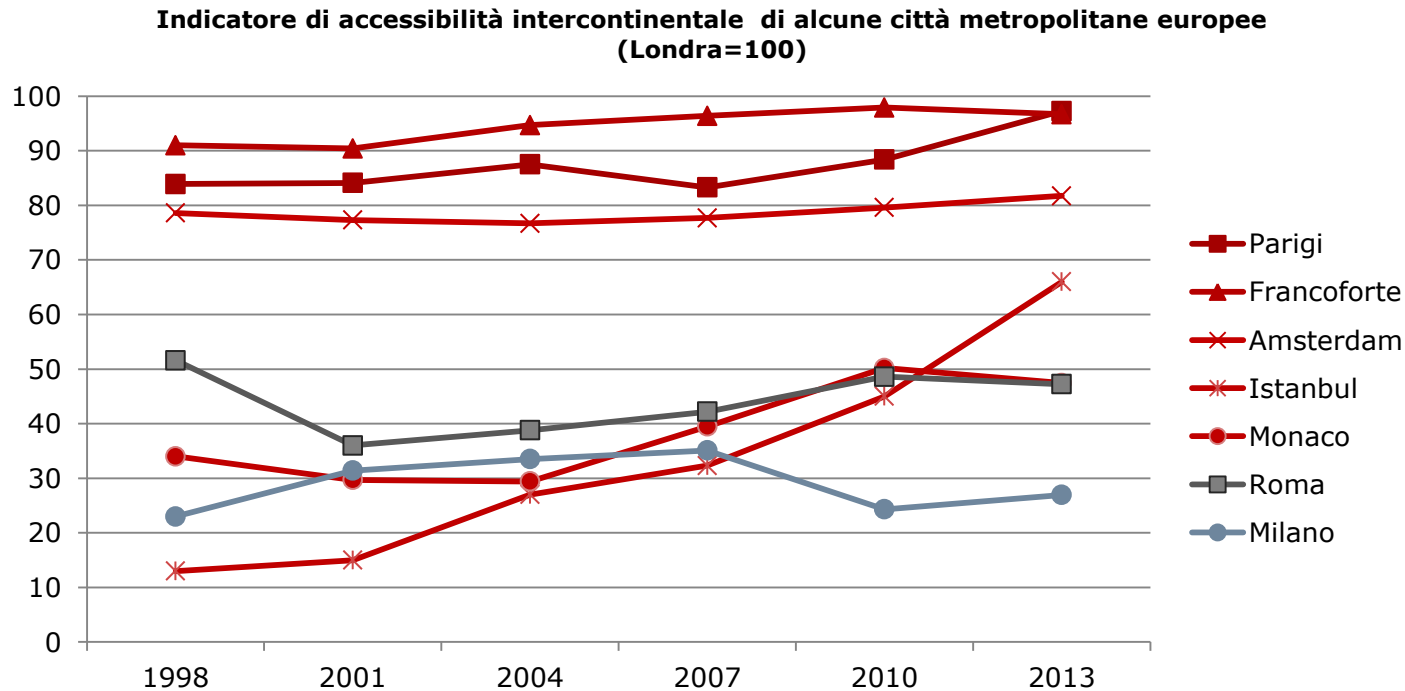
*A parità di mercato il settore del trasporto aereo in Italia produce minore occupazione e minor valore aggiunto per il Sistema Paese. Nel complesso il contributo al PIL è inferiore rispetto a quello di Regno Unito, Francia e Germania.*

- *Ridotta dimensione delle compagnie con base in Italia e minori ricadute occupazionali*
- *Bassa quota di mercato nei traffici intercontinentali*
- *Presenza di una filiera industriale di dimensioni minori rispetto ai diretti concorrenti*

# 3.1 L'accessibilità intercontinentale al Paese

- L'incremento dei traffici ha generato importanti ricadute sul territorio, ma non paragonabili a quelle registrate in altri Stati. Anche dal punto di vista dell'**accessibilità intercontinentale**, che è la facilità di collegare la propria catchment area alle principali destinazioni mondiali, l'Italia risulta posizionata dietro agli altri Paesi.

