

ASSAEROPORTI



1 9 6 7 - 2 0 1 7

II SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

CARDINE E PROTAGONISTA DELLO SCENARIO SOCIO-ECONOMICO DEL PAESE



Prefazione, di Fabrizio Palenzona - Presidente Assaeroporti	1
Premessa	3
Introduzione	8
1. Cinquant'anni di interpretazione sullo sviluppo del Paese: una lettura per macro-cicli	23
1.1. La spontaneità dei processi e il loro complicato accompagnamento	23
1.2. La metamorfosi tra il dopoguerra e gli anni 60	24
1.3. La crescita spontanea degli anni 70	31
1.4. Gli anni 80: il primo scollamento tra società civile e società politica	37
1.5. Gli anni 90: gli italiani avvertono la necessità di una transizione guidata	41
1.6. Il nuovo Millennio: le grandi discontinuità e le paure globali	45
1.7. L'uscita dalla crisi, l'affermazione dell'età dell'incertezza, le sfide per il futuro	53
2. I caratteri distintivi del settore aeroportuale italiano	61
2.1. La crescita ininterrotta del traffico passeggeri	61
2.2. Il posizionamento del traffico passeggeri italiano nel contesto europeo	65
2.3. Il settore cargo tra ritardi e opportunità	71
2.4. Un sistema debolmente gerarchizzato	75
2.5. La frammentazione dei modelli gestionali	81
2.6. La razionalizzazione del sistema: oneri e opportunità	85
3. Gli aeroporti come nodi di reti locali e globali	87
3.1. Intermodalità e accessibilità: due dimensioni inaggirabili	87
3.2. Le scelte nel contesto europeo	88
3.3. Il caso italiano: dal ritardo storico al recupero recente	93
3.4. Il legame tra accessibilità aeroportuale e sviluppo locale	97

4.	Dotazione infrastrutturale e qualità istituzionale per alimentare la competitività	99
4.1.	Il ciclo di decrescita degli investimenti pubblici nel Paese	99
4.2.	La rilevanza degli investimenti aeroportuali per il rilancio della competitività nazionale	102
5.	Sviluppo aeroportuale e gestione del consenso: opportunità in essere e errori da evitare	105
5.1.	Dimensioni e ragioni del conflitto sulle scelte di trasformazione territoriale	105
5.2.	Le infrastrutture aeroportuali tra benefici sistemici e impaludamenti locali	110
5.3.	Le scelte inaggirabili nel dialogo col territorio	114
6.	Criticità e fabbisogni per il rilancio del sistema aeroportuale italiano	
6.1.	Il quadro della regolazione economica	123
6.2.	Passato, presente e futuro delle gestioni aeroportuali	
6.3.	Gli investimenti per il futuro: l'evoluzione tecnologica negli aeroporti	134
6.4.	Verso aeroporti sostenibili e sicuri	139
6.5.	Strategie di sopravvivenza per i piccoli aeroporti	145
6.6.	Prospettive di semplificazione	148

Questo rapporto di ricerca è stato realizzato da un gruppo di lavoro del Censis diretto da Marco Baldi e composto da Edoardo Altavilla, Andrea Amico, Stefano Sampaolo e Vera Rizzotto.

Si ringrazia la dirigenza e tutto lo staff di Assaeroporti per la collaborazione nella definizione dei tematismi e nella revisione dei testi.

Si ringraziano altresì i responsabili delle società di gestione aeroportuale (AdR, Gesac, Sacbo, Save e Sea) che hanno contribuito al lavoro esplicitando il punto di vista dei gestori.

PREFAZIONE

DI FABRIZIO PALENZONA - PRESIDENTE ASSAEROPORTI

Ringrazio il Censis per aver accolto l'invito di Assaeroporti a festeggiare insieme il concomitante cinquantenario di Assaeroporti (l'associazione Italiana dei Gestori Aeroportuali) e del *Rapporto sulla situazione sociale del Paese*, lo strumento con cui il Censis per cinque decenni ha raccontato l'evoluzione della società italiana nel mondo europeo e globale.

Un particolare ringraziamento, poi, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha voluto inserire l'evento tra quelli preparatori al G7 Trasporti che si terrà a Cagliari nelle giornate del 21 e 22 giugno 2017. Allo stesso modo, mi preme ringraziare Enac e Ugaì per la loro collaborazione.

Vorrei, con queste poche righe, significare l'importanza dello studio Censis al fine di rappresentare agli italiani, alle istituzioni, ai giornalisti ed a tutti noi il rilievo di un settore quale quello aeroportuale in un mondo ormai globalizzato, in cui gli scambi interessano sempre più le lunghe distanze. L'interconnessione del sistema Paese con il mondo passa necessariamente per il sistema aeroportuale. Gli aeroporti, tra tutte le realtà economiche, ritengo possano senz'altro definirsi quelle con il più alto impatto socio-economico.

Come lo studio ampiamente evidenzia, gli aeroporti aprono i territori a economie, agli scambi con i bacini di traffico turistico, commerciale, di ricerca, di sviluppo e di innovazione e, per tale ragione, operano come un moltiplicatore di indotto per servizi di ospitalità, di trasporto, culturali, ricreativi e così via. Si tratta, per noi di Assaeroporti, e ritengo per tutti coloro che lo leggeranno, di uno strumento di lavoro fondamentale per capire come il nostro Paese, l'Italia, possa connettersi con i flussi aeronautici mondiali. Da una recente ricerca Iata, il miglioramento delle infrastrutture aeroportuali ed il conseguente aumento di capacità, determina un incremento notevole di viaggiatori. All'opposto, se la

connessione aerea non dovesse costituire una priorità si avrebbe un freno alla crescita ed alla competitività nel nostro Paese.

Lo sviluppo di capacità comporta una più efficiente integrazione con le infrastrutture di mobilità ferroviaria e stradale del territorio.

I dati diffusi dall'Icao sull'incremento del traffico aereo globale riferiti al 2016 vedono trasportati per via aerea oltre la metà dei turisti che attraversano i confini nazionali, circa il 35% del valore delle merci e più del 90% dell'e-commerce transfrontaliero B2C.

Appare evidente la necessità che il nostro Paese, al di là degli incrementi già registrati, faccia ogni sforzo possibile per intercettare la crescente domanda di trasporto di persone e merci. Crescita che, come ho evidenziato, non necessariamente interessa nello stesso modo tutti i Paesi, ma che siamo chiamati ad attrezzarci per poterla assicurare anche in Italia e poiché, chi non ha storia non ha futuro, abbiamo voluto descrivere la storia degli ultimi 50 anni del settore aeroportuale interconnessa con la storia dell'Italia, ben raccontata nello stesso periodo di tempo dal Censis.

PREMESSA

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;

- si è evoluto il concetto di monopolio naturale tradizionalmente applicato agli aeroporti al punto che, nelle maggiori *catchment area* di fatto gli aeroporti sono in concorrenza tra loro;
- 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;
- il ruolo e la presenza degli attori pubblici è stato in una prima fase esclusivo, in seguito prevalente, e solo in anni recentissimi complementare e parallelo a quello svolto dai soggetti privati;
- 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 ed 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 ed 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 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 medi aeroporti 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 del processo regolativo, il persistente nodo dei piccoli aeroporti, le possibilità connesse alla specializzazione ed alla gestione integrata, il ruolo che è destinata a svolgere l'evoluzione tecnologica nell'offerta di servizi di qualità.

INTRODUZIONE

Luci ed 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 consentire un orientamento verso il consumo simile 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 ed 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.

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).

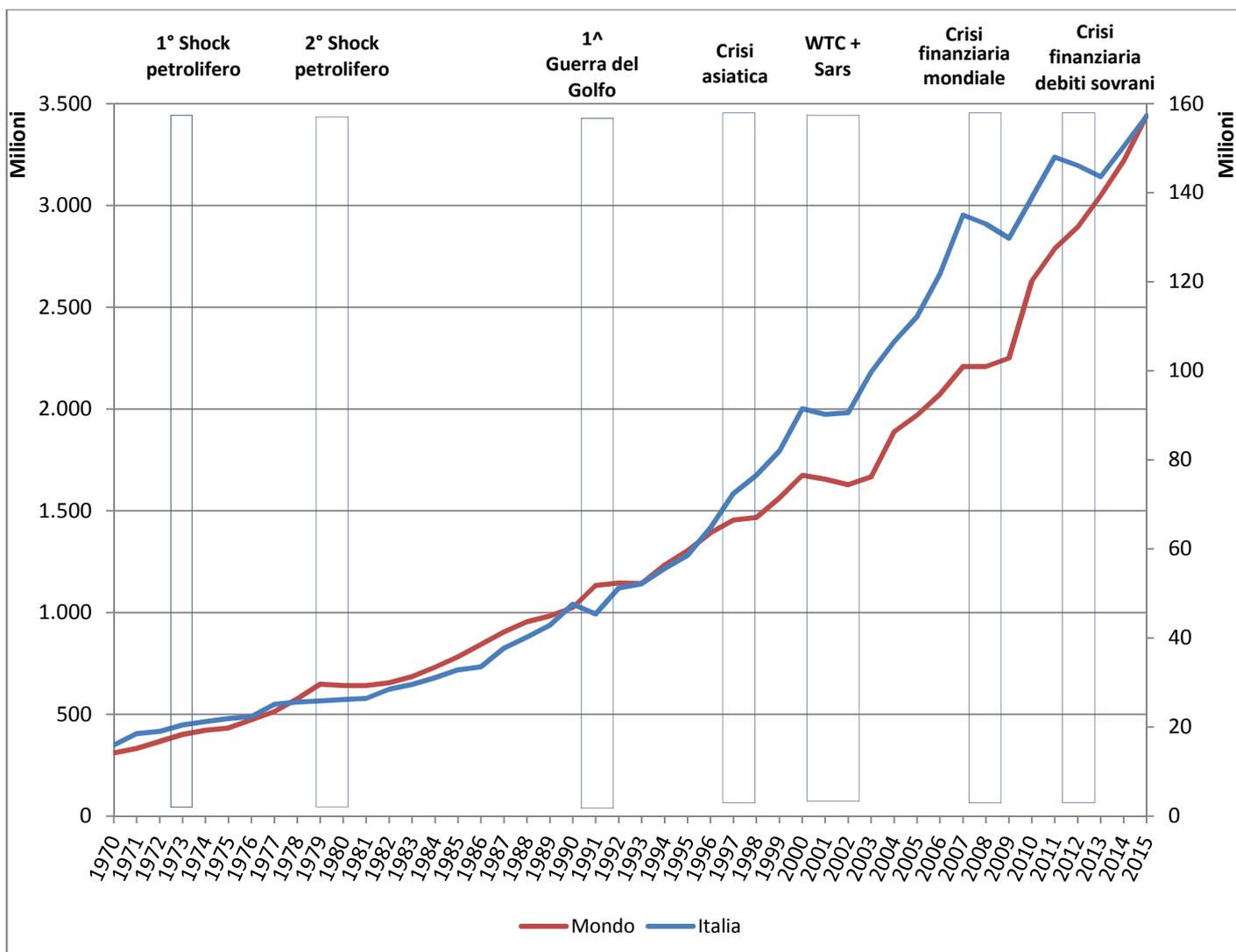
lata ad esempio, l'*International Air Transport Association*, senza preoccuparsi troppo delle recenti prese di posizione di alcuni Paesi in favore di scenari improntati ad una maggior chiusura e ad un maggior protezionismo, stima che i passeggeri passeranno – con tassi di crescita molto diversi nelle 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 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.

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

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 300 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 lata 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).

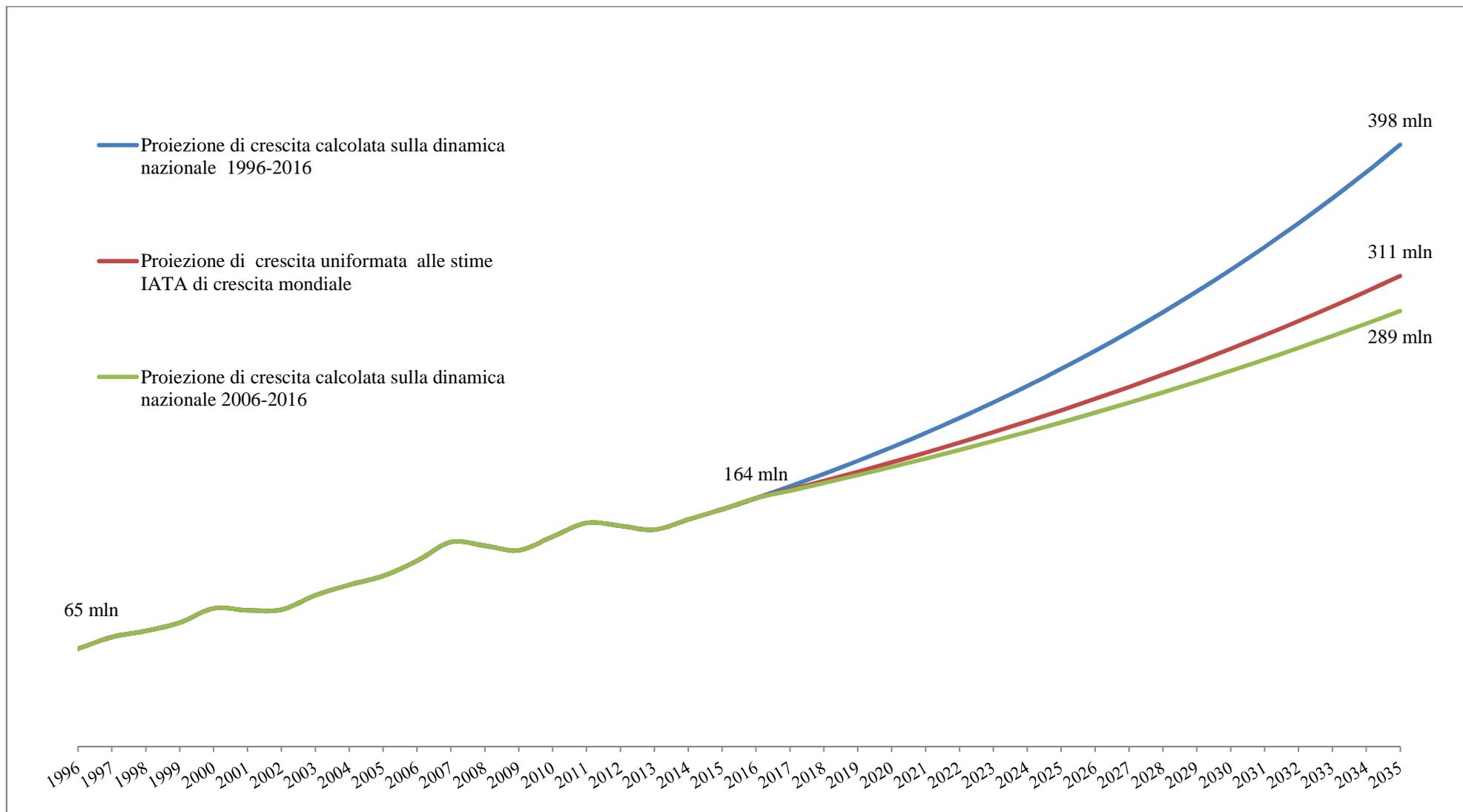
Quello che è indubbio è che non sarà una crescita certa ma occorrerà muoversi per intercettarla con una sempre più capace valutazione dei mercati, con una spiccata professionalità e con l'aiuto dell'intero sistema Paese, soprattutto se si considera che le stime, comunque vengano contabilizzate, pongono 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 a gestire circa 4 miliardi di euro di investimenti per gran parte derivanti da risorse private. 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 (si veda Legge 248/2005 di cui si dirà in seguito) 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, ponendo attenzione ai progetti 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.

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

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 competitivo 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 presso i territori che servono 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, di cui si darà ampiamente conto nei capitoli seguenti, poggia sull'azione contemporanea di alcuni soggetti gestori che stanno conferendo al sistema risorse, visione e capacità progettuale e su un'evoluzione positiva del quadro regolativo che, pur nell'anomala compresenza di due soggetti pubblici, sembra aver trovato il modo di accompagnare il settore verso una crescita equilibrata. I contratti di programma approvati ed 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 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 Mit, 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 DEF del Ministero del Tesoro. 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 dell'ostacolo 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.

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 che verranno descritte più avanti nel testo. 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.

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% calcolati su 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, ed anche il 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.

1. CINQUANT'ANNI DI INTERPRETAZIONE SULLO SVILUPPO DEL PAESE: UNA LETTURA PER MACRO-CICLI

1.1. La spontaneità dei processi e il loro complicato accompagnamento

Una lettura sintetica dell'ampia gamma dei fenomeni sociali ed economici descritti dal Censis in 50 anni di *Rapporti sulla situazione sociale del Paese*, racconta la perdurante vitalità della società italiana e la sua forte spinta allo sviluppo. Una vitalità che si legge, soprattutto, nell'iniziativa dai tanti soggetti di base, economici e sociali, pubblici e privati, e nei processi da essi attivati.

Ma il vero *focus* delle analisi del Censis è sempre stato, in questi cinque decenni, l'evolutive dipanarsi della relazione tra questi processi – frutto della cultura sociale del Paese – e l'azione di governo, ai diversi livelli istituzionali. Una relazione che, a ben vedere, è sempre stata complicata e dialettica. Ripercorrendo e leggendo in filigrana i lavori del Censis a carattere interpretativo che si sono succeduti nel tempo, si coglie bene la descrizione della fisionomia che ha caratterizzato il rapporto tra i processi spontanei di cui si è fatta artefice la società italiana e il loro governo. Una fisionomia che si è articolata, momento per momento, ora in accompagnamento positivo e sintonico, ora attraverso complicati momenti di messa in fase, altre volte attraverso momenti di contrapposizione mai definitivamente risolti. Ma a ben vedere questa è l'identità stessa di un Paese che, nei suoi momenti di maggiore vitalità e creatività, ha sempre scelto di non lasciarsi guidare da una razionalità sistemica e pervasiva, ma al massimo di farsi accompagnare nei suoi processi evolutivi.

La narrazione di questo primo capitolo è organizzata per lunghi intervalli che consentono di cogliere la potente metamorfosi di una struttura produttiva che – dal superamento di un'economia prevalentemente agricola fino alla recentissima ibridazione della manifattura con i servizi – continua a poggiare sulla vitalissima propensione imprenditoriale degli italiani.

È in questo *mainstream* evolutivo che va letto lo sviluppo dei sottosistemi infrastrutturali e funzionali, tra i quali il trasporto aereo ha assunto un peso via via crescente. Uno sviluppo che, a ben vedere, nel suo dipanarsi nel tempo ha incontrato tanti e differenti ostacoli riuscendo sempre a superarli, uno alla volta, sia pure con difficoltà e spesso con tempi lunghi.

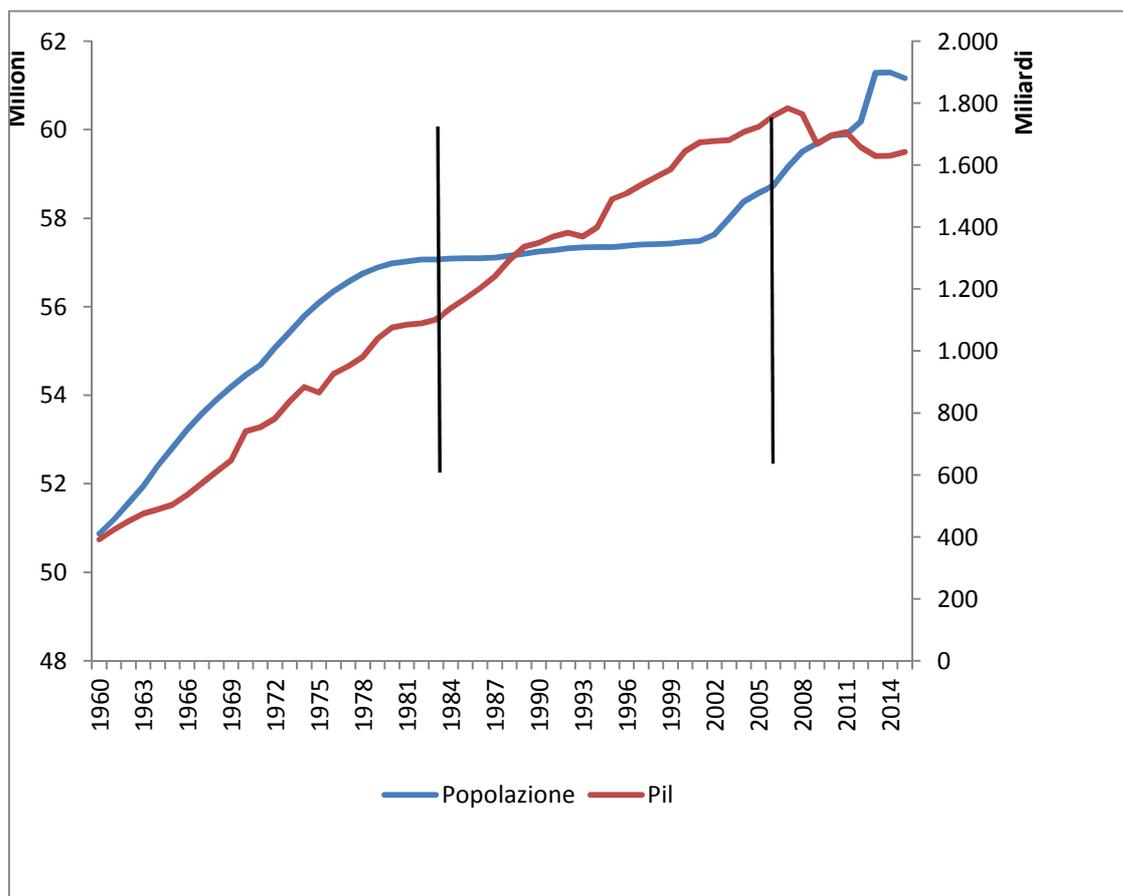
Nel settore aeroportuale l'applicazione del tradizionale crisma italico, fatto di impegno, originalità soggettuale e scarsa cultura sistemica ha funzionato bene negli anni della sua nascita e del primo consolidamento. Nel tempo, però, la crescita per proliferazione e il protagonismo dei soggetti pubblici territoriali ha creato alcune storture che sono diventate pesanti fardelli negli anni della liberalizzazione e della concorrenza. I decisori centrali hanno tentato di recente – anche con coerenza – di porre rimedio. Ma nel frattempo è emerso con chiarezza che gli Stati nazionali hanno perso via via quote di sovranità in aree economiche esposte alla concorrenza e che le regole internazionali e comunitarie sono divenute cogenti. I processi oggi in corso nel settore aeroportuale, con i diversi percorsi di aziendalizzazione dei gestori, con un primo arretramento dei soggetti pubblici locali, con un'attenzione dei regolatori nazionali che finalmente tiene conto della necessità di sistemi tariffari in grado di sostenere gli investimenti, lasciano ben sperare. L'Italia, Paese delle cento città e dei tanti territori economici, sta finalmente scoprendo l'importanza dei flussi e della capacità di attrarli e di governarli per trovare un ruolo significativo negli scenari del mondo globale. Per questo, intorno alla partita dell'evoluzione del sistema aeroportuale si gioca una quota importante del futuro del Paese.

1.2 La metamorfosi tra il dopoguerra e gli anni 60

Tra il secondo dopoguerra e gli anni 60 – prima, dunque che il Censis esordisse nel suo cinquantennale esercizio interpretativo – l'Italia ha vissuto la fase del cosiddetto miracolo economico. Dall'uscita dal Piano Marshall fino ai primi anni 70 il Paese ha attraversato una congiuntura molto favorevole dove hanno giocato sinergicamente elementi esogeni ed endogeni – ben noti agli storici dell'economia – che possono essere così sintetizzati:

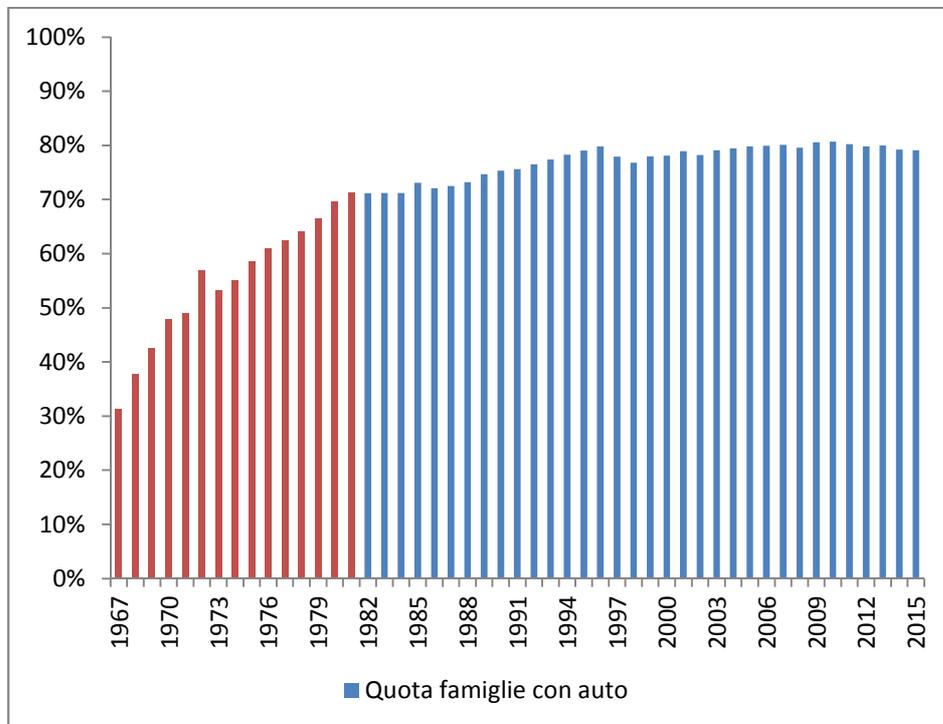
- la crescita della popolazione, che è proseguita ininterrottamente fino alla fine degli anni 70 in maniera speculare alla crescita del reddito prodotto (fig. 3);
- le opportunità della congiuntura internazionale, con la crescita degli scambi mondiali;
- la crescita del settore industriale nazionale, trainato dalla siderurgia, dall'industria dell'auto, dalla meccanica e dalla importante regia di stato (Iri);
- l'ampia disponibilità di manodopera che, transitando dal settore primario verso l'industria, non esercitava pressioni importanti sulla dimensione salariale;
- la bassa conflittualità e lo scarso potere rivendicativo dei sindacati del lavoro;
- lo sviluppo del commercio internazionale e le importanti opportunità che si venivano a creare sul fronte delle esportazioni;
- la crescita del mercato immobiliare e in particolare nel segmento residenziale anche a causa delle migrazioni interne;
- i conseguenti tassi di incremento del reddito prodotto, stabilizzatisi nei primi anni 60 intorno al 6% annuo;
- la crescita dei redditi individuali (specie nel settore industriale), la spinta della domanda interna di consumi di beni durevoli ben attestata dalla crescita della quota di famiglie che posseggono un'autovettura (fig. 4), la scoperta delle vacanze in sostituzione della vecchia villeggiatura (fig. 5);

Fig. 3 - Andamento della popolazione e del Pil, 1960-2014 (val. ass. in milioni di unità e miliardi di euro)



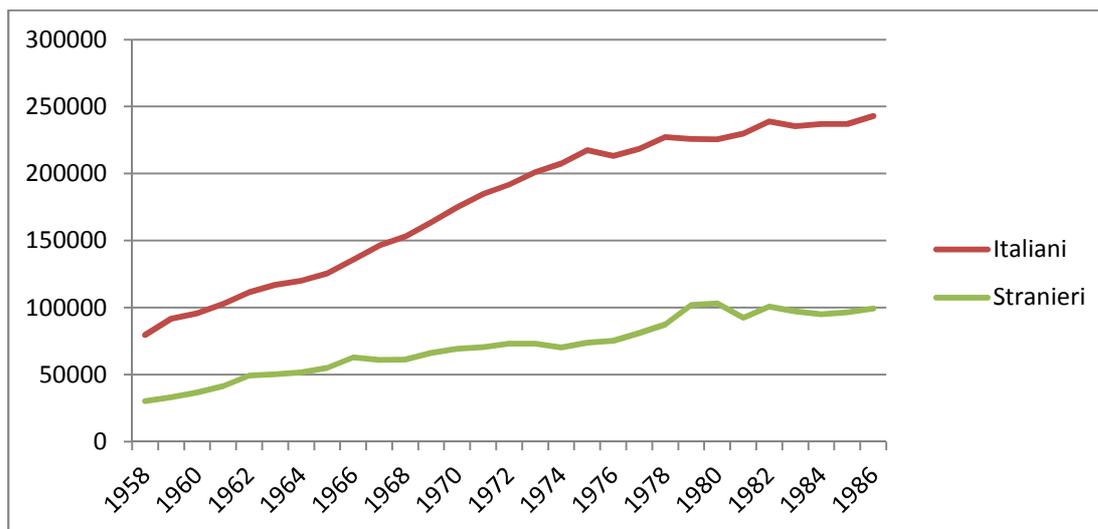
Fonte: elaborazioni Censis su dati Istat

Fig. 4 - Quota di famiglie che possiedono un'automobile, 1967-2015 (val. %)



Fonte: Istat, Banca d'Italia

Fig. 5 - Presenze negli esercizi alberghieri ed extralberghieri, 1958-1986 (val. ass. in migliaia)



Fonte: elaborazioni Censis su dati Istat

Nonostante la fortissima spinta alla crescita e l'ottimismo di fondo che attraversava tutta la società italiana, dentro il miracolo economico si annidavano anche evidenti contraddizioni che la logica programmatica dei governi di quegli anni non riuscì fino in fondo ad affrontare. Uno di questi fu l'indebolimento – per non dire l'abbandono a se stesso – del settore primario. La riforma agraria del 1950, infatti, pur cercando di offrire una risposta alla montante domanda di equità, frammentò eccessivamente le superfici fondiarie rendendo molto complicata un'organizzazione imprenditoriale del lavoro agricolo.

Ancora più grave fu l'emergere della questione meridionale con un velocissimo allargamento dei divari di reddito tra il Nord e il Sud del Paese. A ciò si aggiunsero i fenomeni di un'urbanizzazione scarsamente governata e il contemporaneo spopolamento delle aree montane.

Infine, occorre rimarcare che la corsa al benessere si tradusse principalmente in una crescita dei consumi familiari. I beni collettivi restarono indietro sia sul fronte dei servizi per la popolazione (scuole, ospedali, ecc.) che delle infrastrutture, se si esclude la crescita del chilometraggio autostradale.

Il quegli anni nel nostro Paese la locuzione "trasporto aereo" coincideva con la parola "Alitalia", la compagnia di bandiera che era nata nell'immediato dopoguerra (5 maggio del 1947).

Un evento significativo e simbolico furono sicuramente le Olimpiadi di Roma del 1960 di cui Alitalia era la compagnia ufficiale. Entrarono nella flotta i primi jet e per la prima volta il vettore trasportò oltre un milione di passeggeri. Il 15 gennaio del 1961 venne ufficialmente inaugurato il Leonardo da Vinci di Fiumicino. L'aeroporto – dotato di due piste – rimpiazzò lo scalo di Ciampino, che rimase in servizio per i voli nazionali e i voli charter.

Tra gli anni 60 e gli anni 70 divenne comunque evidente che lo sviluppo del traffico aereo commerciale avrebbe richiesto un ripensamento complessivo del sistema aeroportuale. La struttura della rete italiana degli aeroporti aveva infatti un'origine militare con una dislocazione degli scali basata prevalentemente su logiche strategiche di difesa nazionale.

Anche le strutture aeroportuali esistenti erano comunque chiamate ad evolversi rapidamente: stavano infatti entrando in servizio aerei sempre

più capaci. Al riguardo la tabella 1 ben testimonia un tasso di incremento dei movimenti passeggeri negli aeroporti italiani che duplica quello dei movimenti dei velivoli: i primi passarono in 10 anni da poco meno di 4 milioni a 16 milioni circa, i secondi da 160.000 a 430.000 circa.

In valore assoluto sono numeri ancora decisamente esigui, specie se rapportati ad una popolazione che sul finire del decennio si approssimava ai 54 milioni di abitanti. Tuttavia, nel panorama del trasporto aereo mondiale l'Italia occupava comunque una posizione di prestigio. Nel 1967, compiuti i suoi primi 20 anni, la nostra compagnia di bandiera occupava il 7° posto nel trasporto internazionale. In Europa era invece in terza posizione dietro British Airways e Air France. Collegava 70 nazioni, fatturava 140 miliardi di lire e contava 10.000 dipendenti in tutto il mondo.

Tab. 1 - Traffico commerciale degli aerei di linea e non di linea negli aeroporti italiani, 1961-1970 (a) (valori assoluti)

Anni	Arrivi				Partenze			
	Aerei (numero)	Passeggeri (numero)	Merci (tonnellate) (b)		Aerei (numero)	Passeggeri (numero)	Merci (tonnellate) (b)	
			Totale	Di cui posta (c) (d)			Totale	Di cui posta (c) (d)
1961	80.041	1.876.923	24.720	4.705	80.041	1.888.571	31.709	5.341
1962	87.353	2.374.664	31.520	5.814	87.340	2.350.384	39.237	6.128
1963	96.129	2.854.948	39.135	7.751	96.167	2.854.616	46.047	7.921
1964	108.375	3.213.340	42.480	9.049	108.377	3.214.522	52.313	9.519
1965	110.669	3.664.134	59.578	20.304	119.680	3.685.214	70.012	21.007
1966	136.884	4.197.638	67.597	21.949	136.860	4.234.083	81.720	22.586
1967	152.086	4.817.932	72.609	21.877	152.120	4.845.750	91.704	23.105
1968	174.081	5.611.758	85.723	24.455	174.103	5.636.242	117.037	25.501
1969	188.612	6.726.260	104.046	25.266	188.650	6.730.797	146.165	26.545
1970	215.610	7.957.351	113.273	24.545	215.493	8.005.943	154.497	25.910

(a) Dal 2003 i voli non di linea comprendono solo i charter.

(b) Dal 1956 nelle merci sono compresi i bagagli.

(c) Dal 1952 nella posta sono compresi i giornali.

(d) I dati relativi alla posta del periodo 1999-2010 sono stati stimati.

Fonte: Istat

1.3. La crescita spontanea degli anni 70

Sono gli anni nei quali il Censis si è dedicato alla scoperta, al di sotto dei livelli formali della società italiana, dei tanti processi spontanei che contribuivano alla crescita del Paese e che coinvolgevano le famiglie e le imprese. Era la spinta acquisitiva la molla che guidava i comportamenti e che generava balzi in avanti di mobilità sociale e di crescita professionale.

In questi anni la politica e le istituzioni centrali, ancora concentrati su una lettura della società per grandi soggetti, pochi schemi e poche categorie interpretative, sembravano non accorgersi di tali processi dal basso e rimanevano ancorati a letture macrosociali e a logiche di tipo programmatorio troppo distanti per cogliere quell'intima sia pur disordinata vitalità, e ovviamente ben lontane dall'entrarvi in relazione significativa.

Nel corso degli anni 70 è proseguita la crescita delle soggettività e la capacità di adattamento continuato. Il vitalismo si è frammentato e si è sviluppato mentre la struttura sociale veniva scossa dai primi fermenti di trasgressione e di contrapposizione. Cresceva ancora l'economia sommersa con la famiglia-impresa che organizzava la propria forza lavoro nel modo ottimale mentre le istituzioni rimanevano concentrate sulla gestione verticalistica dei processi macro-economici.

È l'epoca dei localismi economici (i tanti "cespugli" nel linguaggio del Censis, che li ha incontrati, censiti, contribuito a definirne l'identità). Hanno storie diverse, territori diversi, specializzazioni diverse, ma sono uniti dalla loro vocazione alla crescita. Le istituzioni però, non ci sono, non riescono a riconoscerli e ad interpretarne i bisogni. All'istituzione delle Regioni non ha corrisposto un adeguato protagonismo istituzionale di riconoscimento e supporto dei territori economici più vitali.

Sono anni nei quali la proliferazione imprenditoriale è violenta. Nel decennio che va dal 1971 al 1981, il tessuto imprenditoriale italiano è passato da 2,24 milioni di imprese attive nel 1971 a 2,85 milioni nel 1981, segnando un aumento in dieci anni del +27,3%. L'ambizione degli italiani alla mobilità sociale ha coinciso con la possibilità di mettersi in proprio determinando così la proliferazione della piccola e piccolissima impresa.

Proprio la micro-impresa, quella fino a cinque addetti, è stata nel decennio considerato la forza propulsiva dello sviluppo economico italiano: nel 1981 rappresentava l'88,8% delle imprese attive (2,5 milioni circa). Crescevano comunque (+56,3%) anche la piccola impresa (tra i 6 e i 9 addetti) e la media impresa (tra i 10 e i 49 addetti), con un ritmo sostenuto, raggiungendo quasi i livelli del boom economico. La grande industria al contrario cominciava a subire i contraccolpi di un periodo storico che l'hanno vista protagonista di ristrutturazioni dolorose e di una conflittualità particolarmente intensa.

In termini settoriali:

- l'industria ha proseguito la sua traiettoria ascendente e il numero di imprese attive è aumentato del +19,1% in dieci anni, passando da circa 745.000 unità nel 1971 a circa 887.000 nel 1981;
- l'agricoltura, superato il periodo di forte contrazione del decennio precedente, è cresciuta del +11,5% con circa 27.000 imprese attive nel 1971 che sono diventate oltre circa 30.000 nel 1981;
- si è affermato con sempre più forza il ruolo del terziario che è cresciuto del +31,8% passando da circa 1,46 milioni di imprese attive nel 1971 a 1,93 milioni nel 1981. Per il terziario sono gli anni del boom settore del credito e delle assicurazioni (+61,5%) oltre che del commercio all'ingrosso (+41,5%), dei trasporti e delle comunicazioni (+36,5%) e dell'attività alberghiera e dei ristoranti (+21,3%).

