



Firenze, 16 Aprile 2016

Bocconi



Università Commerciale
Luigi Bocconi

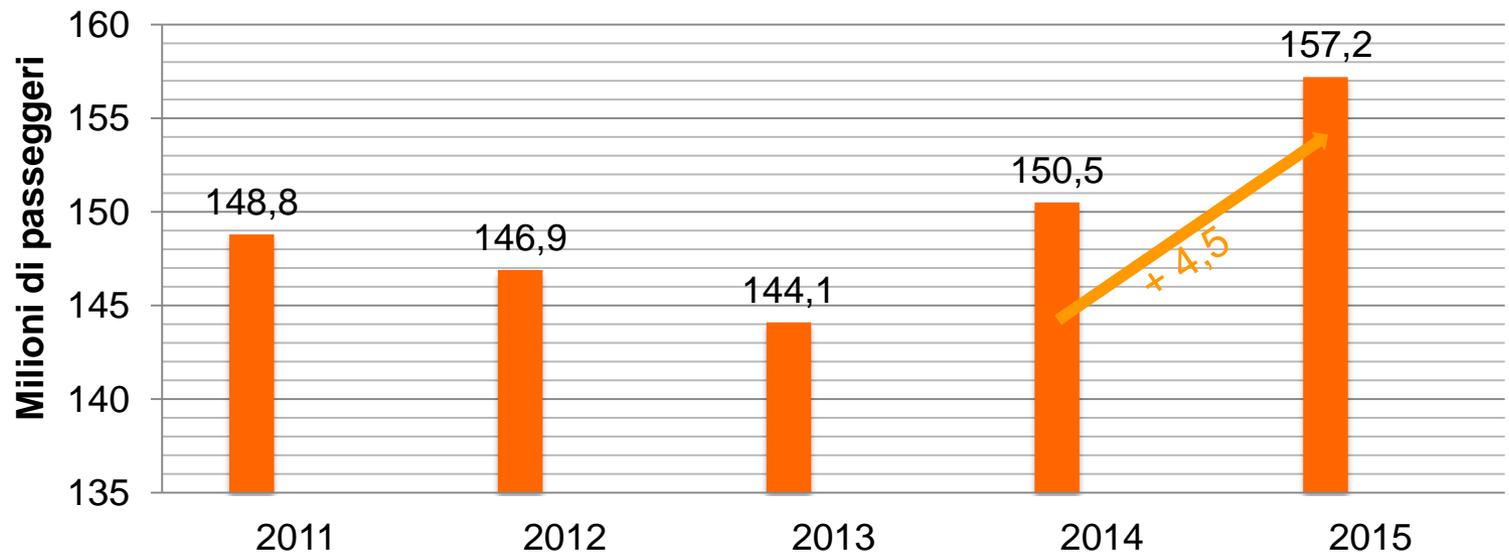
Aeroporto parliamone
**Confronto pubblico sul Master Plan 2014-2029
dell'aeroporto di Firenze**

Oliviero Baccelli,
con la collaborazione di Raffaele Galdi

Università Bocconi Milano
Direttore CERTeT – Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo
e coordinatore MEMIT -Master in Economia e Management
dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture

Andamento del traffici aerei in Italia: un settore in crescita anche in tempi di crisi

Bocconi



Il **n° di passeggeri del sistema aeroportuale** italiano è in continua crescita, nonostante il periodo di crisi economica, fra **il 2008 e il 2015 i traffici sono aumentati del 17,5%** a fronte di una riduzione del PIL del 8% nello stesso periodo.

Il risultato è stato possibile principalmente grazie allo **sviluppo dei pax int.li (+25%)**, mentre i naz.li hanno segnato un + 8,7%. **A Firenze i pax int.li sono l'83,5%** a fronte di una media in IT del 62%

Le aspettative a livello UE sono per una crescita fra il 2016 e il 2035 del 50%, confermate anche dai trend del 2016 (IT +7%, FLR +2,7%), spinti dal basso prezzo del jet fuel e dai tassi di crescita del turismo internazionale.

