



NOMISMA PER ASSAEROPORTI

AEROPORTI E SVILUPPO DEI TERRITORI: IMPATTO SU PIL E OCCUPAZIONE

PREMESSA

LO STUDIO

IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL TRASPORTO AEREO

- **Impatto diretto, indiretto e indotto**
- **Impatto catalitico**
- **Impatto globale**

IL RUOLO DEGLI AEROPORTI ITALIANI NELLO SVILUPPO ECONOMICO

PREMESSA



Obiettivo dello studio è stato quello di codificare e analizzare, in un periodo altamente complesso come l'attuale, le ricadute socio-economiche generate dalle infrastrutture aeroportuali sui sistemi territoriali.

La valutazione dell'impatto economico degli aeroporti sul relativo indotto è un'operazione ad elevata complessità. I sistemi aeroportuali rappresentano, infatti, asset in grado di attivare opportunità lavorative, attrarre capitali e generare investimenti, accomunando realtà molto diverse tra loro e producendo benefici sui contesti locali in termini di produzione di ricchezza che non risultano immediatamente identificabili e quantificabili.

La portata strategica di una infrastruttura aeroportuale va quindi al di là della sola quantificazione economica, costituendo di per sé uno degli *asset* imprescindibili per uno sviluppo duraturo dei sistemi economici nazionali e dei contesti territoriali in cui sono inseriti.

Vi è un ineludibile intreccio tra aeroporti, turismo, attività industriali, logistiche e commerciali: tali infrastrutture rappresentano volano di attivazione e motore dello sviluppo per la struttura economica del Paese e dei contesti territoriali in cui sono inseriti.

In quest'ottica si sono sistematizzati i legami delle strutture aeroportuali con l'economia, per far emergere il contributo al PIL e all'occupazione degli aeroporti e dell'indotto diretto e indiretto generato dalle attività aeroportuali, approfondendo i margini di attivazione che potrebbero essere generati attraverso interventi mirati a supporto di tali infrastrutture.

La complessità dell'obiettivo ha condotto all'impostazione di un percorso metodologico misto, che ha visto l'integrazione di differenti strumenti di analisi econometrica.

La molteplicità dei settori economici rientranti nel "raggio di ricaduta" dei sistema aeroportuali rendono rischioso, inteso in senso di "riduttivo", qualsiasi tentativo di giungere ad una definizione rigorosa dell'indotto; per questo motivo, si è scelto di far riferimento all'approccio più diffuso in letteratura nella valutazione dell'impatto economico e territoriale delle infrastrutture e delle reti di trasporto, che interpretano l'indotto come *"l'insieme dei settori la cui produzione riceve impulso dall'attività dell'aeroporto"*.

Di seguito verrà pertanto presentato l'impatto generato dalle infrastrutture aeroportuali declinato in termini di:

- **Impatto diretto.** PIL, Valore Aggiunto e occupazione attivati direttamente dall'aeroporto e dagli operatori economici che operano nell'ambito del sedime aeroportuale fornendo servizi ai passeggeri ed alla movimentazione merci (es. bar, ristoranti, negozi, autonoleggi, handler airside e landside, corrieri, manutenzione aeromobili, controllo del traffico aereo, ecc.).
- **Impatto indiretto.** PIL, Valore Aggiunto e occupazione generati dalle filiere di fornitura e dagli operatori economici esterni all'aeroporto che forniscono servizi alle attività aeroportuali (es. catering per i voli, agenzie di viaggio, servizi di contabilità e consulenza legale, grossisti, società di raffinazione del petrolio per il carburante, ecc.)
- **Impatto indotto.** Rappresenta l'incremento di domanda finale generato dalle spese dei soggetti che sono occupati presso imprese che operano direttamente e indirettamente per il funzionamento delle attività aeroportuali. Il reddito speso da tali soggetti genera PIL, Valore Aggiunto e occupazione in una estesa gamma di settori dell'economia nazionale (es. commercio al dettaglio, servizi alla persona, edilizia, ecc.)
- **Impatto catalitico.** Rappresenta gli effetti generati dal miglioramento della competitività e dell'attrattività dell'area territoriale interessata dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale a favore di altri settori economici. L'aeroporto genera sviluppo socio economico per il comparto turistico, produttivo (insediamento di unità locali di imprese straniere, commercio internazionale, accesso a nuovi mercati), logistico, ecc. grazie alla connettività che produce incremento di PIL, Valore Aggiunto e occupazione in diversi ambiti dell'economia nazionale.