Sotto il profilo occupazionale l'industria era però ancora il settore principale: nel 1971 vi lavoravano poco meno di 6,6 milioni di addetti che divennero quasi 7,2 milioni nel 1981 (+8,5% nel decennio di riferimento). Va però segnalato l'inizio di un rallentamento della crescita rispetto ai decenni precedenti: basti considerare che tra il 1951 e il 1961 la forza lavoro impiegata era cresciuta del +32,8% e tra il 1961 e il 1971 del 16,7%.

In contrazione, al contrario, l'occupazione in agricoltura, che è passata da quasi 115.000 addetti nel 1971 a circa 110.000 nel 1981 (-4%).

Aumentano gli occupati nei servizi che da 4,37 milioni nel 1971 hanno raggiunto i 5,73 milioni nel 1981 (+31,3%).

Durante il decennio il Pil e i consumi sono cresciuti significativamente: il prodotto interno lordo ha fatto registrare un tasso di crescita medio annuo pari a 3,8%; allo stesso tempo i consumi sono cresciuti del 3,9%. Quello che colpisce degli anni 70 è la crescita delle regioni meridionali che, in termini percentuali, è superiore alla crescita media del Paese. Il Paese è dunque ancora ben lontano dallo sperimentare quella secessione di fatto che caratterizzerà invece i decenni seguenti (tabb. 2 e 3).

Sono però anche gli anni nei quali gli italiani sperimentano le prime crisi di sistema, in particolare in coincidenza delle due crisi petrolifere del '73 e del '79, durante le quali la domanda di energia, che dal dopoguerra era cresciuta costantemente, ha subito bruschi ridimensionamenti. La parola d'ordine in quegli anni era *austerità*, e gli italiani, ordinatamente e con senso della responsabilità collettiva, si sono adeguati. Sul fronte della programmazione si tentò di trovare adeguate contromisure: nel piano energetico del 1975 ha fatto il suo ingresso il nucleare civile.

Tab. 2 - Andamento del Pil e dei consumi: tasso medio annuo di crescita, 1970-1980
(tasso medio annuo di crescita reale)

Territorio	Prodotto Interno lordo	Consumi finali nazionali
Nord-Ovest	3,0	2,7
Nord-Est	4,8	5,0
Centro	4,1	3,5
Sud e Isole	3,9	4,5
Italia	3,8	3,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Tab. 3 - Pil e consumi: variazioni percentuali decennali, 1970-1980 (var. % reale)

Territorio	Prodotto Interno lordo	Consumi finali nazionali
Nord-Ovest	34,1	30,8
Nord-Est	59,2	63,0
Centro	49,6	41,4
Sud e Isole	46,4	56,0
Italia	45,2	46,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

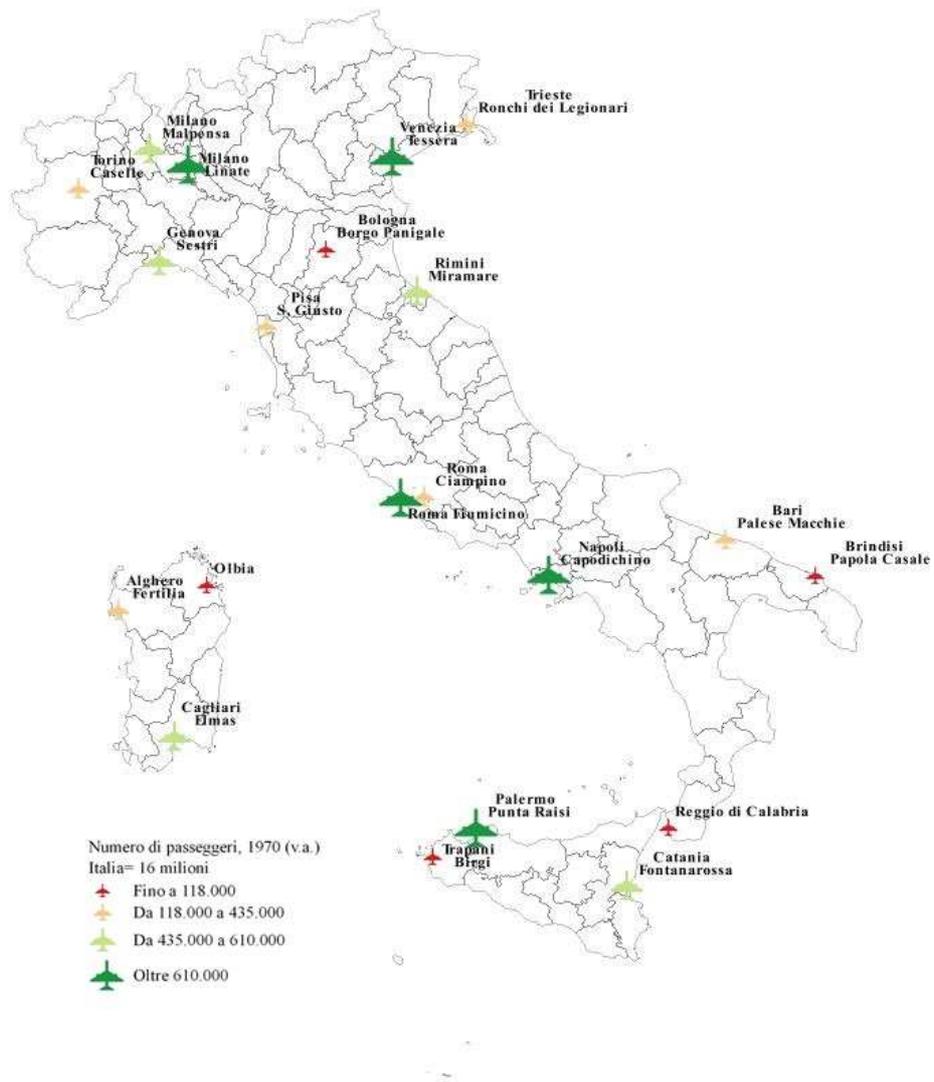
Prendendo in considerazione il settore dell'aviazione civile, bisogna considerare che sono ancora anni nei quali il trasporto aereo rimane di fatto un fenomeno a bassa centralità negli schemi evolutivi del Paese.

Il confronto tra le figure 6 e 7 non lascia intravedere un vero e proprio cambio di passo. Nel 1970 il traffico aeroportuale è ancora molto limitato (16 milioni di passeggeri) e concentrato su pochi aeroporti: solo Malpensa, Fiumicino, Venezia, Napoli e Palermo superano il mezzo milione di passeggeri trasportati. Dieci anni dopo, pur con 29 milioni di passeggeri, la maglia infrastrutturale e la governance del settore sono molto simili.

Alla fine del decennio iniziano a comparire i cosiddetti *wide bodies*, aerei a grande capacità il cui simbolo resta il mitico Jumbo-jet (Boing 747) che entrò in servizio nel 1979. Aeromobili che, evidentemente, richiedevano strutture e servizi adeguati.

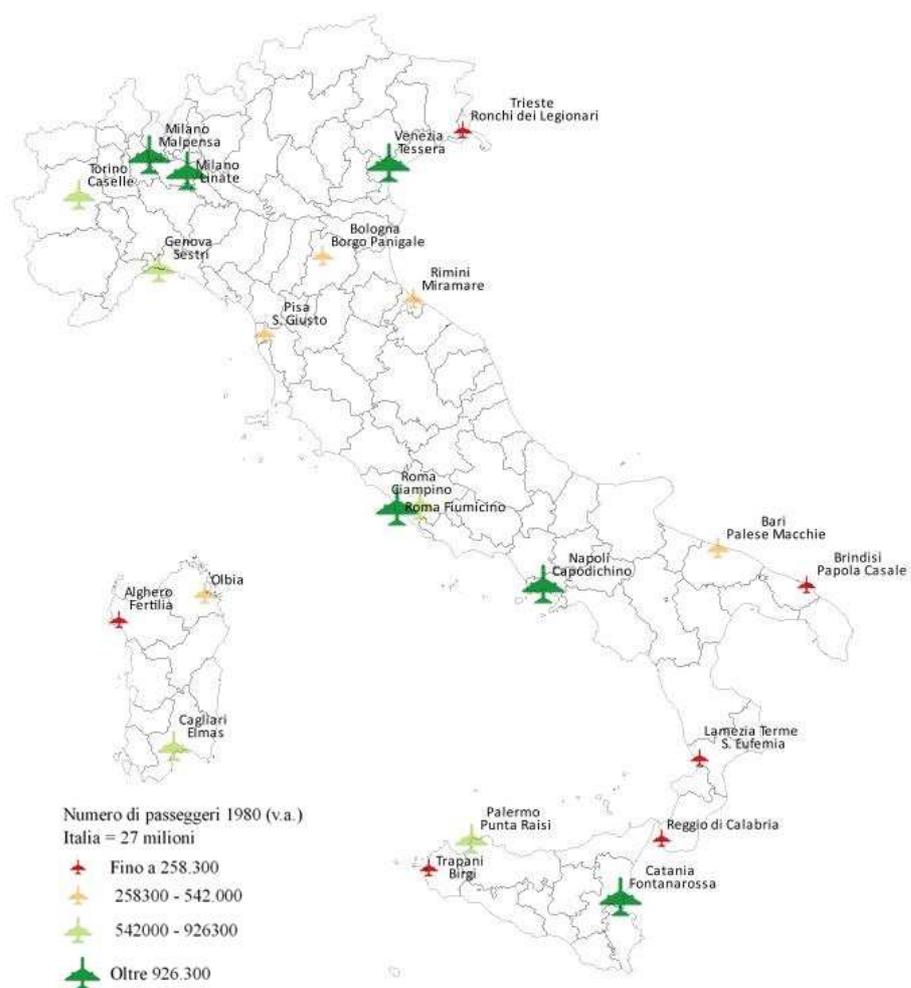
Sul piano gestionale assume rilievo la costituzione – il 12 febbraio 1974 – della società Aeroporti di Roma. Ad un unico gestore – che divenne concessionario esclusivo per la direzione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale – vennero dunque assegnate tutte le attività.

Fig. 6 - Passeggeri (arrivi + partenze) negli aeroporti italiani, 1970 (val. ass.)



Fonte: elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Conto Nazionale dei Trasporti"

Fig. 7 - Passeggeri (arrivi + partenze) negli aeroporti italiani, 1980 (val. ass.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Conto Nazionale dei Trasporti"

1.4. Gli anni 80: il primo scollamento tra società civile e società politica

I primi anni 80 sono stati caratterizzati dalla fortissima spirale inflazionistica che proprio nel 1980 ha raggiunto il valore impressionante del 21,7%. Gli italiani hanno imparato a convivere sviluppando uno straordinario spirito adattativo. Gli acquisti del settore immobiliare testimoniano contemporaneamente il desiderio di patrimonializzare e di tutelare il risparmio familiare in atto in quegli anni. Contemporaneamente (e per la prima volta), gli italiani hanno cominciato ad affidare il proprio risparmio a soggetti privati specializzati (nascono i fondi di investimento) e hanno cominciato ad investire in borsa rassicurati dalla presenza di grandi società pubbliche. Pil e consumi hanno continuato a crescere a tassi superiori al 3% annuo.

Il decennio è stato caratterizzato, sul piano evenemenziale, da fatti di grande rilevanza con valenza ambigua sul piano delle ricadute sulla coscienza collettiva del Paese. Il pensiero va all'incidente di Chernobyl (26 aprile 1986) che, per mezzo del successivo Referendum del 1987, da un lato ha segnato il *de profundis* delle speranze nucleari italiane, dall'altro ha introdotto prepotentemente la questione ambientale all'interno delle direttrici di sviluppo del Paese. Ma anche il crollo del Muro di Berlino (9 novembre 1989) e la fine della Guerra Fredda hanno introdotto elementi importanti nel dibattito collettivo che troveranno nel decennio seguente espressione concreta sul piano economico e sociale.

A inizio degli anni 80 è proseguita incessante la proliferazione dei soggetti attivi. È stata così impetuosa che il Censis parlerà in seguito di "sviluppo ipertelico" mettendo in guardia rispetto ai rischi che tale eccedenza poteva comportare. Indistinzione, simultaneità e sovrapposizione sono stati talmente forti in quella fase che qualcuno paventò addirittura il pericolo di una involuzione e di una decrescita.

In realtà, la forza dei soggetti dello sviluppo dimostrò ancora una volta come la combinazione dei processi spontanei potesse dar vita ad una sorta di "autogoverno del sociale e dell'economia". Al contrario il livello istituzionale e politico in quegli anni è rimasto confinato in uno spazio autonomo, incapace di interagire adeguatamente col sistema, e teso a

ricercare l'orgoglio nazionale più in elementi sovrastrutturali di immagine e di ideologia, che in elementi strutturali di carattere sociale ed economico.

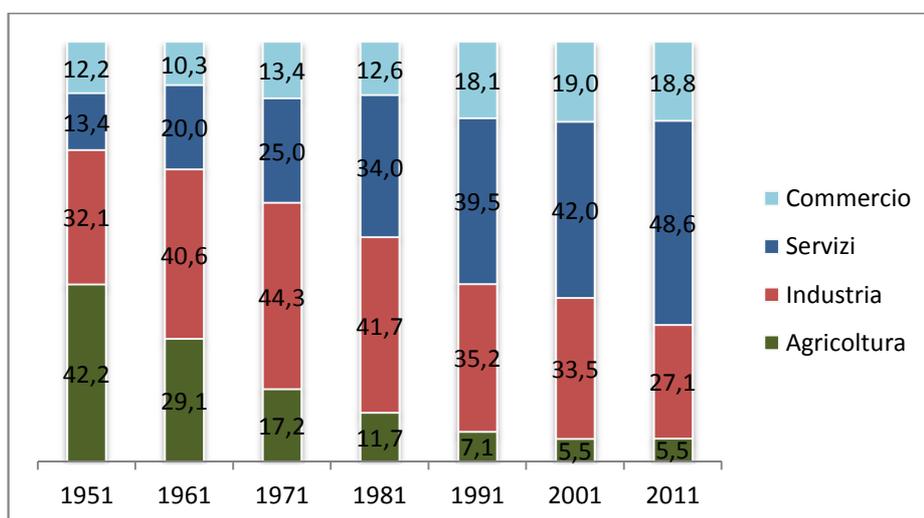
Cominciò però ad emergere in quegli anni, nella coscienza collettiva, un certo scollamento tra società civile e società politica. Si avvertiva la mancanza di una speranza civile condivisa, di una nazione accanto allo Stato. L'assenza di una identità collettiva diventò elemento di dibattito e cominciarono a sentirsi gli effetti di una cronica assenza di connessione positiva tra chi governava e chi agiva.

Non è dunque un caso se si è assistito alla crescita di un notevole rancore per la ineguale distribuzione dei vantaggi della crescita. Da un lato è cresciuta l'insofferenza per le tante forme di oligarchia che attraversavano il Paese, specie all'interno di quei livelli di governo che puntavano ad autoperpetuarsi. Da un altro lato incongruenze ed inefficienze che fino a quel momento pesavano solo limitatamente, ed erano percepite solo dalla parte più avveduta dei soggetti di autogoverno, hanno cominciato a produrre ripercussioni più gravi e pesanti sull'intero Paese e sul benessere collettivo.

È nel corso di questo decennio che il debito pubblico italiano – nel silenzio generale – è cresciuto vertiginosamente nel suo rapporto con il Pil passando dal 55% al 98%. Nei fatti, i governi di quegli anni decisero di finanziare il *deficit* statale emettendo titoli di debito pubblico. Gli italiani aderirono massicciamente (si parlerà in seguito di *Bot-people*) ma ad un certo punto il debito cominciò a sfuggire al controllo e a crescere. Nello stesso periodo le grandi aziende pubbliche - interamente controllate dalla politica - realizzavano perdite di bilancio che venivano giustificate con motivazioni di carattere sociale. Certamente non esisteva una forte pressione sul management pubblico a contenere i costi, ridurre le perdite, attuare una politica industriale che fosse coerente con una robusta politica di bilancio.

Sotto il profilo settoriale i trend del decennio evidenziano il ruolo preponderante e di traino che andava assumendo il settore terziario, che nel decennio è cresciuto del 23,2%, passando da 1,93 milioni di unità attive del 1981 a 2,38 milioni nel 1991. In termini di addetti, nel 1991 il terziario è diventato per la prima volta il settore principale, assorbendo oltre la metà del totale della forza lavoro occupata (52,5%) con 7,7 milioni di addetti a fronte dei 6,8 milioni nell'industria (il 46,8% del totale). Anche guardando ai dati censuari non sfugge il punto di flesso che ha rappresentato il '91, quando gli occupati nei servizi (con l'esclusione del commercio), per la prima volta hanno superato la quota degli occupati nell'industria (39,5% contro 35,2%) (fig. 8).

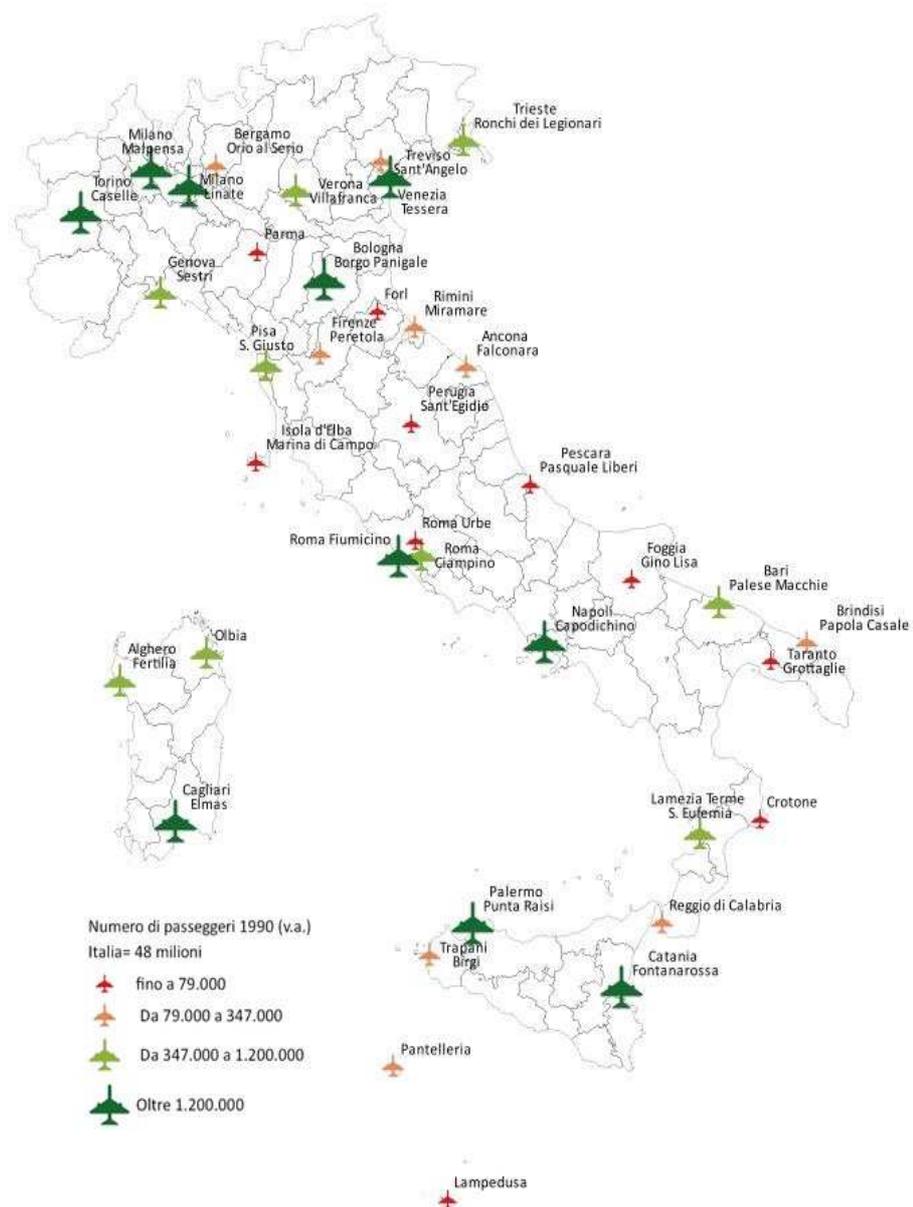
Fig. 8 - Settore di occupazione ai censimenti (val. % sul totale degli occupati)



Fonte: elaborazioni Censis su dati Istat

Sul fronte del trasporto aereo, sono ancora lontani i bruschi cambiamenti che caratterizzeranno il decennio successivo. Nessuno li intravedeva all'orizzonte. La crescita è stata consistente (48 milioni di passeggeri e 640.000 voli nel 1990) e distribuita: 10 aeroporti hanno superato 1,2 milioni di passeggeri (fig. 9). È l'epoca in cui si afferma la "voglia locale di aeroporto" secondo il modello "un aeroporto per ogni capoluogo". Prevalva, naturalmente, la logica del monopolio territoriale naturale. Contemporaneamente aumentavano le partecipazioni nelle società aeroportuali di tutti i soggetti pubblici di cui i territori erano espressione (Comuni, Regioni, Camere di Commercio, ecc.).

Fig. 9 - Passeggeri (arrivi + partenze) negli aeroporti italiani, 1990 (val. ass.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Conto Nazionale dei Trasporti"

1.5. Gli anni 90: gli italiani avvertono la necessità di una transizione guidata

Con gli anni 90 si è aperta la stagione della decostruzione e del ripiegamento su se stessa della società italiana. Una società che sentiva di non farcela più da sola e che adesso reclamava una rinascita dall'alto, una assunzione di responsabilità da parte dei livelli di governo almeno pari a quella mostrata dalla società civile nel suo complicato incedere. Qualcosa che dall'alto consentisse di accettare le sfide in atto (dalla crescita di competitività del sistema all'ingresso in Europa) e di dare solidità all'intero sistema che nel frattempo era scosso dalle prime inchieste di Mani Pulite (1992).

Ma questa assunzione di responsabilità è arrivata sotto forma di una manovra finanziaria da 100.000 miliardi di lire che, accompagnata da un prelievo forzoso sui conti correnti bancari del 6%, ha tentato di mettere in sicurezza il bilancio dello Stato nel luglio del 1992. D'altra parte erano gli anni nei quali il rapporto tra debito pubblico e Pil superava per la prima volta il 100% raggiungendo il massimo livello nel 1994 (121,8%).

Gli italiani hanno sperimentato in quegli anni un certo tipo di retorico distacco del potere dal popolo, una certa arroganza, una debolezza della classe dirigente, un trasformismo consociativo. Hanno avvertito nitidamente la discontinuità e la necessità di una vera transizione. Ne sono prova la nascita di tanti movimenti spontanei, di istanze di autotutela, di spinte alla finanziarizzazione, di nuove piste per provare a rimettersi sotto sforzo.

Il filo dello sviluppo basato sulla cultura dell'autogoverno non sembrava spezzarsi ma la società per la prima volta è apparsa stanca e desiderosa di abbandonarsi ai nuovi consumi: dal condizionamento domestico alle vasche da idromassaggio, fino, forse per la prima volta a livello diffuso, ai viaggi all'estero. Il Censis catalogherà quella fase come il caos entropico della modernità.

Giunti alla metà degli anni 90, si avvertiva la sensazione che la crisi avesse raggiunto un livello così elevato da impedire addirittura alla società, a quella stessa società che aveva saputo reagire con forza in altri periodi, di

esprimere fenomeni solidi ed autonomi di sviluppo e di crescita. E che alla cronica defezione degli strati dominanti e delle *élite* del Paese rispetto alla guida ed al governo collettivo si aggiungesse ora una nuova defezione da frustrazione: quella dei livelli intermedi e di base, del popolo, degli stessi strati più produttivi. Una crisi di identità dell'intera società, che si proietterà verso il terzo millennio senza riuscire ad individuare processi portanti in grado di accompagnare la nuova fase.

Nel frattempo il ciclo socio-politico è cambiato: la politica cominciò a fare mimetismo con la società, mentre si affermava l'idea (e la retorica) della società civile che entrava prepotentemente nell'agone politico introducendo criteri di efficienza aziendale nella gestione dei beni pubblici.

Questa concezione trovava terreno fertile in una società che sentiva di aver perso il baricentro, quasi che la Guerra Fredda fosse un contesto stabile che consentiva di concentrarsi sulle vicende della crescita economica e sociale senza troppi pensieri laterali.

Sotto il profilo economico era il terziario che guidava i processi produttivi trasformandosi in un colossale contenitore di attività molto diverse, a cui si associavano contesti e professioni fortemente diversificate. Nel decennio 1991-2001 il numero di imprese di servizi è passato da 2,38 milioni a 2,98 milioni, crescendo del +25,5%. Sono cresciute soprattutto le imprese di credito e assicurazione (+49%), e quelle del settore dei trasporti e delle comunicazioni (+20,7%).

Il terziario è diventato anche l'unico settore con un trend positivo in termini di addetti impiegati, che hanno superato la soglia dei 9 milioni nel 2001 (+17,8% rispetto al 1991) a fronte di un trend negativo del comparto industriale (da 6,82 milioni nel 1991 a 6,59 milioni nel 2001).

La seconda parte degli anni 90 ha rappresentato, per il trasporto aereo nazionale, l'avvio di un complesso processo di metamorfosi. Alitalia ha fatto appena a tempo a varare il proprio programma dedicato ai *frequent flyers* (MilleMiglia) che AirOne ha fatto irruzione sul mercato (23 novembre 1995). I suoi iniziali cinque voli al giorno fra Roma Fiumicino e Milano Linate, per la prima volta hanno messo Alitalia nelle condizioni di dover affrontare la concorrenza di un altro vettore su quella che all'epoca era la quinta rotta d'Europa con oltre 2,14 milioni di passeggeri annui e la prima con un solo vettore operante.

I conti di Alitalia erano in progressivo declino e nel 1996 viene realizzata una prima parziale privatizzazione che tuttavia mantenne il controllo

statale. Ma era solo l'inizio: con il primo di aprile del 1997 è scattata la piena liberalizzazione del trasporto aereo europeo che ha provocato una concorrenza sempre più aspra fra le compagnie, con conseguenti riduzioni di rotte e risparmi di personale. Sono state costituite le prime alleanze commerciali tra compagnie aeree. Il pioniere in questo settore è stata la Star Alliance (accordo che è nato nel 1997 tra Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways, Air Canada e United Airlines), precedendo di due anni One World e di tre SkyTeam a cui nel 2001 ha aderito Alitalia.

Nel 1997 – grazie alla liberalizzazione voluta dalla Commissione europea – è esploso anche il fenomeno low cost. La formula dei voli a basso costo, che era stata brevettata negli Stati Uniti negli anni Settanta e introdotta in Europa per la prima volta nel 1991 dalla compagnia irlandese Ryanair, ha sperimentato i primi voli nei cieli italiani nel 1998.

Nel contempo, il legislatore è intervenuto anche sul settore aeroportuale. Con la finanziaria per il 1994 (Legge 537/1993 attuata con un decreto del 1997) è stato individuato nella concessione totale a società di capitali il regime concessorio prevalente. L'intento era evidentemente quello di favorire la progressiva privatizzazione degli aeroporti trasferendo ai gestori gli oneri di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture. Coerentemente, due anni dopo (L. 351/95) è stato abrogato l'obbligo della partecipazione di maggioranza dei soggetti pubblici nelle società aeroportuali.

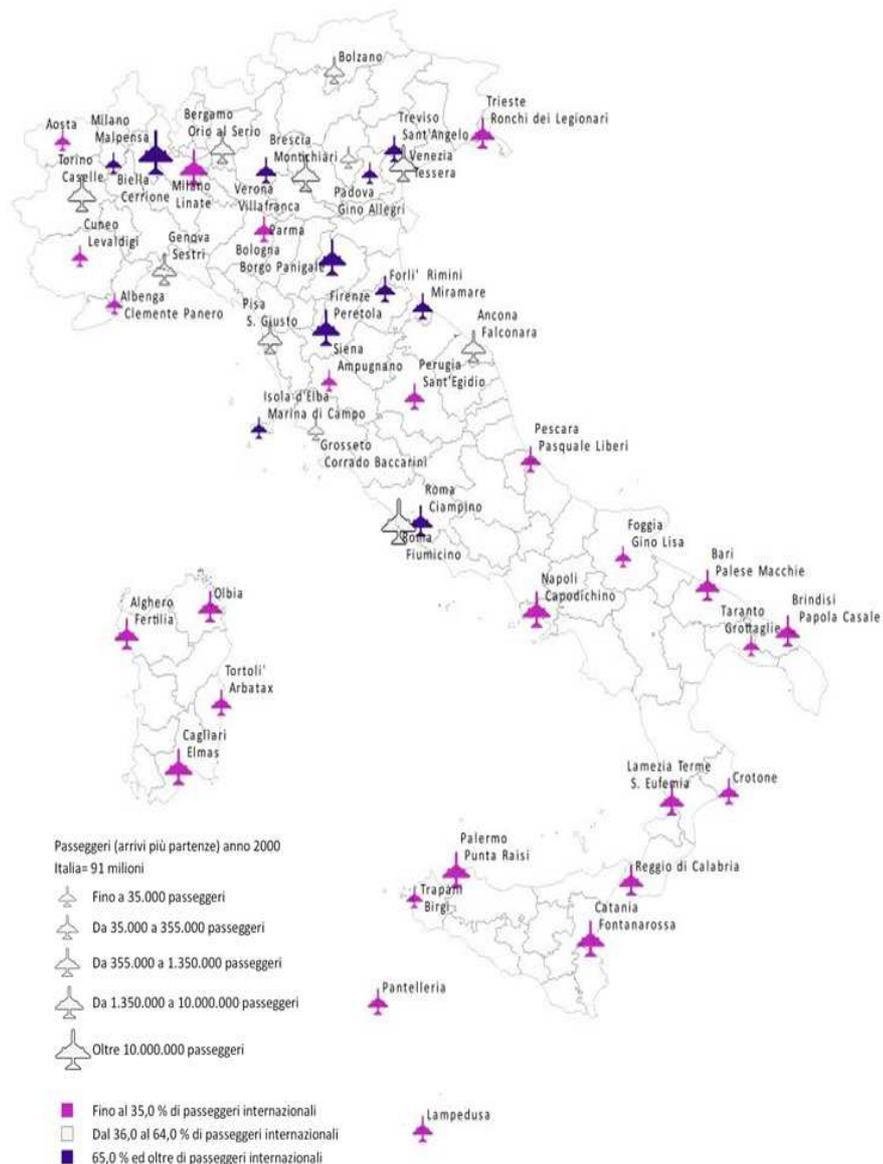
Nel luglio 1997, è stata avviata la privatizzazione di Aeroporti di Roma Spa, collocando sul mercato il 45% del capitale sociale attraverso un'offerta sia pubblica che privata, rivolta ad investitori istituzionali italiani ed esteri. La privatizzazione si è conclusa nel 2000, con la dismissione delle partecipazioni detenute dallo Stato.

Nel frattempo, una direttiva comunitaria del '96 (recepita nel '99 in Italia) aveva liberalizzato i servizi di *handling* aeroportuali rendendo indispensabile per i soggetti che li gestivano la definizione di strategie competitive.

Sotto il profilo delle scelte strategiche sono gli anni in cui tutta l'attenzione è rivolta al Progetto Malpensa 2000 (e al ruolo che Alitalia poteva svolgere al riguardo): nel 1998 è stato inaugurato il Terminal 1 che passerà in pochi anni da 5,5 milioni di passeggeri a più di 20 milioni.

Nell'anno 2000 i passeggeri movimentati negli aeroporti italiani sono 91 milioni. La figura 10 rende conto della polverizzazione degli scali e, soprattutto, della scarsa vocazione internazionale degli aeroporti del Sud e delle Isole. Il Leonardo da Vinci di Fiumicino è l'unico aeroporto che supera i 10 milioni di passeggeri.

Fig. 10 - Passeggeri internazionali negli aeroporti italiani, 2000 (val. ass. e val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

1.6. Il nuovo Millennio: le grandi discontinuità e le paure globali

Archivate le paure – molto artificialmente alimentate – del *Millenium bug*, il nuovo millennio si è aperto con una vera e propria valanga di fatti molto concreti e – in alcuni casi – decisamente inquietanti. In modo particolare, il mondo ha sperimentato per la prima volta le potenzialità del terrorismo internazionale con l'attentato dell'11 settembre 2001 alle Twin Towers del World Trade Center.

Sono anni bui: mentre l'opinione pubblica occidentale si stava ancora interrogando sull'attentato e sulla reazione condotta dalle forze USA (e britanniche) contro il regime talebano in Afghanistan, venne lanciata la controversa Seconda Guerra del Golfo contro l'Iraq di Saddam Hussain (2003). E nel frattempo nuovi attentati terroristici (questa volta in Europa, nel 2005, nella Metropolitana di Londra) alimentavano l'inquietudine collettiva.

Oltre al riverbero dei fatti mondiali, l'Italia ha registrato negli scontri del G8 di Genova (2001) che hanno preceduto di poco l'introduzione della moneta unica in 12 Paesi europei, un evento politicamente e socialmente destabilizzante.

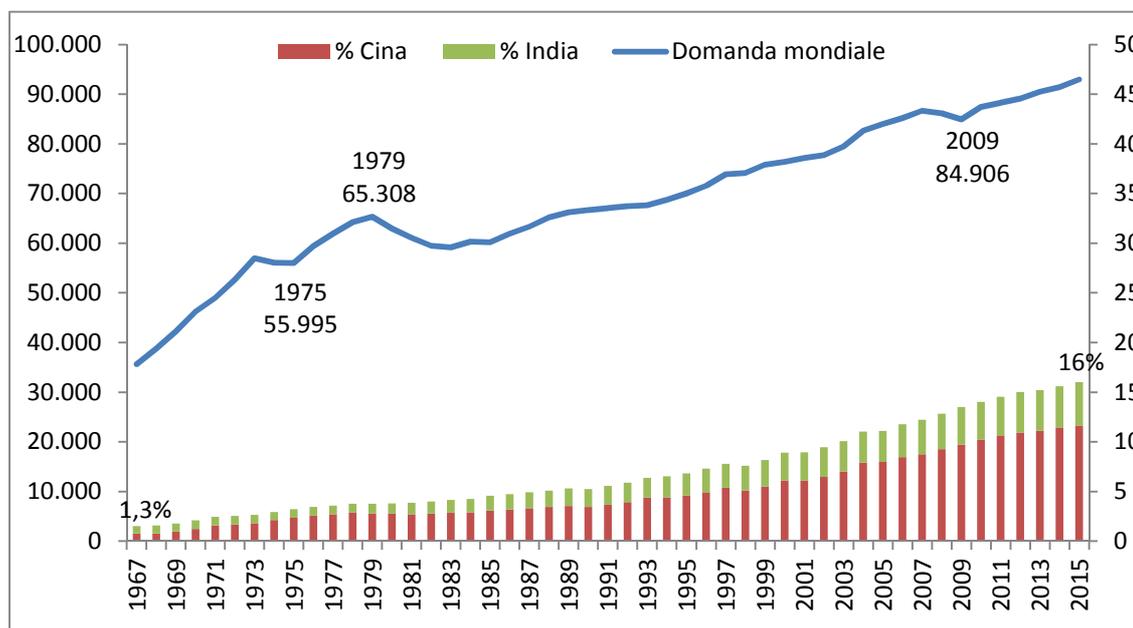
Tra le angosce del nuovo millennio hanno trovato posto anche le cosiddette paure globali, alimentate in primo luogo dalla presa d'atto del *global warming*, ma anche da fenomeni virulenti quali la cosiddetta "mucca pazza" nel campo alimentare, la Sars (*Severe acute respiratory syndrome*) e l'influenza aviaria nel campo dei nuovi virus la cui diffusione si attribuiva ai processi di globalizzazione in atto.

Sul fronte economico si registrava in quegli anni la crescita dell'economia asiatica (Cina e India innanzitutto, che assurgevano al rango di potenze mondiali cambiando il *ranking* dei Paesi leader). Aumentava a dismisura la domanda di energia e il suo impatto sui prezzi delle fonti fossili. Cina ed India insieme hanno visto crescere la loro quota in maniera esponenziale (fig. 11).

Cresceva contemporaneamente l'interesse e l'aspettativa per le fonti alternative e rinnovabili. L'Italia sceglieva la strada del *trend follower*

assumendo un ruolo da Paese-installatore di pannelli fotovoltaici e pale eoliche sul proprio territorio, rinunciando però a presidiare da protagonista la ricerca su queste tecnologie: il primo Conto energia arriverà nel 2005 cominciando ad esercitare il suo notevole peso sulla bolletta energetica degli italiani.