Gli impatti di un aeroporto sul territorio

IMPATTO DIRETTO

Occupazione e fatturati correlati alle operazioni aeroportuali, sia nell'aeroporto stesso che *off site*

IMPATTO INDIRETTO

Occupazione e fatturati generati dalla catena di fornitura degli input (merci e servizi) necessari alla produzione delle attività aeroportuali

IMPATTO INDOTTO

Occupazione e fatturati creati dal meccanismo di spesa del reddito percepito dagli impiegati direttamente ed indirettamente coinvolti nelle attività aeroportuali

IMPATTO DINAMICO

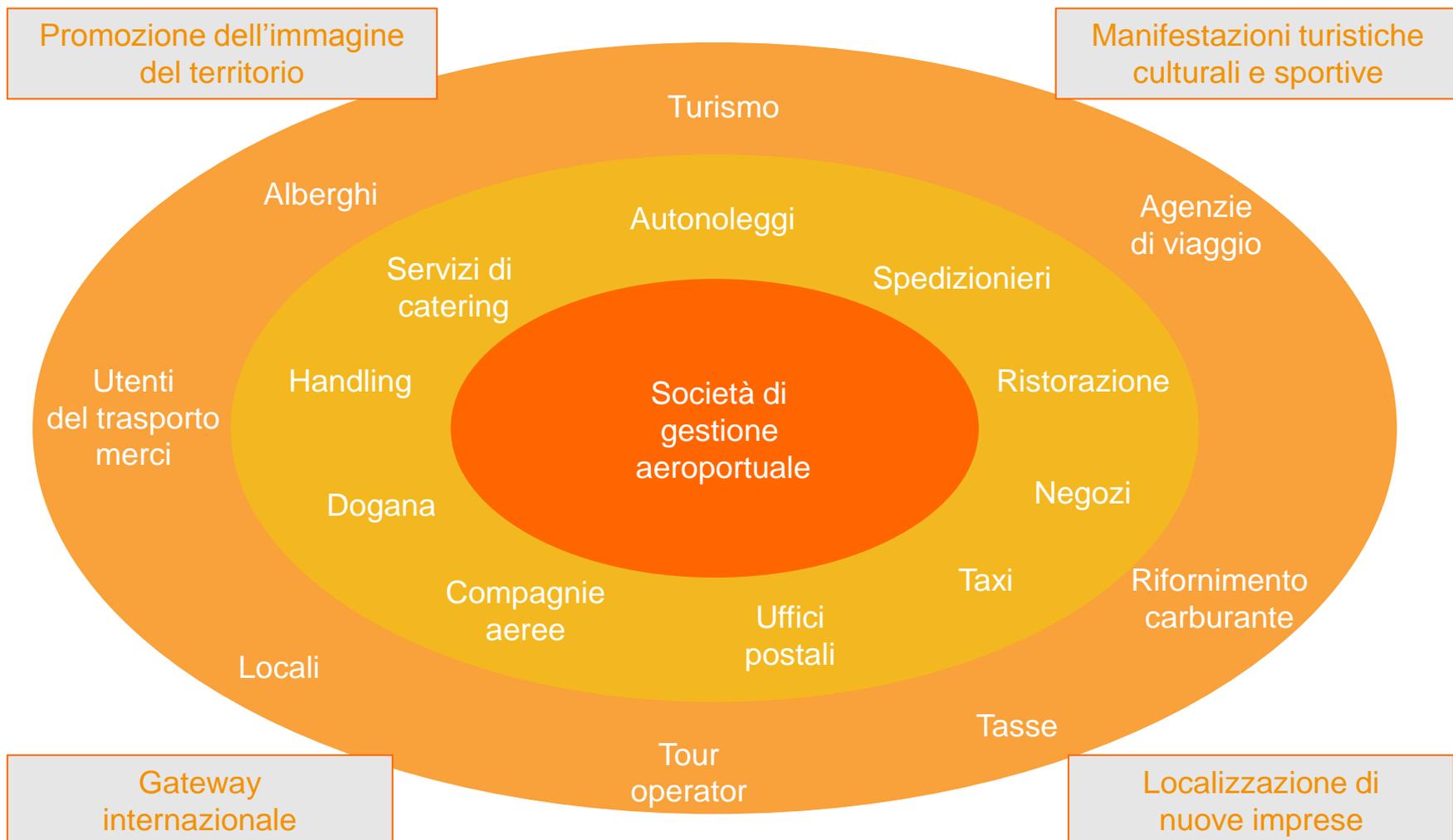
Anche se difficilmente quantificabile, è quello più rilevante (specie per i grandi aeroporti) in quanto si riferisce al ruolo dell'aeroporto nel "collegare il territorio con il mondo" ovvero:

- **Facilitare gli spostamenti** delle persone di medio lungo raggio per motivi di lavoro o svago
- **Promuovere l'immagine** del territorio interessato
- **Attrarre imprese**
- **Favorire il turismo e l'attivazione** di eventi culturali e sportivi internazionali
- **Aumentare la competitività dell'area**, avviando processi di innovazione sia delle aziende fornitrici di servizi, sia quelle che usufruiscono del servizio di trasporto merci e passeggeri ("innovation effect") e dotare le persone che lavorano nelle vicinanze dell'aeroporto di nuove competenze ("skills effect")