LO STUDIO



Lo studio ha preso in esame i **41 scali aeroportuali** localizzati sul territorio nazionale, gestiti da 30 società di gestione aeroportuale.

Nel 2022 il complessivo degli aeroporti nazionali ha registrato:

- 164.641.552 passeggeri in arrivo / partenza
- 1.469.324 movimenti
- 1.104.077 tonnellate di merci e posta trasportate

Aeroporti e passeggeri per classe di passeggeri trasportati - Anno 2022

| CLASSE DI PASSEGGERI | AEROPORTI | PASSEGGERI (IN MILIONI) | QUOTA % PASSEGGERI TRASPORTATI |
|---------------------------------|-----------|-------------------------|--------------------------------|
| Oltre 10 milioni di passeggeri | 5 | 84,9 | 52% |
| Da 5 a 10 milioni di passeggeri | 5 | 38,9 | 24% |
| Da 2 a 5 milioni di passeggeri | 10 | 33,3 | 20% |
| Meno di 2 milioni di passeggeri | 21 | 7,6 | 5% |

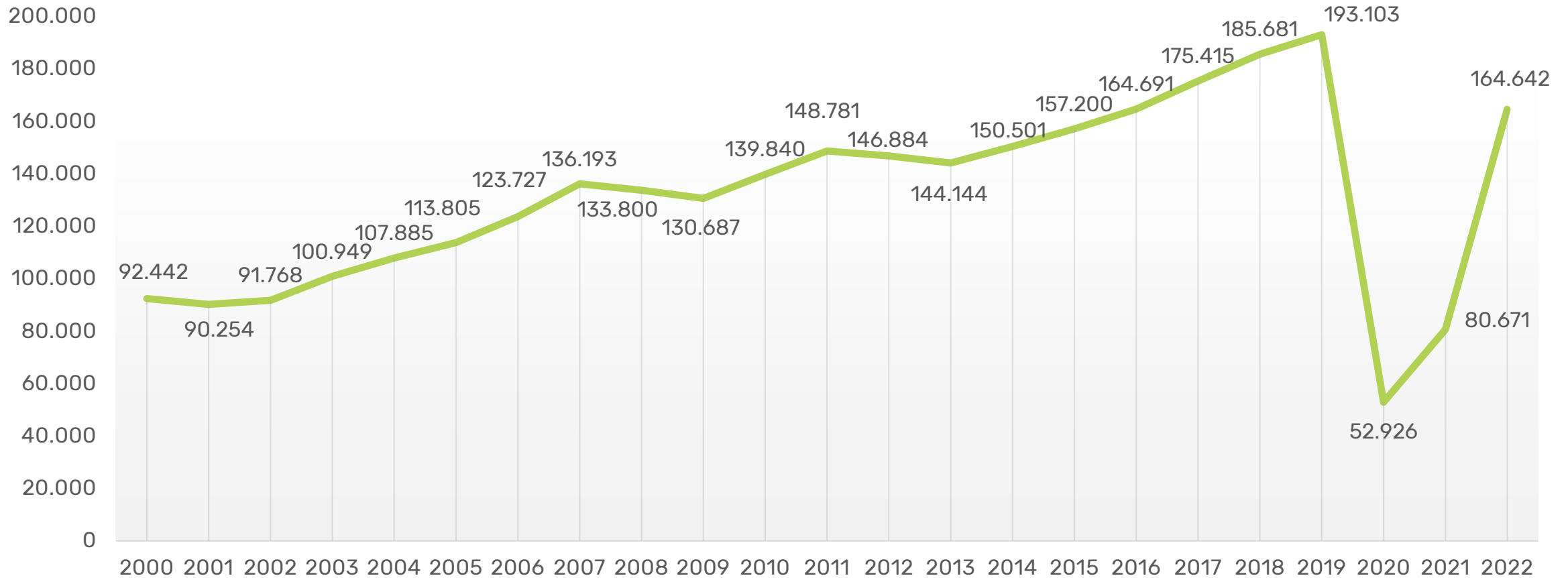
76% (gruppo Oltre 10 milioni e Da 5 a 10 milioni)

