

# Trasporto aereo e sviluppo economico

Webinar, 23 marzo 2021, 14:30-19:00

Mario Sebastiani<sup>1</sup>

## Intervento introduttivo

A dicembre dello scorso anno con Assaeroporti, Demetra e Cnel, Sipotra ha organizzato un workshop sull'impatto del Covid sul mondo aeroportuale e sui rimedi immediati da introdurre.

Il tema affrontato oggi è più ampio – guarda alla storia e al lungo periodo - ma non può comunque prescindere dall'emergenza pandemica che seguita a incombere e la cui ricaduta sul settore aereo è con ogni probabilità destinata a lasciare strascichi almeno a medio termine, se non addirittura permanenti.

Ciò nonostante, le considerazioni che seguono prendono a riferimento lo scenario pre-Covid e nel finale verranno avanzate alcune considerazioni sul “dopo”.

E' scontato che fra trasporto aereo e sviluppo economico, inteso come crescita del PIL, vi è un rapporto biunivoco, dunque di interazione virtuosa.

Se però dal metro del PIL passiamo allo sviluppo sostenibile, intendo quello ambientalmente sostenibile, la faccenda si fa più complicata ma (come si dice) ci si sta lavorando, sperando di raccogliere frutti sostanziosi entro un trentennio. Non entrerà qui su questo terreno, confidando che su di esso si cimenteranno altri relatori.

Restando dunque sul piano materiale, il trasporto aereo contribuisce in media al 4,1 del PIL europeo<sup>2</sup>, sostanzialmente in linea con il dato medio mondiale. Un po' meno a quello italiano (3,6%) (EU, 2020, p. 102): meno dei nostri maggiori partner/ concorrenti europei, su cui si tornerà.

Il trasporto aereo è infatti un driver di crescita del PIL, diretto, indiretto, indotto (via il moltiplicatore “keynesiano” della domanda) e di più lungo periodo sull'offerta (c.d. “catalitico”), ossia su commercio internazionale, turismo, investimenti, aggregazioni industriali ed economie di scala, sviluppo della produttività e del capitale umano. Dal canto suo la crescita del PIL accresce gli scambi, la domanda di turismo, la disponibilità di capitali da investire: insomma, restituisce la cortesia – non è chiaro se in pari o in diversa misura

Secondo alcune stime, però, oltre un certo livello la relazione di interdipendenza sembra non essere quantitativamente simmetrica, nel senso che gli effetti positivi dello sviluppo del trasporto sulla crescita del PIL tendono a sopravanzare quelli di ritorno: probabilmente

---

<sup>1</sup> Università di Roma ‘Tor Vergata’ e S.I.Po.Tra.

<sup>2</sup> InterVistas, *Economic Impact of European Airports*, Prepared for ACI-Europe, 2015, p. 102.

perché l'elasticità al reddito della domanda di trasporto aereo è decrescente. Insomma è l'antica questione dell'utilità marginale decrescente – banalmente, alla fine viaggiare stanca.

A incidere sul PIL non è solo il livello del traffico aereo (il numero dei passeggeri e la quantità di merci trasportate) ma anche il grado di connettività, e su entrambi i fronti l'Italia si trova nella parte bassa della graduatoria rispetto a paesi relativamente omogenei per PIL, popolazione e superficie.

Per passeggeri totali con O/D Italia essa si colloca nel 2019 al quinto posto in Europa dopo il Regno Unito, la Spagna, la Germania e la Francia<sup>3</sup>.

Utilizzando il più significativo metro dell'ICAO<sup>4</sup> (RPKs - passeggeri trasportati moltiplicati per i km percorsi) l'Italia scende all'undicesimo posto sia sul totale che sulle direttrici internazionali (EU + extra-UE), addirittura dopo l'Austria, l'Ungheria, la Svizzera e l'Irlanda.