Fig. 11 - Domanda mondiale di petrolio, 1967-2015

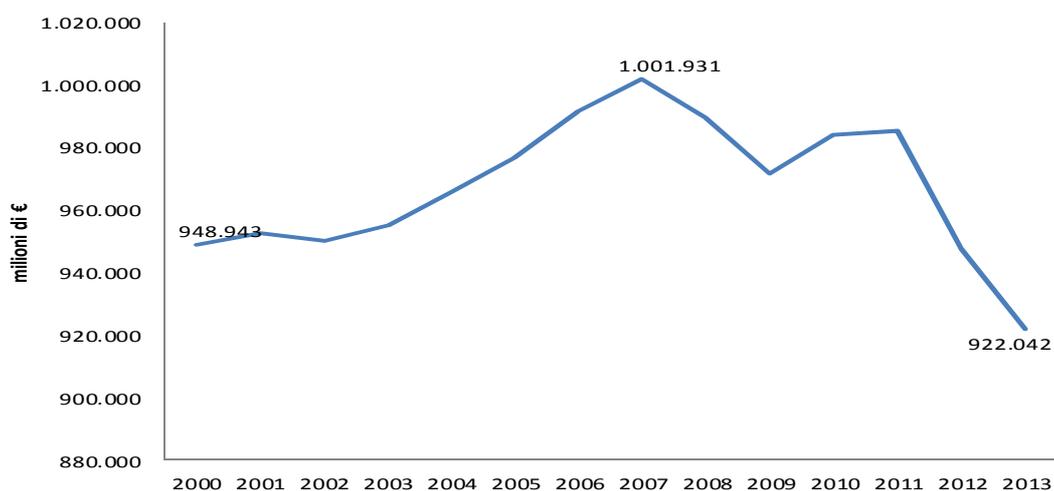


Fonte: elaborazione Censis su dati Organization of the Petroleum Exporting Countries

In questo quadro generale di per sé molto complicato, nel 2007 ha preso avvio una crisi finanziaria che in pochi anni determinerà la più importante recessione economica mai vista al mondo dopo quella del '29. L'evento di innesco è stato la crisi dei mutui *subprime* legato allo sgonfiamento della bolla immobiliare negli USA. Le principali banche d'affari sono entrate in crisi e l'evento *clou* è stato il fallimento, nel 2008, della Lehman Brothers. L'effetto a catena è stato devastante: è crollato il prezzo del greggio e delle commodities, sono crollati gli ordinativi, è crollata la produzione industriale, sono crollate le borse, piani di salvataggio della banche sono stati varati in tutto il mondo e in particolare in Europa. In due anni la crisi finanziaria si è trasformata in recessione economica con una contrazione drastica del Pil di tutti i Paesi dell'area Euro. Alcuni riusciranno a ritrovare il segno positivo solo a partire dal 2011; in Italia bisognerà attendere ancora diversi anni.

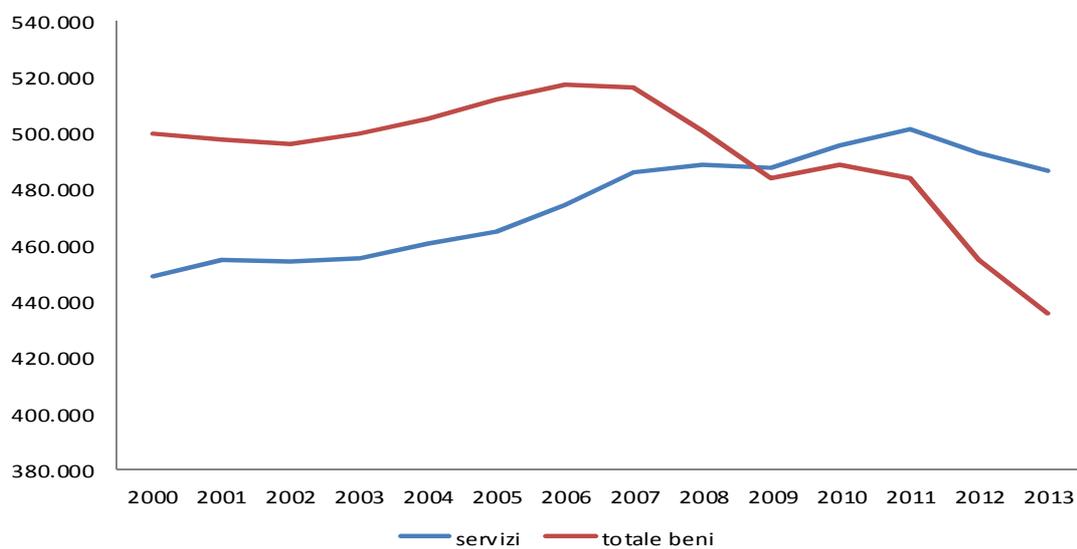
Venendo più specificamente alle dinamiche nazionali, negli anni della crisi si è assistito ad un crollo della domanda interna che ha impattato profondamente sulle imprese con una bassa propensione verso l'export. A partire dal 2008 i consumi delle famiglie hanno cominciato a frenare scendendo, nel 2013, sotto i livelli della fine del millennio precedente (fig. 12). Hanno sofferto in particolare gli acquisti di beni durevoli: si sono dimezzate le compravendite di immobili ad uso residenziale e le immatricolazioni di nuove autovetture. Se, in particolare, si è ristretto lo spazio per i beni, il processo generale di terziarizzazione della società, ha continuato a sostenere almeno in parte la spesa per i servizi. Questo ha fatto sì che, nel crollo generalizzato, si verificasse un evento statistico ad elevato valore simbolico: nel 2009 la spesa delle famiglie per servizi ha superato quella per i beni materiali (fig. 13).

Fig. 12 - Andamento spese per consumi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2013
(milioni di euro)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 13 - Andamento del consumo di beni e servizi delle famiglie (valori concatenati), 2000-2013
(milioni di euro)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Ma c'è qualcosa di più profondo che ha portato le spese delle famiglie a ritrarsi sul livello precedente al 2000, qualcosa che si è espresso in una radicale revisione al ribasso dei budget familiari. Il pessimismo per la congiuntura negativa si è trasformato in smarrimento quando si è preso atto della sua valenza strutturale. Il disorientamento generale, il congelamento di ogni aspettativa di ripresa e l'incapacità di leggere gli eventi, si è trasformato in attendismo diffuso e, soprattutto, nell'abbattimento della propensione al consumo. All'inizio della crisi si è assistito a segmentazioni complesse ed articolate degli stili di consumo: la ponderazione della spesa ha sostituito l'acquisto compulsivo o edonistico. Hanno fatto breccia la sobrietà, il low cost, l'acquisto "che serve davvero", la comparazione attenta al rapporto tra prezzo e qualità dei prodotti. Poi, si è arrivati, là dove possibile, alla sospensione vera e propria ed al fenomeno di una crisi che, innescando sfiducia, ha finito per autoalimentarsi.

Sotto il profilo imprenditoriale la crisi ha aperto per il tessuto produttivo italiano una fase del tutto nuova caratterizzata dalla feroce selezione delle imprese e, per quelle che hanno resistito, dalla necessità di un controllo più rigoroso dei costi aziendali. Fare meglio con meno è diventata una scelta ineludibile che si imponeva su ogni aspetto dell'attività delle imprese e che si è posta sempre più al centro delle culture e delle pratiche di gestione aziendale.

Tutto ciò ha aperto la strada a chi ha saputo rendere disponibili soluzioni che incorporano le nuove tecnologie (che sono diventate sempre più pervasive consentendo risposte sostenibili sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse, dell'esercizio delle mansioni lavorative e della qualità intrinseca dei processi e dei prodotti).

Nel nuovo decennio il tessuto imprenditoriale italiano ha rallentato la sua storica dinamica di crescita (+8%), passando da 4,08 milioni di unità attive nel 2001 a 4,43 milioni nel 2011.

La piccolissima impresa (fino a cinque addetti) ha continua a rappresentare il 90% del tessuto imprenditoriale, anche ha frenato la sua corsa nel decennio (crescendo del +8,5% a fronte del +26,2% del decennio precedente) e passando da 3,69 milioni di unità attive nel 2001 a quasi 4 milioni nel 2011.

È cresciuta invece a un ritmo più sostenuto la piccola impresa (tra 6 e 9 addetti), con un incremento numerico del +13% (a fronte del +2,5% del decennio precedente): erano poco più di 191.000 nel 2001 e sono diventate quasi 216.000 nel 2011. È rimasta pressoché stabile la media impresa.

In termini macrosettoriali i dati relativi alle imprese evidenziano una crisi dell'industria (soprattutto della manifattura) e dell'agricoltura e la tenuta del terziario. Complessivamente nel decennio:

- il numero di imprese del settore terziario è passato da 2,98 milioni a 3,38 milioni, crescendo del +13,1%;
- le imprese industriali sono diminuite del -3,8%, con una perdita di circa 140.000 aziende;
- le imprese agricole sono diminuite del -27,4% passando da poco più di 34.000 a circa 25.000.

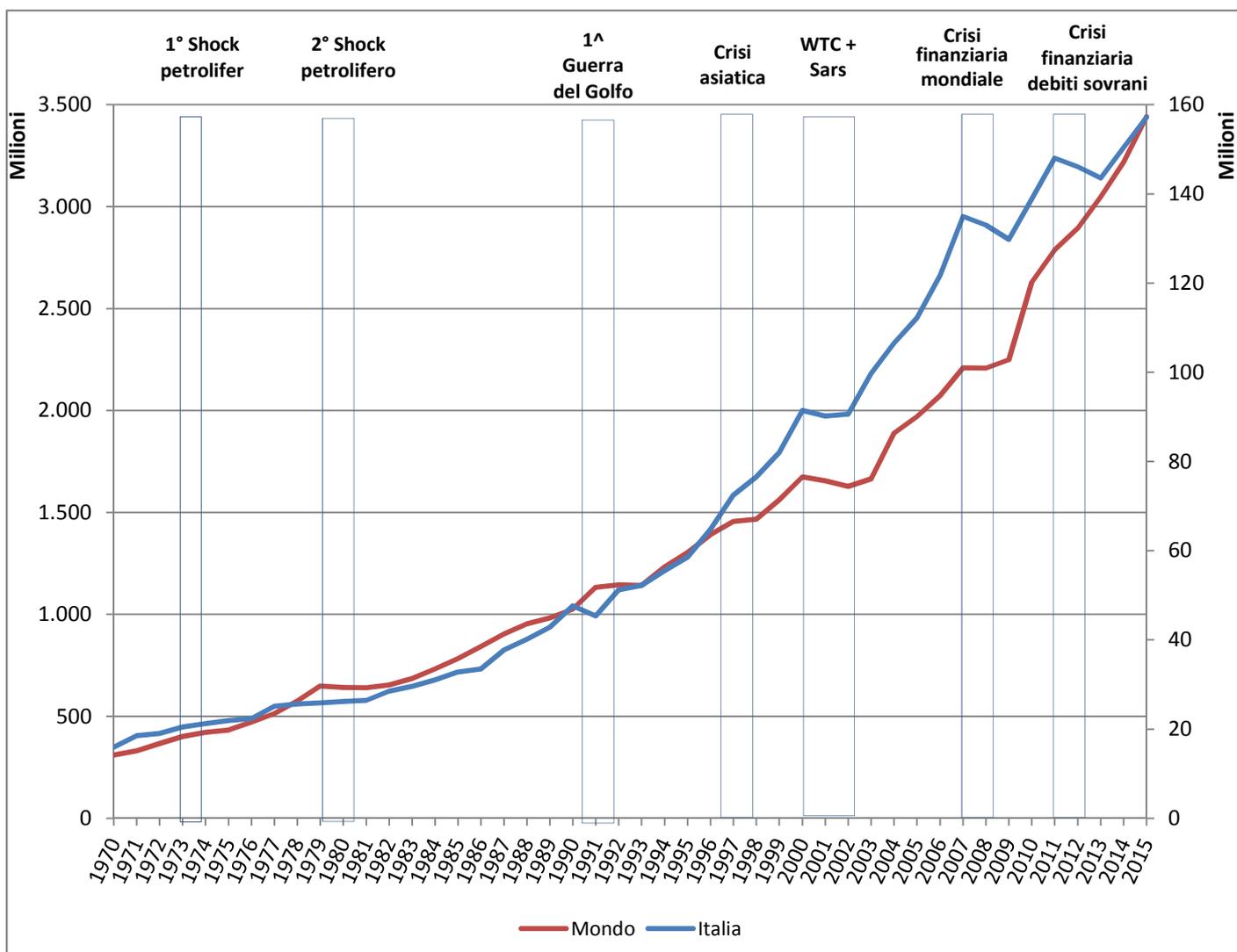
In termini di addetti delle imprese, il terziario è rimasto il settore con la maggiore capacità di assorbimento di forza lavoro con 10,6 milioni di addetti (64,4%) nel 2011: è stato l'unico settore che ha seguito un trend positivo (+17,2% nell'arco del decennio). L'industria e l'agricoltura hanno perso addetti in misura rispettivamente del -12,2% (da 6,59 milioni nel 2001 a 5,78 milioni nel 2011) e del -34,8% (da quasi 99.000 addetti nel 2001 a circa 65.000 nel 2011).

Nello scenario generale complicato e preoccupante di questo decennio, il trend di crescita complessivo del trasporto aereo non si è arrestato. A livello mondiale i passeggeri trasportati tra il 2000 e il 2010 sono aumentati di 1 miliardo circa (da 1,6 a 2,6 miliardi). In ambito nazionale l'aumento è meno consistente ma comunque significativo (da 91,5 a 138,8 milioni).

Ognuno degli shock a cui si è fatto cenno in apertura del paragrafo ha esercitato un effetto frenante molto potente ma limitato nel tempo. Poi il traffico è ripartito. Nel caso dell'Italia la frenata è stata più brusca e la ripartenza più lenta come si può ben cogliere dal grafico riportato nella

figura 14. Ma questo si deve anche a fenomeni connessi a vicende squisitamente nazionali. Sul terreno del trasporto passeggeri, ad esempio, ha fatto il suo ingresso l'Alta Velocità sulla tratta Milano-Roma (2008). I suoi effetti sul trasporto aereo si sono immediatamente sentiti. Sulla tratta in questione la quota di mercato del treno è salita dal 41% al 51% indebolendo Alitalia proprio dove aveva una posizione dominante (peraltro avversata dall'Antitrust). Non proprio un buon momento, visto che la compagnia italiana, con i conti pesantemente in rosso, era al centro di una *querelle* politico-economico-sindacale. In breve, dopo il dietrofront di Air France e KLM il governo ha deciso di "preservare l'italianità della compagnia", di vendere il marchio alla cordata finanziaria e imprenditoriale Cai (Compagnia Aerea Italiana) e di portare le perdite di Alitalia (la *bad company*) nel bilancio dello Stato. Negli anni a venire, purtroppo, anche il piano strategico adottato da Cai non darà i frutti sperati e la debolezza del vettore nazionale si riproporrà in forme altrettanto preoccupanti.

Fig. 14 - Passeggeri trasportati in Italia (asse destro) e nel mondo (asse sinistro), 1970-2015 (val. ass. in milioni)



Fonte: elaborazione Censis su dati WorldBank e Istat

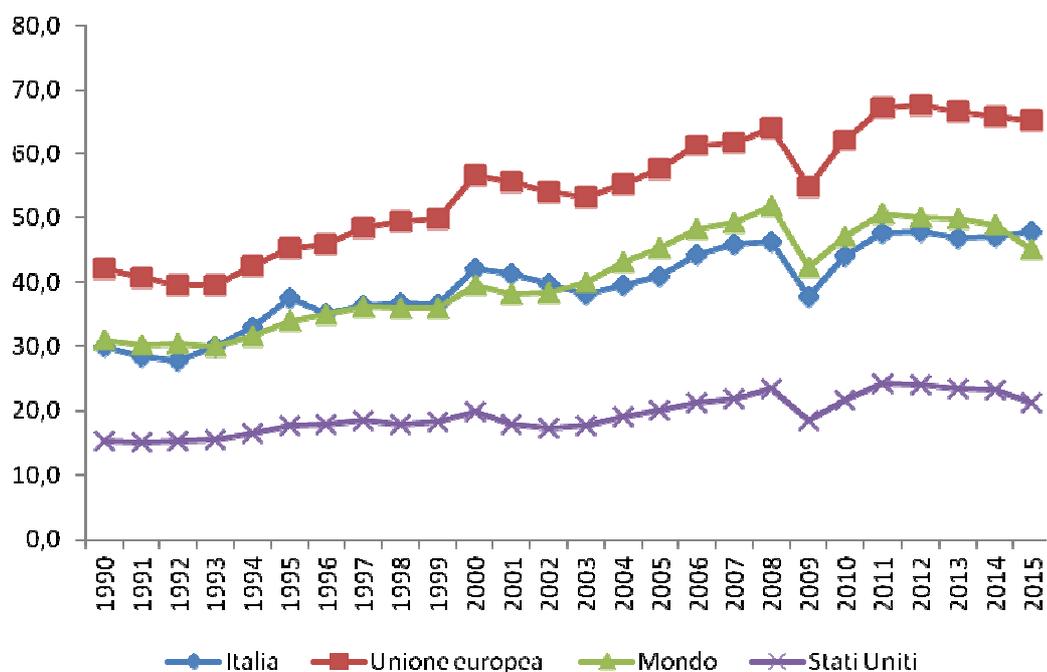
1.7. L'uscita dalla crisi, l'affermazione dell'età dell'incertezza, le sfide per il futuro

La crisi economica, con la sospensione degli ordinativi in tutti i settori produttivi, ha bruscamente interrotto il trend storico di apertura commerciale delle economie mondiali. La ripartenza è stata altrettanto brusca e misurabile nelle forti variazioni positive del 2010 e 2011 (fig. 15). In seguito tuttavia, a livello mondiale si è registrata una progressiva (ma soprattutto inaspettata) caduta degli scambi in relazione alla ricchezza prodotta. Certamente hanno giocato un ruolo importante il ridimensionamento della crescita e degli investimenti complessivi, tuttavia le inquietudini maggiori sono venute dall'instaurarsi di un nuovo clima protezionistico che ben si coglie nelle relazioni tra i Paesi e nel ristagno dell'attività regolatoria: si pensi al fallimento dei negoziati sul TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership) relativi al libero scambio tra USA e Ue, ed alle recentissime posizioni assunte dalla nuova amministrazione statunitense relativamente all'ipotesi di tariffe commerciali sulle importazioni.

Un secondo elemento di incertezza, in parte connesso al primo, riguarda la vicenda della cosiddetta Brexit, ossia il processo innescato dal referendum britannico del giugno 2016 e conclusosi con un voto favorevole all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea.

Rifiuto della burocrazia europea, desiderio di riconquistare sovranità nazionale, libertà d'azione sul tema migratorio, desiderio di recuperare autonomia nel governo delle relazioni internazionali sono stati gli elementi che, mischiati nel mortaio politico britannico hanno prodotto un risultato di difficile gestione da ambo le parti, Ue e Regno Unito. Ed hanno tra l'altro privato l'Ue del partner che maggiormente spingeva per l'apertura del commercio, in particolare verso gli USA.

Fig. 15 - Grado di apertura commerciale (*), 1990-2015 (val. %)

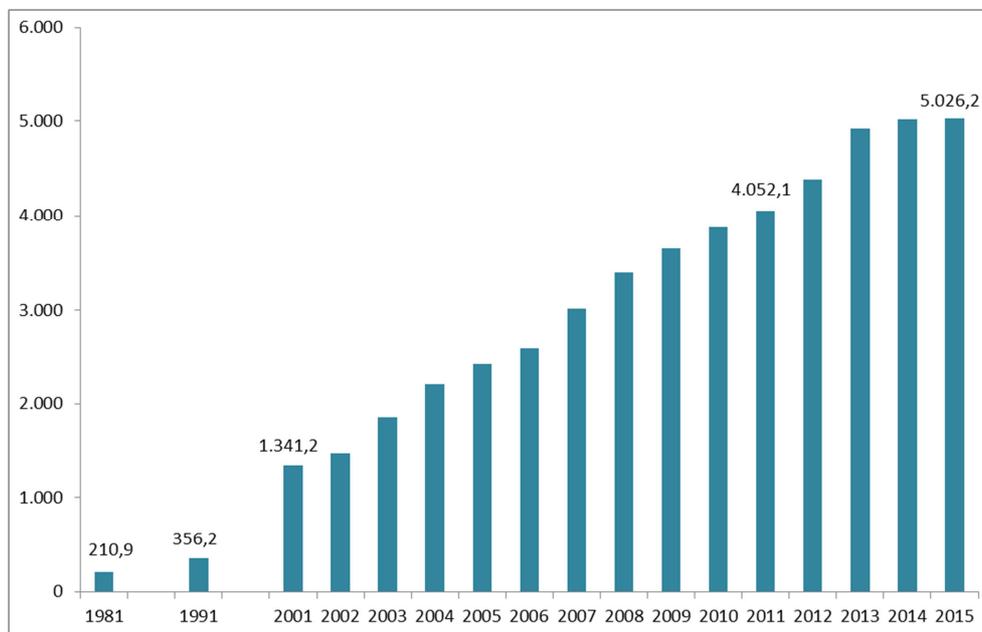


(*) Rapporto percentuale tra la somma di esportazioni ed importazioni di beni e Pil, in dollari USA.

Fonte: elaborazioni Censis su dato World Bank

Il terzo elemento di incertezza attiene sicuramente ai processi migratori internazionali e in particolare a quelli che interessano l'area del Mediterraneo. Processi difficili da decifrare qualunque sia la posizione che si assume al riguardo e difficili da leggere anche guardando con occhi neutrali alla dialettica politica attuale, a livello internazionale, europeo e nazionale. La popolazione straniera residente in Italia si è di fatto stabilizzata a partire dal 2013 (fig. 16), ma i numeri in gioco contano ben poco di fronte alla potente rappresentazione mediatica dei fenomeni migratori e di fronte alle tante crisi aperte negli scenari globali e che minacciano di tradursi in nuove spinte migratorie.

Fig. 16 - Popolazione straniera residente in Italia, 1981-2015 (*) (val. ass. in migliaia)



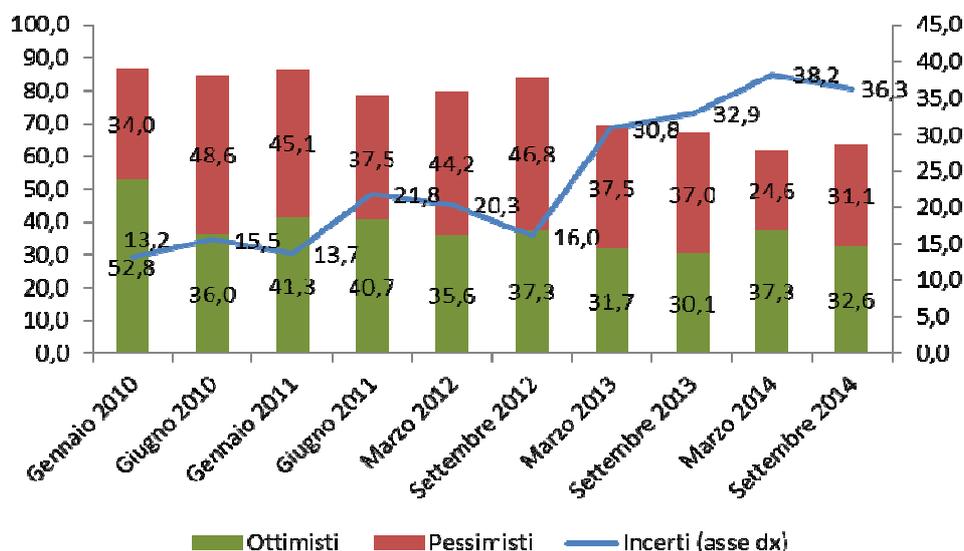
(*) Dati relativi agli anni 1981 e 1991 tratti dal Censimento della popolazione-Istat; dal 2001 al 2010 serie intercensuaria ricostruita; dall'anno 2011 dati tratti dal Bilancio demografico-Istat

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Gli elementi di criticità del quadro generale naturalmente riverberano a livello nazionale aggiungendosi alle recenti vicende politico-istituzionali (il pensiero va naturalmente al recente Referendum sulle riforme istituzionali) e al quadro socio-economico nel suo complesso.

Tutto ciò rinforza il *sentiment* di incertezza verso il futuro che, come si osserva dalla figura 17, ha assunto carattere prevalente a partire dal 2013. In pratica, l'orientamento fortemente pessimista degli anni della crisi ha lasciato il posto all'incertezza, all'incapacità dei singoli di posizionarsi e di schierarsi decisamente.

Fig. 17 - Opinione delle famiglie sul futuro: la crescita della società dell'incertezza (val. %)



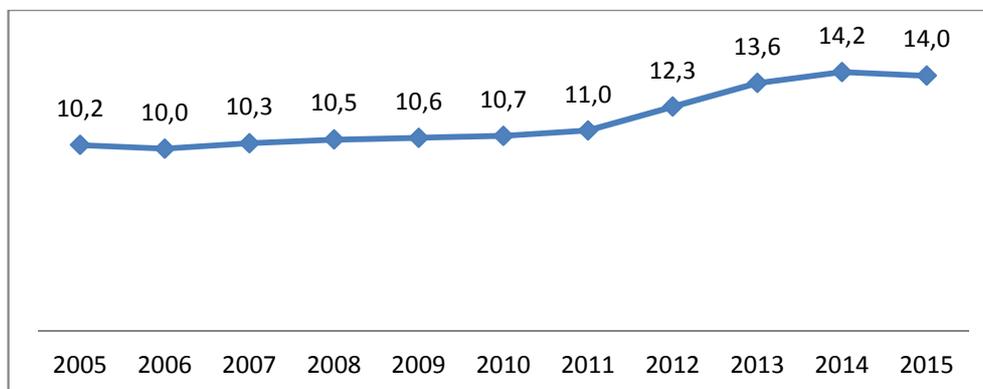
Fonte: Censis 2014

L'età dell'incertezza si caratterizza però anche per il consolidamento di processi di cambiamento profondi che interessano tanto i settori produttivi quanto la vita dei cittadini e che sono in gran parte riconducibili alla penetrazione dell'innovazione digitale.

Con l'introduzione massiccia delle tecnologie digitali e la disponibilità della rete internet, ogni fase del ciclo di vita dei prodotti e dei servizi tende a dotarsi sempre più di una componente immateriale generata dalle principali tecnologie abilitanti in continua evoluzione. L'importanza dei processi di digitalizzazione è oggi sotto gli occhi di tutti e riferibile a tutti gli ambiti dell'azione economica.

Per comprenderlo basta osservare gli investimenti nel settore: è noto che nell'ultimo decennio gli investimenti complessivi hanno registrato un calo significativo nel nostro Paese, con una leggera ripresa solo tra il 2015 e il 2016. Per contro, gli investimenti in tecnologie digitali sono cresciuti fino a raggiungere il 14% del Pil nazionale (fig. 18).

Fig. 18 - Investimenti Ict (computer, hardware, telecomunicazioni, software e basi di dati), 2005-2015 (% del Pil a prezzi costanti)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Mentre le imprese italiane si confrontano con la terza rivoluzione industriale e provano ad applicare le nuove tecnologie per estrarre maggior valore dai processi produttivi, la società nel suo complesso vive e partecipa alla penetrazione di internet: nel 2016 l'utenza della rete tocca un nuovo record, attestandosi al 73,7% degli italiani (e al 95,9%, cioè praticamente la totalità, dei giovani *under 30*). La crescita complessiva dell'utenza del web nel periodo 2007-2016 è stata pari al 28,4%: nel corso degli ultimi dieci anni gli utenti di internet sono passati da meno della metà a quasi tre quarti degli italiani (erano il 45,3% solo nel 2007).

Cambia dunque drasticamente, velocemente e pervasivamente, il modo di comunicare, di informarsi, di acquistare beni e servizi. La disintermediazione digitale, in particolare, sta modificando drasticamente i connotati di tutti i settori economici. Si pensi al turismo, completamente rivoluzionato sia sul fronte dell'offerta che della domanda, con nuovi *player* e con un coinvolgimento diffuso nella messa a sistema dell'offerta informale. Oppure al settore della mobilità urbana, profondamente cambiato dalle dinamiche evolutive della *sharing economy*.

Ma è certamente il commercio il settore che più si sta evolvendo in questi ultimi anni grazie alle tecnologie digitali. A livello mondiale almeno 1,4 miliardi di persone praticano l'e-commerce, il cui fatturato complessivo nel segmento B2C si stima per il 2016 intorno ai 2,7 miliardi di dollari (più del 3% del Pil globale).

In Italia il numero di coloro che effettua acquisti in rete si attesta sui 19 milioni di abitanti. Il valore degli acquisti telematici dei consumatori italiani ha raggiunto nel 2016 i 19,3 miliardi di euro (più che raddoppiati in 5 anni). In prevalenza si tratta di acquisti di servizi (55% del totale) in controtendenza rispetto al resto del mondo, ma la crescita negli anni recenti dell'e-commerce di beni materiali è più consistente.

Tutto ciò, è evidente, sta impattando e impatterà sempre più sul trasporto di beni materiali, beni che devono giungere a destinazione in tempi rapidissimi e in ogni angolo del mondo e che alimenteranno la domanda di servizi aereo-cargo all'interno di una filiera logistica sempre più integrata ed efficiente.

Non a caso Amazon, il più grande *ereailer* del mondo con circa 80 miliardi di dollari di fatturato, sta cambiando pelle: vende, produce beni a marchio proprio, costruisce piattaforme logistiche, si dota di una flotta cargo (*Prime air*) valuta l'acquisizione di aeroporti in Europa (Germania, Polonia, Inghilterra, Italia) e ora, addirittura, decide di dotarsi di un proprio *hub* (a Cincinnati nel Kentucky). Nella sostanza, da cliente dei grandi corrieri ne diventa un concorrente.

Tutto ciò dimostra ampiamente l'odierna crescente rilevanza dei processi di costruzione di filiere complesse, all'interno delle quali il trasporto aereo ed i servizi ad esso destinati assumono un peso determinante.

Non a caso proprio il trasporto aereo, dopo circa due anni di stagnazione determinata dalla crisi economica, ha ripreso a crescere con ritmi notevolissimi. Lo scenario determinato dalla liberalizzazione, infatti ha potuto dispiegare tutti i suoi effetti. Una data simbolo in Europa è sicuramente il 2012, quando, per la prima volta, la quota di mercato attribuibile ai vettori low cost ha superato quello dei vettori tradizionali.

E nel frattempo, nella gestione aeroportuale è aumentato progressivamente il coinvolgimento di capitali e di società private.

In Italia la situazione che si è determinata, a monte della recente stagione di investimenti infrastrutturali di cui si dirà nei capitoli seguenti, è quella di un contemporaneo congestionamento degli aeroporti maggiori e di una carenza di traffico negli aeroporti minori delle aree più periferiche del Paese. Aeroporti minori che sono rimasti a gestione pubblica con volumi di

traffici spesso insufficienti a coprire le spese gestionali e tantomeno gli investimenti necessari sul fronte della qualità dei servizi.

I vettori low cost hanno assunto un maggior potere negoziale, al punto che gli aeroporti minori a controllo pubblico hanno spesso utilizzato forme di co-marketing con determinati vettori incoraggiandone la presenza nei loro scali. Una materia delicatissima che rimanda al tema degli aiuti di Stato e della loro legittimità – per il legislatore europeo – solo là dove è richiesto un riequilibrio territoriale ed un supporto alla crescita.

Arrivando agli anni a noi prossimi, occorre segnalare che nel 2014 l'Ue (Direzione generale concorrenza) ha rivisto le linee guida sugli aiuti di stato agli aeroporti, legandoli al tema dell'accessibilità di un determinato territorio e collegando le intensità massime di aiuto alle dimensioni degli aeroporti stessi (ad esempio uno scalo con traffico inferiore al milione di passeggeri può ricevere aiuti agli investimenti in misura del 75% del loro ammontare). Per quanto concerne invece il sostegno ai costi di gestione, questo può essere concesso agli aeroporti con meno di tre milioni di passeggeri per un periodo transitorio (10 anni), necessario per adeguare il modello di business dell'aeroporto.

Tornando all'Italia, negli ultimi due anni il settore aeroportuale ha sicuramente cambiato passo trovando delle soluzioni positive per quanto concerne le regole del gioco, stante l'anomalia di due soggetti di regolazione. È proseguito quel processo di privatizzazione che oggi consente da un lato di approvare piani di investimenti credibili (e attuabili in tempi certi recuperando il ritardo cumulato in tanti anni di sostanziale immobilismo), dall'altro di gestire gli scali in modo strategico (con alleanze robuste, individuando rotte promettenti, rendendosi attrattivi attraverso tutti i possibili processi di efficientamento dei servizi, presidiando la dimensione dell'innovazione e quella del controllo delle esternalità negative).

Molti problemi rimangono sul tappeto:

- la vicenda Alitalia, che ripropone ancora una volta la questione della cronica difficoltà del Paese nel presidiare i collegamenti intercontinentali;
- l'assenza di una vera e propria strategia nazionale per quegli aeroporti a capitale pubblico, in gran parte collocati nelle aree meridionali, non in grado di posizionarsi nel mercato e contemporaneamente indispensabili per collegare le aree più marginali del Paese;
- la questione dello sviluppo dell'intermodalità, legata anche agli investimenti sulle direttrici di accesso agli aeroporti, altro storico punto debole del nostro sistema logistico.

Si può tuttavia guardare al futuro con un cauto ottimismo. La rilevanza del trasporto aereo per un Paese moderno – per tutti i motivi che verranno richiamati nei prossimi capitoli – è oggi ben chiara ai soggetti di governo. Analogamente si è compreso che le velleità tutte localistiche vanno temperate con l'interesse generale. E che quest'ultimo può essere perseguito solo liberando l'azione di soggetti economici e imprenditoriali che vedono nella loro competitività l'unico modo di stare al mondo.

2. I CARATTERI DISTINTIVI DEL SETTORE AEROPORTUALE ITALIANO

2.1. La crescita ininterrotta del traffico passeggeri

Complessivamente, in Italia si contano 112 aree di sedime aeroportuale in attività tra strutture civili, militari, o ad uso misto. Di questi, il Piano nazionale degli aeroporti – oggetto di un Dpr del 17 settembre 2015 entrato in vigore dal 2 gennaio 2016 – ne ha individuati 38 di interesse nazionale, e quindi oggetto di misure volte alla razionalizzazione del sistema.

L'impalcatura del sistema è di origine militare; l'inaugurazione di molti scali nazionali risale infatti agli anni tra le due guerre. Ciononostante, come è facile intuire, la rilevanza economica del settore comincia nel dopoguerra per poi consolidarsi a partire dagli anni 60 con la grande stagione del benessere e degli investimenti infrastrutturali (tab. 4). Da quel momento in poi, infatti, il settore dell'aviazione civile italiana conosce un periodo di crescita costante ben testimoniata dalla serie storica dei dati Istat – 1960-2015 (fig. 19).

Tab. 4 - Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) nei principali aeroporti italiani, 1970-2015 (val. ass.)

Aeroporto	Provincia	Anno di costruzione	1970	1980	1990	2000*	2010	2015	Tasso di crescita medio annuo 1970 - 2015	Tasso di crescita medio annuo 2000(1)- 2015
Albenga - Clemente Panero	Savona	1922	—	—	—	4.541	2.201	1.221	—	-7,9
Alghero - Fertilia	Sassari	1938	193.079	253.611	510.000	587.814	1.385.567	1.676.512	4,9	6,8
Ancona - Falconara	Ancona	1929	—	—	90.000	344.354	511.417	518.663	—	2,6
Aosta	Aosta	1959	—	—	—	2.724	—	90	—	-19,2
Bari - Palese Macchie	Bari	1934	135.483	272.296	630.000	952.010	3.371.693	3.955.945	7,8	9,3
Bergamo - Orio al Serio	Bergamo	1939	—	—	237.000	1.116.762	7.661.061	10.305.158	—	14,9
Biella - Cerrione	Biella	1968	—	—	—	10	—	4	—	-5,6
Bologna - Borgo Panigale	Bologna	1931	41.697	335.133	1.272.000	3.255.406	5.432.248	6.857.829	12,0	4,8
Bolzano	Bolzano	1926	—	—	—	32.433	53.917	26.632	—	-1,2
Brescia - Montichiari	Brescia	1909	—	—	—	271.011	159.657	2.923	—	-24,7
Brindisi - Papola Casale	Brindisi	1923	68.856	130.811	323.000	470.192	1.599.533	2.248.697	8,1	10,3
Cagliari - Elmas	Cagliari	1937	445.318	735.375	1.330.000	1.798.820	3.426.864	3.716.182	4,8	4,6
Catania - Fontanarossa	Catania	1924	609.078	945.653	1.898.000	3.557.718	6.301.832	7.028.172	5,6	4,3
Comiso	Ragusa	1937-1939	—	—	—	—	—	372.672	—	—
Crotone	Crotone	1993(2)	—	—	1.000	51.236	105.040	280.037	—	11,2
Cuneo - Levaldigi	Cuneo	1929	—	—	—	12.901	175.607	125.862	—	15,3
Firenze - Peretola	Firenze	1931	—	—	172.000	1.382.739	1.724.784	2.365.334	—	3,4
Foggia - Gino Lisa	Foggia	1915	—	—	6.000	42.239	70.061	1.510	—	-18,8
Forlì	Forlì-Cesena	1934	—	—	29.000	16.077	639.853	—	—	—
Genova - Sestri	Genova	1954-1962	509.359	591.325	756.000	1.043.131	1.272.048	1.353.623	2,2	1,6
Grosseto - Corrado Baccarini	Grosseto	1926	—	—	—	1.090	8.364	2.329	—	4,9
Lamezia Terme - S. Eufemia	Catanzaro	1976	—	150.200	370.000	697.584	1.906.224	2.332.126	—	7,8
Lampedusa	Agrigento	1959	—	—	75.000	116.295	192.306	184.803	—	2,9
Isola d'Elba - Marina di Campo	Livorno	1963	—	—	7.000	17.563	9.112	17.009	—	-0,2
Milano - Linate	Milano	1933-1937	2.799.867	5.269.227	9.538.000	6.664.405	8.295.436	9.638.763	2,8	2,3
Milano Malpensa	Varese	1948	534.471	978.269	2.099.000	16.877.563	18.714.187	18.444.778	8,2	0,6
Napoli - Capodichino	Napoli	1910	653.579	1.073.162	1.952.000	3.543.734	5.535.984	6.118.757	5,1	3,5

(segue)

(segue) Tab. 4 - Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) nei principali aeroporti italiani, 1970-2015 (val. ass.)