**Gli aeroporti italiani non riescono a competere con gli altri hub europei nei collegamenti intercontinentali**

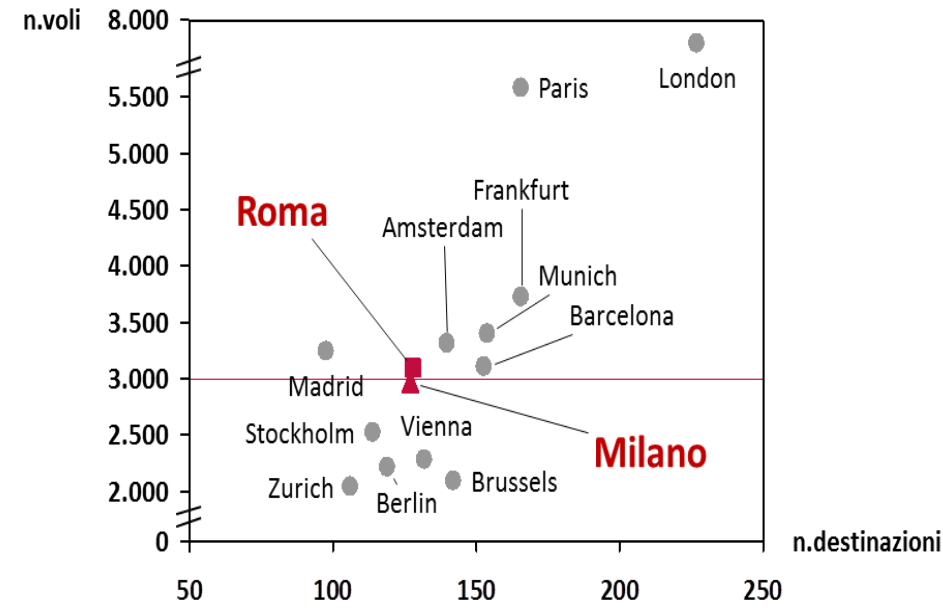
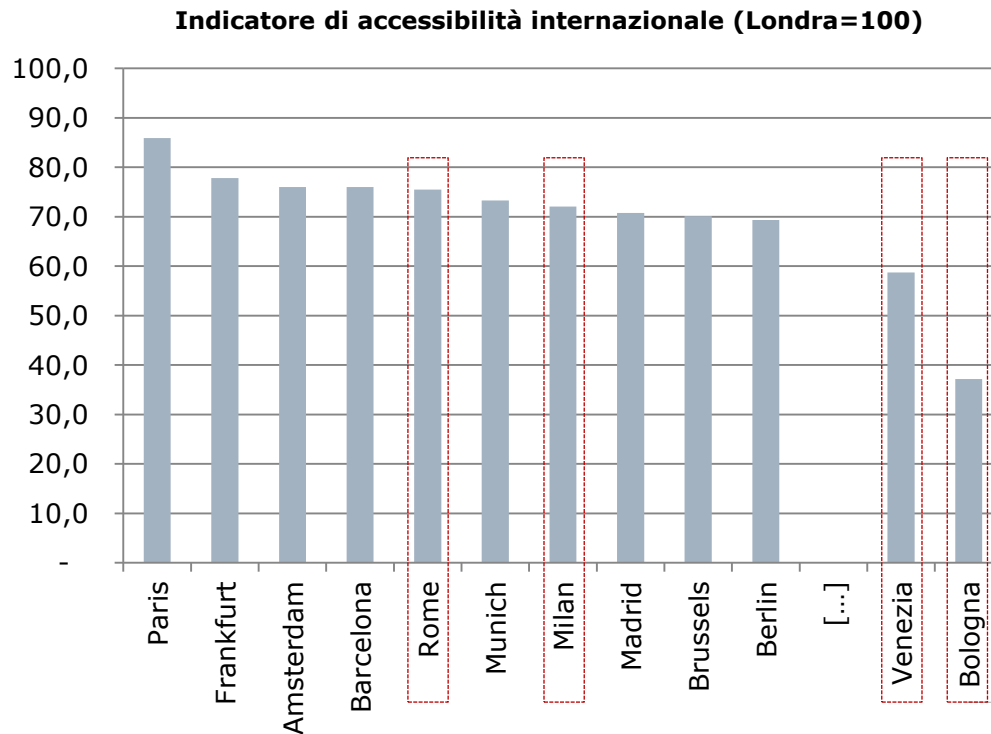