Molto peggio per il cargo aereo, dove l'Italia è sesta, dopo (nell'ordine) Germania, Regno Unito, Francia, Olanda e Belgio, con una quota inferiore a ¼ della capolista. In termini di RTKs (tonnellate di merci e posta) il Paese guadagna due posti rispetto ai RPKs, superando l'Ungheria (di un incollatura) e l'Austria<sup>5</sup>.

Segno inequivocabile, per un Paese manifatturiero, che il grosso dell'import ed export prende via terra la strada di aeroporti transfrontalieri, con conseguenti sovracosti e maggiori tempi. Colpa, certo, del cronico deficit del nostro sistema logistico, così come dell'assenza di un'offerta nazionale di trasporto cargo.

Centrale è però il grado di connettività, ossia la capacità di una rete di spostare passeggeri e merci con il minimo dei transiti, sì da rendere i viaggi più brevi al minor prezzo possibile: il che implica che i collegamenti diretti sono preferibili a quelli indiretti, via transito in altri scali.

Vi sono varie metodologie per stimare – lato aria – il grado di connettività di un aeroporto e, per aggregazione, di un paese nel suo insieme: quelle messe a punto da IATA, da ACI Europe, dall'ICAO, dalla Banca Mondiale, ecc. Tutte però convergono nel classificare l'Italia nella parte bassa della graduatoria, confrontata con paesi omogenei.

ACI Europe misura il grado di connettività di un aeroporto e di un paese distinguendo quella diretta (collegamenti diretti e frequenze) da quella indiretta (collegamenti con transiti in altri aeroporti o paesi, pesati in funzione dei tempi di transito e dell'allungamento del percorso). Nella graduatoria per paese, su entrambi gli indicatori l'Italia si colloca al quinto posto nell'UE e all'ottavo per aeroporto (Fiumicino)<sup>6</sup>.

Però la connettività va pesata anche in termini economici. Sotto questo profilo ciò che più conta è l'accessibilità a luoghi e paesi dove maggiore è il PIL o dove si aprono prospettive più promettenti di crescita e di interscambio per le merci, per il mondo degli affari, per il turismo.

---

<sup>3</sup> Egis-SEO, Study on the Economic Development of the Development of the EU Air Transport Market (Final Report prepared for the European Commission), 2020, p. 37.

<sup>4</sup> ICAO, Presentation of Air Traffic Statistical Result, 2020, p. 5.

<sup>5</sup> Ibid., p. 5.

<sup>6</sup> ACI Europe, Air Transport Connectivity Report 2019, 2020, p. Appendix 1 e 5.

E' questo il metro utilizzato da IATA, il cui *Air Connectivity Index* considera le frequenze in partenza da ciascun aeroporto di un determinato paese verso una determinata destinazione, moltiplicate per i posti mediamente offerti su ciascuna frequenza; il numero così ricavato viene poi ponderato con la dimensione di ciascun aeroporto di destinazione, misurata in termini di numero dei passeggeri movimentato in un anno, come indicatore dell'importanza dell'aeroporto di destinazione e del numero dei voli in connessione da questo. La sommatoria dei risultati, paese per paese, fornisce l'indice di connettività del paese stesso.

Su questa base, prendendo a metro di confronto paesi at large comparabili, nel 2019 l'Italia si è classificata quarta in Europa (dopo Germania, Regno Unito e Spagna), sorprendentemente scavalcando la Francia rispetto al 2014. Sempre quarta anche se misurata in base alla popolazione e al PIL<sup>7</sup>, anche se la posizione relativa dei primi tre paesi cambia vistosamente (ad esempio, pesata per popolazione e PIL la Germania finisce terza): il che dimostra che non vi è relazione lineare fra il grado di connettività, da un lato, e i livelli di popolazione e di PIL, dall'altro.

Da aggiungere però che gli indicatori riportati misurano la connettività "lato aria", fra scalo e scalo. Manca dunque l'"ultimo miglio", l'accessibilità degli scali dalle città di riferimento e da quelle di provenienza o destinazione finale di passeggeri e merci: elemento questo tutt'altro che secondario per i tempi di viaggio, rispetto al quale l'Italia sta ancora alquanto indietro ai partner europei a cui si è fatto riferimento, sia quanto a strade che, soprattutto, quanto a collegamenti ferroviari – tanto più se veloci.

