



AEROPORTI, TERRITORIO, SVILUPPO

Com.te Adalberto Pellegrino*

Premessa

Se sia *“nato prima il porto oppure il traffico che lo utilizza”* è una vecchia domanda di scuola ancora usata nelle facoltà universitarie di economia dei trasporti.

Un quesito che - invece - non si è mai posto per gli aeroporti dell'aviazione commerciale.

Sin dal loro primo apparire – alla fine degli anni Trenta come “campi di volo” – per arrivare ai megacomplex attuali dotati di piste chilometriche e manufatti avveniristici in cemento e cristallo, gli aeroporti – infatti – hanno svolto entrambe le funzioni di struttura specializzata per il trasferimento veloce di persone e di cose e di catalizzatore per attività collaterali a loro volta generatrici di traffico.

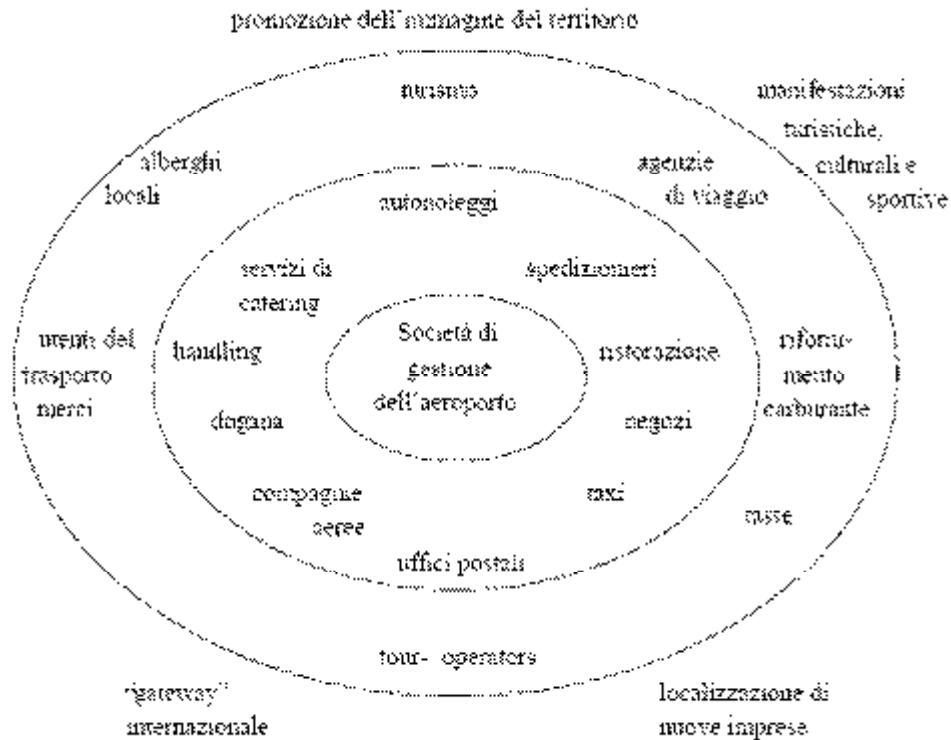
Un aeroporto commerciale quindi – per quanto riguarda la sua analisi sotto il profilo socio-economico e di elemento propulsore di sviluppo – va considerato nel duplice aspetto di:

- a) infrastruttura di trasporto: per il servizio offerto in quanto fornitore – particolarmente alle imprese e al turismo – di un mezzo rapido per effettuare viaggi d'affari, collegamenti per località di vacanza nonché per il trasporto di merci deperibili o ad alto valore aggiunto;
- b) attività economica: per l'impatto che l'aeroporto produce in quanto grande impianto costruttivo, che concentra elevati volumi d'investimenti e induce una significativa domanda di lavoro, beni e servizi.

I benefici economici connessi alla presenza di un aeroporto commerciale saranno prevalentemente riconducibili a quelli del punto a) nei casi di aree ad elevato sviluppo industriale mentre nelle aree scarsamente sviluppate l'effetto prevalente è quello di tipo attivante riassunto nel precedente punto b).

Il rapporto aeroporto-territorio si presenta comunque accentuatamente sinergico e complesso come rappresentato dall'insieme delle interdipendenze e degli impatti economici indotti dello schema circolare che segue.