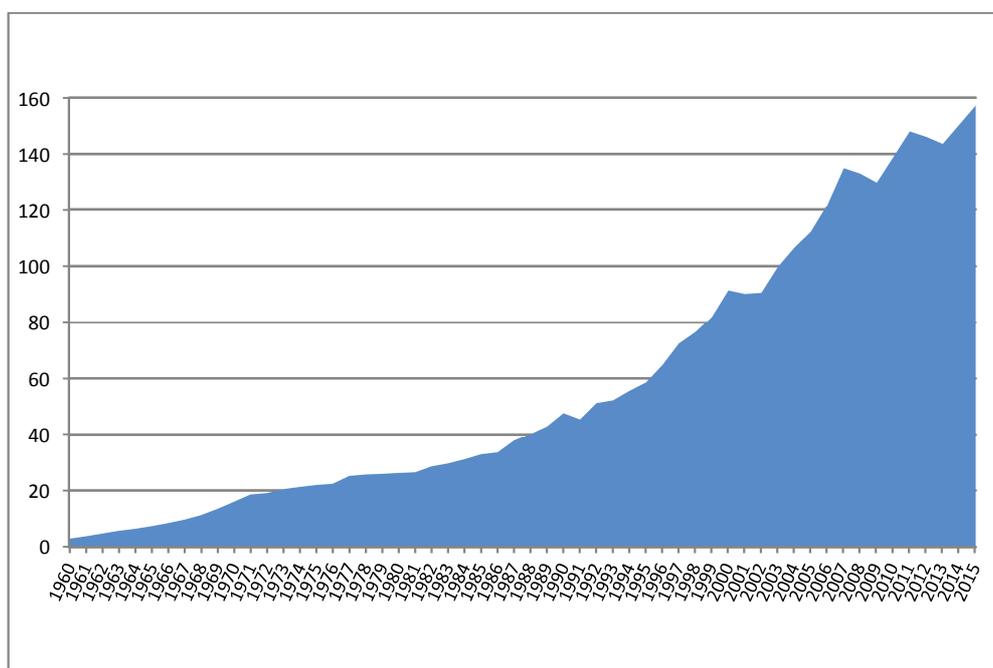
Aeroporto	Provincia	Anno di costruzione	1970	1980	1990	2000*	2010	2015	Tasso di crescita medio annuo 1970 - 2015	Tasso di crescita medio annuo 2000(1) - 2015
Olbia - Costa Smeralda	Olbia-Tempio	1969	-	-	869.000	1.134.137	1.591.821	2.212.726	-	4,3
Padova - Gino Allegri	Padova	1916	-	-	-	90	-	-	-	-
Palermo - Punta Raisi	Palermo	1960	616.900	868.198	1.767.000	2.907.716	4.341.696	4.895.175	4,7	3,3
Pantelleria	Trapani	1938	-	-	96.000	57.693	139.805	130.934	-	5,3
Parma	Parma	1923	-	-	8.000	37.806	238.970	185.188	-	10,4
Perugia - Sant'Egidio	Perugia	1981	-	-	10.000	38.178	111.140	272.235	-	13,1
Pescara - Pasquale Liberi	Pescara	1917	-	-	38.000	95.431	456.104	599.731	-	12,2
Pisa - S. Giusto	Pisa	1911	230.647	492.959	969.000	1.117.387	4.048.068	4.800.254	7,0	9,5
Reggio di Calabria	Reggio di Calabria	1939	63.358	139.985	237.000	544.139	474.534	482.028	4,6	-0,8
Rimini - Miramare	Rimini	1912	464.603	386.563	153.000	239.038	541.907	158.688	-2,4	-2,5
Roma - Ciampino	Roma	1916	434.557	643.484	556.000	642.525	4.563.852	5.823.814	5,9	14,8
Roma Fiumicino	Roma	1958-1960	6.385.228	10.764.975	17.319.000	23.606.695	35.956.295	40.233.507	4,2	3,4
Roma Urbe	Roma	1928	-	-	1.000	518	-	-	-	-
Sassari - Olbia Venafiorita	Olbia-Tempio	1969	61.541	329.947	-	-	-	-	-	-
Siena - Ampugnano	Siena	1932	-	-	-	50	1.503	-	-	-
Taranto - Grottaglie	Taranto	1916	-	-	7.000	33.684	369	476	-	-23,4
Torino - Caselle	Torino	1941-1953	403.139	634.836	1.438.000	2.488.692	3.541.073	3.654.812	5,0	2,4
Tortoli - Arbatax	Ogliastra	1960	-	-	-	33.266	-	-	-	-
Trapani - Birgi	Trapani	1961	58.407	53.761	114.000	53.142	1.682.151	1.586.028	7,6	23,6
Treviso - Sant'Angelo	Treviso	1935	-	-	134.000	201.762	2.144.338	2.358.222	-	16,6
Trieste - Ronchi dei Legionari	Gorizia	1961	118.124	226.136	411.000	576.504	723.075	739.519	4,2	1,6
Venezia - Tessera	Venezia	1960	628.020	965.403	1.628.000	3.718.454	6.801.941	8.684.205	6,0	5,4
Verona - Villafranca	Verona	1916	-	-	557.000	1.625.871	2.983.483	2.570.468	-	2,9
Vicenza - Tommaso dal Molin	Vicenza	1921	-	-	-	680	-	-	-	-
Oristano - Fenosu	Oristano	1930	-	-	-	-	7.411	-	-	-
Salerno - Costa d'Amalfi	Salerno	1926	-	-	-	-	5.163	1.612	-	-
Altro			399.340	358.632	-	-	-	-	-	-
Totale			15.854.651	26.599.941	47.608.000	82.013.810	138.909.695	156.965.253	5,2	4,1

(1) Dati riferiti al 1999 (2) Attività cessate nel novembre 2016

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Dalla metà degli anni 80, poi, il traffico gestito comincia a mostrare tassi di crescita sostenuti, interrotti solo da periodi di rallentamento legati a criticità specifiche: la crisi del 1992, il periodo immediatamente successivo all'11 settembre 2001, la prima ondata della crisi economica del 2008, e la conseguente crisi dei debiti sovrani nel 2011-2012.

Fig. 19 - Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) in Italia, 1960-2015 (val. ass. in milioni)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

2.2. Il posizionamento del traffico passeggeri italiano nel contesto europeo

Venendo alla situazione attuale del comparto passeggeri, secondo i dati diffusi da Enac e Assaeroporti, il sistema nel suo complesso ha registrato nel 2016 una crescita annua del 4,6%, superando i 164 milioni di passeggeri gestiti in totale (tab. 5). In termini assoluti, il sistema romano (Fiumicino-Ciampino) si attesta appena sopra i 47 milioni di passeggeri, seguito dal sistema milanese (Malpensa-Linate), con quasi 30 milioni di passeggeri e dal sistema Venezia-Treviso, con oltre 12 milioni di passeggeri.

Tale crescita complessiva del sistema italiano è sostenuta principalmente dal comparto del traffico internazionale e intra-Ue. L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio si segnala, avendo superato gli 11 milioni di passeggeri, come il terzo scalo del Paese.

Tra le migliori performance in termini relativi su base 2015, si segnalano Catania e Bologna (+11%) che veleggiano verso gli 8 milioni di passeggeri gestiti annui, Venezia (+10%) ormai avviata ai 10 milioni, e Napoli (+10%) che ha ampiamente superato i 6 milioni. La classe di traffico dai 3 ai 4 milioni di passeggeri annui – entro cui sono compresi gli scali di Pisa, Bari e Torino – procede ad un ritmo medio del +7%.

Da segnalare, i casi di Salerno e Brescia Montichiari che aumentano il loro traffico rispettivamente del 380% e del 148%. Treviso ed Olbia, coi loro 2 milioni e mezzo di passeggeri annui guadagnano il 10,5% e il 13,7% rispetto al 2015.

Tab. 5 - Traffico passeggeri negli aeroporti italiani, 2016 (val. ass. e var. %)

Aeroporto	Linea + Charter	Aerotaxi	Aviazione Generale	Totale	Var. % 2015
ROMA FIUMICINO	41.569.038	861	5.381	41.575.280	3,2
MILANO MXP	19.311.565	–	8.981	19.320.546	4,5
BERGAMO	11.059.238	–	2.291	11.061.529	7,3
MILANO LINATE	9.636.221	–	43.768	9.679.989	-0,1
VENEZIA	9.548.697	898	12.266	9.561.861	10
CATANIA	7.828.590	2.748	1.681	7.833.019	11,4
BOLOGNA	7.662.009	–	7.445	7.669.454	11,5
NAPOLI	6.753.639	–	13.082	6.766.721	9,9
ROMA CIAMPINO	5.366.837	17.887	10.975	5.395.699	-7,5
PALERMO	5.309.696	2.932	1.960	5.314.588	8,4
PISA	4.978.280	3.326	5.490	4.987.096	3,8
BARI	4.308.128	1.668	2.720	4.312.516	8,8
TORINO	3.938.482	–	7.613	3.946.095	7,8
CAGLIARI	3.710.359	489	4.857	3.715.705	-0,7
VERONA	2.750.190	–	6.166	2.756.356	8,4
TREVISO	2.604.736	527	3.597	2.608.860	10,5
OLBIA	2.518.938	–	22.572	2.541.510	13,7
FIRENZE	2.503.314	5.386	6.411	2.515.111	3,9
LAMEZIA TERME	2.514.078	–	774	2.514.852	7,7
BRINDISI	2.318.897	2.127	844	2.321.868	3,2
TRAPANI	1.491.309	717	338	1.492.364	-5,9
ALGHERO	1.343.001	379	372	1.343.752	-19,8
GENOVA	1.261.669	–	6.454	1.268.123	-6,9
TRIESTE	724.366	1.355	1.170	726.891	-1,9
PESCARA	554.858	534	1.654	557.046	-6,6
ANCONA	476.941	3.241	1.202	481.384	-7,4
REGGIO CALABRIA	479.437	–	1.489	480.926	-1,5
COMISO	459.022	203	388	459.613	23,3
RIMINI	236.918	1.875	916	239.709	51,5
LAMPEDUSA	224.313	1.483	101	225.897	23,2
PERUGIA	218.350	2.299	1.277	221.926	-19
CROTONE	217.136	–	882	218.018	-21,1
PARMA	188.455	1.852	1.666	191.973	2,7
PANTELLERIA	139.922	495	394	140.811	7,5
CUNEO	130.102	1.424	1.583	133.109	5,2
BRESCIA	12.788	–	6.107	18.895	148,4
BOLZANO	6.193	–	8.936	15.129	-55,9
ELBA	9.190	358	3.653	13.201	–
SALERNO	2.923	4.082	724	7.729	379,5
GROSSETO	250	1.922	972	3.144	-1,2
FOGGIA	–	75	300	375	-81,3
TARANTO	34	186	121	341	–
Totale	164.368.109	61.329	209.573	164.639.011	4,6

Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

Dai dati disaggregati su traffico nazionale ed internazionale (tab. 6) emergono poi le performance annuali positive, e sostanzialmente omogenee, degli scali di Bologna Borgo Panigale e Catania, quest'ultima con una prevalenza sul traffico Ue (+17%), che nel 2016 cresce nel Paese del 7,6%. Lo stesso comparto intra-Ue cresce, invece, soprattutto trainato dalle performance degli aeroporti di Napoli Capodichino (+19,5% a fronte di un -2,7% del traffico nazionale), Bergamo (+14,8% e -1,5% di traffico nazionale) e Treviso (+16,4% con leggera crescita del traffico nazionale). Anche per l'*hub* di Fiumicino vale la stessa fotografia: il traffico Ue rappresenta il 64% del traffico internazionale e il 45% di quello totale.

Tra gli scali che mostrano una concentrazione di traffico nazionale si segnala l'aeroporto di Verona che cresce del 5,5% nel traffico internazionale ma del 13,4% del traffico entro i confini.

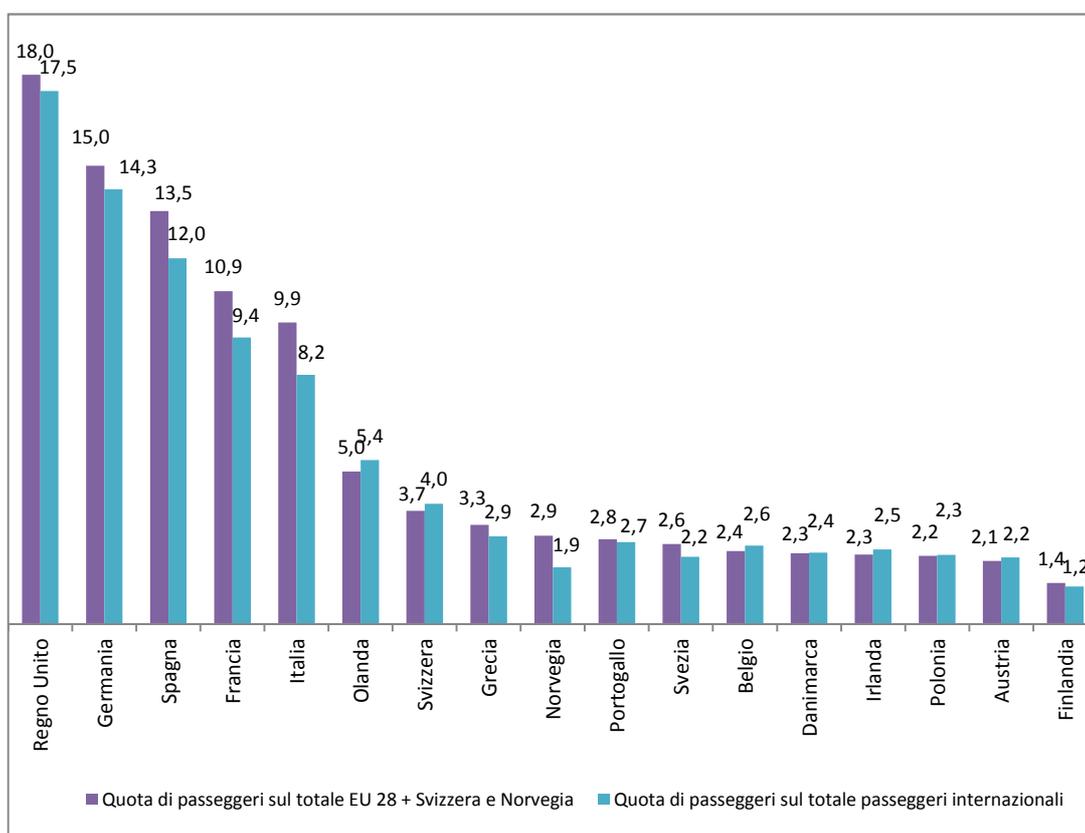
Tab. 6 - Ripartizione traffico nazionale, internazionale e Ue per aeroporto italiano, 2016
(val. ass. e var. %)

Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	di cui Ue e Svizzera	%	Transiti diretti	%	Totale aviazione commerciale	%
Roma Fiumicino	12.472.878	4,4	29.096.160	2,89	18.782.355	2,09	169.486	-11,3	41.738.524	3,3
Milano Malpensa	2.693.131	6,2	16.618.434	4,45	10.224.973	9,24	100.144	-21,5	19.411.709	4,5
Bergamo	3.128.734	-1,5	8.025.936	11,17	7.472.856	14,84	2.670	-57,1	11.157.340	7,3
Milano Linate	4.898.406	-2,4	4.737.815	2,58	4.737.513	2,59	2.275	-1,1	9.638.496	0,0
Venezia	1.311.487	5,3	8.292.770	10,81	6.661.133	12,74	6.913	6	9.611.170	10,0
Catania	5.431.185	9,4	2.470.596	16,12	2.312.380	17,17	7.907	-19,3	7.909.688	11,4
Bologna	1.912.771	12,3	5.749.238	11,55	4.765.194	10,31	11.538	-52,3	7.673.547	11,5
Napoli	2.352.234	-2,7	4.401.448	18,49	4.061.732	19,48	9.224	-49,7	6.762.906	10,0
Roma Ciampino	243.203	-70,9	5.123.634	3,13	5.004.702	3,41	-	-	5.366.837	-7,5
Palermo	4.139.624	6,3	1.170.095	17,08	1.112.839	17,71	10.967	-20,2	5.320.647	8,5
Pisa	1.385.962	-4,2	3.591.112	7,34	3.284.015	8,44	3.655	-19,2	4.980.729	3,8
Bari	2.774.268	6,5	1.533.840	13,69	1.404.831	14,7	10.301	-22,5	4.318.409	8,8
Torino	1.998.979	7,3	1.939.503	8,27	1.797.412	8,8	4.813	2,9	3.943.295	7,8
Cagliari	3.048.600	2,5	638.146	-13,46	625.720	-13,84	2.953	111,1	3.689.699	-0,7
Verona	893.285	13,4	1.882.161	5,56	1.333.322	8,42	26.203	83,2	2.801.649	8,4
Treviso	789.035	1,7	1.840.719	14,84	1.749.722	16,42	558	6,7	2.630.312	10,6
Olbia	1.346.478	8,1	1.172.460	21,28	1.156.830	21,7	4.532	-27,3	2.523.470	13,7
Lamezia Terme	2.068.807	8,3	444.545	5,3	427.824	5,21	7.655	-23,2	2.521.007	7,6
Firenze	383.831	-1,0	2.119.480	4,9	2.093.087	4,32	35	2,9	2.503.346	4,0
Brindisi	1.829.912	1,7	490.415	9,6	311.792	7,28	6.211	-24,9	2.326.538	3,2
Trapani	1.151.515	-3,7	339.785	-12,87	339.745	-12,88	1.133	72,5	1.492.433	-5,9
Alghero	998.450	-11,6	344.551	-36,95	334.119	-37,65	2.651	175,3	1.345.652	-19,8
Genova	687.312	-10,8	574.713	-1,43	493.909	3,59	1.277	-52,7	1.263.302	-6,9
Trieste	447.545	-2,6	276.821	-0,69	262.104	-4,13	516	-43,4	724.882	-1,9
Pescara	260.324	-7,2	308.991	-6,16	0	-	755	102,4	570.070	-6,5
Reggio Calabria	483.793	-1,4	0	-	0	-	64	n/a	483.857	-1,4
Ancona	167.421	-16,0	309.627	-1,92	255.580	-0,54	1.089	21,1	478.137	-7,3
Comiso	294.508	29,2	164.961	14,04	164.937	15,17	-	-	459.469	23,3
Lampedusa	223.989	21,5	1.991	-	1.991	-	-	-	225.980	22,6
Perugia	42.571	-50,7	175.793	-4,14	148.531	-12,48	-	-	218.364	-19,1
Parma	131.044	-1,5	59.257	13,59	46.330	-10,59	203	1745,5	190.504	2,9
Cuneo	95.142	73,9	36.071	-48,4	2.758	-90,05	2.371	13,3	133.584	5,4
Brescia	2.977		10.188	248,55	1.833	929,78	-	-	13.165	349,8
Bolzano	4.632	-82,8	1.709	-	1.709	-	-	-	6.341	-76,5
Grosseto	272	0,7	1.900	-7,72	1.508	-14,27	-	-	2.172	-6,7
Totale	60.094.305	2,2	103.944.865	6,24	81.375.286	7,62	398.099	-15,6	164.437.230	4,7

Fonte: elaborazione Censis su dati Assaeroporti

Nel 2015, il sistema italiano ha intercettato il 9,9% del traffico totale europeo e l'8,2% del traffico internazionale gestito complessivamente dagli aeroporti dell'Unione europea. In base a questi dati il sistema italiano occupa il 5° posto in Europa (dopo Regno Unito, Germania, Spagna e Francia) seguita ad una notevole distanza dall'Olanda, che pure è sede di uno degli *hub* più importanti d'Europa per passeggeri gestiti (fig. 20).

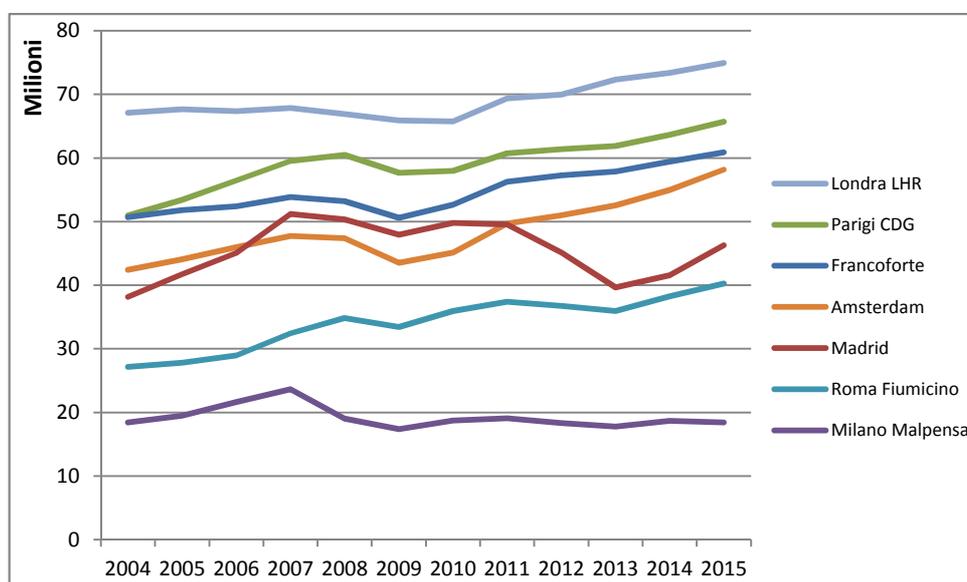
Fig. 20 - Quota passeggeri (arrivi + partenze) intercettata per Paese su volume totale Ue (28 Paesi + Svizzera e Norvegia) ripartito per traffico totale e traffico internazionale, 2015 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

Il quadro di confronto fra gli scali più importanti d'Europa vede, infatti, Fiumicino in posizione arretrata rispetto ai più importanti *hub* europei, anche se, in anni recenti, è diminuito lo scarto con l'*hub* di Madrid Barajas, colpito fortemente dalla crisi della compagnia di bandiera spagnola Iberia nel 2011-13 proprio a seguito dell'operazione di fusione con British Airways, ufficializzata alla fine del 2010 (fig. 21).

Fig. 21 - Serie storica passeggeri trasportati nei principali aeroporti europei, 2004-2015



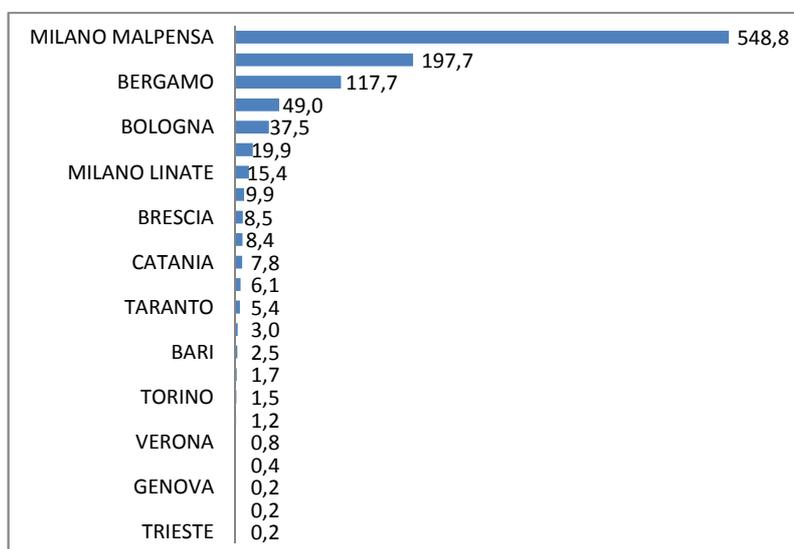
Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

2.3. Il settore cargo tra ritardi e opportunità

È opportuno fare un discorso distinto per il settore cargo. Il settore aeronautico trasporta solo il 2% delle merci in termini di peso (la maggior parte del tonnellaggio, infatti, transita attraverso vie marittime o stradali). Bisogna però considerare che tale quota marginale rappresenta al contempo il 35% del valore monetario delle merci (dati DEF 2017). Ciò equivale a dire che la capacità del sistema aeroportuale di assorbire quella piccola fetta di volume di merci è fondamentale per certi settori produttivi, in particolare quelli che hanno interesse a movimentare beni ad alto valore aggiunto in tempi brevi.

Nel sistema nazionale, la gestione del traffico merci oggetto della movimentazione aeroportuale è affidato in misura prevalente a Milano Malpensa che da solo, nel 2016, ha movimentato la metà del volume cargo totale (fig. 22).

Fig. 22 - Volume totale di merci gestite nei principali aeroporti italiani, 2016 (val. ass. in migliaia di tonnellate)



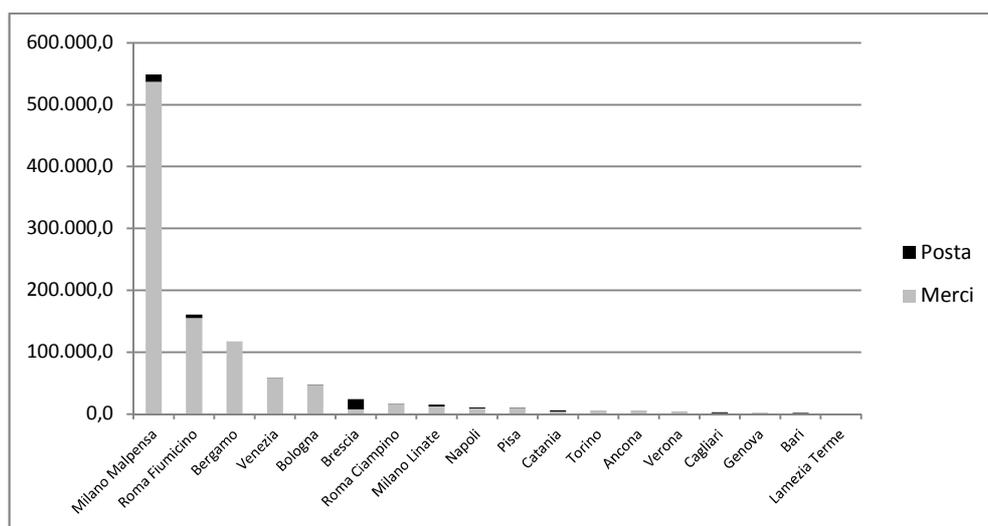
Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

Il traffico complessivo in Italia nel 2016 risulta ripartito per oltre il 92% in 5 scali principali: la già citata Malpensa, Fiumicino, Orio al Serio, Venezia e Bologna. Roma Fiumicino ha movimentato il 16% del totale ma con un aumento dell'11% rispetto al 2015. È opportuno segnalare poi le recenti performance di Bologna Borgo Panigale e Pisa che, nonostante movimentino solo rispettivamente il 3,8% e l'1% del volume cargo complessivo del Paese, registrano un +21% e +26% rispetto all'anno precedente. Lo scalo di Brescia Montichiari, che negli anni si era costruito un discreto profilo nel settore, registra invece una flessione del 34,3%; le prime rilevazioni del 2017 (+28,9% in marzo e +15,3% sul trimestre) appaiono comunque incoraggianti.

Se si eccettua lo stesso scalo bresciano, inoltre, nel totale cargo non si segnalano casi di specializzazione per volumi di posta (fig. 23).

Per quanto concerne i Paesi di destinazione, si segnala che gli scali italiani movimentano verso e per l'Asia volumi di merci equivalenti al 42,5% del totale. La Ue segue col 31,8% e il Nord America col 15%.

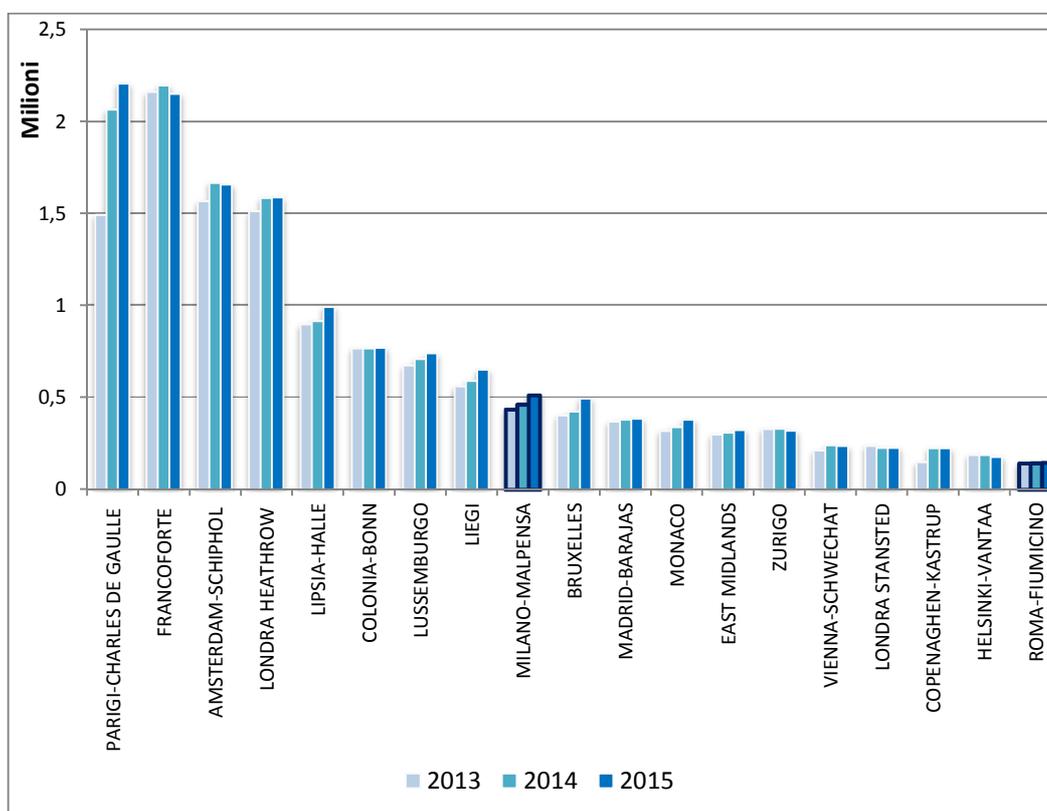
Fig. 23 - Ripartizione merci e posta per totale cargo negli aeroporti italiani con più di 1.000 tonnellate annue, 2016 (val. ass. in tonnellate)



Fonte: elaborazione Censis su dati Assaeroporti

In linea generale, nel confronto con le altre realtà europee, l'Italia registra ancora un ritardo significativo. Gli *hub* europei del Centro-Nord fanno la parte del leone, nella maggior parte dei casi approfittando del ruolo di primissimo piano ormai ampiamente consolidato nel comparto passeggeri. I primi quattro scali in Europa per volumi gestiti movimentavano nel 2015, da soli, oltre il 51% delle merci totali nell'Unione europea a 28 membri (fig. 24).

Fig. 24 - Volume di merci gestite nei principali aeroporti europei in serie storica, 2013-2015 (val. ass. in milioni di tonnellate)

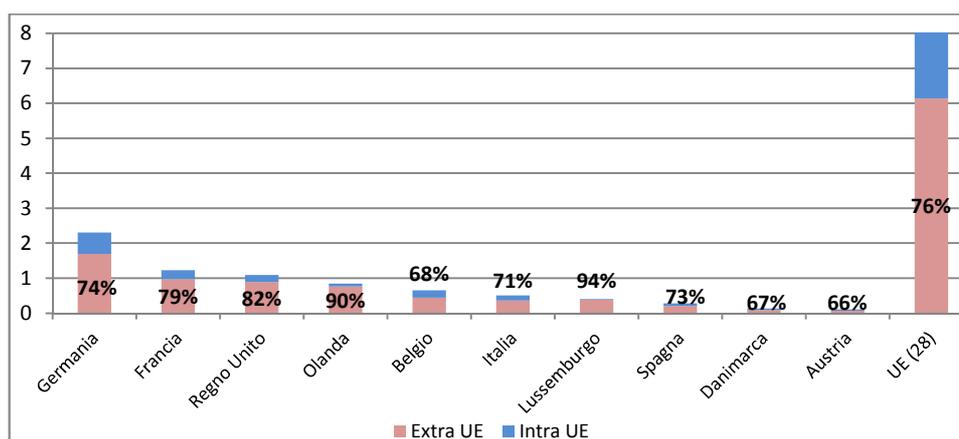


Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

Il Paese leader in Europa per movimentazione (flussi origine e destinazione) merci è dunque la Germania con oltre 4 milioni di tonnellate registrate nel 2015. Parte delle merci gestite dall'aeroporto di Francoforte – scalo strategico tedesco – si originano dall'export italiano (soprattutto del Centro-Nord) per il quale è più conveniente spedire le merci ai mercati BRICS attraverso l'hub specializzato dell'Assia. I deboli collegamenti intermodali tra aree produttive e scali aeroportuali nazionali, infatti, rendono più economica la spedizione su gomma verso la vicina Germania, per poi prendere la via del Far East. A questo riguardo, in figura 25 si può verificare la quota di volumi trasportati fuori dall'Unione europea sul totale delle destinazioni internazionali dai Paesi europei che movimentano almeno 100.000 tonnellate annue.

Questo fa sì che le aziende italiane che esportano i loro prodotti fuori dalla Ue siano più legate alle ditte di spedizioni espresse. Anche quelle leader nella logistica su gomma in Italia, nella maggior parte dei casi hanno le loro basi in Germania (UPS e DHL, oltre a TNT che ha stabilito il suo hub a Liegi, in Belgio).

Fig. 25 - Ripartizioni volumi merci (aggregato a posta) trasportate via aerea (solo partenze) per area (Ue, extra Ue) per principali Paesi europei, 2015 (val. ass. tonnellate e val. % extra Ue sul totale)



Fonte: elaborazione Censis su dati Eurostat

2.4. Un sistema debolmente gerarchizzato

Passando all'assetto del sistema nel suo insieme, in Europa non esistono modelli così decentrati di gestione del traffico aereo come quello italiano; nei Paesi comparabili per dimensioni – come Francia e Regno Unito – le gerarchie tra gli scali sono nettamente più chiare. Nel 2015, in Italia, i 12 aeroporti di medie dimensioni (che rappresentano in numerosità un terzo del totale) gestivano il 21% del traffico passeggeri nazionale. Nello stesso anno, i valori relativi di Francia e Regno Unito sono molto più bassi (rispettivamente del 9% e dell'11%).

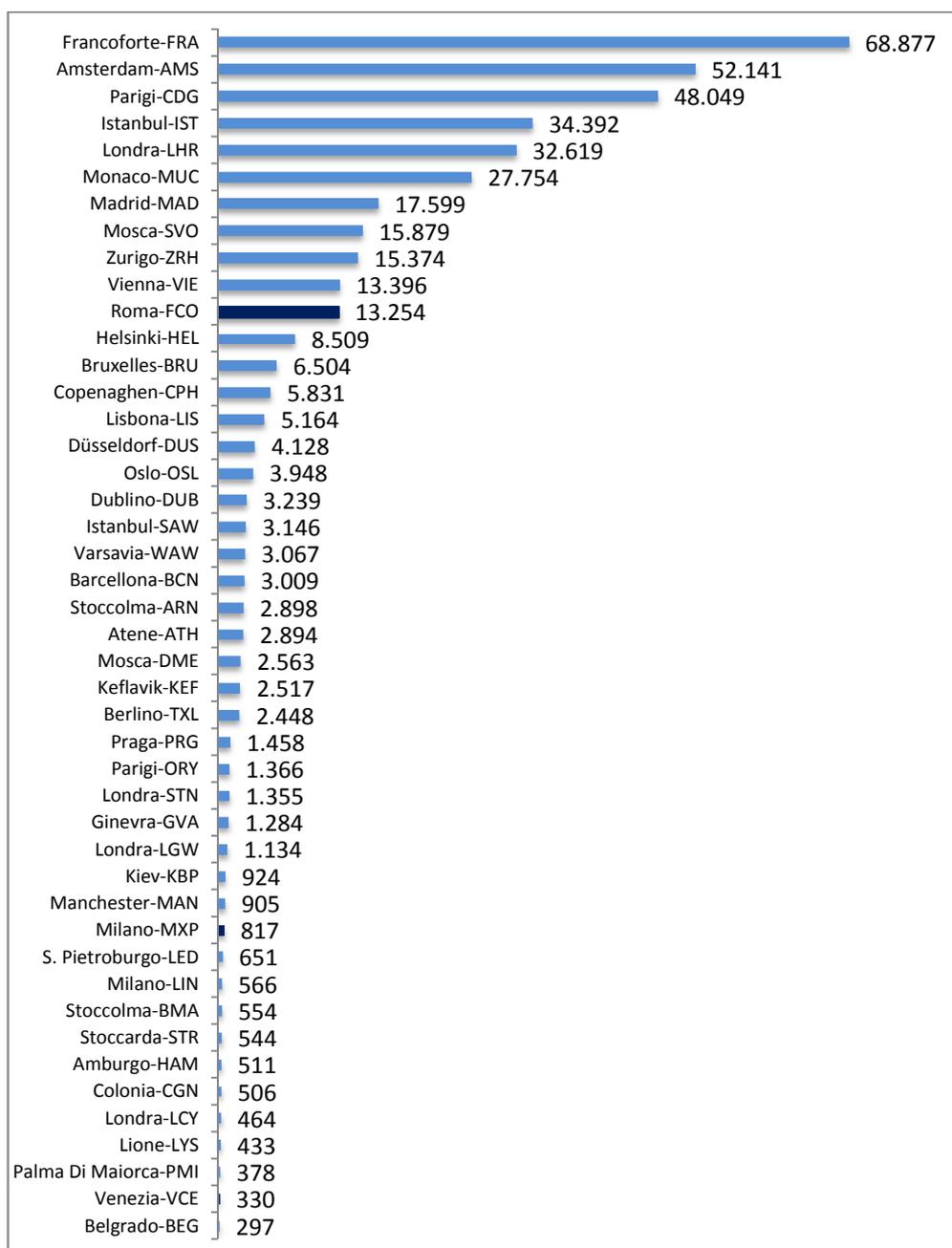
Se infatti l'Italia occupa la quinta posizione in Europa per volumi di traffico passeggeri complessivi, le performance dell'*hub* nazionale di Roma Fiumicino appaiono leggermente più deboli rispetto a quelle dei suoi *competitor* europei. Accanto alla (relativamente) ridotta capacità di dislocare il traffico internazionale sul territorio nazionale, l'*hub* di Fiumicino, anche per via del suo profilo nella geopolitica del traffico aereo (contrariamente, ad esempio, a quanto accade tra Spagna e America Latina, o tra Regno Unito e Nord America), presenta indici di connettività (tab. 7) più bassi rispetto agli *hub* europei, sebbene ancora a livelli competitivi e con un significativo tasso di crescita nell'ultimo decennio (fig. 26).