Al tempo stesso, in un mondo sempre più globalizzato i baricentri economici si allontanano e si diversificano, e quindi le distanze si dilatano: di qui la centralità dei collegamenti di lungo raggio, all'interno dei quali quelli diretti possono considerarsi come miglior proxy del reale grado di connettività fra regioni.

Uno studio del 2014 di PWH riferito all'UK stimava<sup>8</sup> infatti che una crescita del 10% dell'offerta di collegamenti intercontinentali determinerebbe un aumento degli investimenti diretti esteri in entrata del 4,7% dell'1,9% di quelli in uscita. Un'adeguata connettività aerea, inoltre, influenza anche le scelte di localizzazione degli impianti e delle sedi operative da parte delle grandi multinazionali: un aumento del 10% dell'offerta di servizi aerei produrrebbe un aumento del 4% degli impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali<sup>9</sup>.

Da noi è l'intercontinentale a essere maggiormente penalizzato in termini di connettività diretta. Stime convergenti portano a concludere che nel 2019 su circa 20 milioni di passeggeri intercontinentali con O/D Italia una buona metà ha preso la via degli hub europei o mediorientali; molto maggiore il *traffic diversion* delle merci, come si è anticipato.

Non manca quindi la domanda di traffico di lungo raggio dall'Italia, è carente l'offerta diretta, nonostante gli incisivi sforzi dei gestori aeroportuali (AdR, SEA e SAVE) di promuovere collegamenti intercontinentali colmando con altri vettori i vuoti lasciati da Alitalia.

---

<sup>7</sup> IATA, *Air Connectivity*, 2020, rispettivamente Appendix A, B e C.

<sup>8</sup> PWC, *Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and economy*, Prepared for the UK Air Transport Commission, 2013.

<sup>9</sup> Ibid.

E' da anni che si afferma che la permanenza di un forte carrier nazionale è strategica per l'Italia: per il lungo raggio, non per i collegamenti di breve e medio raggio, dove abbiamo sperimentato che la domanda crea la propria offerta e dove domina una concorrenza per certi versi addirittura distruttrice.

Ne sono stato convinto e ne resto convinto, ma bisogna pur arrendersi all'evidenza. Persa l'occasione dell'alleanza che si stava costruendo alla fine del secolo con KLM, la concorrenza a poco a poco si è presa il mercato dell'Alitalia. Non che siano talvolta mancati meritevoli sforzi da parte del management che si è poi susseguito ma (ammesso che non fosse ormai troppo tardi) sono naufragati, non ultimo poiché la strategicità della compagnia è stata sviata nella direzione della sua strategicità a fini di consenso politico-sociale immediato.

Giunti ora a questo punto credo che non vi sia (fra quelli che vogliono vedere) chi non veda oscuro il suo avvenire.

Servire il lungo raggio è un'attività complessa e costosa, con investimenti a rendimento differito. E' sì il mercato oggi più redditizio per i carriers tradizionali, perché è (era?) in espansione e perché non ancora colonizzato da compagnie low cost a causa della sua complessità e della massa critica che richiede. Tuttavia la primissima fonte della sua redditività è la domanda di affari, sensibile ai tempi di viaggio assai più che ai prezzi. Ciò richiede una quota elevata di collegamenti diretti almeno giornalieri verso i baricentri del PIL mondiale e una rete capillare di alimentazione di breve raggio che sommi il traffico point-to-point con quello di transito; e richiede anche strutture di accessibilità rapida agli scali.

A fine dicembre 2020 Alitalia poteva contare su 100 aerei, di cui 24 di lungo raggio (23 per passeggeri e 1 all cargo), contro:

- Air France – 214 aerei di cui 83 di lungo raggio e in aggiunta 125 ordini (32 per il lungo raggio);
- KLM – 113 aerei di cui 47 di lungo raggio e in aggiunta 12 per il lungo raggio;
- Lufthansa – 265 aerei, di cui 83 di lungo raggio; 165 ordini (66 per il lungo raggio);
- British Airways – 254 di cui 113 di lungo raggio; in aggiunta 50 ordini (38 per il lungo raggio).