Grafico circolare con la correlazione delle attività dirette e indotte legate ad un aeroporto commerciale



Fonte: Baccelli (1995)

La situazione italiana

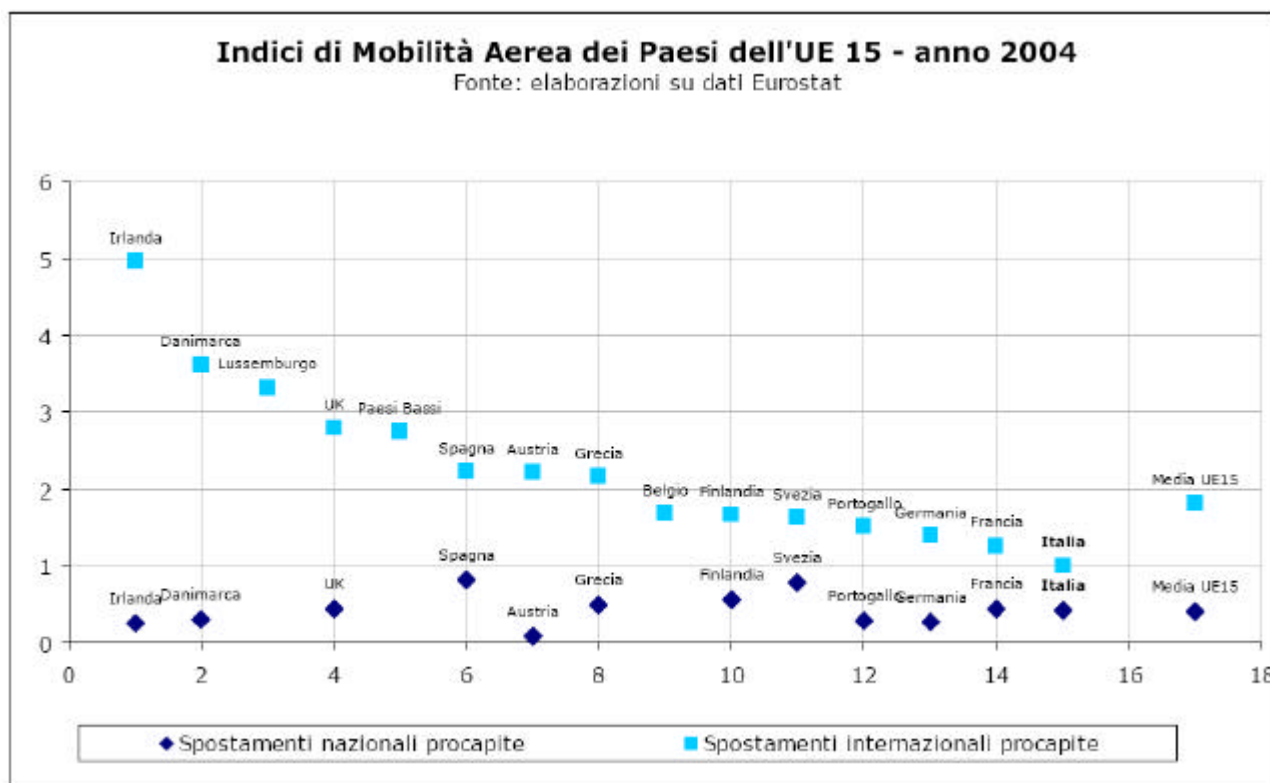
Se il grado di sviluppo e di competitività di un Paese negli anni Duemila si misura – anche – dal suo livello di “accessibilità aerea”, non vi è dubbio che la situazione italiana continua a dimostrarsi insoddisfacente.

E ciò malgrado una rete aeroportuale significativa (1) e paragonabile a quella di altre nazioni continentali e – dopo la fine del monopolio esercitato dall’Alitalia per quasi trent’anni – anche una discreta presenza di vettori aerei operanti sui nostri scali.(2)

Il predetto livello di accessibilità aerea di un Paese può essere misurato attraverso la propensione alla mobilità aerea della sua popolazione.