Tab. 7 - Tipologie di connettività aeroportuale

Connettività diretta	Connettività indiretta	Connettività totale	Connettività <i>hub</i>
Numero di voli totali offerte dall'aeroporto verso tutti gli altri aeroporti	Numero totale di connessioni indirette offerte dall'aeroporto verso tutte le altre destinazioni attraverso uno scalo intermedio	La somma delle connettività dirette ed indirette	Numero totale di connessioni offerte attraverso l'aeroporto <i>hub</i> , escluse le auto-connessioni

Fonte: elaborazione Censis

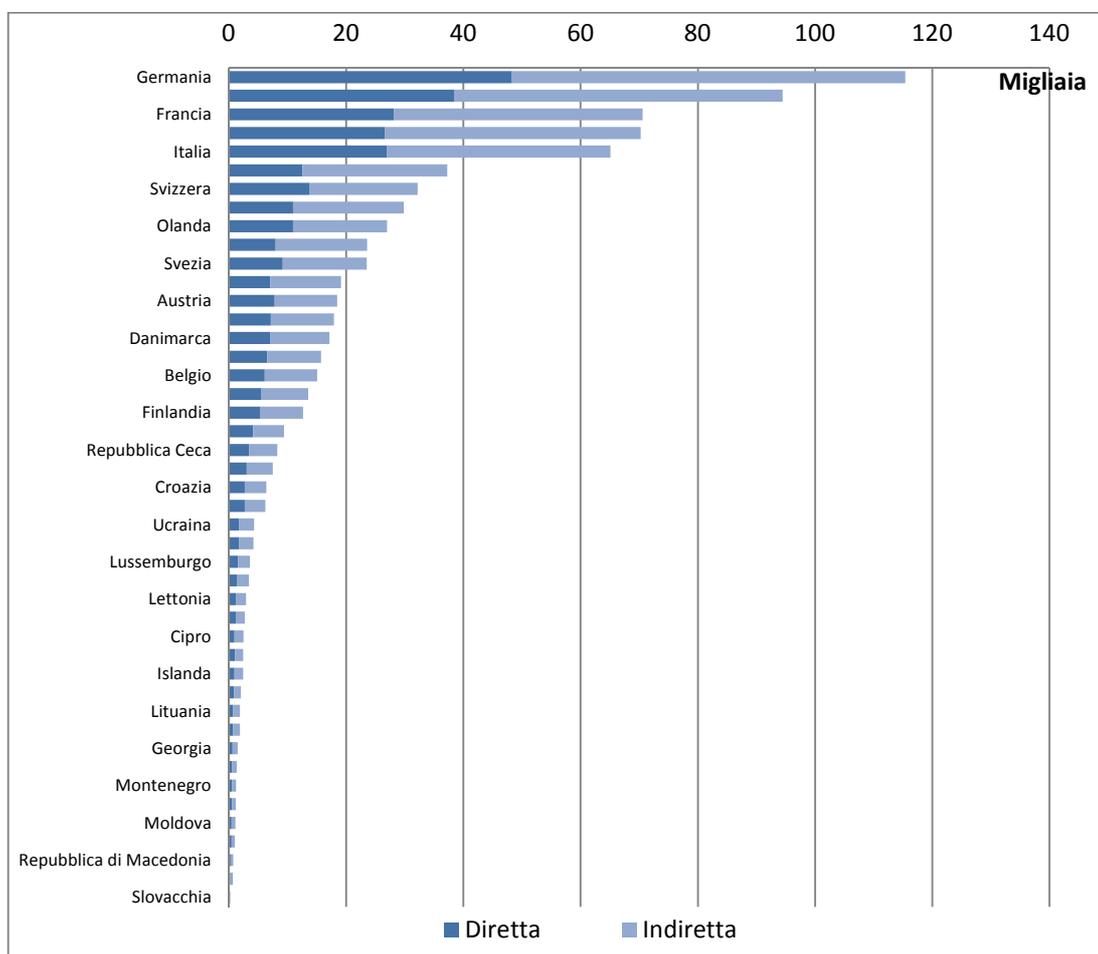
Fig. 26 - Connettività *hub* nei principali aeroporti europei, 2016 (val. ass. movimenti)



Fonte: Airport Council International (Aci)

La logica *hub and spoke* – ovvero la capacità del sistema aeroportuale di fare rete gerarchica, conferendo allo scalo di riferimento il ruolo di collettore del traffico verso terze destinazioni – è descritta, nella sua parziale applicazione italiana, attraverso i dati strutturali sulla connettività aeroportuale, nella sua declinazione *hub* (fig. 27).

Fig. 27 - Connettività aeroportuale diretta, indiretta e totale per Paese europeo, 2016
(val. ass. in migliaia di movimenti)



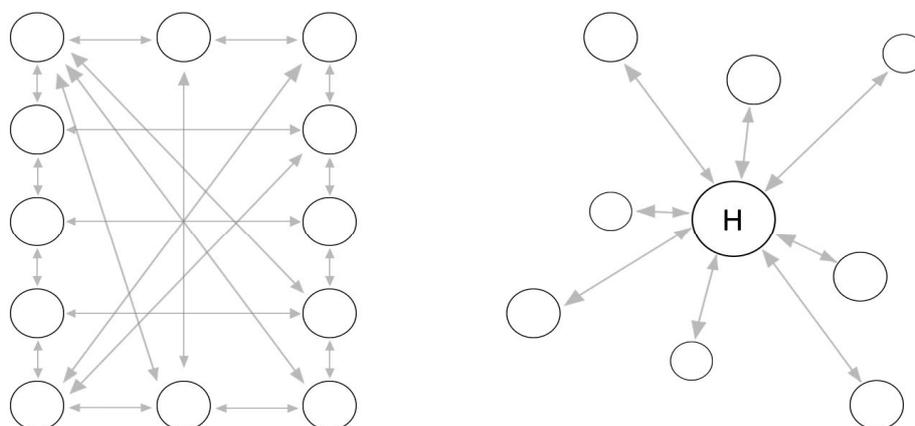
Fonte: Airports Council International (Aci)

Questa strategia di sistema è collegata a ciò che nell'allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza 2016 viene chiamato *betweenness*, vale a dire l'indispensabile funzione di mediazione esercitata da un *hub* nel costruire itinerari con il minor numero di collegamenti. In Italia, gli unici scali con un profilo soddisfacente di *betweenness* sono Fiumicino e Malpensa. Ne consegue un valore di dispersione passeggeri relativamente alto per il sistema italiano, dove solo il 39% dei passeggeri totali è gestito dagli aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri annui.

Il discorso sul modello sistemico di gestione passeggeri – secondo il quale l'*hub and spoke* è contrapposto al *point to point* (fig. 28) – risente molto delle strategie dei vettori. In questa ottica, un sistema come quello italiano dominato da scali mediamente indipendenti dall'*hub* ma dipendenti dalle compagnie a basso costo, presenta caratteristiche del tutto uniche con criticità altrettanto uniche, di cui si dirà ampiamente nei successivi capitoli.

C'è poi da aggiungere la qualificazione stessa dell'*hub* nazionale: Fiumicino è considerata un'infrastruttura-fulcro di tipo *leisure*, ovvero specializzata in flussi di passeggeri diretti a mete turistiche o comunque non in diretta relazione a trasferte business. Ne consegue che il suo ruolo di concentratore e smistatore di traffico si esercita maggiormente nei confronti degli aeroporti del Mezzogiorno, verso i quali rimane una porta di accesso necessaria. Il traffico domestico gestito dall'*hub* di Fiumicino registra infatti una crescita del 4,4% con in testa le destinazioni di Bari, Trapani e Palermo.

Fig. 28 - Point to point vs Hub and spoke

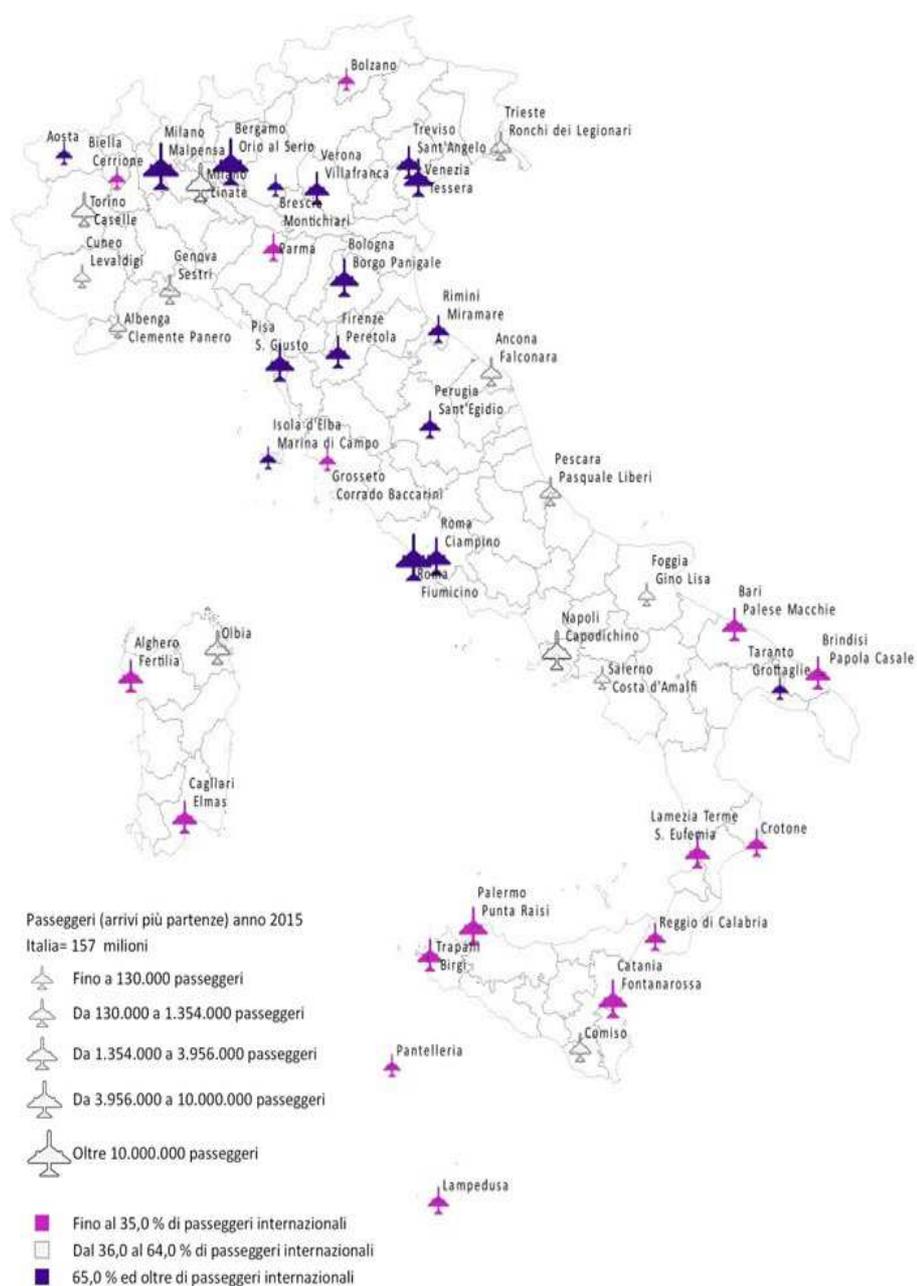


Fonte: elaborazione Censis

Fatta eccezione per il caso di Napoli Capodichino, tale rapporto è di fatto confermato dai dati sulla ripartizione di traffico nazionale/internazionale secondo i quali la proporzione è nettamente a favore del traffico nazionale per tutti gli aeroporti del Mezzogiorno (nel 2016, Cagliari, Lamezia Terme, Catania, Bari e Palermo si collocavano tutti sopra il 60% per traffico entro i confini). Anche l'*hub* di Fiumicino mostra un profilo proporzionato: 30% di traffico nazionale contro un 70% di quota internazionale (fig. 29).

Per le aree settentrionali, di converso, Roma-Fiumicino non riveste un ruolo altrettanto centrale.

Fig. 29 - Passeggeri internazionali negli aeroporti italiani, 2015 (val. ass. e val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

L'*hub* romano evidenzia poi sviluppi interessanti nel contesto internazionale extra-Ue: le rotte verso l'Estremo Oriente e l'America Latina, in particolare, sono in costante crescita, rispettivamente +14,8% e +13,8% rispetto al 2015. Nel 2016, degli oltre 11 milioni di passeggeri extra Ue gestiti dall'*hub* nazionale, il 22% riguarda destinazioni verso il Nord America, mentre la quota delle destinazioni asiatiche e dell'Oceania è del 39%.

Se il sistema nazionale di trasporto aereo risulta debole sull'organizzazione *hub*, questo non è interamente dovuto ai soli fattori strutturali (la geografia del Paese e la sua struttura policentrica, ad esempio) ma anche a fattori contingenti: le attuali difficoltà della compagnia di bandiera (su cui si costruisce gran parte dell'assetto *hub and spoke*) o le strategie di mercato delle società di gestione aeroportuale. In Paesi dove il ruolo di scalo capofila è riconosciuto e maggiormente tutelato (vedi Regno Unito, Francia o Germania), gli *hub* presentano valori di connettività anche doppi rispetto a Roma Fiumicino: Parigi Charles de Gaulle ne è un chiaro esempio.

2.5. La frammentazione dei modelli gestionali

L'immagine sostanzialmente disomogenea del sistema aeroportuale italiano trova una rappresentazione anche nell'impostazione societaria delle varie gestioni aeroportuali. Anche a questo riguardo, il sistema italiano presenta modelli peculiari, seppure in rapida evoluzione. La gestione aeroportuale nel nostro Paese si trova in un momento di transizione dalla tradizionale gestione pubblica a quella privata, una tipologia, quest'ultima, a cui è affidata una quota importante del futuro del sistema nel suo complesso (fig. 30). Questo perché se da più parti le partecipazioni degli enti locali (le Regioni, i Comuni e le Camere di commercio) nel capitale degli scali sono viste come fattori che rallentano il processo di integrazione (perché rispondenti a logiche di competizione territoriale di livello micro), la transizione verso il mercato ne può rappresentare uno stimolo fondamentale poiché rappresenta un superamento dell'idea dell'aeroporto come monopolio naturale.

Fig. 30 - Struttura societaria e multi-partecipazioni dei gestori aeroportuali in Italia, 2014
(val. %)



*Società quotate in borsa

^I due gestori sono oggi fusi nella società denominata Toscana Aeroporti

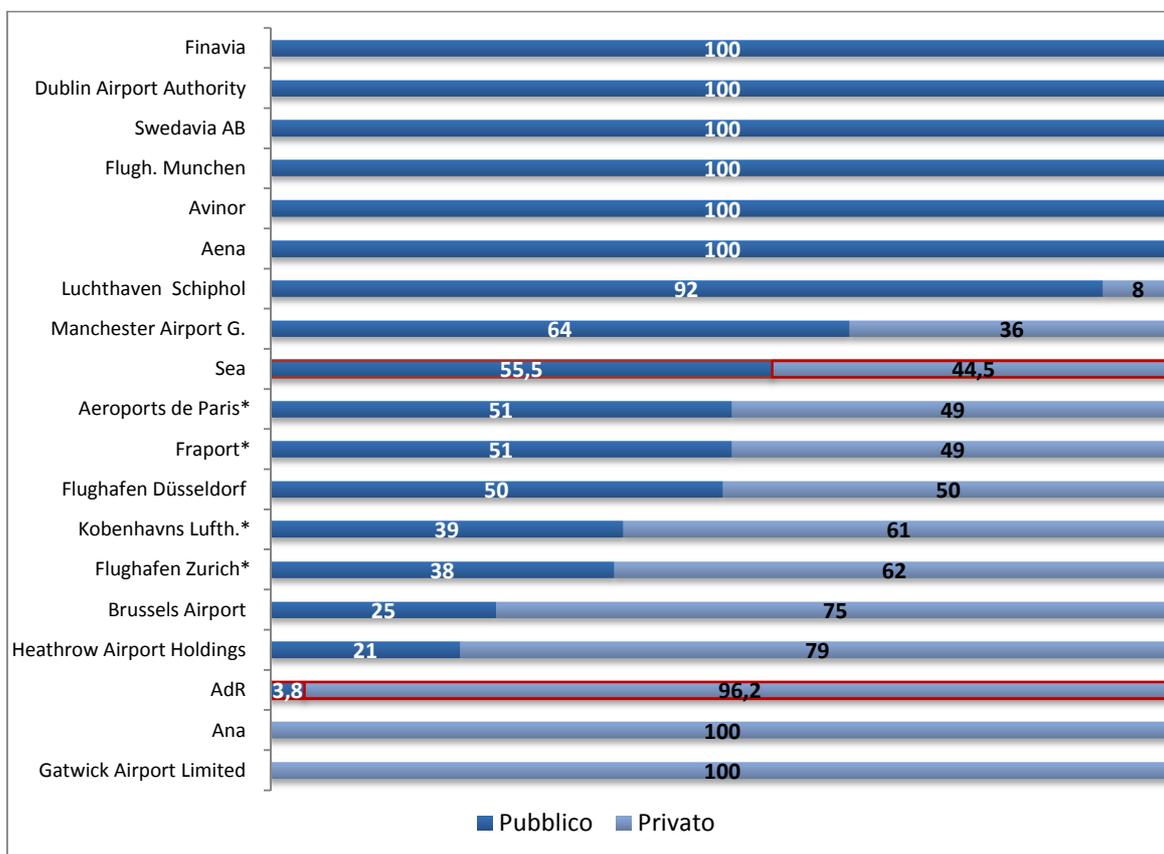
Fonte: elaborazione Censis su dati Iccsai

La distribuzione dei due regimi di proprietà, in Italia, è mediamente polarizzata. Soprattutto nel Centro-Nord, il modello di gestione privata sta gradualmente soppiantando quello tradizionale, con un progressivo ripiegamento degli attori pubblici, dagli enti locali alle camere di commercio. Come confermato da un recente rapporto di Uniontrasporti, delle 605 partecipazioni camerali dirette nel settore infrastrutture nel Mezzogiorno, oltre il 45% riguarda infrastrutture aeroportuali (la media nazionale è del 18%). Su base nazionale, poi, risultano in dismissione oltre il 26% delle partecipazioni nel settore aeroportuale.

Le strategie di uno scalo operante in questo tipo di contesto mutano più rapidamente al mutare delle condizioni di mercato del settore. Al Centro-Nord si segnalano progetti di integrazione o federazione di scali su base macro-territoriale. Queste acquisizioni sono generalmente caldegiate dagli enti locali coinvolti. Ad esempio, le società di gestione lombarde Sea (Milano Linate e Malpensa) e Sacbo (Bergamo Orio al Serio) sono da tempo in trattativa per fondersi in un'unica società che gestirebbe oltre 40 milioni di passeggeri, all'incirca il 23% del totale nazionale integrando il territorio regionale.

Il panorama europeo, tuttavia, non è così chiaramente orientato verso la privatizzazione come si potrebbe credere (fig. 31). Sebbene esistano notevoli esempi (come gli aeroporti londinesi) di gestioni miste o a maggioranza privata, molte società, anche importanti per traffico gestito, mantengono una gestione formalmente pubblica (vedi ad esempio Fraport o Aéroports de Paris.)

Fig. 31 - Struttura societaria dei principali gestori aeroportuali europei



(*) Società quotate in borsa

Fonte: elaborazione Censis su dati Iccsai

Queste realtà si distinguono però per uno spiccato senso del mercato che si sostanzia in un orientamento alla multi-partecipazione e all’acquisizione di altri scali, anche geograficamente non contigui, spesso persino fuori dai confini nazionali e continentali. È il caso di Fraport, la società a maggioranza pubblica regionale che, oltre all’*hub* di Francoforte, detiene quote di partecipazione in altri aeroporti nazionali e controlla a maggioranza assoluta numerosi scali internazionali tra i quali Antalya (Turchia), Lima (Perù), e Lubljana (Slovenia). Senza contare che, nell’ambito dell’ultimo accordo di *bailout* siglato nell’agosto del 2015 dal Governo

greco coi propri creditori, Fraport ha ottenuto in gestione per 40 anni 14 aeroporti regionali sul territorio greco.

Gli esempi di Aena e di Avinor, invece, riguardano società pubbliche che gestiscono in monopolio l'intero sistema aeroportuale dei loro Paesi, rispettivamente la Spagna e la Norvegia. Una soluzione, quest'ultima, che permette una razionale ed integrata gestione del traffico e degli investimenti nel settore. È degno di una nota particolare, poi, il caso portoghese, dove questo tipo di gestione, che potremmo chiamare nazional-sistemica, è esercitata da una azienda, Ana, controllata al 100% da capitali privati.

Significativamente, le gestioni integrate, federate o semplicemente attive sul fronte acquisizioni che abbiamo preso ad esempio, evidenziano performance tra le più positive al livello internazionale: le sole Aena e Fraport, da sole, gestiscono annualmente oltre 350 milioni di passeggeri.

2.6. La razionalizzazione del sistema: oneri e opportunità

Per concludere, il sistema aeroportuale italiano nel suo insieme registra performance incoraggianti ed in trend positivo da diversi anni. Come altrove, d'altronde, il settore passeggeri ha dimostrato una notevole resilienza in risposta alla crisi economica, e di conseguenza una discreta propensione ad elaborare gli shock, sia endogeni che esogeni. Questo risultato deve molto alla continua diffusione dei vettori low cost sul territorio nazionale.

Lo stesso giudizio di resilienza si può applicare, sebbene con qualche cautela in più, per il settore merci che, logicamente, ha subito l'incidenza maggiore della crisi economica sul commercio internazionale. Tuttavia il trasporto cargo, con tutte le sue difficoltà di coordinamento, ha già superato le performance pre-crisi ed è avviato verso un'ulteriore fase di crescita.

Entrambi i comparti soffrono però del difetto strutturale del sistema Italia, ovvero la sua frammentazione. Nonostante la pianificazione integrata del Piano nazionale aeroporti, la rete appare ancora piuttosto estranea alla logica gerarchica fatta di scali gregari e *hub* concentratori/smistatori di fatto consolidata altrove in Europa. La priorità più urgente è invece rappresentata dal settore cargo che ha un forte bisogno di intermodalità per capitalizzare al massimo i flussi di export, soprattutto verso il *Far East*.

L'onere della razionalizzazione di un sistema frammentato sembra gravare soprattutto sulle società di gestione aeroportuale e sulle loro strategie di acquisizione. Tali iniziative potrebbero rafforzare la logica *hub and spoke* portando al sistema un soggetto che per logiche di business (nel caso dell'operatore privato) o per logiche di interesse territoriale di scala vasta/regionale (nel caso dell'operatore pubblico) potrebbe contribuire a superare le contrapposizioni di campanile, con ricadute positive sulle dinamiche settoriali appena descritte. Ne trarrebbero beneficio tanto il comparto passeggeri quanto (e anche di più) quello cargo.

3. GLI AEROPORTI COME NODI DI RETI LOCALI E GLOBALI

3.1. Intermodalità e accessibilità: due dimensioni inaggirabili

In un contesto globale caratterizzato dalla crescente importanza della dimensione della connettività, l'aumento delle esigenze di mobilità – e quindi dei flussi di passeggeri e merci – è fenomeno che riguarda tanto la scala macro (quella degli spostamenti nazionali e internazionali), quanto la scala micro, a livello metropolitano e urbano. L'integrazione efficiente tra le due differenti scale degli spostamenti è evidentemente una necessità imprescindibile per le aree urbane, che rappresentano sempre più gli snodi fondamentali attraverso i quali questi si combinano.

Il tema riguarda in particolare gli aeroporti, strutture che si nutrono di accessibilità e velocità: questi in termini funzionali sono sempre più nodi di reti globali. In relazione a tale funzione devono consentire il veloce spostamento di passeggeri e merci e, per fare questo devono poter contare su un livello di connessione con la città ed il territorio di riferimento funzionale alla loro *mission*.

In sostanza l'aeroporto, in quanto infrastruttura territoriale decisiva per l'accessibilità esterna di un territorio (e quindi per la sua competitività economica), necessita di un sistema di accesso facile, rapido, fluido e diversificato dalla città di riferimento ma anche da un territorio più vasto.

Pur essendo spesso collocato ad alcuni chilometri dalla città, talvolta ai bordi dell'area urbana, non può essere dunque una struttura che opera in condizioni di grande isolamento, altrimenti esce fuori dai parametri che ne definiscono l'efficacia, il significato stesso.

In un quadro generale in cui le relazioni territoriali sono sempre più rilevanti, il valore di un polo aeroportuale dipende fortemente anche dalle infrastrutture di accesso ad esso, dalla facilità con cui dai centri urbani più significativi che vi fanno capo è possibile accedervi.

3.2. Le scelte nel contesto europeo

In Europa, dati gli alti livelli di urbanizzazione del territorio e quindi di congestione del traffico veicolare, le reti su ferro sono quelle che meglio rispondono alla necessità di coniugare sostenibilità, tempi rapidi e facilità di collegamento e di scambio con gli scali aeroportuali.

Oggi tutti i principali scali europei hanno, all'interno dell'area aeroportuale, una propria stazione ferroviaria. Al riguardo la tabella 8 offre una panoramica complessiva dei collegamenti relativi ai principali scali europei (non considerando quelli italiani).

Se in generale il legame tra aeroporto e città è sempre più fatto da sistemi integrati via ferro, spesso questo si traduce in due tipi di connessione diversi e complementari:

- un collegamento veloce, no stop, con la stazione ferroviaria centrale (*airport express*) da cui è possibile poi prendere un treno nazionale/internazionale o spostarsi nell'area urbana con la rete metropolitana;
- uno o più collegamenti urbani, più lenti ed economici, che effettuando numerose fermate servono diverse zone dell'area urbana con frequenze da linea metropolitana.

Se questo è il quadro generale, tuttavia in alcuni casi (Parigi, Francoforte, Dusseldorf, Amsterdam, Bruxelles e Copenaghen), l'integrazione è decisamente più elevata, in quanto la stazione ferroviaria dell'aeroporto è anche nodo della rete ferroviaria nazionale e sovranazionale. Si tratta dunque di scali passanti, che collegano direttamente l'aeroporto con altre città. Naturalmente tale livello spinto di integrazione si giustifica solo per aeroporti a forte vocazione internazionale/intercontinentale, che raccolgono la domanda in un bacino territoriale molto vasto.

Da questo punto di vista è importante ricordare come le relazioni ferroviarie tra grandi città in Europa, soprattutto nel decennio scorso, siano state modificate e intensificate dalla realizzazione di linee ad alta velocità, che (in modi diversi nei differenti Paesi) hanno notevolmente ridotto i tempi di percorrenza tra i poli urbani.

Tornando ai singoli casi, livelli elevati di integrazione tra aeroporto e rete ferroviaria sovralocale riguardano:

- l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi/Roissy, che è servito dalla linea dei treni veloci TGV ed è quindi collegato alle linee Nord verso e da Londra e alle linee Sud-Est verso Lione. Con la formula TGV Air grazie ad una partnership tra le ferrovie (SnCF) e 10 compagnie aeree, sono in vendita biglietti combinati treno+aereo che comprendono un volo internazionale ed una tratta di alta velocità ferroviaria. È in programma peraltro la realizzazione della linea veloce CDG Express (completamento previsto entro il 2023) che ogni quarto d'ora collegherà in soli 20 minuti la Gare de l'Est con l'aeroporto di Roissy (oggi il viaggio per l'aeroporto dura 35 minuti circa);
- l'aeroporto di Francoforte che offre collegamenti ferroviari diretti per Bonn, Colonia e Francoforte tramite treni veloci Ice (InterCityExpress);
- l'aeroporto di Dusseldorf che offre collegamenti ferroviari diretti per Bonn, Colonia ed Essen tramite treni veloci Ice (InterCityExpress);
- l'aeroporto di Amsterdam Schiphol che è integrato alla rete dei treni Thalys ed Intercity che collegano direttamente lo scalo con Bruxelles, Lille e Parigi;
- l'aeroporto di Bruxelles Zaventem che da qualche anno è direttamente collegato oltre che con le principali città del Paese (Anversa, Bruges, Liegi e Gand) anche con Amsterdam, Rotterdam e l'Aia. Ciò grazie alla realizzazione del progetto di collegamento ferroviario chiamato Diabolo cofinanziato dall'Unione europea che ha connesso lo scalo con le reti nazionali;
- l'aeroporto di Copenaghen Kastrup che è servito da treni che lo collegano con la Svezia (Malmö e Göteborg).

Che la fluidificazione dei flussi ed il veloce spostamento di passeggeri sia un obiettivo prioritario lo dimostra il fatto che in alcuni scali maggiori, data la notevole estensione e l'articolazione in più terminal, esiste un sistema

interno di trasporto pubblico su ferro completamente gratuito e ad elevata frequenza.

È il caso de:

- l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi che è servito dalla CDGVAL (Charles De Gaulle VAL) una metropolitana automatica con due linee, basata sul sistema VAL. Le prime cinque stazioni della CDGVAL servono i tre terminali, le stazioni RER e del TGV ed un parcheggio ad 8 minuti di distanza. Alle ore di punta, la frequenza dei treni è di meno di 4 minuti;
- l'aeroporto di Francoforte che, per il collegamento tra i due terminal, ha una piccola linea ferroviaria leggera a guida automatica, chiamata SkyLine;
- l'aeroporto di Monaco di Baviera dove il nuovo edificio satellite del Terminal 2 è collegato con l'edificio principale da una metropolitana sotterranea;
- l'aeroporto di Madrid Barajas dove non solo la linea 8 della metropolitana unisce la nuova area del Terminal 4 con il resto dell'aeroporto, ma i due edifici che compongono il T4 (il principale e il suo satellite), sono collegati tra loro da un treno elettrico sotterraneo senza conducente (Apm).
- l'aeroporto di Milano Malpensa dove esiste anche un collegamento ferroviario da un terminal all'altro, con una frequenza di 15 minuti, e tempo di percorrenza di circa 6 minuti.

Tab. 8 - Aeroporti europei: 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
Oslo Gardemoen	45 km	-	Treno AV Flytoget Airport Express Train	10/20 minuti	20 minuti	Stazione centrale	€20,00
			Treni NSB linea Skien-Oslo-Lillehammer-Trondheim	-	30 minuti	-	€14,00
Stoccolma Arlanda	42 km	-	Treno Arlanda Express	15 minuti	20 minuti	Stazione centrale	€29,00
Copenaghen Kastrup	9 km	Treni Øresundstog per Malmo, Goteborg e Copenaghen	Treni DBS	10 minuti	15 minuti	Stazione centrale	€5,00
			Metro M2	4/6 minuti	15 minuti	Stazione di Nørreport	€5,00
Londra Heathrow	31 km	-	Treno Heathrow Express	15 minuti	15 minuti	Paddington	€27,00
			Treno Heathrow Connect	30 minuti	25 minuti	Station	€12,00
			Metro Piccadilly Line	5/10 minuti	35 minuti	Piccadilly Circus	€5,70
Londra Gatwick	45 Km	-	Treno Gatwick Express	10 minuti	35 minuti	Victoria Station	€20,00
			Treni della Southern Railways	10 minuti	30/45 minuti	London Bridge	
			Treni della Thameslink	30 minuti	50 minuti	City Thameslink	
Manchester	15 km	-	Treno Skyway	10 minuti	20 minuti	Piccadilly e Oxford Road	
			Metrolink - Airport Line	12/20 minuti	40 minuti	Cornbrook	
Amsterdam Schiphol	9 km	Treni AV Thalys e Intercity per Rotterdam, Bruxelles, Parigi, Lille	Treno Flyra	10 minuti	18 minuti	Stazione centrale	€9,00
Bruxelles Zaventem	12 km	Treni diretti per le principali città del Paese e per Amsterdam e Rotterdam	Treno Airport Express	15 minuti	16 minuti	Gare Centrale	€5,00
Parigi Roissy	25 km	TGV per Lille, Bruxelles, Lione, Marsiglia	Treni della RER B	7/15 minuti	35 minuti	Gare du Nord	€10,00
Parigi Orly	15 km	-	Metro Orlyval +RER B	4/7 minuti	7 minuti	Antony e poi Chatelet	€9,30
				15/20 minuti	25 minuti		
Francoforte	12 Km	Treni Ice per Bonn, Colonia e Francoforte	S-Bahn S8 e S9	5/30 minuti	15 minuti	Frankfurt Hauptwache	€4,35

(Segue)

(Segue) **Tab. 8 - Aeroporti europei: 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
Dusseldorf	15 km	Treni per Bonn, Colonia, Essen	S-Bahn S11	–	10 minuti	–	€2,30
Berlino Tegel	8 km	–	Aeroporto urbano, non esiste stazione	–	–	–	–
Berlino Schonefeld	24 km	–	Treno regionale Airport Express	30 minuti	28 minuti	Hauptbahnhof	€3,30
			S-Bahn S9 e S45	10 minuti	40 minuti		
Monaco di Baviera	30 km	–	S-Bahn S1 e S8	10 minuti	40 minuti	Hauptbahnhof e Marienplatz	€11,20
Vienna Schwechat	16 km	–	Treno CAT-City Airport Train	30 minuti	16 minuti	Landstrasse - Wien Mitte	€11,00
			Treno Railjet (OOB)	30 minuti	18 minuti	Stazione centrale	
			Metro Schnellbahn S7	30 minuti	26 minuti	Landstrasse - Wien Mitte	€4,40
			Tram n° 10 Glattalbahn	7/15 minuti	35 minuti	Hauptbahnhof	
Zurigo Kloten	13 km	–	Treno	10 minuti	15 minuti	Hauptbahnhof	€6,50
Barcellona El Prat	15 km	–	Metro L9	7 minuti	32 minuti	Zona Universitaria	€4,50
			Treni RENFE Linea R2 Nord	30 minuti	25 minuti	Passeig de Gràcia o B. Sants (AV)	
Madrid Barajas	12 Km	–	Metro Linea 8	5 minuti	15 minuti	Nuevos Ministerios	€4,50
			Treno C-1	30 minuti	25 minuti	Stazione Atocha	€2,50
Lisbona	7 km	–	Metro Linea rossa	6/9 minuti	25 minuti	Sao Sebastião	€1,40
Atene	40 km	Treni per Corinto	Metro linea 3 blu	30 minuti	30 minuti	Platia Sindagma	€6,00
			Treno suburbano Proastiakós	15 minuti	40 minuti	Stazione Larissis	

Fonte: Censis, 2017

3.3. Il caso italiano: dal ritardo storico al recupero recente

Il quadro italiano è in parte diverso da quello descritto a livello europeo. Negli ultimi decenni il nostro Paese ha certamente migliorato le sue performances alla scala della macro-mobilità (sviluppo dell'alta velocità ferroviaria nel Centro-Nord, crescita del traffico aereo), ma resta in gran parte critica la situazione della mobilità urbana, per il ritardo storico degli investimenti infrastrutturali e per lo squilibrio modale che ne consegue.

Di fatto il ritardo accumulato dall'Italia nei confronti degli altri Paesi europei nello sviluppo delle reti su ferro di trasporto collettivo a livello urbano/metropolitano risulta ancora più marcato che nelle altre modalità di trasporto. Tale ritardo è in genere compensato dai servizi pubblici su gomma (collegamenti via autobus particolarmente rilevanti per alcuni scali).

In questo quadro non stupisce che gli scali aeroportuali italiani scontino, rispetto al quadro europeo, un generale ritardo nelle infrastrutture di connessione veloce con le città. Come mostra la tabella 9, nella maggior parte degli aeroporti del nostro Paese è assente la stazione ferroviaria ed un collegamento su ferro con la città.

Tra le eccezioni, vi sono naturalmente i due aeroporti principali, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che sono collegati al centro città da servizi ferroviari dedicati (Leonardo Express e FL1 a Roma, Malpensa Express a Milano). Al riguardo è da sottolineare il fatto che nel caso dello scalo di Fiumicino, oltre ai due collegamenti ferroviari citati con la Capitale, dal 2014 operano giornalmente 2 treni Frecciargento di Trenitalia e 2 treni per Firenze/Bologna/Padova/Venezia. Si tratta di treni passanti, che fanno tappa a Roma Tiburtina, una novità assoluta per l'Italia.

Negli altri casi il quadro è spesso critico: a fronte di un'inter-modalità ridotta al minimo, l'accessibilità aeroportuale si basa ancora essenzialmente sulla mobilità individuale e collettiva su gomma.

Peraltro, spesso anche laddove esiste un collegamento ferroviario, il servizio è ancora inadeguato. A Torino, ad esempio, la linea che serve l'aeroporto (la Torino-Ceres) è oggi ancora separata dalla rete di RFI, ed il treno non arriva e non parte dal centro città ma dalla stazione Torino Dora.

A Roma Ciampino, la ferrovia e la metropolitana (linea A) si attestano a pochi km dallo scalo, ma non raggiungono l'aeroporto.

Anche a Genova l'utente deve raggiungere con un mezzo pubblico la non lontana stazione ferroviaria di Genova Sestri Ponente Aeroporto.

In altri casi, come a Palermo, la connessione esiste, ma il tempo di percorrenza risulta molto elevato.

Tuttavia in molte città si sta cercando di migliorare, recuperando il terreno perduto sul fronte dell'inter-modalità, in particolare sul fronte della modalità su ferro.

Ne sono dimostrazione alcuni interventi recenti quali quelli di:

- Bari, dove dal luglio 2013 l'aeroporto è collegato in 15 minuti con la stazione grazie ai treni della Ferrotramviaria Spa che partono ogni 40 minuti. La tratta stazione-aeroporto cantierizzata nel 2009, è stata realizzata in 3 anni. L'intera opera è costata circa 81 milioni di euro;
- Pisa, dove il 18 marzo 2017 è stato inaugurato il Pisa Mover che collega la stazione con l'aeroporto. L'opera, realizzata in *project financing*, è costata circa 71 milioni di euro, di cui 21 milioni finanziati dall'Unione europea e il resto a carico dei partner privati che la gestiranno per i prossimi 36 anni. Sarà garantita una corsa ogni 5 minuti negli orari di punta, con una frequenza fino a 24 corse l'ora (12 per ciascuna direzione).