Anche se è probabile che gli ordini siano almeno in parte in sostituzione degli aerei già in flotta, qui le economie di scala e di rete la fanno da padrone; infatti questo è terreno delle grandi alleanze internazionali e dello shopping realizzato dai full carrier ex (per così dire) di bandiera. Ed è il segmento che ha maggiore reciproco impatto sul PIL: non ultimo poiché la spesa media dei turisti è funzione della distanza di provenienza, se non altro a causa dei maggiori tempi di permanenza; e perché è ragionevole pensare che più costosi sono i viaggi di affari maggiore è il ritorno che se ne attende.

Il divario rispetto ad Alitalia è abissale, né vale richiamare l'entrata sul lungo raggio di compagnie minori con ambizioni diverse da quelle dei full carrier, che invece Alitalia (o chi per essa) sembra seguitare a inseguire; ambizioni peraltro talvolta naufragate, come mostra la sfortunata vicenda di Air Italia, che pure aveva Qatar alle spalle, e più di recente di Norwegian.

Un full carrier non lo si reinventa, lo abbiamo visto in due decenni, a meno che non si voglia tornare ai primi anni '90 (quelli in cui regnava la convenzione fra Stato e Alitalia) – scenario evidentemente imperseguibile. Tanto più velleitario sarebbe oggi con i 50 aerei di cui si sente parlare e senza una rete di alimentazione.

Al tempo in cui vennero meno i capitani coraggiosi avevo sostenuto la tesi che il partner ideale sarebbe stata una compagnia low cost (tipo Easy Jet), senza ambizioni intercontinentali sue proprie ma con una rete da utilizzare anche in funzione di alimentazione del lungo raggio da lasciare in capo ad Alitalia.

Svanita quella prospettiva, al massimo potrà essere comprimario di qualcuno che però difficilmente ne farà le veci nell'interesse del paese, se questo interesse consiste nell'avere accessibilità diretta ai centri dell'economia mondiale. Ne è testimone anche il flop dell'esperienza con Ethiad, né sembra convincente la tesi che questo non sarebbe avvenuto se fosse stato rimosso il vincolo del controllo di soggetti comunitari.

Arrivati a questo punto è forse meglio farsi una ragione che la strategicità dei collegamenti intercontinentali diretti può anche non identificarsi con un vettore di bandiera. E che forse anche per questo mercato la domanda può creare l'offerta, se accompagnata da opportune policies.

Una volta preso atto che non vi è più un campione nazionale efficacemente difendibile – difendibile nell'interesse generale alla connettività - “tanto vale” andare avanti sulla via della liberalizzazione. Quanto meno rifletterci su.

Il regime di open skies con USA e Canada e l'allentamento dei vincoli sugli accordi bilaterali di traffico hanno dato i loro frutti; d'altra parte il principio di reciprocità non possiamo più permettercelo.

Lo vediamo a FCO, dove operano i tre principali player statunitensi, a cui si è aggiunta Norwegian e, sul Canada altri due vettori; idem per Venezia sulla direttrice nord americana. Lo vediamo a Malpensa il cui traffico con l'estremo oriente è cresciuto considerevolmente via Air China e con gli USA via Air Italy (che purtroppo ora è finita come sappiamo).

Vi è dunque da interrogarsi se non sia tempo di sperimentare, a seconda della nazionalità dei vettori, accordi di traffico di V o di VII libertà sulle direttrici nord Europa e Africa centro-meridionale (ad esempio collegamenti fra Londra e il Sud Africa via Malpensa o Roma) e altri fra la costa est del nord America e l'estremo oriente con stop in aeroporti italiani, ecc., magari supportati da incentivi di marketing da parte dei gestori aeroportuali.