95% (gruppo Oltre 10 milioni, Da 5 a 10 milioni, e Da 2 a 5 milioni)

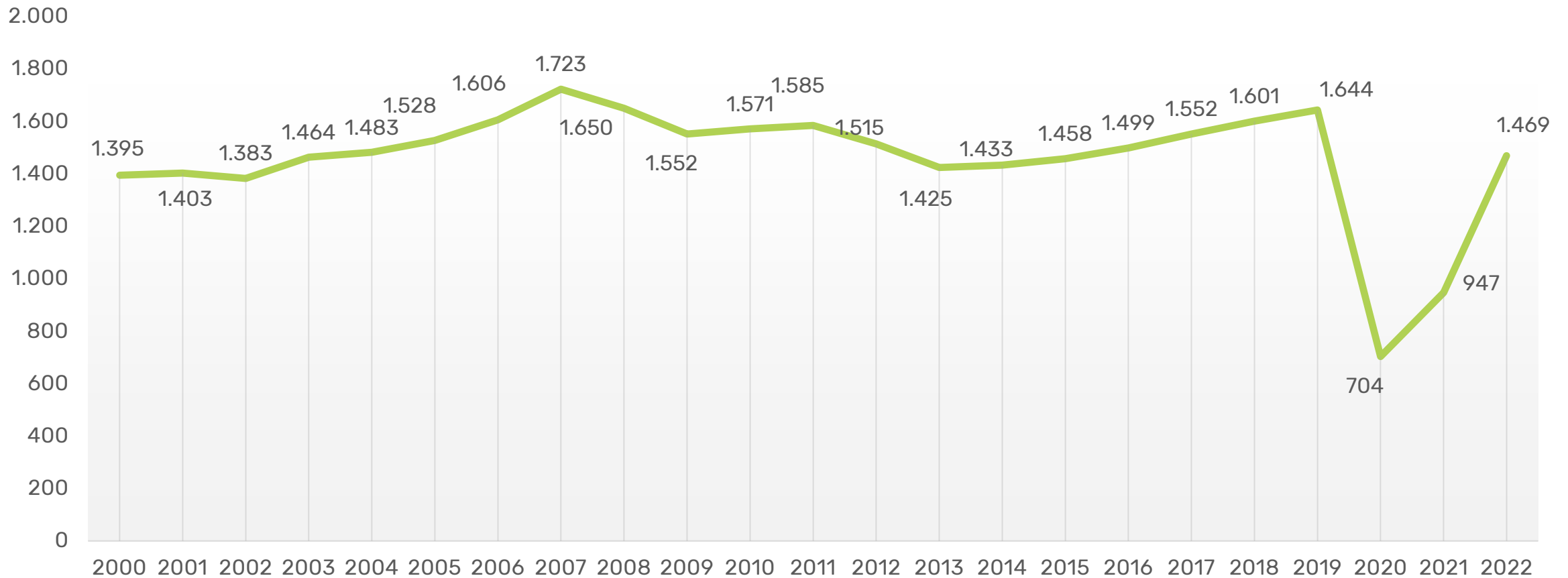
- ❑ Il 2022, dopo un inizio d'anno incerto, che ha risentito degli ultimi strascichi legati alla pandemia da Covid-19 ha evidenziato, a partire della stagione summer, una consistente ripresa del traffico passeggeri, cresciuto, su base annua, del 104% rispetto al 2021.
- ❑ Se nel 2021 – anno ancora fortemente influenzato dalla pandemia – la ripresa era attribuibile principalmente al mercato domestico, nel 2022 il motore trainante è stato il segmento internazionale, che segna un saldo positivo pari al +161% sul 2021, mentre la quota di collegamenti internazionali sul totale passa dal 47% segnato nel 2021, al 61% del 2022, avvicinandosi ai valori degli anni pre-pandemici, caratterizzati da una più marcata connettività con destinazioni straniere.
- ❑ Se il 2022 non vede ancora un pieno recupero dei livelli pre-covid, segnando, rispetto al 2019, una contrazione pari al 15%, l'analisi dei dati mensili mette in luce una progressiva ripresa del traffico passeggeri: prendendo in considerazione la sola seconda metà dell'anno, il gap con il 2019 si riduce all'8%.
- ❑ Nel primo semestre 2023 il traffico passeggeri è tornato ai numeri del 2019 (-0,1%), superandone costantemente i livelli mensili a partire dal mese di aprile.
- ❑ In riferimento ai soli scali medio-grandi, a consuntivo 2022 i livelli di traffico del 2019 sono già stati raggiunti negli scali di Napoli (+1%), Milano Linate (+17%*), Palermo (+1%), Bari (+12%), Torino (+6%), Olbia (+6%) e Brindisi (+14%). Se a fine 2022 erano 20 gli scali ad aver raggiunto i livelli 2019, nei primi sei mesi del 2023 sono stati 29 gli scali il cui numero di passeggeri ha superato i livelli pre-covid.
- ❑ I movimenti complessivi ammontano a 1,5 milioni, segnando un aumento del 55% rispetto al 2021, il confronto con il dato del 2019 vede ancora un gap da colmare pari all'11%
- ❑ Il settore cargo – che registra 1,1 miliardi di tonnellate di merci trasportate – rappresenta il segmento che ha risentito in maniera meno evidente della pandemia, attestandosi esattamente sugli stessi livelli segnati nel 2019 e segnando una crescita pari al +2% sul 2021