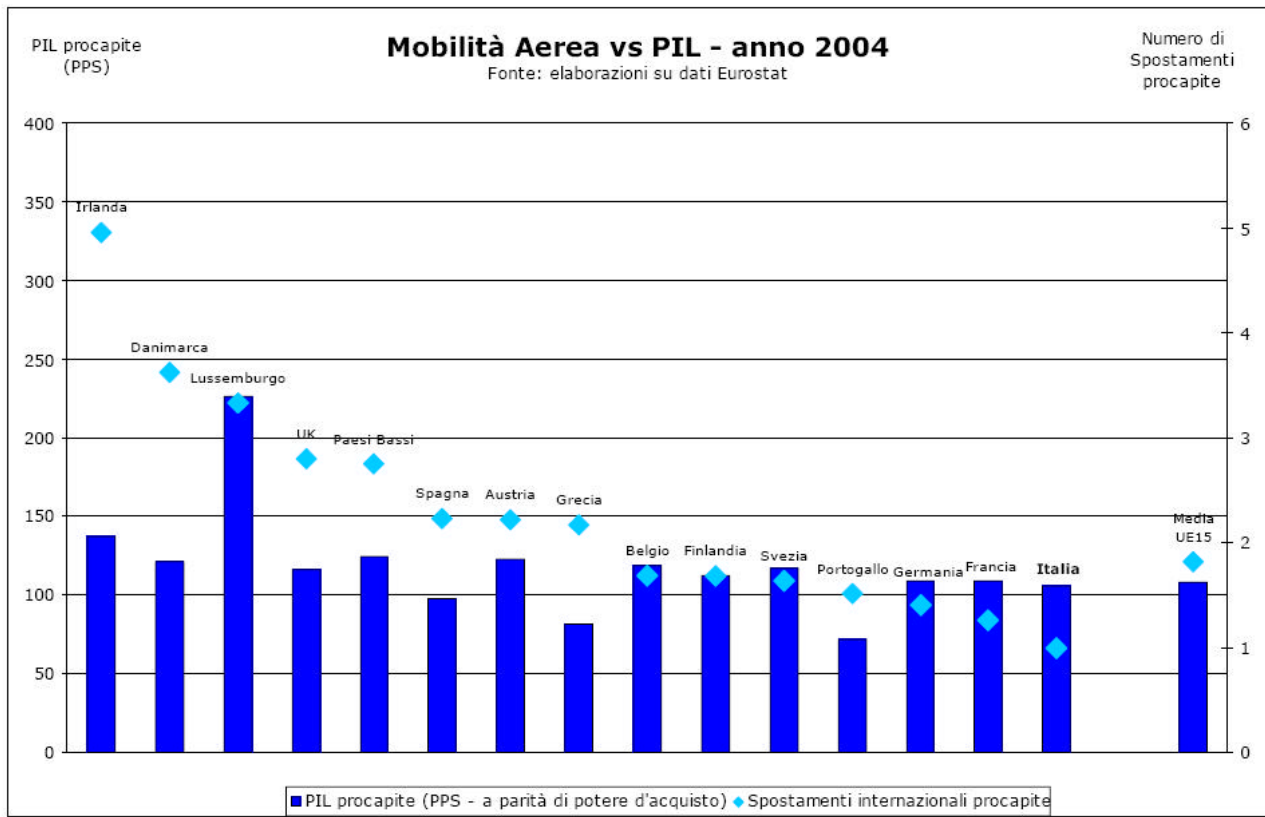
Gli indici di mobilità del traffico passeggeri (rapporto tra spostamenti aerei annui, arrivi+partenze negli aeroporti di un Paese, e popolazione) collocano l’Italia al livello più basso fra i Paesi dell’Europa a 15 per il traffico internazionale e fra i livelli più bassi per il traffico nazionale.

Grafico con gli indici di mobilità aerea dei Paesi UE 15 – Anno 2004



Appare evidente che la collocazione geografica e l'assenza di modalità di trasporto sostitutive possono influenzare gli indici di mobilità legate al trasporto aereo. Ad esempio Irlanda e Inghilterra che figurano ai primi posti come mobilità aerea internazionale sono caratterizzate da un'accessibilità terrestre limitata. Ma molti altri Paesi europei con accessibilità terrestre simile o addirittura superiore a quella italiana presentano indici di mobilità aerea per i voli internazionali decisamente superiori a quello registrato in Italia. Anche il grado di disponibilità economica dei cittadini di un determinato Paese (PIL pro capite) è uno dei fattori che possono influenzare l'indice di mobilità aerea: ma – come appare evidente dal grafico che segue – anch'esso non sembra giustificare il basso indice registrato in proposito nel nostro Paese.

Grafico sulla mobilità aerea v/s PIL



Allora?

Italiani non più un popolo di navigatori (almeno in aeroplano)?

Indubbiamente ci sono riserve culturali che, nel nostro Paese, fanno ancora guardare al mezzo aereo con diffidenza.

Ma ci sono anche carenze e ritardi propri dell'industria del trasporto aereo nel suo complesso che, in Italia presenta sia per i vettori aerei sia per le gestioni aeroportuali un'ancora limitata flessibilità operativa e una elevata rigidità del sistema tariffario.

Se però – come risulta dalle analisi effettuate – nel 2004 un italiano ha fatto 1 solo spostamento internazionale contro i 5 effettuati mediamente da un cittadino irlandese, secondo i tecnici di Assoaeroporti, incidono anche altri fattori, quali:

- limitata offerta di servizi intermodali di collegamento degli aeroporti con il territorio del bacino di traffico di riferimento;
- limitata offerta di collegamenti diretti tra scali;
- limitati livelli di concorrenza.

L'insieme degli elementi citati comporta l'attuale sottoutilizzazione del nostro sistema aeroportuale complessivo e rappresenta quindi un gap determinante da doversi superare come condizione essenziale per lo sviluppo non solamente del settore, ma dell'intera economia italiana.

Non c'è dubbio, infatti, che le infrastrutture di trasporto e il livello di mobilità aerea costituiscono uno degli elementi determinanti per la competitività di un Paese.