Vi si opporrebbero irriducibili conflitti di interesse, diversi dalla pervicace difesa del campione nazionale? Non potrebbe essere una prospettiva interessante, ad esempio, per British Airways o per Lufthansa, e per South African Airways, riempire gli aerei anche con passeggeri e merci imbarcati o sbarcati in Italia? idem per Delta e Air China?

Altra opportunità – lo dico per completezza anche se allo stato attuale di “traffico Covid” può apparire perlomeno fuori luogo - è la congestione aeroportuale in Europa.

In un Rapporto del 2018 Eurocontrol stimava per l'Europa un aumento, fra il 2017 e il 2040, del 16% della capacità aeroportuale a fronte di previsioni di domanda di movimenti aerei nella forchetta fra il 53% e l'84%, ciò che – nello scenario prudenziale e senza una decisa sterzata al rialzo della capacità – determinerebbe il contingentamento di 1,5 milioni di

voli, pari a 160 milioni di passeggeri<sup>10</sup>. Ebbene, in parte per gli investimenti realizzati e in parte per il vuoto lasciato da Alitalia, i principali hub italiani hanno riserve di capacità dove in prospettiva veicolare traffico europeo o almeno parte di quello “italiano” che oggi è costretto a prendere altre vie.

Tornando infine con i piedi per terra, bisognerà vedere quali dinamiche si affermeranno post-Covid.

Primo sopravvivere, naturalmente, e gli Stati europei sono stati generosi, con decine di miliardi versati alle compagnie aeree di bandiera (da ultimo l’annuncio di un accordo con la Commissione per altri 4 miliardi di euro a Air France); molto meno con gli operatori aeroportuali. In Italia risulta ancora in gestazione il regolamento di attuazione della legge di bilancio 2021 che stanziava 500 milioni complessivamente.

Per il resto si naviga nel buio aspettando i vaccini, dunque limitandosi a sondare le previsioni per l’anno in corso. Però le più recenti previsioni danno come scenario più probabile un ritorno ai livelli del 2019 fra il 2024 e il 2026.

E’ da ritenere che il traffico merci riprenderà prima (già ora la sua flessione è stata alquanto minore del traffico passeggeri), mentre su quello passeggeri pesano molte incognite, nonostante lo sforzo di vettori e gestori per voli e scali Covid free, passaporti vaccinali, ecc.

Vi sono da tenere in conto il contraccolpo psicologico della pandemia, quello della flessione del reddito pro-capite di larga parte della popolazione mondiale sulla propensione a viaggiare e l’effetto di sostituibilità sul breve raggio a favore di altre modalità di trasporto.

Sul lungo raggio non esistono alternative ma il traffico turistico sarà sottoposto ai contrastanti effetti, per un verso, della flessione dei redditi e delle preoccupazioni sanitari, e per altro verso della “voglia di evasione” tanto a lungo compressa. Quello d’affari dal maggior ricorso ad altri mezzi di comunicazione, tanto più convenienti quanto più time consuming sono i viaggi.

Sul lato dell’offerta è da vedere come ne usciranno le compagnie aeree. Norwegian ha già annunciato di rinunciare al lungo raggio, impresa probabilmente avventata per una low cost. Air Italy è stata fortunatamente liquidata prima del Covid, ché certo ne sarebbe uscita peggio. Insomma, come gli alberi della marshalliana foresta il rischio è che la tempesta abbatta quelli più fragili o meno protetti.

I grandi carrier europei (Lufthansa e Air France) hanno annunciato drastiche dimissioni di aeromobili, ciò che è probabile accentuerà e la razionalizzazione degli operativi e la spinta al consolidamento del mercato.

Tanto più per questo ci starebbe bene un’ulteriore giro di giostra di liberalizzazione dei diritti di traffico, sia come potenziale opportunità di catturare economie di densità e di scopo, sia come rilancio della concorrenza.

---

<sup>10</sup> Eurocontrol, *European Aviation in 2040: Challenges of Growth*, 2018.