(*) Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre 2019

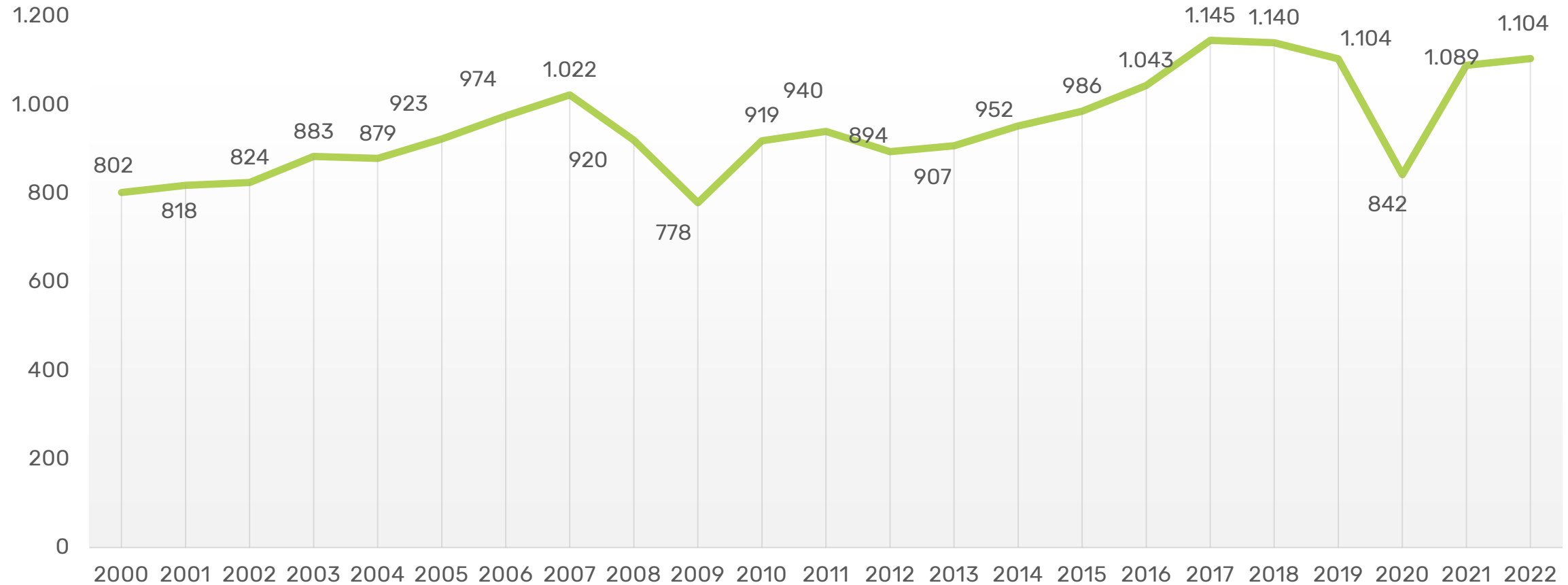
Traffico passeggeri da / per gli aeroporti italiani - Serie storica 2000-2022 - Dati in migliaia