*La mancanza di un forte vettore di riferimento ha penalizzato i grandi hub italiani che non hanno retto il passo della concorrenza. L'Italia esprime un livello di accessibilità inferiore rispetto agli altri Paesi e negli anni si è anche registrato un arretramento.*

## 3.2 L'accessibilità internazionale al Paese

- La crescita delle low cost in Italia ha invece garantito un incremento dell'**accessibilità da e per l'Europa**. Questo indice, che una volta vedeva primeggiare solo i grandi hub, gli unici ad avere una fitta rete di collegamenti "spoke" verso numerose destinazioni europee, con l'avvento delle compagnie low cost ha registrato profonde modifiche.

**Gli aeroporti italiani garantiscono una buona accessibilità a livello europeo**





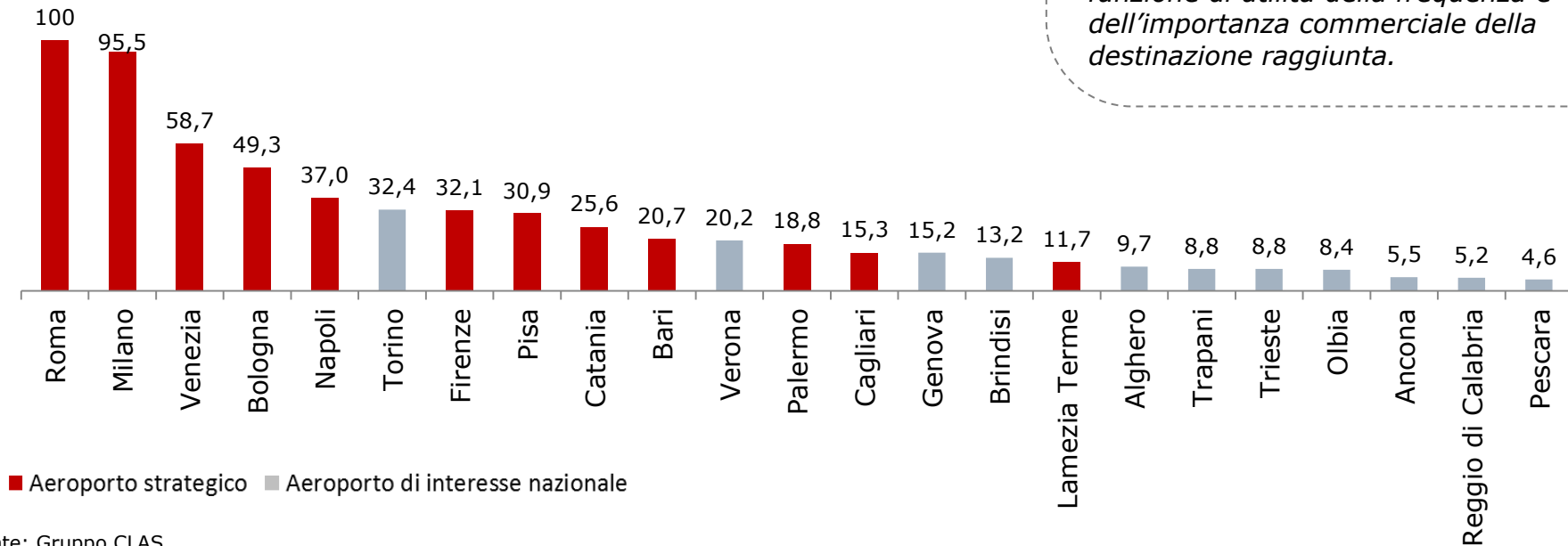
# 3.3 Benchmark di accessibilità tra gli aeroporti