Ma l'elevato grado di competitività necessario comporta uno sforzo di innovazione continuo (oltre che una efficace applicazione delle norme internazionali in materia operativa e di sicurezza) che si esercita anche favorendo processi di adeguamento e di apprendimento all'interno delle realtà presenti sul territorio (regione) e con la collaborazione delle università e degli istituti professionali specializzati in grado di preparare convenientemente le giovani leve lavorative.

Note

- (1) – Gli aeroporti italiani aperti al traffico civile sono attualmente 37. In allegato riportiamo il consuntivo dei movimenti aerei e dei passeggeri e merci transitati sugli scali italiani nel periodo gennaio/dicembre 2005 pubblicato da Assoaeroporti, l'Associazione che rappresenta i gestori aeroportuali operanti in Italia,
- (2) – Alle compagnie di navigazione aerea di linea regolare e charter in questi ultimi anni sono da aggiungere i vettori "low cost" Ryanair, My Air, Windjet, Meridiana, Alpieagles, Easy Jet, Volare Web e SkyEurope che – per quanto limitatamente al settore di corto raggio - sono stati in grado di attivare nuovi flussi di traffico.

*** Presidente dell'Associazione "Gli Aeronautici del Malignani"**
www.aermalignani.org

Bibliografia

ACI – Europe (Airports Council International – Europe) – Documentazione varia
ACI – Europe – The economic and social impact of airports - 1988
FAA (Federal Aviation Administration) – Documentazione varia
Gli effetti economici dello sviluppo dell'a/p di Milano Orio al Serio – Gruppo CLAS 2005
Relazione di Assoaeroporti al Convegno di Vicenza - 2006

Allegato

Totale movimenti aerei, passeggeri e cargo registrati sugli aeroporti italiani nel 2005

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	9.538	-7,1	926.670	-2,2	488	-16,7
2	Ancona	12.676	-20,3	414.830	-0,7	4.412	8,9
3	Bari	23.225	18,8	1.681.074	20,0	3.097	-14,1
4	Bergamo	47.504	9,7	4.454.998	21,3	116.375	3,9
5	Bologna	48.550	5,2	3.445.746	6,8	26.816	26,6
6	Bolzano	14.094	-6,4	66.449	12,8		
7	Brescia	8.582	-7,7	212.278	-41,7	17.960	16,3
8	Brindisi	9.151	1,4	701.173	2,2	358	-2,7
9	Cagliari	26.938	8,2	2.180.501	6,6	4.042	0,5
10	Catania	46.504	0,5	4.709.376	4,5	7.904	-3,7
11	Crotone	1.750	-17,8	90.610	20,3		
12	Cuneo	7.141	-0,2	28.291	60,9	3	
13	Firenze	22.407	-20,5	1.280.021	-12,9	1.990	-33,5
14	Foggia	3.043	7,7	6.969	2,2		
15	Forlì	7.312	-1,2	546.365	10,0	591	54,3
16	Genova	23.333	9,4	920.364	7,3	5.096	-6,1
17	Lamezia T.	12.803	7,0	1.206.336	18,3	1.913	-10,7
18	Milano LIN	110.727	8,0	8.225.860	8,1	22.656	9,9
19	Milano MXP	208.063	8,5	18.607.580	10,9	338.455	6,5
20	Napoli	52.217	3,1	4.428.893	10,4	6.723	8,9
21	Olbia	30.961	6,2	1.703.062	10,4	752	0,3
22	Palermo	40.056	7,2	3.677.848	11,1	4.257	2,9
23	Parma	9.509	-8,9	108.476	100,3	313	-50,8
24	Perugia	6.644	-1,8	37.568	-23,7		
25	Pescara	10.533	16,6	305.184	-3,3	2.288	15,8
26	Pisa	31.963	13,4	2.614.620	28,6	11.500	18,8
27	Reggio Cal.	9.818	52,9	515.627	61,5	170	10,4
28	Rimini	6.246	2,0	299.503	16,6	1.889	-16,3
29	Roma CIA	51.736	5,5	4.151.446	17,8	19.691	3,7
30	Roma FCO	265.176	2,2	25.747.890	5,2	137.416	-3,9
31	Siena	8.201	-17,4	11.178	-1,6		
32	Torino	51.178	7,0	2.771.395	3,9	10.795	-8,0
33	Trapani	5.412	-8,5	263.299	-22,4	94	11,9
34	Treviso	14.665	-0,8	1.141.106	3,8	16.500	13,2
35	Trieste - Ronchi dei L.	14.563	2,7	577.019	9,9	855	21,1
36	Venezia	70.059	3,5	5.501.071	8,1	22.569	19,1
37	Verona	34.557	3,5	2.702.877	13,3	10.516	19,1
	Totali	1.356.835	4,3	106.263.553	8,8	798.484	4,9