Movimenti da / per gli aeroporti italiani - Serie storica 2000-2022 - Dati in migliaia



Cargo (traffico merci e posta) da / per gli aeroporti italiani - Serie storica 2000-2022 - Dati in migliaia



IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE

1 - Impatto diretto, indiretto e indotto



La prima fase del lavoro è stata propedeutica alla valutazione dell'impatto economico degli scali aeroportuali nazionali sull'indotto diretto, ossia quello costituito dalle attività attivate direttamente dalle infrastrutture aeroportuali al netto degli intermediari.

- ❑ Al fine di quantificare le ricadute sull'indotto diretto ci si è basati sia sui dati di bilancio delle società di gestione aeroportuale che sui dati occupazionali e di produzione di tutti gli operatori economici operanti nell'ambito del sedime aeroportuale.
- ❑ I dati di tali operatori economici sono stati desunti sulla base di questionari inviati alle società di gestione aeroportuale – nonché delle informazioni pubblicamente disponibili (es. bilancio di esercizio) – alle quali sono stati richiesti il numero di occupati e il fatturato generato nell'ambito dell'aeroporto per le attività e le funzioni elencate nelle successive slide.
- ❑ Nei questionari sono stati rilevati occupati e fatturato in relazione alle attività affidate a società terze rispetto alle società di gestione aeroportuali o alle proprie partecipate, di cui invece è stato preso in considerazione l'intero bilancio di gestione 2022.

Nello specifico, ai fini del calcolo dell'impatto diretto, sono stati presi in considerazione i dati relativi a:

GESTORI AEROPORTUALI

Personale alle dipendenze delle società di gestione aeroportuale, ivi inclusi gli addetti alla security o all'assistenza dei PRM laddove tali attività siano espletate direttamente dal gestore.

COMPAGNIE AEREE

Il dato include piloti, assistenti di volo e altro personale delle compagnie aeree.

HANDLING

Include il personale preposto ai servizi di assistenza a terra (es. addetti al check-in, addetti al gate, addetti alla rampa).

SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Include gli occupati preposti all'attività di controllo del traffico aereo.

SERVIZI DI MANUTENZIONE (INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI, AEROMOBILI...)

Operai e tecnici preposti alla manutenzione degli aeromobili, degli impianti e delle infrastrutture dell'aeroporto.

SERVIZI DI CONTROLLO E SICUREZZA PASSEGGERI (SECURITY)

Include il personale di società terze addetto al controllo di sicurezza di passeggeri, di bagagli e di altri servizi relativi alla sicurezza.

ENTI DI STATO

Include il personale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), il personale preposto ai controlli doganali, la polizia di frontiera, i vigili del fuoco, la sanità aerea e il personale di tutte le ulteriori forze dell'ordine che prestano servizio in aeroporto.

SOCIETÀ DI GESTIONE PARCHEGGI AUTO

Il dato include il personale operante nelle società che gestiscono le aree di sosta a servizio dell'aeroporto, siano esse all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale.

SOCIETÀ DI TRASPORTO PASSEGGERI DA/PER AEROPORTO

Include il personale che fornisce il trasporto via terra da e per l'aeroporto e comprende treni, autobus, navette, trasporto pubblico automatico, taxi.

FOOD & BEVERAGE

Include gli occupati addetti ai servizi di ristorazione presenti nel sedime aeroportuale (chioschi, bar, catene di fast-food, ristoranti...).

RETAIL

Include gli addetti dei negozi di vario genere presenti in aeroporto al netto del Food & Beverage.

ALTRO

Nella sezione «Altro» sono inclusi tutti gli addetti non riclassificabili in nessuna delle funzioni precedenti.