Oltre a questi interventi recenti, sono in corso di progettazione e/o realizzazione diversi altri interventi significativi tesi a ridurre l'isolamento dell'aeroporto rispetto alla città e all'area metropolitana.

In particolare:

- a Milano è in costruzione la linea 4 della metropolitana che attraverserà da est ad ovest la città avendo come capolinea orientale proprio l'aeroporto di Linate. L'ultimazione dei lavori e la completa operatività della linea è prevista per il 2022;
- a Torino è in fase di realizzazione l'interconnessione in sotterranea della linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante di Torino che consentirà di collegare l'aeroporto col centro città e

con tutta l'area torinese attraverso la rete del Servizio Ferroviario metropolitano;

- a Venezia è stata avviata la progettazione definitiva del nuovo tracciato ferroviario che collegherà l'aeroporto di Tessera con Mestre e Trieste e che comprenderà la nuova stazione di Venezia Aeroporto;
- a Bologna è in costruzione il People Mover il nuovo collegamento tra la Stazione ferroviaria centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi. Si tratta di una navetta su monorotaia che collegherà, in circa 7 minuti e mezzo di viaggio il centro città e l'aeroporto, effettuando un'unica fermata intermedia presso Bertalia-Lazzaretto;
- a Firenze è in costruzione la linea 2 del tram che collegherà direttamente l'aeroporto di Peretola col centro città, fermandosi anche nei pressi della stazione ferroviaria (connessione con l'alta velocità). L'entrata in esercizio è prevista per febbraio 2018;
- a Napoli è in costruzione la tratta della linea 1 della metropolitana. Il 15 dicembre 2013 è stato approvato dal Cipe un finanziamento da 650 milioni di euro per la tratta Garibaldi-Aeroporto Capodichino, che prevede tre fermate intermedie (Centro direzionale, Tribunale e Poggioreale). L'ultimazione dei lavori è prevista per il 2018.

Pertanto, nel giro di qualche anno molti aeroporti italiani potranno contare su nuovi collegamenti rapidi e frequenti col centro della città e con i nodi di scambio dell'alta velocità ferroviaria.

Tab. 9 - 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 Aeroporto	–	–	–	–
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 <i>In costruzione linea 4 della metropolitana</i>	–	–	–	–
Bergamo Orio al Serio	5 km (45 km da Milano)	–	Non esiste stazione in aeroporto	–	–	–	–
Venezia Tessera	13 km	–	Non esiste stazione in aeroporto <i>Avviata progettazione definitiva collegamento ferroviario Venezia-aeroporto</i>	–	–	–	–
Bologna Borgo Panigale	6 km	–	Non esiste stazione in aeroporto <i>In costruzione People Mover, apertura 2019</i>	–	–	–	–
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 <i>In costruzione tram stazione-aeroporto (linea 2). Apertura prevista nel 2018</i>	–	–	–	–
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 <i>In costruzione tratta della metropolitana Linea 1, apertura 2018</i>	–	–	–	–
Bari Palese	10 km	–	Treni Ferrotramviaria Spa	30/40 minuti	15 minuti	Stazione Bari centrale	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

3.4. Il legame tra accessibilità aeroportuale e sviluppo locale

L'incremento di accessibilità degli scali aeroportuali e la loro maggiore integrazione con l'area metropolitana di riferimento hanno una decisiva valenza anche in termini di potenzialità di sviluppo del territorio circostante lo scalo.

Le infrastrutture viarie e le reti di collegamento in senso ampio sono un pilastro del processo di allineamento tra esigenze dell'aeroporto e interessi locali; la loro progettazione non può non essere un momento decisivo, strategico per la costruzione di una relazionalità virtuosa all'interno della "aerotropoli". Con questo neologismo si intendono indicare quegli agglomerati di attività produttive, terziarie e commerciali che si attestano attorno agli aeroporti o meglio lungo i corridoi di collegamento tra questi e la città e che in alcuni casi formano delle vere e proprie cittadelle aeroportuali. Perlopiù esito di uno sviluppo inizialmente non pianificato, si tratta di insediamenti misti, composti da parchi commerciali, parchi logistici, parchi industriali, centri di distribuzione, complessi fieristici, *headquarters* di grandi multinazionali, grandi hotel, ecc.

Il loro sviluppo mostra chiaramente come gli aeroporti (così come anche le grandi stazioni o i porti) sono diventati dei poli di sviluppo economico all'interno del contesto di riferimento. La prossimità dello scalo è un fattore di localizzazione importante specie per quei settori economici per i quali una connettività veloce (a vantaggio di dirigenti, partner, fornitori e clienti lontani), su scala continentale ed intercontinentale, genera vantaggi competitivi interessanti (economie di velocità).

Quindi non vi è dubbio che l'accessibilità degli aeroporti abbia ricadute importanti sulla capacità del quadrante di proporsi come area di insediamento di attività produttive.

Naturalmente, il tema dell'accessibilità riguarda poi la popolazione che risiede nei dintorni dello scalo, tanto più quando si tratta di territori carenti sotto questo profilo: l'arrivo di un aeroporto o il suo ampliamento non può che essere occasione per rispondere alla domanda di infrastrutture insoddisfatta a livello locale.

Si tratta infatti spesso di aree periferiche, talvolta di difficile accesso, quasi interamente dipendenti dal trasporto privato, in strade a facile e frequente

intasamento. E i trasporti pubblici sono ben poco efficienti, soprattutto quello ferroviario che spesso ha il difetto di scontentare tutti, residenti e passeggeri.

Quello delle infrastrutture di accesso è un aspetto sul quale il gestore aeroportuale non ha responsabilità e tuttavia diventa un terreno privilegiato sul quale saldare gli interessi locali intorno ad una *vision* di sviluppo dell'area.

La domanda di adeguamento delle infrastrutture locali in seguito all'ampliamento dell'attività aeroportuale è essenziale, altrimenti la pressione che si va a determinare sulle infrastrutture esistenti rappresenta un costo troppo alto per le comunità locali, tanto più quando esse già vivono una condizione di deprivazione infrastrutturale.

4. DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E QUALITÀ ISTITUZIONALE PER ALIMENTARE LA COMPETITIVITÀ

4.1. Il ciclo di decrescita degli investimenti pubblici nel Paese

È ben noto che le infrastrutture sono un ingrediente basilare per il funzionamento delle economie nazionali. Infrastrutture di trasporto estese ed efficienti riducono infatti gli effetti della distanza tra le regioni ed integrano a costi contenuti i mercati di differenti Paesi. Hanno dunque un notevole impatto sulla crescita anche perché aumentano la partecipazione ai processi di sviluppo connettendo le aree più povere con quelle più avanzate.

Beneficiano di infrastrutture di qualità sia le imprese, che contengono i costi di trasporto, sia i lavoratori che ottimizzano i tempi di spostamento casa-lavoro, sia l'insieme di soggetti interessati all'Italia (importatori, esportatori, turisti stranieri). Anche le infrastrutture energetiche sono fondamentali per la competitività di un Paese riducendo i costi di approvvigionamento e le incertezze sulle forniture.

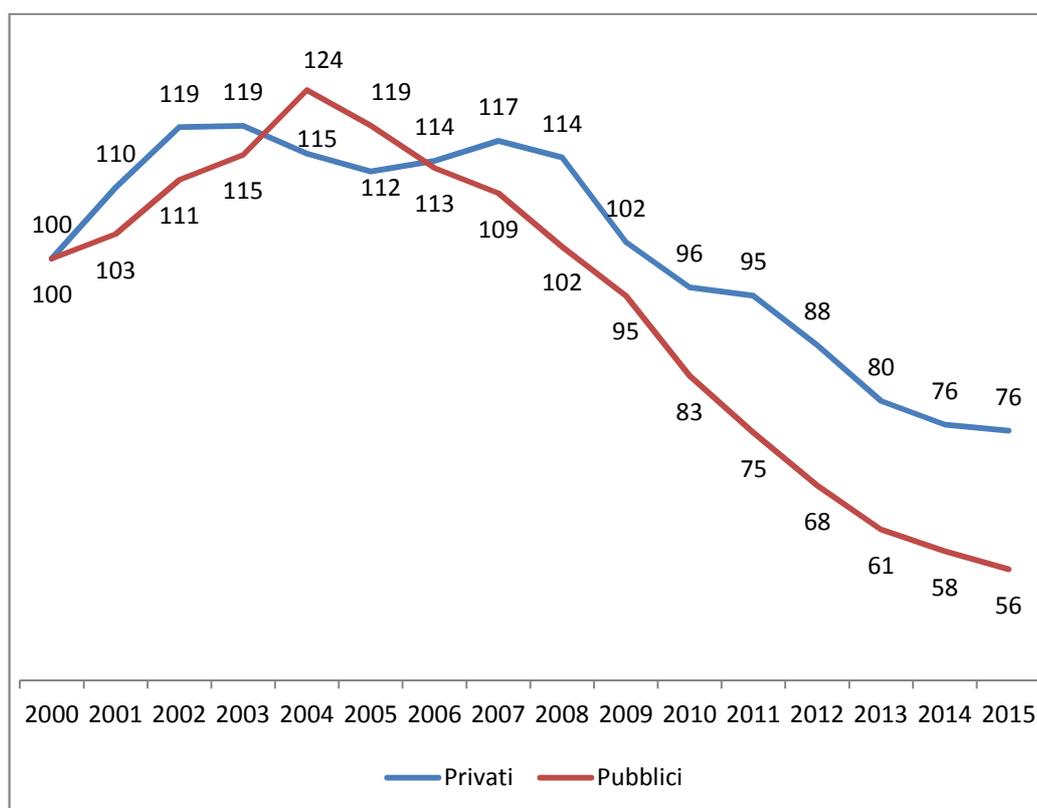
Guardando poi alle reti lunghe, la presenza di infrastrutture con carattere di *hub* (porti e aeroporti, essenzialmente), alimentano la proiezione internazionale di un Paese.

È per questo motivo che tutte le analisi sulla competitività, oltre a considerare le caratteristiche dell'ambiente economico complessivo, prendono in esame la dotazione infrastrutturale in termini sia di adeguatezza che di qualità. Da questo punto di vista, l'Italia sconta un evidente ritardo, che viene da lontano ma che nella prima decade del secondo millennio si è ulteriormente accentuato.

La figura 32 evidenzia il crollo degli investimenti in opere pubbliche a partire dagli anni immediatamente precedenti alla crisi economica mondiale, e il crollo degli investimenti privati nel settore non residenziale a partire dai primi anni della crisi. Un crollo che ha segnato un ciclo lungo di circa 15 anni dal quale il Paese fa fatica ad uscire nonostante alcuni recenti miglioramenti parziali.

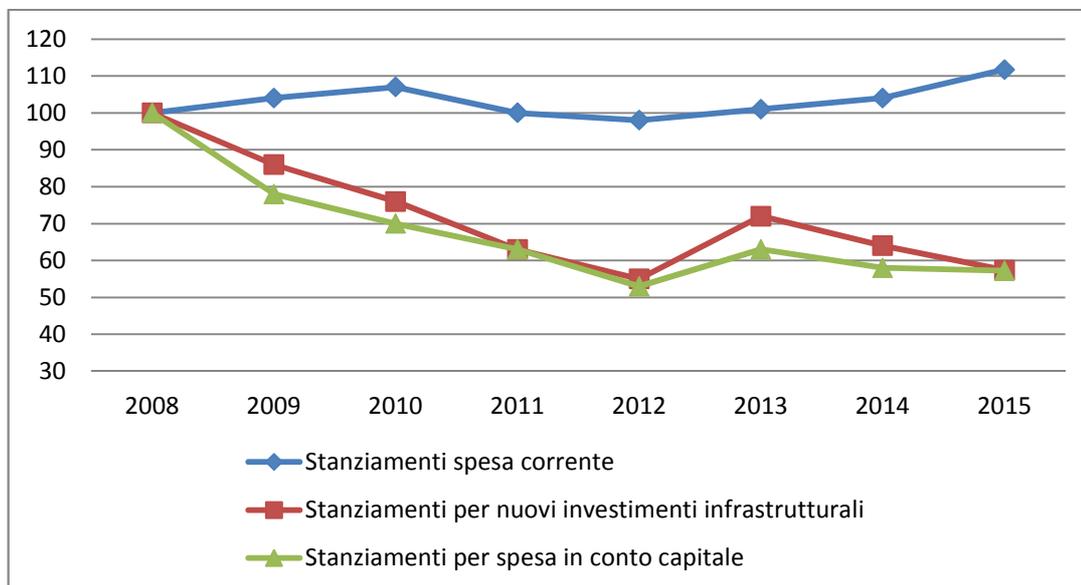
Nelle figure 33 e 34 si evidenzia la caduta degli investimenti in conto capitale nei bilanci dello Stato e dei Comuni italiani a fronte di una spesa corrente che, sia pur debolmente, continua a crescere.

Fig. 32 - Investimenti in costruzioni non residenziali, valori a prezzi costanti 2010 (numero indice, 2000=100)



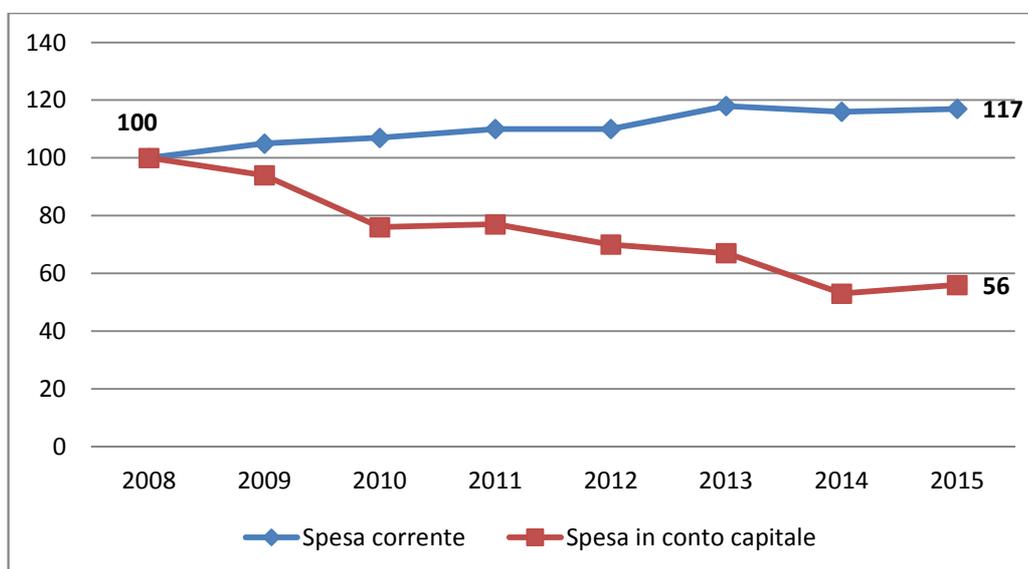
Fonte: elaborazioni Censis su dati Ance

Fig. 33 - Ripartizione della spesa nel bilancio di previsione dello Stato, 2008-2015



Fonte: Ance, Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni

Fig. 34 - Andamento 2008-2015 della spesa corrente e della spesa in conto capitale dei Comuni italiani



Fonte: Ance, Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni

4.2. La rilevanza degli investimenti aeroportuali per il rilancio della competitività nazionale

Gli effetti di questo lungo ciclo impoverente sono oggi sotto gli occhi di tutti. Per comprendere come il *deficit* infrastrutturale possa generare un *gap* di competitività internazionale è sufficiente osservare i dati dell'ultimo rapporto del *World Economic Forum (Global Competitiveness Report 2016-2017)* che, nell'analizzare la capacità competitiva delle economie di 138 Paesi, colloca l'Italia al 44° posto nella graduatoria mondiale. Il dato di sintesi certamente non genera ottimismo, soprattutto in considerazione del fatto che siamo sopravanzati da quasi tutti i grandi Paesi europei ad economia avanzata (la Germania occupa la 5^a posizione, il Regno Unito la 7^a, la Francia la 21^a, la Spagna la 32^a), ma sono soprattutto i sub-indici a destare preoccupazione.

Il Report fornisce un'analisi dettagliata dei fattori (pilastri) che contribuiscono al posizionamento dei Paesi. Il pilastro relativo alle infrastrutture, visto nel suo complesso, colloca l'Italia al 25° posto nella graduatoria mondiale. Il dato, quantunque in miglioramento rispetto al 31° posto del 2011 è di per sé particolarmente negativo se si considera che questo fattore è uno di quelli considerati *basic requirement*.

Analizzando il dato nelle sue diverse componenti, ossia nella disponibilità e nella qualità delle diverse dotazioni infrastrutturali, emergono ulteriori preoccupazioni: siamo al 57° per la qualità infrastrutturale complessiva (dal 73° posto del 2011), al 60° posto per quanto concerne la qualità delle infrastrutture di trasporto aereo (84° nel 2011) e al 56° posto per quanto concerne la situazione portuale (81° nel 2011).

Volendo tentare un *focus* sulle infrastrutture per il trasporto aereo in particolare, è possibile considerare un ulteriore indicatore relativo ai posti-km disponibili. In questo ambito l'Italia occupa una posizione sicuramente più lusinghiera (19°), ma comunque distante dai principali Paesi europei, come si può notare dallo schema riportato nella tabella 10.

Tab. 10 - Indicatori di competitività infrastrutturale: trasporto aereo

	Posti-km disponibili		Qualità delle infrastrutture per il trasporto aereo	
	Rank	Valore dell'indicatore (milioni/settimana)	Rank	Valore dell'indicatore (milioni/settimana)
Italia	19	2.613	60	4,6
Germania	6	5.338	12	5,9
Francia	10	3.997	13	5,9
Regno Unito	4	5.997	24	5,6
Spagna	9	4.318	14	5,8

Fonte: elaborazioni Censis su dati *Global Competitiveness Report 2016-2017*

Se questo è il contesto generale, occorre chiedersi se esistono oggi le condizioni, in Italia, per perseguire l'obiettivo di un recupero della nostra competitività che poggia su un adeguamento del nostro assetto infrastrutturale. L'argomento è assai complesso e si presta a numerose interpretazioni di ordine economico, sociale, giuridico e istituzionale.

Una prima indicazione, in chiave perlopiù negativa, la offre lo stesso *Global Competitiveness Report*.

Sempre guardando ai dati del rapporto, si scopre infatti che, tra i 12 pilastri della competitività presi in esame, un ruolo fondamentale nell'abbassare il *rating* del nostro Paese è quello che viene individuato sotto la voce "istituzioni" (103° posto, ma in peggioramento dal 92° posto del 2011 nella graduatoria mondiale). Tra le diverse componenti del fattore istituzioni giocano in negativo in modo particolare il peso della regolazione governativa (136° posto), la presenza della criminalità organizzata (130°posto), l'efficienza nella regolazione dei contenziosi (136°), la trasparenza dei processi di governo (128°), l'imparzialità nelle decisioni governative (120° posto). Certo, si tratta di giudizi di un *panel*

internazionale, ma se si assume che l'adeguamento della dotazione infrastrutturale di un Paese possa dipendere in larga misura dall'efficienza delle istituzioni centrali e periferiche nell'assolvere a questo compito, risulta evidente che la perdurante debolezza istituzionale, oltre a ridurre drasticamente l'indice di competitività nazionale, penalizza proprio la capacità del Paese di incidere significativamente e rapidamente sul fattore infrastrutture. Nella sostanza, dunque, i meccanismi che giocano un ruolo nel ridurre la capacità competitiva nazionale, si alimentano tra loro con una sorta di perverso effetto moltiplicatore.

Se tutto ciò è vero in senso generale, nel campo dell'aviazione civile si registrano, di recente, cambiamenti che inducono ad un cauto ottimismo. In particolare sul fronte della questione del reperimento delle risorse per gli investimenti, che sta progressivamente traslando dalla responsabilità pubblica a quella privata.

5. SVILUPPO AEROPORTUALE E GESTIONE DEL CONSENSO: OPPORTUNITÀ IN ESSERE E ERRORI DA EVITARE

5.1. Dimensioni e ragioni del conflitto sulle scelte di trasformazione territoriale

Un ambito che ormai da anni alimenta feroci contestazioni è sicuramente quello degli interventi di trasformazione del territorio. In Italia la realizzazione di una grande opera civile, ma anche di un impianto per la produzione di energia elettrica o per il trattamento dei rifiuti, raramente non dà vita a forme di protesta più o meno intense. Ormai il conflitto sulle infrastrutture può essere considerato un dato inevitabile, quasi endemico, con cui fare i conti.

Ciò è attribuibile in primo luogo alla mancanza di consenso generalizzato in grado di generare processi di delega verso i soggetti attuatori. A livello generale, infatti, è scarsamente diffusa la fiducia circa i reali vantaggi che possono derivare dalla realizzazione di opere che peraltro hanno un impatto permanente e drenano risorse consistenti.

C'è, inoltre, un problema di credibilità e qualità della programmazione: c'è la sensazione che gli investimenti e le scelte non siano frutto di un'analisi attenta dei bisogni e delle opportunità, e quindi di una giusta individuazione delle priorità. Manca il riferimento a linee strategiche di guida delle scelte (a livello nazionale e macro-regionale) ed una valutazione sistematica dei costi e dei benefici tra opzioni diverse inclusa la cosiddetta opzione zero, cioè quella di non realizzare un nuovo intervento (mantenendo/migliorando l'esistente).

L'atterraggio nel locale è quasi sempre molto problematico, tanto che contro la realizzazione di infrastrutture o di impianti di un certo impatto si registra con sempre maggiore frequenza la mobilitazione di associazioni, comitati spontanei, enti locali, ecc.

Nel 2015, in base ai dati dell'Osservatorio *Nimby*, 342 impianti o opere di trasformazione territoriale sono stati oggetto di contestazioni locali. Dell'insieme di queste procedure antagoniste il 53,3% era relativo ad

impianti energetici, con il paradosso che per il circa i 3/4 si trattava di impianti da fonte rinnovabile.

Nelle contestazioni è certamente in primo piano la sfiducia e la reattività di cittadini e di comitati, ma va detto che la politica locale, spesso alla ricerca di un consenso a breve, contribuisce talvolta ad esasperare gli animi: in questo caso alla sindrome *Nimby* se ne affianca un'altra, più recente ma non meno paralizzante: la sindrome *Nimto* (*Not In My Term of Office*, ovvero "non durante il mio mandato elettorale") (tab. 11).

Tab. 11 - La protesta contro gli impianti e le opere di trasformazione territoriale

La dimensione del fenomeno	Nel 2005 le opere contestate erano 190, nel 2011 il numero è salito a 331, nel 2015 sono diventate 342
La tipologia delle opere contestate	Il 53,3% riguarda impianti energetici (di cui i ¾ relativi a fonti rinnovabili come ad esempio le centrali a biomasse o i parchi eolici), il 37,7% i rifiuti, il 7,9% le infrastrutture (tra cui 3 aeroporti)
La reattività della protesta	Il 51% delle contestazioni riguarda interventi non ancora autorizzati e solo allo stato di progetto
I protagonisti della protesta (da <i>Nimby</i> a <i>Nimto</i>)	Le contestazioni popolari sono il 35,6% delle proteste, le istituzioni locali valgono il 26,7% e le iniziative dei politici locali il 18,9

Fonte: elaborazione Censis su dati Nimby Forum

Le indagini Censis che sondano la eventuale futura disponibilità a partecipare a manifestazioni di protesta, evidenziano che il 70,7% degli italiani si sentirebbe di aderire a contestazioni contro la realizzazione di opere ritenute inutili o dannose per il territorio e per l'ambiente. Si tratta di un dato molto forte, che si alimenta sia con il dissenso contro alcune

tipologie di opere di rilevanza locale particolarmente sgradite (si pensi alle discariche di rifiuti urbani), sia contro i grandi interventi di rilievo nazionale e sovranazionale pensati per ridurre lo storico *gap* infrastrutturale del Paese.

È un fatto che oggi, lungo i tracciati previsti dai progetti preliminari delle infrastrutture a rete, si contano decine di soggetti di interposizione. Un'interposizione che è mutata nel tempo e di cui si possono individuare attualmente due diverse configurazioni:

- quella che, pur riconoscendo la legittimità e l'utilità degli interventi di infrastrutturazione, pone il problema della razionalità e legittimità dell'individuazione dei siti e dei territori di attraversamento;
- quella che, ormai del tutto sganciata dal riferimento a beni superiori come l'ambiente, la salute, il paesaggio, pone brutalmente il tema della contrapposizione tra gli interessi della collettività in senso lato, che dalle opere potrà ricavare alcuni benefici, e della popolazione locale, la sola a sopportarne i costi (anche qualora limitati alla fase di cantiere).

Dentro queste fenomenologie si individuano alcuni effetti perversi che impattano notevolmente sui processi realizzativi producendo ritardi a oltranza:

- la messa in discussione di un sito o di un tracciato, anche là dove si raggiunge un accordo, costringe ad una riprogettazione lunga e costosa. Obbliga, inoltre, ad una revisione in alto dei costi di realizzazione. Nel caso di opere da realizzare con il contributo di soggetti privati, ciò conduce ad una revisione dei piani finanziari e dei termini delle concessioni (con incremento delle tariffe a danno delle utenze);
- la contrapposizione tra interessi generali e locali sta determinando una corsa alla compensazione che poco ha a che vedere con la logica della mitigazione dell'impatto delle opere. Nelle conferenze dei servizi emergono richieste per interventi socio-ambientali della più varia natura (impianti sportivi, scuole, parcheggi, depuratori, ecc.). Progetti ottimi per il mercato del consenso politico locale, perennemente a corto di risorse finanziarie, ma spesso poco congruenti con l'oggetto del

contendere, ossia la sicurezza, l'impatto, l'utilità dell'opera in ambito locale.

Queste ultime considerazioni segnalano la distorta percezione, sul territorio, del significato delle grandi opere: iattura da combattere con veemenza in alcuni casi, vera e propria opportunità per garantire risorse pubbliche a pioggia in altri. Al riguardo, un fenomeno del tutto nuovo è la registrazione di un interesse locale per le grandi infrastrutture la cui motivazione sta tutta nel loro effetto alone (risorse da gestire sul territorio, occupazione, espropri a prezzi di mercato, opere compensative della più diversa natura, ecc.) e solo secondariamente nella loro valenza di connettori.

Nella tabella 12 si riporta schematicamente l'evoluzione storica delle ragioni della contrapposizione ad interventi derivanti da decisioni pubbliche evidenziando le ragioni della contrapposizione, l'oggetto e il tipo di contrasto. È interessante notare che il caso della Tav in Val di Susa, sicuramente quello più critico per rilevanza del progetto, per forza dello scontro, per riverbero mediatico, in qualche modo occupa tutte le aree di analisi: vengono infatti messi in discussione un sito e un tracciato, un approccio, un processo decisionale, una logica di intervento e finanche una destinazione di risorse pubbliche. La forza della contrapposizione sta dunque nel fatto di essere a tutto campo e dunque antagonista in senso proprio. Proprio per questo la vicenda della Val di Susa e del movimento No Tav è uscita dai confini del Piemonte diventando l'emblema di una contrapposizione contro poteri pubblici fortemente delegittimati. Proprio per questo alcuni nuclei antagonisti – in questo caso non erranti ma fortemente intrisi di riferimenti ideologici – l'hanno scelta come terreno di scontro identitario. Dal punto di vista di chi informa la propria vita con una visione antagonista dei rapporti economici e sociali, la crescita dell'attuale antagonismo errante, tematico, territoriale, iperframmentato non costituisce in sé una prospettiva interessante. Meglio individuare un terreno di scontro e cercare di alzarne il livello, di farlo uscire da una dimensione orizzontale e provare a promuoverne la verticalizzazione incorporando elementi di dissenso che vanno al di là dell'impatto locale di un'opera sulla qualità della vita dei residenti.

Tab. 12 - L'evoluzione storica delle ragioni della contrapposizione ad interventi derivanti da decisioni pubbliche

Ragioni della contrapposizione	Quello che viene messo in discussione	Tipo di contrasto
Non è il luogo adatto per quella soluzione	Un luogo geografico (un sito, un tracciato, ecc.)	Delegittimazione scelte localizzative/insediative
Non è la soluzione giusta per quel problema	Una tecnologia, un approccio	Delegittimazione tecnico-ambientale
Non sono stati coinvolti i cittadini (approccio <i>top down</i>)	Un processo decisionale	Delegittimazione metodologia decisionale
Non serve (alla crescita, allo sviluppo, alla qualità della vita, ai cittadini, ecc.)	Una logica di intervento (economica, logistica, ecc.)	Delegittimazione della capacità programmatoria e dell'agire strategico
In questo momento occorre altro	Una destinazione di risorse pubbliche	Delegittimazione delle decisioni di spesa

Fonte: Censis 2017

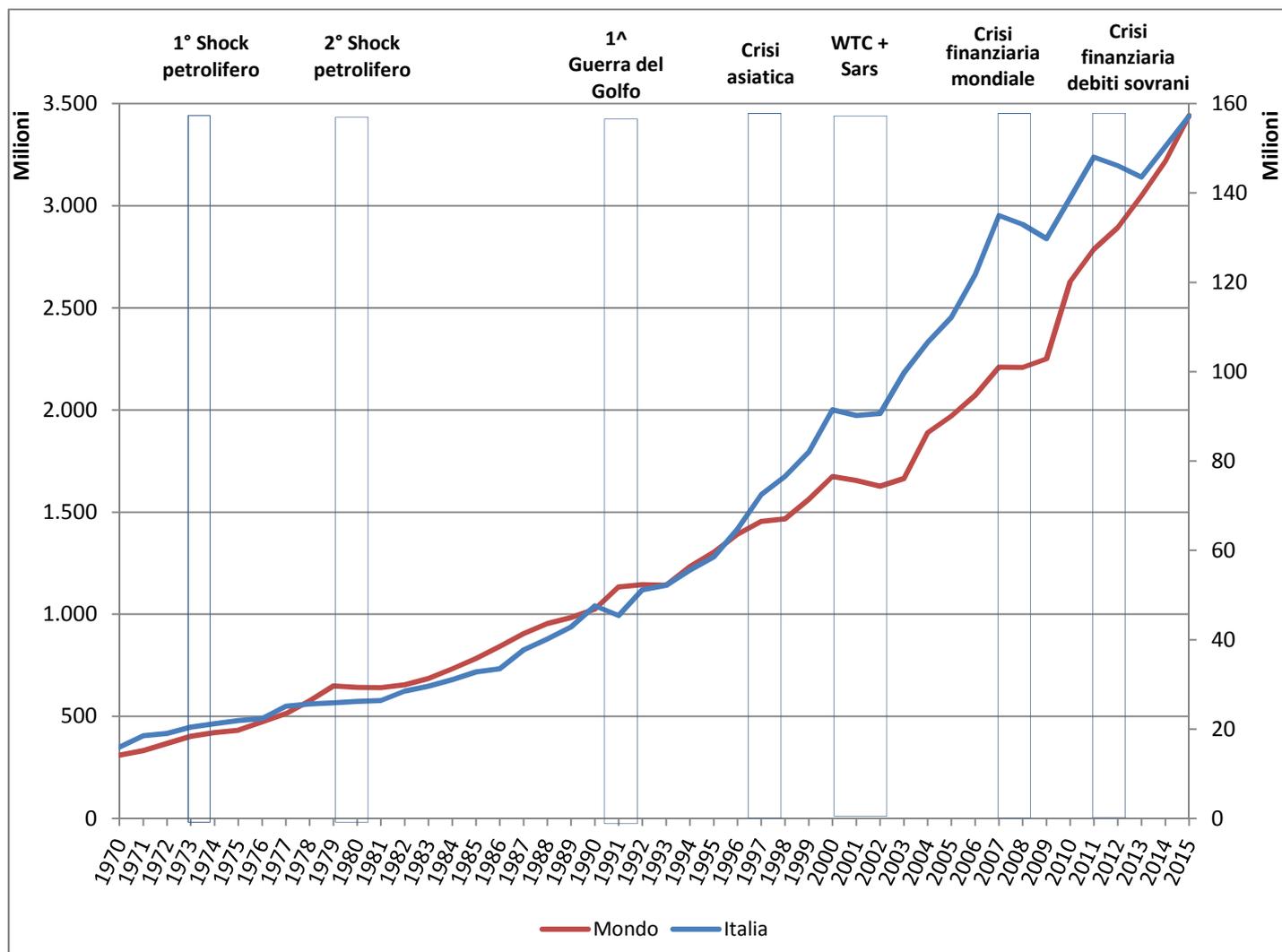
5.2. Le infrastrutture aeroportuali tra benefici sistemici e impaludamenti locali

È ormai noto e assodato che gli aeroporti sono infrastrutture assolutamente strategiche per l'economia e la società in tempi di globalizzazione.

Rappresentano, infatti uno straordinario motore di creazione di opportunità di reddito e di occupazione, le cui esternalità positive, sulla base della loro dimensione e collocazione, spesso si irradiano alla dimensione sovralocale.

Per comprenderlo è sufficiente considerare le dimensioni attuali e le traiettorie future dei flussi globali dell'aviazione civile, tenuto conto che un loro tratto tipico è la comprovata capacità di resilienza particolarmente elevata dopo momenti di crisi. Non a caso il traffico aereo mondiale – ma a ben vedere anche il traffico negli aeroporti italiani – ha sempre reagito con grandi balzi in avanti agli ostacoli o ai colpi che l'hanno spinto in basso, ritrovando rapidamente il sentiero di crescita.

Fig. 35 - Passeggeri trasportati in Italia (asse destro) e nel mondo (asse sinistro), 1970-2015 (val. ass. in milioni)



Fonte: elaborazione Censis su dati WorldBank e Istat

Gli aeroporti sono un veicolo decisivo della competizione globale e per questo i principali Paesi, dagli Stati Uniti (che possiedono 12 dei primi 30 aeroporti mondiali) ai Paesi asiatici emergenti (Pechino è il 2° aeroporto al mondo per passeggeri), a quelli europei più avanzati (Londra, Parigi, Amsterdam e Francoforte su tutti), si sono da tempo attrezzati con strutture aeroportuali adeguate quanto a capacità e qualità dell'accoglienza ed efficienza degli scali. Per questo il mondo arabo si sta ritagliando un ruolo fondamentale nei traffici internazionali con il potenziamento degli aeroporti di Dubai (attualmente il 3° aeroporto al mondo) e Abu Dhabi (tab. 13).

Tab. 13 - Principali aeroporti mondiali, passeggeri 2016 e var. % 2015-2016

Ranking	Aeroporto	Città	Stato	Passeggeri 2016	Variazione % 2015-2016
1°	Aeroporto Internazionale di Atlanta-Hartsfield-Jackson	Atlanta	Stati Uniti	104.258.124	2.72
2°	Aeroporto Internazionale di Pechino-Capital	Pechino	Cina	94.393.000	4.7
3°	Aeroporto Internazionale di Dubai	Dubai	Emirati Arabi Uniti	83.654.000	6.5
4°	Aeroporto Internazionale di Los Angeles	Los Angeles	Stati Uniti	80.921.527	7.9
5°	Aeroporto Internazionale O'Hare	Chicago	Stati Uniti	77.960.588	1.3
6°	Aeroporto di Tokyo-Haneda	Tokyo	Giappone	77.738.355	3.3
7°	Aeroporto di Londra-Heathrow	Londra	Regno Unito	75.671.863	0.9
8°	Aeroporto di Hong Kong-Chek Lap Kok	Hong Kong	Hong Kong	70.502.000	2.9
9°	Aeroporto Internazionale di Shanghai-Pudong	Shanghai	Cina	68.488.000	13.9
10°	Aeroporto di Parigi Charles de Gaulle	Parigi	Francia	65.933.145	0.2
11°	Aeroporto Internazionale di Dallas-Fort Worth	Dallas/Fort Worth	Stati Uniti	65.670.697	2.3
12°	Aeroporto di Amsterdam-Schiphol	Amsterdam	Paesi Bassi	63.625.664	9.1
13°	Aeroporto di Francoforte sul Meno	Francoforte	Germania	60.792.308	0.3
14°	Aeroporto di Istanbul-Atatürk	Istanbul	Turchia	60.119.215	1.9
15°	Aeroporto di Canton-Baiyun	Canton	Cina	59.780.000	8.2
16°	Aeroporto Internazionale John F. Kennedy	New York	Stati Uniti	58.956.288	3.7
17°	Aeroporto di Singapore-Changi	Singapore	Singapore	58.698.039	5.8
18°	Aeroporto Internazionale di Denver	Denver	Stati Uniti	58.299.590	7.9
19°	Aeroporto Internazionale Incheon	Seul	Corea del Sud	57.765.397	17.2
20°	Aeroporto Internazionale di Bangkok-Suvarnabhumi	Bangkok	Tailandia	55.892.428	5.6
21°	Aeroporto Internazionale Soekarno-Hatta	Giacarta	Indonesia	54.145.000	9.3
22°	Aeroporto Internazionale di San Francisco	San Francisco	Stati Uniti	53.106.505	6.0
23°	Aeroporto di Madrid-Barajas	Madrid	Spagna	50.420.583	7.6
24°	Aeroporto Internazionale di Kuala Lumpur	Kuala Lumpur	Malesia	48.946.254	0.01
25°	Aeroporto Internazionale McCarran	Las Vegas	Stati Uniti	47.435.640[4.5
26°	Aeroporto Internazionale di Seattle-Tacoma	Seattle/Tacoma	Stati Uniti	45.736.700	8.0
27°	Aeroporto Internazionale di Miami	Miami	Stati Uniti	44.584.603	0.5
28°	Aeroporto Internazionale di Charlotte-Douglas	Charlotte	Stati Uniti	44.422.022	1.0
29°	Aeroporto Internazionale di Phoenix	Phoenix (Arizona)	Stati Uniti	43.383.528	1.4
30°	Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci	Roma-Fiumicino	Italia	41.744.769	3.2

Fonte: Airports.org

Il potenziamento e l'adeguamento degli scali aeroportuali è dunque questione strategica, di interesse nazionale e in quanto tale irrinunciabile per non restare ai margini di un sistema che è in crescita costante sostanzialmente da sempre. L'attrazione dei flussi di traffico genera valore, che significa nuovo reddito, nuova ricchezza, nuova occupazione, in altre parole, nuove opportunità per le comunità nazionali.