Il *ripple effect*: l'attività di un aeroporto e il ciclo di impatti economici sul suo territorio

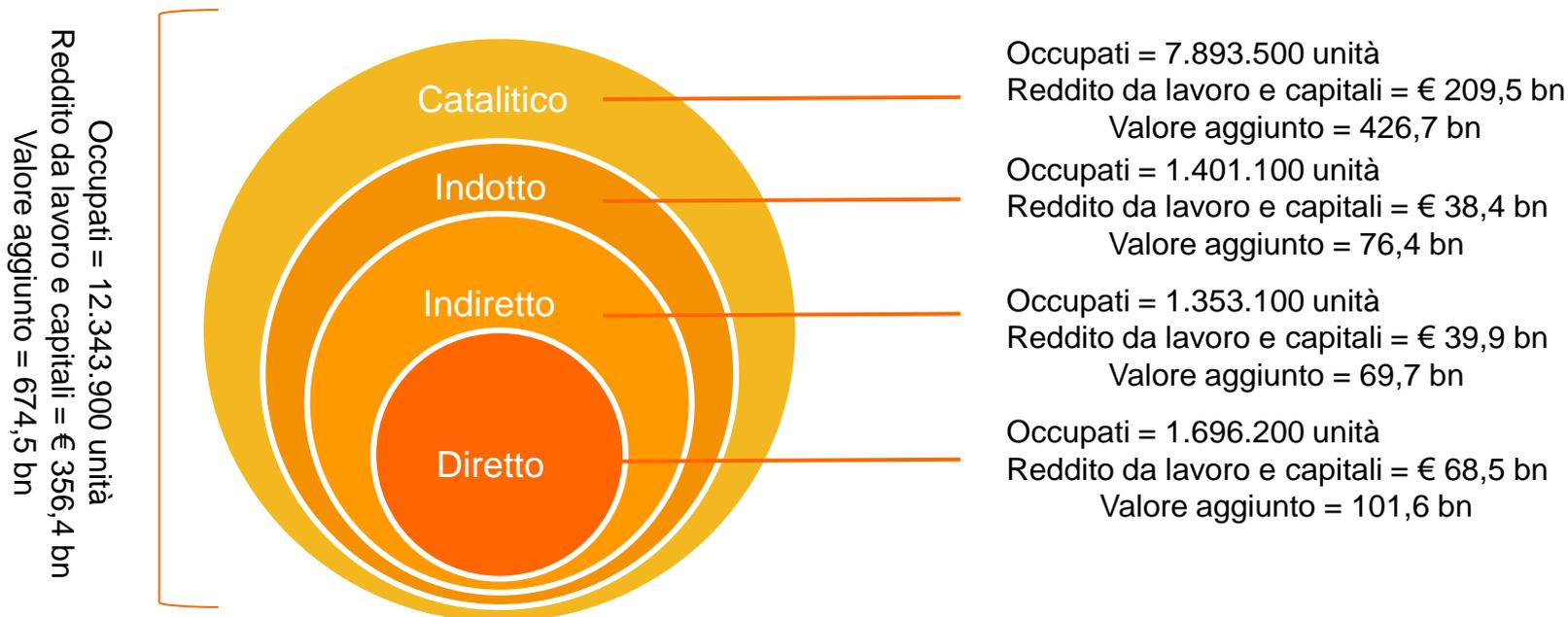
Fonte: Zucchetti R. e Baccelli O. (a cura di), 2001

Bocconi



I motivi alla base di una Aviation Strategy a livello UE: Il valore degli impatti degli aeroporti europei sulla base di uno studio della Commissione Europea (dati 2015)

Bocconi



Considerando complessivamente l'impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico degli aeroporti europei si stima che questi contribuiscano all'occupazione complessiva per circa 12,3 milioni di unità, generando redditi da lavoro e capitale per più di 350 miliardi di euro e contribuendo alla formazione del valore aggiunto per più di 670 miliardi di euro.

Il valore degli impatti dello sviluppo del trasporto aereo sulle città metropolitane

La disponibilità di voli intercontinentali diretti è effettivamente un **fattore determinante** nella scelta dell'ubicazione delle sedi in Europa delle grandi imprese: **un aumento del 10 % della disponibilità di voli intercontinentali si traduce in un aumento del 4 % nel numero di sedi di grandi imprese.**

Un aumento del 10 % del numero di passeggeri in partenza in una regione metropolitana aumenta l'occupazione locale nel settore dei servizi dell'1 %.

Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters (Arrivare velocemente: globalizzazione, voli intercontinentali e ubicazione delle sedi centrali) — Journal of Economic Geography 8 (2008)

Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development (Traffico aereo e sviluppo economico urbano), Urban Studies, 2003)

Il settore è soggetto ad un forte controllo pubblico: le diverse scale di regolazione degli aeroporti

SCALA SOVRANAZIONALE

ICAO (International Civil Aviation Organization) è l'agenzia ONU con sede a Montreal che stabilisce gli standard navigazione aerea, produce norme e prassi raccomandate (ad esempio l'abilitazione all'esercizio per i diversi modelli di aeromobili)

Istituzioni comunitarie (Commissione, Parlamento, Corte) che legiferano e amministrano su una pluralità di materie direttamente o indirettamente connesse all'attività aeroportuale: reti di trasporto (TEN-T), standard e sistemi tecnologici (SESAR), norme sulla concorrenza nel settore (slot, handling), tutela ambientale (noise), ecc.

SCALA NAZIONALE

ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposto al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Altri Ministeri, organi parlamentari ed enti nazionali connessi a diversi aspetti dell'attività aeroportuale (Economia, Sviluppo Economico, Interno, Ambiente, ecc.)

Autorità Indipendente dei Trasporti, verifica e approva gli schemi tariffari proposti da ENAC e dal MEF e dal MIT

SCALA LOCALE

Regione, competente in via esclusiva o concorrente su materie quali la **pianificazione territoriale d'area vasta**, le infrastrutture viarie e ferroviarie, l'ambiente, ecc.

Enti locali dell'intorno aeroportuale che per esempio partecipano alla possibile definizione delle destinazioni d'uso delle aree circostanti e alla Commissione Aeroportuale per la definizione della zonizzazione acustica e delle rotte di decollo.

La valutazione dei benefici del nuovo Master Plan - Considerazioni di metodo

- **Riduzione del tempo di viaggio, di accesso e di attesa**, rispetto alle alternative di **Pisa** (80 via FIPILI o 106km via A11 di distanza dal centro di Firenze) e di **Bologna** (119 km)

Aeroporto	Pax 2008	Rotte UE 2008	Pax 2015	Rotte UE 2015	Delta pax	Delta rotte UE
FLR	1.926	22	2.419	34	493 +25,5%	12 +54%
BLQ	4.124	30	6.889	65	2.765 + 67%	35 +116%
PSA	3.904	49	4.804	74	900 +23%	25 +51%

- **Miglioramento dell'affidabilità e della puntualità del servizio**, con riduzione del costo generalizzato del trasporto sostenuto dai viaggiatori e delle compagnie aeree, tenendo conto degli oltre 700 dirottamenti annui dall'attuale scalo;
- **Diminuzione dei costi operativi**, ad esempio mediante l'introduzione di più efficienti tecnologie (aerei di dimensioni maggiori) o al miglioramento dei tempi di turnaround;
- **Aumento del traffico** in conseguenza della contrazione dei costi sopportati dai passeggeri e dalle imprese. Tale fenomeno, definito "traffico indotto", è suddiviso in due sottotipologie: **deviato e generato ed è reso possibile dalle nuove connessioni attivabili con aerei ad esempio B737-800, B767, B787, A321, A330-243 utilizzati dai vettori con maggiori tassi di crescita.**

Gli elementi centrali per una policy in grado di valorizzare il ruolo dell'aeroporto quale strumento economico di sviluppo locale

E' necessario avere una visione strategica per affrontare un contesto generale di trend verso forme di concentrazione:

- Nel mercato dei vettori, dovuto oltre al fenomeno delle acquisizioni anche al ruolo delle alleanze con solo poche compagnie considerate outsider, e questo permette **load factor più elevati e aerei più grandi, con minor impatto ambientale**;
- Nel mercato delle società di gestione aeroportuale, che richiedono sempre più alto livello di managerialità, capacità finanziaria e negoziale nei confronti di soggetti come le low cost o i vettori extra-UE in grado di attivare importanti meccanismi concorrenziali fra scali

E' necessario poter pianificare uno sviluppo in grado di **gestire passeggeri e vettori molto eterogenei** (low cost, intercontinentali, extra Schengen, business)

- ∞ Un' efficiente sistema di **accessibilità intermodale** degli aeroporti mitiga gli impatti ambientali (migliore ripartizione modale e minori parcheggi), amplia la catchment area di riferimento specialmente se ben integrato con il sistema ferroviario
- ∞ Partecipazione attiva e propositiva del contesto locale alla **pianificazione di contesto** (Aerotropoli, etc)