- ❑ L'analisi delle ricadute delle infrastrutture aeroportuali sull'indotto diretto e su quelli indiretto e indotto e, dunque, la quantificazione del valore creato a livello di sistema, è stata effettuata tramite l'applicazione del modello delle interdipendenze settoriali di *Leontief* (o modello Input-Output).
- ❑ La tavola intersettoriale, descrivendo sia gli input intermedi e i fattori primari associati alla produzione di ogni settore, sia gli output di beni destinati ad altri settori produttivi o alla domanda finale, ha permesso di valutare gli effetti diretti, indiretti e indotti della domanda generata dalle strutture aeroportuali sul sistema produttivo nazionale.
- ❑ Il vettore di attivazione della tavola, essendo rappresentato dalla domanda stimata nella fase precedente dell'analisi, è stato disarticolata e inputata nel modello attraverso l'attribuzione, per ogni singola voce, del proprio codice ATECO di riferimento, in modo da tener conto dell'eterogeneità macro voci considerate.

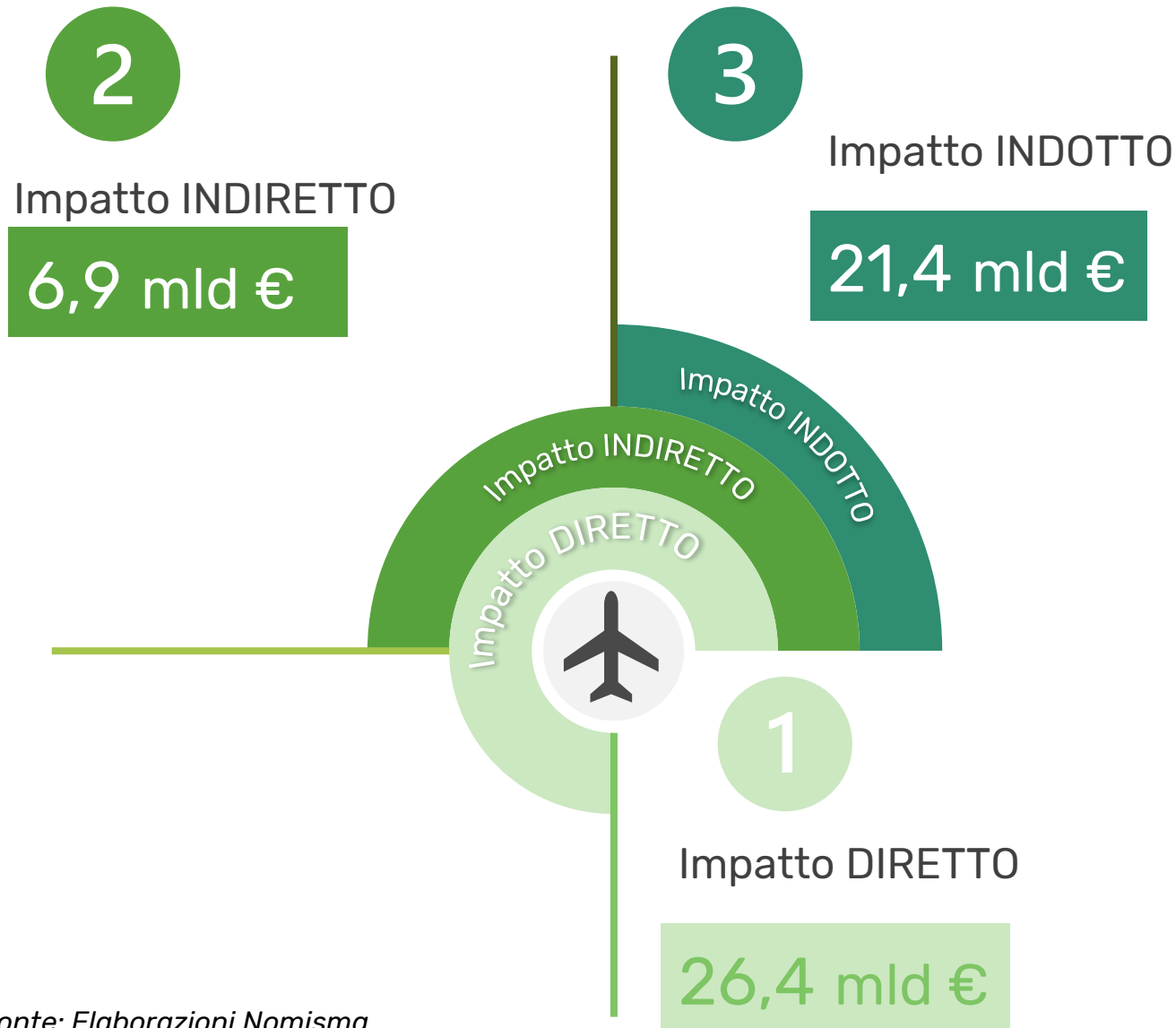
- **COSA SONO** - Strumento conoscitivo e di analisi della struttura produttiva di una economia e dei legami che sussistono tra i diversi settori di attività economica.
- **LA LOGICA ALLA BASE** - Il modello input-output mette in **evidenza il rapporto "da chi a chi" e, quindi, evidenzia in maniera chiara i legami di interdipendenza** che esistono tra operatori (produttivi e finali).
- Ogni settore **attivato direttamente** ne attiva altri in modo indiretto. Si attiva un effetto propulsivo noto come effetto **indiretto** (una catena di azioni e reazioni indotta dalla produzione del prodotto iniziale).
- Questa maggiore produzione remunera, a sua volta, i fattori produttivi con redditi che si trasformano in ulteriore spesa finale che attiva la produzione con un effetto moltiplicativo di tipo **indotto**. Tale effetto **indotto**, sommato all'attivazione diretta ed indiretta, **determina l'effetto moltiplicativo complessivo**.
- **NOTA: DAL PUNTO DI VISTA METODOLOGICO, SI È SEGUITA LA PROCEDURA PRESENTATA NEL MANUALE EUROSTAT, CONSIDERANDO IL SETTORE DELLE FAMIGLIE (E LA RELATIVA SPESA PER CONSUMI) COME UNA ATTIVITÀ ENDOGENA AL SISTEMA.**