- Gli aeroporti strategici garantiscono la maggior parte dell'accessibilità da e per l'Europa.
- In generale ogni scalo di interesse nazionale svolge un ruolo importante nei collegamenti da e per il proprio territorio di riferimento.
- Occorre valutare caso per caso le ricadute in termini di accessibilità e impatto economico generato dagli aeroporti minori.

**Che cosa misura:** l'indicatore misura il livello di accessibilità aerea offerta dagli aeroporti al territorio, ovvero la facilità di collegare la propria catchment area al resto d'Europa considerando il numero di voli, le destinazioni e le frequenze.

**Come viene calcolato:** l'analisi della accessibilità degli scali italiani viene calcolata mediante la metodologia CERTeT Bocconi-Unioncamere, considerando il numero di voli, ponderato secondo una funzione di utilità della frequenza e dell'importanza commerciale della destinazione raggiunta.

Indicatore di accessibilità continentale Winter 2013-2014



Fonte: Gruppo CLAS

## 3.4 L'integrazione tra sistemi di mobilità

- Aspetto decisamente carente è l'integrazione modale che influenza l'accessibilità terrestre agli aeroporti. Il servizio ferroviario offerto non è integrato, ma anche i servizi su gomma scontano le note problematiche di congestione e in alcuni casi di viabilità inadeguata.

**L'integrazione tra il sistema AV e i maggiori aeroporti, oltre al completamento di progetti già in fase avanzata sono ormai una priorità del Paese**

### Competizione

- Price competition tra le due modalità
- Competizione sulla qualità dei servizi
- Inefficienza del network di feederaggio delle compagnie aeree

### Integrazione

- Armonizzazione dei sistemi tariffari in logica door-to-door
- Miglioramento della qualità complessiva del viaggio
- Miglioramento del network delle compagnie aeree

0

*AEROPORTI COLLEGATI CON LA RETE ALTA VELOCITÀ*

6

*AEROPORTI COLLEGATI CON LA RETE FERROVIARIA*

5

*COMPAGNIE DI TRASPORTO ATTUALMENTE ATTIVE SULLA TRATTA ROMA-MILANO (AV+ AEREO)*

39€

*MIGLIOR TARIFFA PER LA TRATTA ROMA-MILANO (SOLO ANDATA)*

# 4. Conclusioni

---

- L'Italia è chiamata a dare seguito ai propri piani di sviluppo per il settore, in ottica di sistema, inserendo il piano degli aeroporti all'interno di un disegno più ampio, finalizzato allo sviluppo territoriale e capace di mitigare gli effetti generati da quasi sei anni di crisi economica, in cui le disparità fra regioni forti e regioni deboli si sono ampliate in maniera rilevante.
- Il ruolo di «potenziale di crescita» che possono svolgere alcuni aeroporti secondari può essere importante per generare meccanismi di modernizzazione e sviluppo anche in altre filiere (in primis il turismo).
- In questo quadro emerge anche l'esigenza di chiarire e regolare il rapporto fra vettori e aeroporti, sulla base dei criteri della trasparenza e dell'efficienza economica, sia su lato pubblico che su lato privato.
- Infine è necessario strutturare un quadro di regole condivise per quanto riguarda il rapporto tra Enti di Stato, che spesso possono gravare in maniera significativa sugli enti minori, minandone le possibilità di crescita e di efficientamento.