Si consideri che attualmente ci sono circa 3,7 miliardi di passeggeri a livello mondiale e dati di letteratura indicano in circa 4.000 i posti di lavoro generati in media per ciascun milione di passeggeri; si tratta di un valore complessivo che include sia l'occupazione insite che quella *offsite*, ma considerando che l'Italia ha attualmente circa il 4,3% del traffico aereo mondiale pari, è evidente quali benefici diretti si determinano con il potenziamento della capacità di accoglienza degli scali italiani e della loro capacità di aumentare il traffico. Ragionamenti analoghi possono naturalmente essere condotti a proposito del traffico cargo. Al riguardo, basti considerare che ad oggi il 35% del valore delle merci mondiali (e il 90% circa dell'e-commerce) segue le rotte aeree.

Naturalmente l'adeguamento delle strutture aeroportuali è una questione complessa che chiama in causa risorse economiche pubbliche e private, strategie di business, capacità di posizionamento nello scenario globale anche attraverso alleanze strategiche. C'è però un'ulteriore questione in gioco, di non poco conto specie nel contesto nazionale: l'aeroporto è un'infrastruttura spesso ingombrante per le comunità che vivono nei territori circostanti e, a fronte di benefici che si distribuiscono ad ampio raggio, genera costi locali in termini di impatto ambientale (acustico e atmosferico) o di saturazione delle reti viarie. A fronte di questa asimmetria tra costi e benefici si generano spesso contrapposizioni locali che ritardano le realizzazioni e generano un surplus di costi, costringono a ridefinire decisioni assunte con difficoltà.

Nel tempo, nel contesto internazionale si sono dipanati molteplici casi di sindrome *Nimby* applicata alle infrastrutture aeroportuali, basti pensare al caso di Boston negli anni 60, quando la società di gestione si mostrò sorda alle esigenze locali dovendo poi molto penare per realizzare la sesta pista (mentre venivano autorizzate attività alberghiere su terreni che in seguito hanno impedito lo sviluppo del sito aeroportuale). O al caso di Tokyo dove gli espropri forzati dei primi anni settanta hanno esacerbato l'opposizione

di agricoltori locali, capaci di creare consenso diffuso intorno alla loro strenua resistenza a ipotesi di ampliamento. Oppure, in anni più recenti alle vicende della terza pista a Heathrow nel momento in cui era diventato decisivo per una città globale come Londra il rilancio del proprio ruolo rispetto alle nuove dinamiche dei flussi aerei mondiali.

Ma anche l'Italia ha dovuto spesso subire questo genere di *impasse*: nella cronaca recente il pensiero va certamente al progetto di raddoppio dell'Aeroporto di Fiumicino Leonardo da Vinci e all'ampliamento dell'aeroporto Amerigo Vespucci Peretola a Firenze, ma anche in passato altri scali hanno subito analoga sindrome.

5.3. Le scelte inaggirabili nel dialogo col territorio

L'importanza di un modello di governance

Gli esempi esteri di conflitto di una comunità locale verso una infrastruttura aeroportuale sono spesso il frutto di processi decisionali centralizzati: l'idea di creare un grande scalo o di ampliarne uno esistente per ragioni economiche e sociali e per la strategicità dei ritorni sul piano nazionale si origina dall'alto e assume la forma di una decisione che si impone alle comunità locali. Alle resistenze locali si contrappone la logica razionale dei benefici superiori.

In Italia la situazione è sempre stata più complessa e articolata. Questo per molte e differenti ragioni:

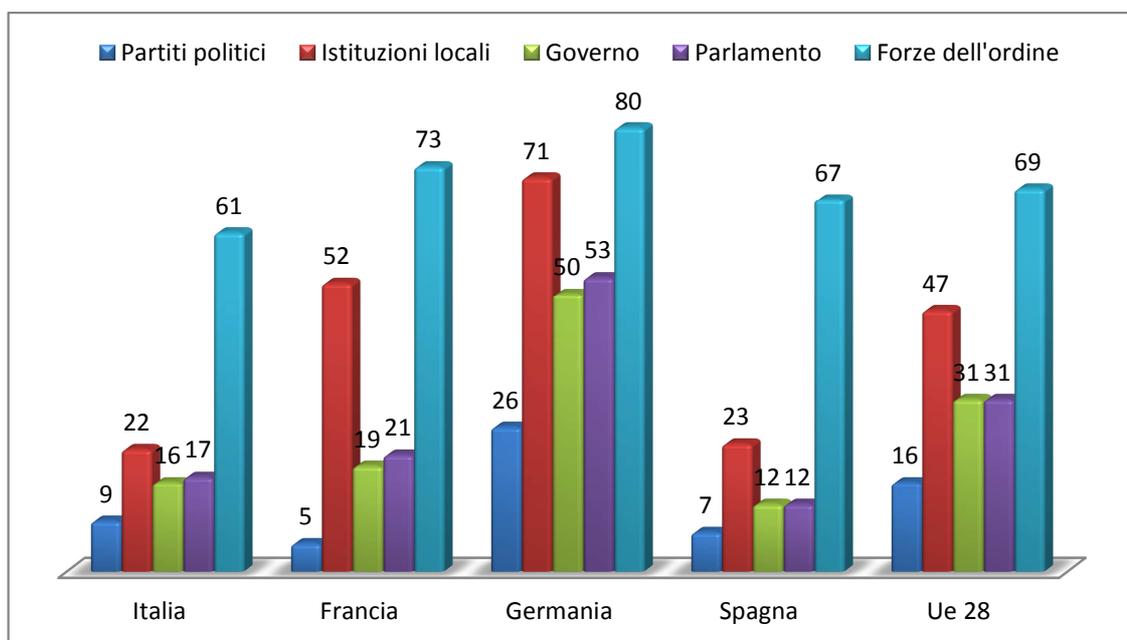
- in primo luogo perché fino a non molti anni fa la gran parte degli aeroporti erano controllati da capitale pubblico. Molti, soprattutto nel Mezzogiorno, sono ancora organizzati in questo modo. È evidente che un soggetto partecipato da enti locali ha motivazioni specifiche che lo portano a dialogare con la comunità locale in modo non neutro;
- in secondo luogo, occorre dire che i programmi espansivi sono stati ritenuti spesso attaccabili a fronte della cronica debolezza dei collegamenti con la città di riferimento e in generale con la maglia infrastrutturale del Paese: "a che serve ampliare l'aeroporto e

subirne i disagi localmente se poi esistono colli di bottiglia che ne impediranno comunque lo sviluppo?”

- in terzo luogo, bisogna anche considerare che nella complessità delle partite locali ha giocato un ruolo non secondario il modello aeroportuale italiano basato, fino a non molti anni fa, sul concetto “una città un aeroporto, un gestore aeroportuale”, a prescindere da qualsivoglia equazione di business;
- infine, certamente non ha favorito l’evoluzione delle infrastrutture aeroportuali il fatto che una porzione importante del territorio limitrofo alle città italiane – nel Sud e nel Centro più che al Nord – è stato oggetto di vasti fenomeni di micro-abusivismo di necessità. Una volta sanate queste situazioni è diventato molto più complessa la programmazione e realizzazione di infrastrutture impattanti.

A questi elementi è possibile aggiungere uno ulteriore, valido però per ogni tipo di intervento infrastrutturale, che è individuabile nella fiducia risposta nei soggetti – politici, amministrativi e tecnici – incaricati delle realizzazioni. L’attuale livello di rispecchiamento dei cittadini nei governi locali ci colloca agli ultimi posti tra i Paesi europei. Certamente questo vale anche con riferimento agli altri livelli istituzionali, ma è proprio la mancanza di fiducia nelle istituzioni periferiche che ci caratterizza maggiormente nello scenario dell’Ue: la percentuale di italiani che sostiene di fidarsi delle istituzioni locali è del 22%, contro una media europea del 47% con punte del 71% in Germania (fig. 36).

Fig. 36 - Cittadini che dichiarano di avere fiducia nelle istituzioni. Confronto tra Italia, Francia, Spagna, Germania e Ue 28 (val. %)



Fonte: elaborazioni Censis su dati Eurobarometro

Ma come agire allora per prevenire sul nascere le forme di contrapposizione locale?

Il criterio fondamentale da adottare è quello di muoversi verso una progressiva normalizzazione del rapporto tra il gestore aeroportuale, spesso un *big player*, e la comunità locale, che presumibilmente sarà estremamente articolata quanto a soggetti, interessi, aspettative, e anche capacità di confronto.

Il primo passo da compiere riguarda la costruzione di un quadro preciso delle aspettative – quali che esse siano – dei soggetti locali coinvolti. Per far ciò occorre sviluppare una conoscenza precisa della storia locale e della composizione degli interessi, perché a seconda del sistema di relazioni, del grado di appartenenza, della forza delle identità presenti nelle comunità locali e anche dell'esistenza o meno di referenti interni autorevoli e/o capaci, può variare il modello di governance e di sviluppo legato alla realtà

aeroportuale. Non è detto che comunità coese, con alto senso di appartenenza, una buona percezione degli interessi e magari buona capacità di autorganizzazione debbano per forza essere nemici temibili. Potrebbero, al contrario, volta costituire un motore dello sviluppo centrato sulla valorizzazione delle potenzialità legate alle attività aeroportuali.

Bastano comunque queste considerazioni di apertura per comprendere che i poteri pubblici e i gestori, pubblici o privati che siano, non dovrebbero concepire alcun Masterplan che non includa al suo interno una proposta precisa e condivisa di crescita del territorio aeroportuale nel suo complesso.

Il senso di questa affermazione si basa sul fatto che gli aeroporti sono ormai da tempo proiettati oltre la loro funzionalità primaria di stazione di arrivo e partenza dei passeggeri del traffico aereo. Qualcuno (John Kasarda) parla di future “aerotropoli”, intendendo con ciò vere e proprie città aeroportuali, collocate al centro di grandi superfici urbane dove si creano relazioni e valore ben oltre il core business del traffico aereo.

Ma già oggi alle piste e ai terminal si aggiungono le tante attività commerciali e di servizio interne, le attività nei territori circostanti appannaggio delle imprese che vivono dell’attività aeroportuale e di quelle che ne hanno bisogno per la propria attività, e fiere, gli alberghi e i centri congressi fino alle tante iniziative di *real estate*.

È comunque evidente che, soprattutto in un contesto insediativo come quello italiano, la dinamica di creazione delle città aeroportuali dipende in misura decisiva dal rapporto con le comunità circostanti.

Un efficace modello di governance, una volta delimitato il contesto territoriale a cui afferiscono le comunità locali, deve innanzitutto basarsi sulla responsabilizzazione di tutti i soggetti che, a vario titolo, sono toccati dalle vicende aeroportuali.

L’assunzione di responsabilità del gestore

Inevitabilmente, è il soggetto gestore che – per *mission* complessiva e per risorse investite – è chiamato a far evolvere positivamente le relazioni tra aeroporto e comunità. Deve dunque assumere iniziativa e avviare il processo di coinvolgimento e responsabilizzazione evitando paludamenti o

ricorrendo a scaltrezze che lo connoterebbero immediatamente come soggetto politico piuttosto che economico e tecnico.

Un modello di responsabilizzazione collettivo significa, in via preliminare:

- la capacità di radicare l'idea che le attività aeroportuali sono il perno di una progettualità *win-win*, vale a dire che può favorire un processo dinamico che genera valore e benefici per tutti i soggetti coinvolti. Il nuovo che arriva dovrà determinare in modo visibile un beneficio aggiuntivo, rispetto ai costi che creerà, e rispetto alla situazione attuale;
- che non c'è alcuna pratica di monetizzazione del consenso dei vari soggetti, istituzionali o sociali che siano, che ciascuno è chiamato a impegnarsi per la sua parte, e che la *mission* è quella dello sviluppo del territorio, della definizione di un Patto per la crescita che valorizza le opportunità, orientandole alla crescita possibile del territorio e dei suoi soggetti.

Non deve esserci una logica bipolare tra lo scalo fatto di piste, terminal e passeggeri e merci che partono e arrivano, e un territorio oltre le mura che si contrappone o prova a monetizzare i costi; esiste un *continuum* socio-economico sul territorio trasversale rispetto all'*onsite* aeroportuale e al territorio circostante, sul quale si applica un'idea di sviluppo del territorio che ha nell'aeroporto un volano, ma che fertilizza il contesto locale.

Il caso dell'Aeroporto di Monaco di Baviera è, da questo punto di vista, una buona prassi, perché trasferito nel 1992 in un territorio fuori dal contesto urbano, ha attivato meccanismi di governance condivisa con le autorità locali, ottenendo risultati molto positivi in termini di impatto dell'aeroporto sulle dinamiche di crescita occupazionale e sociale a livello locale.

La società di gestione ha preso l'iniziativa affiancando le amministrazioni locali nell'attivazione di iniziative (ad esempio, la creazione di *Business center*) in grado di fare rimanere in ambito locale il valore legato alle attività aeroportuali e poi ha progressivamente promosso l'idea della *regione aeroportuale*, attivando, ad esempio, di concerto con i soggetti locali, un'agenzia di marketing territoriale impegnata nella promozione dell'attrattività del territorio per le imprese.

Le scelte della società di gestione, in cooperazione con i soggetti locali, hanno consentito di radicare profondamente le attività aeroportuali nelle

dinamiche di crescita locale, diventando la piattaforma di avvio (*la scintilla*) di iniziative che poi potessero avere una loro sostenibilità e una funzione di volano di creazione di nuovo valore.

La gestione del *Business center* ad Halbergmoos, un tempo località poverissima e oggi in grande ascesa demografica, con una presenza di un numero molto elevato di nazionalità diverse capaci di convivere anche con il tradizionalismo bavarese, rappresenta un esempio virtuoso, che negli anni della *new economy* ha saputo attirare imprese *high tech*, poi superare l'esplosione della bolla delle *dotcom* e rilanciarsi, e così anche in risposta alle difficoltà della più recente crisi.

La scelta di chiamare il *Business center*, *Munich Airport Business Center* ha consentito una moltiplicazione della capacità di attrarre imprese di vario tipo, più di recente quelle del logistico.

In fondo anche dall'esperienza di Londra Heathrow, pur nella contraddittorietà delle relazioni con le comunità locali che sono fatte anche di frizioni significative, ad esempio con Hounslow, emergono tuttavia indicazioni interessanti, in particolare nell'esperienza della piccola comunità di Slough, che ha saputo tramite i suoi amministratori costruire un rapporto proficuo con l'aeroporto.

Alla fine degli anni Ottanta quel territorio era preda di una crisi profonda dovuta alla deindustrializzazione e, in quel contesto, il rapporto con l'aeroporto ha aperto nuove inaspettate prospettive legate all'arrivo di sedi direzionali di grandi multinazionali in virtù della prossimità con l'aeroporto, e anche di nuove opportunità occupazionali legate non solo ai livelli più bassi dei servizi. Slough, comunità con alta presenza di immigrazione, deve alla capacità di giocare il rapporto con l'aeroporto la resilienza rispetto alla fase immediatamente postindustriale e la possibilità attuale di gestire adeguatamente la propria condizione.

Il nucleo positivo da considerare consiste nella messa al centro di un disegno condiviso di sviluppo locale mirato sulle potenzialità dell'economia e della società locale, modulato sulle direttrici possibili che trovano non solo il consenso, ma incentivano la voglia di mobilitarsi, di coinvolgersi attivamente da parte dei soggetti locali. Senza questa condivisione responsabilizzante si rimane nell'ottica pericolosa della monetizzazione del consenso, che significa entrare in una sorta di rincorsa, tanto più rischiosa

quanto meno le comunità sono coese, ma parcellizzate in tanti microinteressi spesso conflittuali tra loro.

L'alimentazione degli interessi locali

La definizione del modello di governance è dunque questione strategica sotto il profilo del metodo; è tuttavia necessario entrare nel merito delle opportunità economiche che si legano all'evoluzione delle infrastrutture aeroportuali. Certamente esistono delle variabilità localistiche di cui tener conto caso per caso, tuttavia la matrice delle opportunità non può non includere e non dar corpo anche sotto il profilo quantitativo:

- la filiera formativa e occupazionale da strutturare in ambito locale per i profili professionali afferenti all'attività aeroportuale, con la creazione di un percorso fluido, accelerato, efficace e permanente di accesso al lavoro per i residenti locali;
- le opportunità di business con le attività aeroportuali per i produttori e gli operatori commerciali locali, anche secondo le logiche della filiera corta e del km zero;
- gli spazi specificamente *onsite* nel *retail* e in altre attività riservate agli operatori commerciali locali;
- la creazione di piattaforme tecnologiche o dirette per favorire la committenza di prodotti e servizi alle imprese locali.

In merito alla filiera formazione-occupazione per i profili professionali afferenti all'attività aeroportuale occorre una sistematica individuazione dei fabbisogni di personale dei vari soggetti che operano nello scalo e l'attivazione di conseguenti corsi formativi e professionali. È un'attività che fluidifica i percorsi di inserimento lavorativo per le comunità locali, che viene molto apprezzata soprattutto dalle famiglie con figli. Presidiare con sistematicità questa filiera è decisivo, perché consente il lento sedimentarsi di un processo strutturato, continuativo nel tempo, che salda in modo visibile l'occupazione locale e la domanda di lavoro che arriva tramite l'aeroporto.

Sugli altri fronti, assumono rilievo tutte le attività indicate orientate a creare spazi ed opportunità ad attività di impresa. Quest'ultime vanno dalla moltiplicazione delle occasioni concrete per la committenza di prodotti e

servizi che afferiscono all'aeroporto a imprese locali, fino all'avvio di *marketplace*, piattaforme tecnologiche trasparenti, flessibili, tempestive, e/o giornate di incontro dedicate al rapporto tra imprenditori locali e potenziali committenti aeroportuali. Anche il coinvolgimento in iniziative esplicitamente orientate alla filiera corta, può dare carburante all'iniziativa diretta, imprenditoriale dei soggetti locali.

Viceversa, non ha molto senso battere il tasto dell'occupazione diretta della società di gestione nel solo sedime aeroportuale. Lo scalo diventa motore di sviluppo locale se irradia stimolo all'imprenditorializzazione delle iniziative locali, se diventa uno stimolo permanente a creare imprese vere, finanziariamente sostenibili perché capaci di intercettare segmenti di domanda e mercati che nascono dalla prossimità dello scalo.

In altre parole, va chiarito che l'aeroporto può essere il formidabile motore di avvio di un processo di imprenditorializzazione dell'economia locale al di là dei posti di lavoro creati nella società di gestione o nel sedime aeroportuale ristretto.

La necessità di presidiare il contenimento delle esternalità negative

Certamente le infrastrutture aeroportuali sono impattanti. Questo dato di fatto non deve tuttavia far arretrare di un passo i gestori rispetto alla continua azione di riduzione e ridimensionamento di tali esternalità. L'evoluzione tecnologica, e l'impegno a tenerne costantemente conto, offre infatti sempre nuove opportunità per una crescente sostenibilità sociale e ambientale di uno scalo.

All'interno del modello di governance deve dunque trovare ampio spazio una matrice trasparente e condivisa dei costi sociali e ambientali che possa essere confrontata con i benefici dell'intervento.

Benefici che, evidentemente, tendono a distribuirsi molto oltre i contesti locali, mentre i costi hanno una concentrazione localistica che spiega come – anche nei casi di eccellenza nelle relazioni tra aeroporti e comunità locali – ci sono sempre forme di resistenza ad ogni ipotesi di ampliamento di uno scalo.

Anche per i costi è possibile definire una matrice invariante di alcuni di essi, tra cui:

- gli impatti che genera l'attività *core* dell'aeroporto, legati alla collocazione delle piste, agli orari di utilizzo, all'intensità dei voli. Si tratta di una dimensione che richiede un equilibrio molto attento tra le esigenze locali e quelle strutturali dell'aeroporto (si pensi alle complessità di gestione dei voli provenienti da luoghi lontani, con fusi orari diversi);
- le forme di inquinamento, da quello acustico a quello ambientale, per le quali occorre trovare forme condivise di misurazione. Così anche per gli effetti sulla salute, che richiedono un'attenta valutazione condivisa dell'epidemiologia legata all'attività aeroportuale;
- gli impatti sulle attività economiche locali che non trovano raccordo con quelle aeroportuali, con particolare riferimento ad alcune di quelle agricole;
- l'evoluzione dei valori immobiliari, che richiede modalità adeguate di tutela dei patrimoni delle comunità coinvolte, così come forme di supporto per rendere le abitazioni adeguate in termini di vivibilità alla prossimità aeroportuale.

Un'attenzione specifica va poi rivolta alle infrastrutture che hanno senso per l'aeroporto e sulle quali va a incidere tutto il peso dei flussi di passeggeri ed operatori. A questo proposito, si tenga presente che le strutture aeroportuali si nutrono di accessibilità e velocità: gli aeroporti sono sempre più nodi di reti globali, devono consentire il veloce spostamento di passeggeri e merci e, per fare questo, occorre che abbiano anche un'accessibilità interna, una rete di connessione con il territorio funzionale alla loro *mission*.

Per questo il valore della struttura aeroportuale dipende fortemente dalle infrastrutture di accesso ad esso, dalla facilità con cui dai centri urbani più significativi che vi fanno capo è possibile accedervi. L'aeroporto non può essere una struttura in grande isolamento, altrimenti esce fuori dai parametri che ne definiscono l'efficacia, il significato stesso. È pertanto evidente che occorre evitare di far convergere i flussi di persone e merci indotti dallo scalo sulle infrastrutture locali senza adeguarle, pena un alto costo di intasamento che abbassa la qualità della vita locale, e genera pericolosi costi aggiuntivi in capo all'attività aeroportuale.

6. CRITICITÀ E FABBISOGNI PER IL RILANCIO DEL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO

6.1. Il quadro della regolazione economica

Il settore aeroportuale italiano ha sofferto nel passato di ritardi cronici, legati anche alla mancata attuazione delle normative che si sono susseguite negli anni e la conseguente assenza di regole certe (tariffarie e non solo).

Come è noto, la regolazione è finalizzata a promuovere uno sviluppo delle infrastrutture introducendo meccanismi che consentano il finanziamento degli investimenti con una congrua remunerazione in modo da accrescere i livelli di efficienza, qualità e sicurezza dei servizi offerti.

Quello che invece è successo in Italia è stata l'adozione di un quadro normativo che ha visto la regolazione in continuo cambiamento con norme sempre diverse che hanno reso molto difficile, se non impossibile, programmare qualsiasi tipologia di investimento a lungo termine a causa dell'incapacità di generare risorse sufficienti.

A partire dal 2000, infatti, il settore è stato forgiato da un quadro di incertezze, improvvisi cambi di indirizzo e continua messa in discussione delle regole in essere, che ha avuto l'effetto di bloccare e rendere più difficile, o quanto meno più oneroso, l'impiego di capitali privati nel settore.

Un primo tentativo di individuare delle regole inerenti la regolazione economica del settore aeroportuale nazionale e introdurre nel nostro ordinamento il principio sancito dall'Icao di orientamento delle tariffe al costo dei servizi risale al lontano 2000, con l'emanazione della Delibera Cipe 86/2000, normativa che tuttavia non ha mai trovato concreta attuazione.

Nelle more della stipula dei Contratti di Programma ai sensi della sopracitata Delibera – che, non essendo mai stati approvati dai Ministeri competenti, non sono mai entrati in vigore – i gestori hanno continuato a percepire, per i servizi offerti a passeggeri e vettori, gli stessi corrispettivi

fissati nel 2000 in via amministrativa tramite decreto (D.M. 140T del 14 novembre 2000), i quali erano privi di una qualsiasi correlazione ai costi.

Questa situazione di stallo ha visto poi nel 2005 l'entrata in vigore della c.d. Legge sui Requisiti di Sistema (Legge 248/2005) con la quale il legislatore nazionale, per far fronte alla crisi che stava vivendo la compagnia di bandiera, ha, di fatto, ingessato ancor più il sistema aeroportuale italiano. Le misure a favore della competitività previste dalla norma si sono tradotte in una riduzione tariffaria rispetto ad un livello che già nel 2000 era considerato "generalmente più basso rispetto a quello medio dei diritti praticati in Europa" (come esplicitamente indicato nel sopra citato D.M. 140T del 14 novembre 2000), costringendo di fatto i gestori aeroportuali a ridurre al minimo necessario gli investimenti in infrastrutture e qualità del servizio.

Bisognerà aspettare il 2007 per un nuovo quadro regolatorio (Delibera Cipe 38/2007 e successive Linee Guida applicative dell'Enac), in molti aspetti profondamente diverso dal precedente, da cui è scaturita la stipula dei contratti di programma tra Enac e alcuni gestori aeroportuali. I primi contratti di programma stipulati ai sensi del nuovo quadro regolamentare riguardavano 3 società di gestione aeroportuale (Gesac, Sat e Aeroporti di Puglia) e disciplinavano il periodo regolatorio 2009-2012. Per la loro effettiva entrata in vigore occorrerà attendere novembre del 2009 per Napoli e Pisa, maggio del 2010 per Brindisi e giugno del 2010 per Bari. Negli anni successivi seguiranno gli aeroporti di Bologna, Palermo, Catania e Cagliari.

Si precisa che, fino all'entrata in vigore del rispettivo contratto di programma, il gestore ha continuato a percepire i vecchi livelli tariffari (come ridotti in seguito alla Legge 248/2005), fatti salvi sporadici aggiornamenti al tasso di inflazione programmata riconosciuti solamente in alcune annualità.

Il nuovo quadro regolamentare soffriva tuttavia di eccessive lungaggini derivanti dal coinvolgimento di numerosi soggetti istituzionali (il contratto di programma, una volta siglato da Enac, doveva essere approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, previo parere del Cipe). Pertanto, al fine di incentivare il necessario e urgente avvio degli investimenti volti all'ampliamento e all'ammodernamento dei maggiori sistemi aeroportuali

nazionali (ossia quelli con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui), l'articolo 17 comma 34 bis del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102 ha autorizzato l'Enac "a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto". La richiamata disposizione costituiva pertanto una misura di politica infrastrutturale mirata ad assicurare l'urgente adeguamento ai migliori standard internazionali dei principali aeroporti del Paese rimasti per lunghi anni in una situazione di stallo.

Nel corso degli Anni Duemila, mentre il nostro Paese cercava di dotarsi di regole certe e stabili, gli altri aeroporti europei, nostri *competitor*, sono stati impegnati nella realizzazione di importanti piani di investimento volti al raggiungimento di standard qualitativi sempre più elevati, potendo beneficiare di ingenti capitali privati ma anche di finanziamenti pubblici (basti citare, a titolo meramente esemplificativo, il Terminal T4 di Madrid-Barajas, inaugurato nel 2006, e il Terminal 5 di Heathrow aperto nel 2008).

La disponibilità di risorse e la crescente domanda di trasporto ha fatto sì che gli aeroporti europei e mondiali mutassero progressivamente fisionomia, trasformandosi da semplici fornitori di servizi aeronautici a veri e propri centri commerciali, con l'offerta di ristoranti stellati, centri benessere, boutique di alta moda e ogni tipo di comfort per rendere unica l'esperienza di viaggio del passeggero.

È in questo contesto che si è svolta negli anni passati la forte azione di Assaeroporti finalizzata a colmare il ritardo accumulato negli anni passati dal settore aeroportuale rispetto agli standard medi europei e mondiali.

Il presupposto da cui l'azione si è mossa è stato quello dell'assoluta necessità di assicurare certezza regolatoria al settore e, in primis, agli stessi gestori aeroportuali in modo da consentire loro la stabilizzazione della propria attività e la programmazione degli indispensabili investimenti pluriennali a lungo termine, fondamentali per il necessario ampliamento della capacità aeroportuale che serve per affrontare efficientemente gli

sviluppi futuri con tutte le opportune garanzie di sicurezza (intesa sia come *safety* che come *security* aeroportuale).

Tale azione ha favorito l'ingresso dei capitali privati nelle società di gestione a fronte della certezza della remunerazione delle somme investite.

Un primo risultato è stato che i gestori dei maggiori scali italiani (Adr, Sea e Save), dopo oltre un decennio dalla Delibera Cipe 86/2000, hanno stipulato per la prima volta un Contratto di Programma con Enac, strumento che, da un lato, pone in capo al gestore l'obbligo di rispettare gli obblighi assunti con il contratto in termini di investimenti, qualità del servizio e tutela ambientale e, dall'altro, individua criteri e modalità di aggiornamento tariffario validi per l'intera durata del rapporto concessorio, idonei ad attrarre i capitali privati necessari alla realizzazione degli ingenti piani di investimenti richiesti per competere a livello europeo e mondiale.

Un importante impulso alla stabilità è giunto anche dall'Europa, con l'adozione da parte del Consiglio e del Parlamento europeo della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali, la quale, tra le altre cose, stabilisce che la definizione dei diritti aeroportuali negli scali Ue con più di 5 milioni di passeggeri avvenga a valle di un processo di consultazione tra gestore e utenti (leggasi vettori) dello scalo.

Sebbene l'Italia sia stato l'ultimo Paese a recepire la Direttiva nell'ordinamento nazionale (con Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla Legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27), la costituzione e l'effettiva entrata in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e l'approvazione da parte di quest'ultima dei Modelli di Regolazione Tariffaria con Delibera 64/2014, hanno consentito un secondo risultato dell'azione di Assaeroporti ovvero quello di continuare ed estendere anche agli altri aeroporti nazionali quel processo di stabilità regolatoria avviato da Enac con la stipula di Contratti di Programma con Adr, Sea e Save.

Per questi ultimi, in applicazione del brocardo latino *tempus regit actum*, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui ai rispettivi Contratti di Programma. Per gli altri gestori aeroportuali la regolazione economica in senso stretto spetta all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che vigila sul dialogo procedimentale tra gestore e utenti ed è garante dei valori di consultazione, trasparenza e non discriminazione e il cui potere si esprime

nell'approvazione dei modelli tariffari e del livello dei diritti aeroportuali. All'Enac spetta invece la cura dell'interesse pubblico – che riassume in sé una pluralità di interessi parimenti di ordine generale – che guarda agli aeroporti e al sistema aeroportuale quali componenti essenziali del demanio statale e infrastrutture strategiche per la politica dei trasporti, per la politica industriale e per la stessa politica estera e socio-economica del Paese. Interesse pubblico che si appunta sul piano degli investimenti, della qualità e della tutela ambientale, che sono propriamente oggetto del contratto di programma da stipularsi con l'Enac.

6.2. Passato, presente e futuro delle gestioni aeroportuali

Il percorso verso la liberalizzazione

Per comprendere appieno le ragioni che governano le attuali modalità di programmazione e attuazione degli investimenti aeroportuali, è opportuno iniziare da un *excursus* storico che ne rintracci le cause e le svolte più significative.

La transizione dalla vocazione militare a quella commerciale del sistema aeroportuale italiano ha seguito una strada lenta e tortuosa. Dagli anni '50 cominciano ad affacciarsi nel panorama normativo italiano i primi segnali che porteranno ad una ridefinizione delle concessioni delle gestioni degli aeroporti. Tuttavia, è solo dal 1993 in poi che la normativa statale ha cominciato ad imprimere segni più profondi nella gestione delle funzioni aeroportuali. Siamo agli albori della stagione delle liberalizzazioni e lo Stato, con la Legge finanziaria per il 1994, avvia il processo che vedrà la concessione per la gestione totale degli aeroporti come il regime di riferimento per il settore. Nel 1997, poi, il decreto attuativo di quella parte della Legge finanziaria stabiliva che la natura giuridica dei soggetti gestori dovesse essere esclusivamente la società per azioni, aprendo la strada all'ingresso di soggetti privati.

È, tuttavia, solo l'inizio della liberalizzazione dell'intero settore che nel frattempo, va detto, si è progressivamente arricchito di nuove attività. Accanto a quelle fondamentali, hanno accompagnato la crescente

vocazione *generalista* degli scali aeroportuali attività connesse alle esigenze di *leisure* dei passeggeri. Le diverse funzioni sono state dunque ripartite in *aviation* e *non-aviation*, a significare con le prime le attività direttamente legate allo sbarco e imbarco di passeggeri, e con le seconde attività di natura commerciale come i parcheggi, i negozi, le banche e così via.

Gestire un aeroporto in concessione totale – e quindi, a fronte di una piena responsabilità gestoria, godere di un’ampia potestà operativa all’interno dello scalo – significa poter organizzare tutte queste attività che, integralmente, determinano il successo o il declino di uno scalo. Le società di gestione (per la maggior parte) da tempo promuovono lo sviluppo delle attività *non-avio*, in modo da poterle affidare in sub-concessione e diventare una sorta di stazione appaltante sovrana nel perimetro del demanio aeroportuale; ciò consente di reperire ulteriori risorse da destinare al pieno efficientamento dello scalo.

In questo senso, di recente, si è pronunciata la Corte di Cassazione (Cass. S.U. nn. 7763/16 e 8058/16, ordinanza S.U. n. 4884/2017) stabilendo che, “nel caso di concessioni di beni demaniali (...), i servizi di natura commerciale non soggiacciono alle regole del procedimento ad evidenza pubblica, ma si risolvono in contratti di diritto privato, devoluti alla giurisdizione ordinaria civile”.

La fine dell’era dell’incertezza e la ripresa degli investimenti

Oggi, grazie alle mutate condizioni di contesto normativo ed istituzionale, gli aeroporti italiani sono nelle condizioni di attrarre capitali privati per programmare investimenti di grande portata.

È importante ricordare che nel periodo di grande incertezza per i gestori aeroportuali, nel corso dei quali gli attori aeroportuali hanno sofferto di una certa confusione regolatoria – indicativamente durante il primo decennio degli Anni Duemila – i *competitor* europei hanno avviato grandi investimenti strutturali in capacità (si pensi ai già citati casi del terminal T4 di Madrid Barajas nel 2006 o del T5 di Londra Heathrow nel 2008). Con diversi anni di ritardo, quindi, l’Italia si accinge a gestire organicamente la metamorfosi dei propri scali.

Come detto in apertura di capitolo, in tempi recenti la normativa ha cominciato ad imprimere un'accelerazione decisiva al processo di stesura e approvazione dei programmi di investimento dei singoli aeroporti – anche grazie all'importante collaborazione tra Assaeroporti e le istituzioni competenti – consentendo la piena attuazione dei contratti di programma, strumenti di pianificazione quadriennali che regolano gli investimenti in infrastrutture degli aeroporti, menzionati in precedenza. In questo modo, gli investimenti tenuti fino ad allora in *stand by* (in attesa di maggior chiarezza nel settore) dalle società di gestione sono stati sbloccati, nell'ottica di realizzare, dopo anni di immobilismo, tutti quegli interventi necessari ad adeguare le infrastrutture aeroportuali italiane a quelle dei principali *competitor*.

Ad oggi, la quasi totalità degli scali nazionali ha sottoscritto con Enac i relativi contratti di programma, i quali complessivamente prevedono un totale nazionale di stanziamenti in investimenti che ammonta a quasi 4,2 miliardi di euro tra contratti ordinari e contratti stipulati ai sensi del sopracitato articolo 17 comma 34 *bis* del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 (ovvero quelli che regolano le attività d'investimento dei contraenti ADR, Sea e Save).

Nella tabella 14 sono riassunti gli investimenti per gli aeroporti italiani, raggruppati per le macro aree stabilite dal Piano nazionale degli aeroporti.

Tab. 14 - Gli investimenti dei gestori aeroportuali in Italia per macro area (val. ass. milioni di euro)

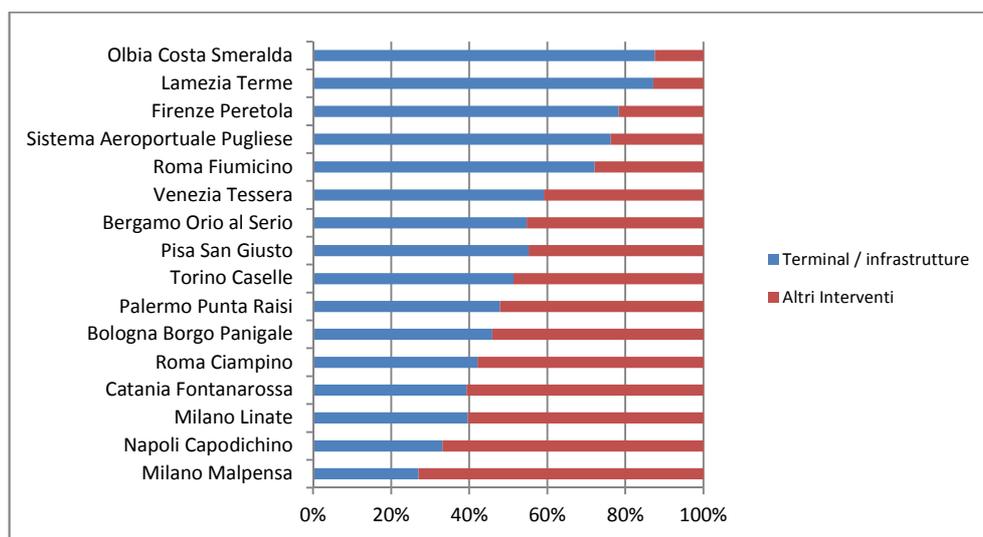
Scali	Investimenti	Bacino di traffico	Contratto di Programma
Milano Linate	313,13	Nord-Ovest	2016/20 (In deroga)
Milano Malpensa	265,71	Nord-Ovest	2016/20 (In deroga)
Bergamo Orio al Serio	113,16	Nord-Ovest	2017/20
Cuneo	–	Nord-Ovest	–
Brescia Montichiari	51,89	Nord-Ovest	2017/20
Genova Sestri	12,65	Nord-Ovest	2016/19
Torino Caselle	25,31	Nord-Ovest	2016/19
Tot. Nord-Ovest	782,95		
Venezia Tessera	533,54	Nord-Est	2017/21 (In deroga)
Treviso	11,67	Nord-Est	2016/19
Trieste Ronchi dei Legionari	38	Nord-Est	2016/19
Verona	64,97	Nord-Est	2016/19
Tot. Nord-Ovest	648,18		
Bologna Borgo Panigale	112,41	Centro-Nord	2016/19
Firenze Peretola	104,4	Centro-Nord	2015/18
Pisa San Giusto	62,29	Centro-Nord	2015/18
Ancona Falconara	12,18	Centro-Nord	2015/18
Parma	3,31	Centro-Nord	2016/19
Tot. Centro-Nord	294,59		
Roma Fiumicino	1754,08	Centro	2017/21 (In deroga)
Roma Ciampino	41,06	Centro	2017/21 (In deroga)
Pescara	19,73	Centro	2016/19
Perugia	0,96	Centro	2016/19
Tot. Centro	1.815,83		
Napoli Capodichino	44,3	Campania	2016/19
Salerno Pontecagnano	–	Campania	–
Tot. Campania	44,3		
Aeroporti di Puglia	108,14	Mediterraneo-Adriatico	2016/19
Tot. Mediterraneo-Adriatico	108,14		
Lamezia Terme	63,92	Calabria	2016/19
Crotone	–	Calabria	–
Reggio Calabria	–	Calabria	–
Tot. Calabria	63,92		
Catania Fontanarossa	161,57	Sicilia Orientale	2016/19
Comiso	–	Sicilia Orientale	–
Tot. Sicilia Orientale	161,57		
Palermo Punta Raisi	74,17	Sicilia Occidentale	2016/19
Trapani Birgi	20,52	Sicilia Occidentale	2016/19
Lampedusa	–	Sicilia Occidentale	–
Pantelleria	–	Sicilia Occidentale	–
Tot. Sicilia Occidentale	256,26		
Cagliari Elmas	42,98	Sardegna	2016/19
Olbia Costa Smeralda	95,37	Sardegna	2015/18
Alghero Fertilia	12,95	Sardegna	2016/19
Tot. Sardegna	151,3		
Tot. Italia	4.165,47		

Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

È importante precisare che oggi le previsioni di crescita del traffico per l'intero sistema fanno sì che la maggior parte degli investimenti programmati sia indirizzata su interventi di adeguamento infrastrutturale per mitigare il *deficit* di capacità di cui soffrono molti scali del Paese.

Come è possibile verificare in figura 37, infatti, nei principali scali gli interventi di *hard infrastructuring* (ovvero mirati direttamente al recupero di capacità aeroportuale) costituiscono la voce principale dei piani d'investimento.

Fig. 37 - Quota di interventi terminal e infrastrutture di volo su totale investimenti per aeroporto italiano (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Enac

Grazie al sistema standardizzato utilizzato da Enac per classificare gli interventi sugli aeroporti, si è deciso di raggruppare in un'unica classe le categorie di interventi che riguardano direttamente obiettivi di mitigazione del *deficit* di capacità: nuovi terminal o ristrutturazioni, e potenziamento di aree di sosta, ricovero e rullaggio degli aeromobili.

Infatti, per recuperare terreno sulle dotazioni infrastrutturali *core*, l'analisi delle voci di investimento dei vari aeroporti contenute nei contratti di programma evidenzia una proporzione importante di allocazioni finanziarie per interventi terminal e infrastrutture di volo sul totale programmato.

In altre parole, il sistema si trova oggi in una fase positiva di rilancio degli investimenti che sono, per la maggior parte, di natura adeguativa, finalizzati cioè a recuperare i ritardi determinatisi in tanti anni di immobilismo.

Non si riscontrano evidenze che tale lettura sia correlata allo *status* degli aeroporti: la prevalenza degli interventi di dotazione infrastrutturale e adeguamento terminal riguarda infatti tanto gli aeroporti strategici quanto quelli minori, così come non si lega all'entità dello stanziamento complessivo.

Questi dati evidenziano come il sistema italiano si trovi in una fase di potenziamento e calibratura rispetto a volumi di traffico in crescita.

Per molti scali questo era assolutamente irrinunciabile e su questo si sono concentrati i piani. Altri hanno invece potuto dedicare maggiori attenzioni e risorse alla qualità degli standard dei servizi, allo snellimento delle procedure di imbarco/sbarco, e al complessivo efficientamento della cosiddetta *airport experience* anche mediante l'utilizzo delle tecnologie digitali.

Tra questi si possono segnalare, per differenti ragioni, i casi di Capodichino, Malpensa e Ciampino, tutti e tre con livelli piuttosto contenuti di investimenti in recupero di capacità. Capodichino ha portato a termine la maggior parte degli investimenti in capacità (quelli che abbiamo definito "pesanti" e che sono raffigurati dall'istogramma blu in figura 37) nel periodo precedente. Per Malpensa, invece, c'è da considerare che un ulteriore 10% sul totale degli interventi previsti è rappresentato dalla voce "Cargo City", di fatto un investimento in capacità ma in ambito merci. Infine Ciampino, come noto, soffre di quello che può essere definito un difetto urbanistico: la sua ubicazione (a tutti gli effetti urbana) risulta infatti incompatibile con progetti di crescita sostanziali, tanto è vero che la stessa Fiumicino ha negli anni drenato parte del traffico low cost della Capitale dal secondo scalo romano.

In sintesi, grazie alla maggiore chiarezza sul fronte tariffario è in atto negli aeroporti italiani un notevole processo di recupero di capacità sui *competitor* e di sensibile miglioramento della qualità dei servizi offerti, che si è reso necessario a fronte del lungo periodo di stallo degli investimenti.

Verso una stagione di consolidamento e di investimenti in qualità

Con quanto affermato non si vuole certo sostenere che gli interventi infrastrutturali orientati al recupero di capacità saranno in futuro meno necessari: gli aeroporti, soprattutto i più importanti e dinamici, avranno sempre bisogno di ricalibrare le loro dotazioni infrastrutturali a seconda delle contingenze di traffico. Però è evidente che nei prossimi anni si aprirà una fase diversa, di *fine tuning* dell'esistente, con attenzione a problematiche differenti. Ne è una dimostrazione Napoli Capodichino che, avendo effettuato i suoi investimenti "pesanti" nel periodo precedente a questa programmazione, oggi si trova nella situazione di riflettere su interventi futuri che favoriscano un consolidamento della posizione dello scalo nel contesto internazionale piuttosto che la rimonta sul terreno della capacità aeroportuale.

Un buon modello aeroportuale dipende molto dalla qualità dei servizi che offre, che devono essere di livello internazionale ma al contempo fortemente caratterizzati localmente. La sfida principale dei gestori nei decenni a venire sarà infatti di accompagnare la transizione dell'ambiente aeroportuale da non luogo (dalla famosa immagine dell'antropologo francese Marc Augé) a superluogo o addirittura iperluogo. Concetti che come per ipertesto fanno pensare a un tipo di evoluzione fatta di rimandi ed allusioni ad altri contesti – in questo caso territoriali tra cui, evidentemente, la città di riferimento.

Con questo esempio si vuole sostenere che oggi i protagonisti delle gestioni dei nostri scali mostrano un interesse sempre maggiore alla qualità ed alla identità dello spazio che amministrano, spazio che in passato è stato invece scarsamente connotato in senso identitario, storico, e relazionale.

A ben vedere, quindi, la prospettiva del consolidamento – che necessariamente si tradurrà in futuro in un diverso approccio agli investimenti – rappresenta da una parte una frontiera anche estetica che testimoni un radicamento più profondo nel *milieu* locale (in

contrapposizione al *non lieu*), dall'altra una maggiore attenzione a interventi che garantiscano l'efficienza dei servizi che regolano la permanenza del passeggero in aeroporto. Entrambi questi aspetti sono una conseguenza della competizione – potenzialmente solitaria, e intensificata dall'esteso fenomeno di *de-hubbing* dei sistemi aeroportuali europei – a cui gli scali saranno sempre più esposti in futuro.

6.3. Gli investimenti per il futuro: l'evoluzione tecnologica negli aeroporti

Le proiezioni del numero dei viaggiatori in crescita costante da un lato e le sempre maggiori esigenze di sicurezza dall'altro sono alla base della sfide future rispetto alle quali un contributo rilevante si attende dalle nuove tecnologie.

Non si tratta certo di qualcosa che riguarda solo il futuro. Negli scali più avanzati (ma progressivamente le innovazioni si stanno diffondendo rapidamente ovunque), importanti investimenti e sperimentazioni in tecnologia sono già in atto nell'ottica di migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri, innalzare i livelli di sicurezza degli scali, abbattere i tempi prima e dopo il volo. Del resto il comparto dell'aviazione civile è in assoluto uno dei più dinamici dal punto di vista dell'*information technology*.

Vi sono già diversi segnali di un'evoluzione verso l'aeroporto "intelligente". La tendenza di fondo è l'automazione completa dei processi nei terminal per abbattere i tempi, semplificare la vita dei passeggeri e il modo di viaggiare. Dalla fase di check-in alla consegna dei bagagli, si registra un incremento dell'uso di servizi automatizzati e fai da te per rendere più celeri le operazioni, in particolare nella fase di imbarco.

Questo anche tenendo conto che i passeggeri, sempre più connessi (nove passeggeri su dieci viaggiano con uno smartphone o un tablet), durante il viaggio preferiscono utilizzare i propri dispositivi e le tecnologie *self-service*. Gli aeroporti più evoluti puntano così ad offrire un modo più efficiente di viaggiare, connettendo i passeggeri ai propri sistemi.

Controlli più rapidi e sicuri

Il tema della sicurezza è sempre più centrale per gli scali aerei. Per affrontare il crescente traffico di passeggeri e prevenire le minacce legate al terrorismo internazionale, gli aeroporti devono implementare metodi di controllo sempre più efficaci. All'evoluzione tecnologica si chiede di innalzare i livelli di sicurezza senza allungare i tempi di attesa, e se possibile abbattendoli. In quest'ottica sono necessari investimenti rilevanti sia per aggiornare gli strumenti in uso, sia per installare apparecchi di nuova generazione.

Da questo punto di vista la diffusione del passaporto elettronico, accompagnata da quella dei sistemi di scansione facciale, sta cambiando totalmente le modalità di effettuazione dei controlli di sicurezza, grazie alla installazione dei varchi automatizzati, i cosiddetti *e-gate*.

Utilizzando la tecnologia di riconoscimento facciale, gli *e-gate* consentono di effettuare in modo totalmente automatizzato le procedure di controllo del passaporto. Procedure che presuppongono un forte coordinamento tra le forze di polizia ed il gestore aeroportuale (che installa e manutiene le apparecchiature). I dati del passeggero vengono controllati istantaneamente, confrontando l'immagine acquisita dalla telecamera con quella contenuta nel *chip* del passaporto, lavorando in collegamento diretto con i database centrali della polizia.

In questo modo sono garantiti i massimi livelli di sicurezza nei controlli, e contemporaneamente diminuiscono i tempi di attesa. Basti considerare che un solo *e-gate* è in grado di processare migliaia di passeggeri al giorno, con una media di circa 20 secondi per il controllo di ogni singolo passeggero riducendo, così i tempi rispetto al controllo tradizionale di circa il 50%.

Le nuove apparecchiature di controllo passaporti sono state installate in via sperimentale all'aeroporto di Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Napoli e Bologna.

La tendenza futura, se le tecnologie ridurranno i margini di errore, potrebbe essere quella di andare verso l'uso diffuso di telecamere dotate di sensori biometrici in grado di riconoscere anche a distanza i passeggeri in

arrivo attraverso il riconoscimento del volto e l'analisi dell'iride. In pratica con tale sistema (*Smart Path*), i dettagli biometrici del passeggero vengono scansionati al primo punto di contatto e, dopo un confronto con il passaporto, viene meno la necessità di ulteriori controlli.

Le informazioni al viaggiatore

Muoversi all'interno di un grande aeroporto, specie se affollato, alla ricerca dell'area di imbarco o del *gate*, è spesso esperienza faticosa. Un ambito di applicazione dell'innovazione legata all'*information technology* riguarda il supporto all'orientamento degli utenti all'interno della struttura aeroportuale.

Al riguardo in alcuni scali si sta sperimentando l'applicazione di nuove tecnologie che possano orientare il passeggero e facilitare al massimo l'esperienza di viaggio: tramite *bluetooth*, vengono inviati agli smartphone e tablet dei passeggeri notifiche di vario tipo, segnalando i tempi di attesa e minimizzando le code agli imbarchi.

Attraverso le notifiche personalizzate, i passeggeri non solo vengono aggiornati su eventuali ritardi, ma sono anche guidati in aeroporto segnalando loro il percorso da fare per raggiungere i banchi per il *check-in*, i varchi per la sicurezza, il *gate*.

In futuro, a pochi minuti dalla partenza del volo, la compagnia potrà lanciare anche una sorta di ultima chiamata a tutti i passeggeri nell'arco di pochi metri, invitandoli ad imbarcarsi.

Chioschi self-service digitali

La semplificazione della fase di imbarco e la riduzione dei relativi tempi di attesa è uno dei *focus* degli sforzi in atto.

Già oggi la maggior parte dei passeggeri compie le operazioni di *check-in* via web, in digitale, usando prevalentemente lo smartphone. Ora i nuovi chioschi di *self check-in* e di *bag drop* (già installati in alcuni aeroporti) permettono anche ai passeggeri che viaggiano con il bagaglio da spedire in stiva di eseguire il *check-in* digitale (via web, smartphone, tablet o presso i chioschi stessi), stampare la carta d'imbarco, etichettare i bagagli e

depositarli presso le apposite macchine in piena autonomia e molto più rapidamente, senza fare file.

I chioschi hanno inoltre funzioni audio e video per il supporto remoto ai passeggeri da parte del personale della compagnia.

Ma la funzione dei chioschi digitali (la sperimentazione è in corso) sarà anche quella di consentire al passeggero di scaricare, prima di salire a bordo, film, riviste e quotidiani (sia gratis che a pagamento), sul proprio smartphone o tablet.

Bagagli taggati

Negli ultimi anni, nonostante l'aumento del traffico aereo, l'utilizzo delle tecnologie introdotte dall'industria del trasporto aereo nelle operazioni di gestione del bagaglio ha consentito di dimezzare (rispetto al 2007) il numero dei bagagli disguidati, cioè riconsegnati in ritardo, danneggiati, smarriti o rubati. Risultato di recente confermato nel Baggage Report 2017 di Sita, da cui emerge che nel 2016 sono stati riconsegnati in ritardo, danneggiati, smarriti o rubati solo 5,73 bagagli ogni mille viaggiatori, con un miglioramento del 12,2% rispetto al risultato record del 2015, quando i bagagli "disguidati" furono 6,5 ogni mille passeggeri.

Entro il 2018 le compagnie aeree dovranno dotarsi di tecnologie che permettano di tracciare ogni bagaglio dall'inizio alla fine del viaggio (Risoluzione 753 di Iata).

Un ulteriore miglioramento è atteso dall'impiego diffuso della tecnologia RFID (*Radio Frequency Identification*) applicata alla gestione dei bagagli aerei. Si tratta di una tecnologia basata sulla capacità di memorizzazione di dati da parte di particolari etichette elettroniche, chiamate *tag* e sulla capacità di queste di rispondere all'interrogazione a distanza da parte di appositi apparati fissi o portatili. In particolare miglioramenti significativi potranno riguardare il trasferimento dei bagagli da un volo all'altro.

Parcheggi automatizzati

Tra gli ambiti in cui si sta sperimentando l'utilizzo della tecnologia per un'evoluzione verso l'aeroporto "intelligente", vi sono anche i parcheggi. Notoriamente per il viaggiatore che raggiunge lo scalo in auto, la ricerca di

un posto libero dove parcheggiare e la concomitante paura di perdere il volo sono generalmente fonte di stress.

Al riguardo all'aeroporto di Dusseldorf è in corso una sperimentazione legata all'utilizzo di un robot parcheggiatore (sistema Ray). Il viaggiatore si limita a lasciare la sua auto all'ingresso del parcheggio, comunicando al sistema i dati dei suoi voli. Il robot tramite radar e sensori misura il passo e la lunghezza totale dell'auto, la solleva e la porta al parcheggio libero in base alle dimensioni.

Ciascuna vettura è sistemata più o meno lontano dalla porta d'accesso, in funzione dell'ora/data di rientro del proprietario. Durante il corso della giornata, infatti, il robot riposiziona le vetture in modo da ottimizzare gli spazi disponibili in relazione all'orario previsto di rientro dei proprietari, agevolando quelle prossime ad uscire.

Tra i vantaggi va segnalato l'aumento di capacità del parcheggio di circa il 60% grazie a stalli snelliti e vetture parcheggiate al millimetro. In più il risparmio di tempo per il viaggiatore sia al momento della consegna che a quello della riconsegna. Non vi sarà più tempo perso alla ricerca dell'auto: sarà sufficiente inserire il biglietto e attendere che il robot riconsegna la vettura.

Altre applicazioni: droni e ispezioni automatizzate degli aerei

Le nuove tecnologie entrano in campo negli aeroporti non solo per ciò che riguarda il servizio ai passeggeri, ma anche per migliorare le performance tecniche, di puntualità e di sicurezza degli aerei.

È il caso della sperimentazione dell'uso dei droni nell'ispezione degli aerei.

Sono in corso sperimentazioni per affiancare nello svolgimento dei controlli di routine i meccanici che si occupano dell'ispezione e della manutenzione degli aeroplani, con speciali droni.

I vantaggi sono notevoli sia dal punto di vista del tempo risparmiato (poche ore anziché un'intera giornata), che da quello dei rischi per il personale: anziché far arrampicare gli addetti al servizio sugli aerei per verificare la presenza di danni, i droni sorvolano e riprendono l'aereo da più angolazioni, per sottoporre il filmato al controllo del personale addetto.

6.4. Verso aeroporti sostenibili e sicuri

La riduzione dell'impronta ecologica nello sviluppo aeroportuale

Oltre allo sviluppo delle nuove tecnologie per rendere gli aeroporti più accoglienti e facili da usare, vi sono altre due importanti dimensioni che vanno nella direzione di una crescente sostenibilità: la frontiera del cambiamento progettuale (sia per le nuove realizzazioni sia per le manutenzioni straordinarie) e l'adozione di sistemi di gestione finalizzati al presidio delle variabili ambientali (principalmente aria, rumore, energia, acqua, rifiuti).

Come per altre mega-strutture (stazioni, centri fieristici e congressuali, stadi e centri commerciali, ecc.) uno degli obiettivi chiave della progettazione attuale è quello di trasformare gli edifici da "energivori" e ad alto impatto a strutture che minimizzano la loro impronta ecologica.

Naturalmente la riduzione degli impatti ambientali è al centro della progettazione dei nuovi scali nel mondo (si pensi, a titolo di esempio, al nuovo aeroporto di Città del Messico) o dei progetti di ampliamento degli scali esistenti.

L'attenzione alla sostenibilità parte già dall'individuazione dei siti scegliendo, laddove possibile, di costruire sul costruito determinando la minima occupazione di suolo, fino ad arrivare alla combinazione delle singole soluzioni tecnologiche.

Di seguito si riporta una breve rassegna – a titolo esemplificativo, e ben consci che interventi di sostenibilità ambientale sono attualmente in fase di implementazione in molti scali del Paese – di alcuni importanti progetti e azioni intraprese per mitigare l'impatto ambientale degli aeroporti.

AdR (Roma Fiumicino)

La società Aeroporti di Roma ha negli ultimi anni finanziato progetti cui ha corrisposto una riduzione di emissioni pari a circa 65.000 tonnellate di CO₂. Oggi lo scalo di Fiumicino è il solo, insieme ad Amsterdam Schipol, ad aver raggiunto il livello più alto di certificazione nell'ambito del programma Aci-Airport Carbon Accreditation.

Il nuovo Terminal E recentemente inaugurato, ad esempio, presenta diversi accorgimenti finalizzati a ridurre gli impatti: sfrutta il sedime aeroportuale senza consumo di suolo aggiuntivo, utilizza sistemi di trattamento climatico tramite pannelli radianti a pavimento e vetrate a doppia camera in grado di garantire il più elevato potere termo e fonoisolante.

Inoltre, il futuro Molo A, in fase di progettazione, mira addirittura a raggiungere il livello Gold della Certificazione Leed (*Leader in energy and environmental design*). Più del 95% dei rifiuti prodotti dal cantiere verrà recuperato e reimmesso nel processo produttivo e le nuove infrastrutture verranno realizzate impiegando almeno il 30% di materiali provenienti da processi di riciclo. Anche sul fronte dei consumi energetici verranno adottati protocolli ambientali avanzati.

Ad oggi Fiumicino Leonardo Da Vinci, che tradizionalmente era un aeroporto raggiunto prevalentemente tramite motorizzazione privata, ha avviato un dialogo serrato con le istituzioni pubbliche del territorio per invertire questo schema di preferenze individuali di trasporto. L'attenzione alla sostenibilità ambientale dei sistemi di accessibilità è dimostrata dal fatto che attualmente il 26% dell'utenza dell'aeroporto di Fiumicino utilizza il trasporto su ferro (il Leonardo Express e la linea regionale FL1) e che il Masterplan prevede, al 2030, di spingere questa percentuale fino al 40-50%. A questo fine, è stato recentemente firmato, insieme ad RFI, un protocollo di intesa che renderà possibile il raddoppio dei binari che raggiungono il terminal Fiumicino, migliorando di molto la frequenza dei treni.

Aeroporti di Puglia (Bari, Brindisi, Foggia, Taranto)

Notoriamente la Regione Puglia, nell'arco degli ultimi 15 anni almeno, è stata molto attiva sul fronte della transizione verso le energie rinnovabili. La gestione unitaria (pubblica) del sistema aeroportuale è oggi uno strumento importante per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

Le aree dove la società Aeroporti di Puglia è maggiormente attiva sono il contenimento dell'inquinamento acustico, la tutela del verde e l'efficientamento energetico.

In materia di verde, sugli aeroporti pugliesi sono stati indirizzati interventi (ad alto valore simbolico) di impianto arboreo lungo le aree adiacenti al

perimetro aeronautico. Ad esempio, circa 3.500 ulivi espantati per l'ampliamento della pista dell'aeroporto di Grottaglie sono stati poi reimpiantati lungo i perimetri degli altri aeroporti regionali.

Per quanto riguarda la mitigazione dell'impatto energetico, si segnala la prossima apertura della centrale di cogenerazione a biomasse agricole (un'opzione tecnologica intrapresa con decisione nelle province di Foggia, BAT e Bari, vista l'abbondante disponibilità di biodegradabili di risulta derivanti dall'attività agricola) nell'aeroporto di Bari, che permetterà di soddisfare l'intero fabbisogno di energia elettrica e termica dell'aeroporto.

In più, lo stesso aeroporto barese è investito da un piano molto ambizioso di efficientamento (coibentazioni, schermature, installazione tetti fotovoltaici) di gran parte del patrimonio edilizio aeronautico.

Aeroporto G. Marconi (Bologna Borgo Panigale)

L'aeroporto di Bologna è molto attivo sul fronte della standardizzazione dei profili energetici dei poli produttivi e logistici. Il Sistema di Gestione Ambientale (Sga) adottato, infatti, riflette le adozioni ai protocolli internazionali ISO 14001 e ISO 50001 che determinano azioni precise nella gestione sostenibile delle attività aeroportuali:

- misurazione dell'impronta ambientale (rumore, rifiuti, consumi);
- monitoraggio consumi;
- prevenzione mediante procedure interne di efficientamento consumi.

In base a queste azioni preliminari, si rendono a loro volta possibili altri interventi, quali:

- la programmazione degli interventi tecnologici;
- la gestione sostenibile degli affidamenti in sub-concessione.

Inoltre, la società di gestione Sab, che controlla lo scalo, ha ricevuto la certificazione di livello 2 del già citato protocollo Airport Carbon Accreditation sulla decarbonizzazione degli ambienti aeroportuali. Tale protocollo riunisce tutti gli attori aeroportuali in una rete di ottimizzazione

dell'impiego di risorse verso la riduzione dell'impronta ecologica derivante dalle emissioni di CO2.

L'obiettivo della decarbonizzazione è assunto anche attraverso le misure di Pianificazione territoriale sostenibile regionali (LR 20/2000 Emilia Romagna) e provinciali (Ptcp) attraverso la conversione delle aree produttive in Aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea).

Save (Venezia Marco Polo)

Così come lo scalo di Bologna Borgo Panigale, anche l'aeroporto di Venezia aderisce ai protocolli internazionali di standardizzazione ambientale. La certificazione Aci - Airport Carbon Accreditation è stata conferita all'aeroporto di Venezia nel giugno 2009. Le misure intraprese in questo ambito per ridurre le emissioni hanno permesso di prevedere un aumento sensibilmente "meno che proporzionale" di emissioni inquinanti a fronte degli sviluppi (infrastrutturali e edilizi) pianificati per il recupero di capacità aeroportuale.

A complemento di tali misure vanno ricordati gli ambiziosi progetti lanciati per una centrale di tri-generazione a coperture fotovoltaiche a film sottile, a cui si aggiungono soluzioni geotermiche per il riscaldamento degli edifici di nuova costruzione.

D'altronde, come già affermato da un recente lavoro del Censis sulla valenza dello scalo veneziano per lo sviluppo regionale, la società civile del Veneto intravede nello sviluppo del suo aeroporto di riferimento una delle priorità per accompagnare la propria crescita economica.

Sea (Milano Malpensa e Linate)

Assieme al contenimento del rumore, l'obiettivo di *policy* "qualità dell'aria" è tra le prime priorità negli ambienti di pertinenza aeronautica. Non fa eccezione il sistema milanese, rappresentato dalla società Sea che dal 2010 ha raggiunto per entrambi gli scali di Linate e Malpensa, da lei gestiti, la "neutralità" delle emissioni di CO2.

Anche Sea partecipa al protocollo di standardizzazione dell'Ac - Airport Carbon Accreditation ed ha, in questo contesto, avviato importanti

partnership con altri soggetti aeroportuali europei al fine di individuare sistemi di gestione efficiente del consumo energetico aeroportuale.

Si ritiene opportuno segnalare, tra le numerose altre iniziative, il completamento di due importanti progetti:

I progetti *CASCADE* e *S4EeB* mirano allo sviluppo di applicativi software per l'analisi e il monitoraggio dei consumi energetici delle attività; l'obiettivo è di segnalare l'effettivo risparmio energetico e le frontiere prestazionali raggiungibili per ogni edificio in termini di emissioni e consumi.

La sicurezza aeroportuale, invece, è affrontata negli aeroporti milanesi tenendo in debita considerazione le sue importanti ricadute sulla privacy dell'utenza: una preoccupazione che cresce negli utenti man mano che gli aeroporti si mobilitano per sviluppare controlli che ne garantiscano la sicurezza. Il progetto *ADDPRIV* è nato proprio dall'esigenza di un trattamento più discreto dei dati provenienti dalle telecamere di videosorveglianza e offre gli strumenti per scremare automaticamente i fotogrammi in modo da selezionare quelli che possono avere una rilevanza investigativa senza invadere inutilmente la privacy di altri soggetti.

Gli orizzonti della cyber security

Il settore del trasporto aereo rappresenta una importante componente strategica del nostro Paese rientrando per tale ragione tra le infrastrutture critiche.

Nella definizione di "infrastruttura critica" come prevista dalla Direttiva Ue 2008/114 relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione¹, si includono tutti quei servizi essenziali per il benessere della popolazione, la sicurezza nazionale, il buon funzionamento del Paese e la sua crescita economica. Per tale ragione la Direttiva indica come settori prioritari, a cui deve essere applicata da subito la procedura per l'individuazione delle Infrastrutture critiche europee, quelli dell'energia e

¹ Direttiva 2008/114/CE: individuazione e designazione delle infrastrutture critiche europee e valutazione della necessità di migliorarne la protezione

dei trasporti. La Direttiva Ue riconosce, inoltre, la necessità di estendere in futuro la lista dei settori critici ed assegna la priorità al settore dell'Information and Communication Technology.

Anche la Nato ha definito la *cyber defence* come il quinto dominio, con il precipuo obiettivo di includere la difesa dello spazio cibernetico nel compito fondamentale di difesa collettiva dell'Alleanza.

Il termine *cyber* nel contesto della sicurezza delle informazioni include tutte le misure che proteggono le imprese e gli individui da attacchi intenzionali, violazioni e incidenti, nonché le possibili conseguenze.

Parole come sicurezza informatica, criminalità informatica e *cyberwarfare* hanno ottenuto un posto di rilievo nel mondo della sicurezza in generale e ciò è parzialmente dovuto all'evoluzione tecnologica e in gran parte alla crescita delle violazioni alle protezioni, agli atti criminali e alla disponibilità di vere e proprie armi da guerra fondate sulle informazioni.

Proprio per tali motivi, indipendentemente dall'uso comune del termine, la *cyber security* è destinata a diventare parte integrante allineata con tutti gli altri aspetti della sicurezza nella gestione aeroportuale.

Il mondo dell'*aviation*, infatti, è continuamente esposto ad attacchi *cyberwarfare* – sia che si tratti di compagnie aeree che di aeroporti.

Ciò significa che gli aeroporti non possono non avere misure di sicurezza adeguate a difesa da attacchi *cyber*.

Per gli aeroporti potenziali criticità sono rappresentate da:

- attacchi alle infrastrutture e ai sistemi che impattano sull'operatività;
- possibile cattura di dati sensibili/personali;
- possibili attacchi terroristici combinati ad azioni che possano limitare/danneggiare le *utilities*/sistemi di sicurezza.

Gli incidenti provocati da terroristi, cybercriminali, attivisti o da nazioni straniere (*cyberwarfare*), ad una impresa, oltre al danno reputazionale, possono arrecare danni finanziari ingentissimi.

Tali considerazioni implicano che la prospettiva della *cyber security* non sia considerata semplicemente un aspetto tecnologico, ma impone piuttosto la considerazione dei doveri complessivi di natura giuridico-formale e i principi di utilità sociale verso cui pubblico e privato, per necessità e doverosità, devono convergere.

Proprio per tali ragioni si è sviluppata sempre più la particolare attenzione di Assaeroporti e di tutti gli aeroporti al rischio cyber, avviando con l'aiuto di esperti in materia un tavolo di lavoro finalizzato alla definizione di un *framework* contenente Principi, Linee Guida e *Good practices* per la gestione della *cyber security* degli operatori Aeroportuali.

6.5. Strategie di sopravvivenza per i piccoli aeroporti

Certamente lo sviluppo delle applicazioni tecnologiche in ambiente aeroportuale non è oggi una priorità per gli aeroporti minori italiani, alle prese con problemi di sopravvivenza ed alla ricerca di una strategia chiara e condivisa rispetto al loro ruolo. Questi scali sono anche, spesso e volentieri, caratterizzati da un sostanziale isolamento dalle principali vie di trasporto alternative (ferrovie ed autostrade). In molti casi, dunque, un piccolo aeroporto rappresenta una delle poche, quando non l'unica, opportunità di collegamento per aeree marginali del Paese e è quindi condizione essenziale per lo sviluppo dei territori circostanti. In ragione degli aspetti appena riassunti, è chiaro che, per i piccoli aeroporti, una prospettiva di privatizzazione, oltre che difficilmente percorribile, non può rappresentare la panacea di tutti i mali. Anzi, l'intervento pubblico, ancorché portato alle massime condizioni di efficienza possibile, nel quadro attuale, appare come una soluzione necessaria per la sopravvivenza economica non solo di questi scali, ma degli stessi territori che essi servono.

Come si è detto in precedenza, la direttiva della Commissione europea del 2009 non ha specificato modelli di tariffazione da applicare agli aeroporti al di sotto dei 5 milioni di passeggeri gestiti annui. Gli ordinamenti nazionali, era l'implicito, avrebbero provveduto a riempire questo vuoto normativo.

Non può però esserci un piano duraturo di modello tariffario (e quindi di rapporto tra introiti e finanziamento degli investimenti da adottare) per i piccoli aeroporti se prima non se ne chiarisce la funzione, e conseguentemente il piano di intervento a cui sottoporli. È necessario perciò sciogliere definitivamente l'equivoco sul ruolo di infrastruttura strategica locale per questi "oggetti territoriali" tanto problematici quanto essenziali per l'omogeneo sviluppo del nostro Paese.

Per sua stessa conformazione, il territorio italiano non permette la copertura capillare da parte di infrastrutture autostradali e ferroviarie, se non a fronte di ingentissimi investimenti. Di fronte a questa semplice constatazione, e con il riconoscimento della necessità di un mantenimento di forme di sussidio per certe classi di aeroporti (tipo la continuità territoriale), si rendono necessarie logiche di integrazione con il sistema aeroportuale circostante (si pensi soprattutto alla scala regionale e macro-regionale) orientate alla specializzazione degli scali. Una soluzione di questo tipo permetterebbe di superare la logica campanilistica basata sul concetto "un territorio-un aeroporto" che tanto danno ha prodotto alle casse pubbliche, chiamate a riparare i buchi di bilancio prodotti dalle forzature delle logiche di consenso sull'effettiva vocazione attrattiva dei territori. In secondo luogo, poi, significherebbe anche mitigare il rapporto attuale di dipendenza degli scali dalle compagnie aeree.

Gli esempi della Puglia (con un modello di gestione pubblico) e del Veneto (con un modello di gestione privato) vanno esattamente in questo senso. La società Save, che controlla di fatto il sistema del Nord-Est, ha da tempo avviato un processo di specializzazione degli aeroporti mettendoli in rete tra loro, e quindi tentando di assegnare ad ognuno un compito che sia proficuo per il sistema (ad esempio, per lo scalo di Brescia Montichiari è stata decisa chiaramente una funzione di scalo merci) nel suo complesso e che impedisca competizioni nocive tra scali vicini. Lo stesso si può dire per il sistema campano, dove l'attività dell'aeroporto di Salerno non è vista necessariamente come una minaccia per Napoli Capodichino, a patto però che si lavori in una logica di complementarietà.

La prospettiva di una conversione, ad esempio al cargo, di certi scali ausiliari nei sistemi territoriali non è da considerarsi come un ruolo diminutivo per i relativi territori. Al contrario, la specializzazione sarebbe da considerare come una risorsa in termini economici. Gli orizzonti di

opportunità aperti dall'e-commerce (largamente e colpevolmente inesplorati) consentirebbero la costruzione di un profilo imprenditoriale di tutto rispetto per molti scali di zone marginali del Paese. In poche parole: non esistono solo i passeggeri.

6.6. Prospettive di semplificazione

Nel quadro d'insieme delineato in questo capitolo, le società di gestione, sempre più orientate ad un approccio di business delle proprie attività, auspicano un futuro di progressiva semplificazione. Le compagnie aeree, da tempo ormai in regime di forte concorrenza tra loro (aumentato dalla recente evoluzione verso un modello *point to point*), stanno infatti acquisendo un maggior potere nei rapporti con gli scali aeroportuali. In particolare è aumentato il potere contrattuale dei *carriers low cost* soprattutto in virtù della loro superiore capacità di razionalizzare le risorse. Le stesse compagnie di bandiera si trovano in difficoltà di fronte alla capacità dei low cost di comprimere costi e massimizzare i profitti.

Se prima, in regime di monopolio, erano le compagnie – seppur portatrici di traffico – a dover venire a patti con le condizioni degli scali, oggi il rapporto è ribaltato.

Alcuni gestori vedrebbero dunque di buon occhio una prospettiva di semplificazione del sistema delle concessioni, delle autorizzazioni e della regolazione economica. Una semplificazione dei rapporti tra società di gestione ed enti regolatori orientata ad una progressiva autonomia degli scali nelle trattative con le compagnie aeree – fermo restando i risultati acquisiti sul fronte della regolazione tariffaria e della certezza normativa – appare ad alcuni come una soluzione fortemente auspicabile.

In sintesi, il settore del traffico aereo sembra oggi caratterizzato da due comparti che marciano a due velocità diverse: da una parte la ormai compiuta liberalizzazione del traffico aereo che ha orientato fortemente le compagnie a criteri di efficienza, dall'altro un sistema, quello aeroportuale, che, operando ormai in regime di piena concorrenza tra gli scali, deve poter rispondere con maggiore celerità alle nuove sfide del mercato, superando un'oggettiva lentezza dei processi autorizzativi degli investimenti (che oggi, peraltro, si applicano indifferentemente dalla dimensione dello scalo).

C'è poi il nodo della procedura autorizzativa degli investimenti. L'urgenza del nostro Paese di recuperare rapidamente il ritardo infrastrutturale per agganciare i *competitor* è resa ancora più stringente dal fatto che nell'immediato futuro, alla chiusura dell'attuale ciclo di programmazione e

al rilevante sforzo finalizzato all'adeguamento di capacità, dovrà seguire una nuova fase di sviluppo strategico sia al livello dei singoli scali sia per il sistema nella sua interezza.

Di fronte a queste sfide l'apparato pubblico preposto alla valutazione e alla autorizzazione degli investimenti viene visto dai gestori come complessivamente adeguato sotto il profilo delle competenze che incorpora. Molto meno per quanto concerne la tempistica con cui opera. L'Enac, in particolare, che in ottemperanza al suo ruolo di valutatore tecnico rappresenta la sponda istituzionale nella dialettica di approvazione dei progetti di adeguamento e ammodernamento degli scali, soffre di rallentamenti procedurali dovuti sostanzialmente a carenze di organico. Ne consegue che gli aeroporti più dinamici, che hanno in cantiere progetti dalla cui realizzazione tempestiva dipende un salto discontinuo di efficienza, si trovano spesso in difficoltà.