**STRUMENTO
CONOSCITIVO**

**LA LOGICA
«DA CHI A CHI»**

**L'EFFETTO
COMPLESSIVO
DERIVA DA
UN'AZIONE
PROPULSIVA**

- ❑ Nel 2022 l'impatto diretto, indiretto e indotto generato dagli aeroporti / infrastrutture aeroportuali nazionali in termini di **Valore della Produzione** è stato pari a 57,1 miliardi di euro. Di quest, l'effetto diretto attivato è stimato in 26,4 miliardi di euro, quello indiretto in 6,9 miliardi di euro e quello indotto in 21,4 miliardi di euro. Considerando il complesso dei tre effetti, **il moltiplicatore finale si attesta a 3,2**: vale a dire che **per ogni euro investito si generano complessivamente 3,2 euro**.
- ❑ L'effetto sul **Valore Aggiunto** risulta considerevole: data la struttura dei settori attivati, questo livello di produzione determina globalmente un Valore Aggiunto di 22,9 miliardi di euro. Di questi, 12,4 miliardi di euro sono attribuibili all'attivazione diretta, 3,1 miliardi a quella indiretta e 7,4 miliardi di euro all'indotto. **Il Valore Aggiunto generato dalle infrastrutture aeroportuali, tenuto conto dell'impatto diretto, indiretto e indotto, è pari all'1,3% del Valore Aggiunto generato dal totale dell'economia nazionale**.
- ❑ Il complesso degli scali aeroportuali ha altresì un impatto significativo sull'**occupazione**: si stima un impatto complessivo di **324.000 occupati**. L'attività produttiva generata dalle infrastrutture aeroportuali produce **nuova occupazione** nell'ordine di **2,9 occupati per ogni occupato già presente**
- ❑ I redditi da lavoro dipendente complessivamente generati sono pari a 9,8 miliardi di euro.
- ❑ Gli impatti attivati non riguardano il solo settore dei trasporti, ma sono molteplici i comparti che attivano produzione (manifattura per il 9,7% e commercio per il 6,6%), Valore Aggiunto (servizi immobiliari per il 10,7% e commercio per l'8,5%) e occupazione (commercio per il 13,0% e noleggio, agenzie di viaggio e servizi di supporto alle imprese per l'8,1%).



IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO
IMPATTO CATALITICO

Impatto TOTALE 57,1 mld €*

EFFETTO MOLTIPLICATORE

Per ogni euro
investito si generano
complessivamente
3,2 euro

3,2

* Nel caso del fatturato, l'impatto totale è dato dalla somma dell'impatto diretto, indiretto e indotto a cui va aggiunto il valore generato dalle importazioni, che nel caso specifico ammonta a 2,3 mld €

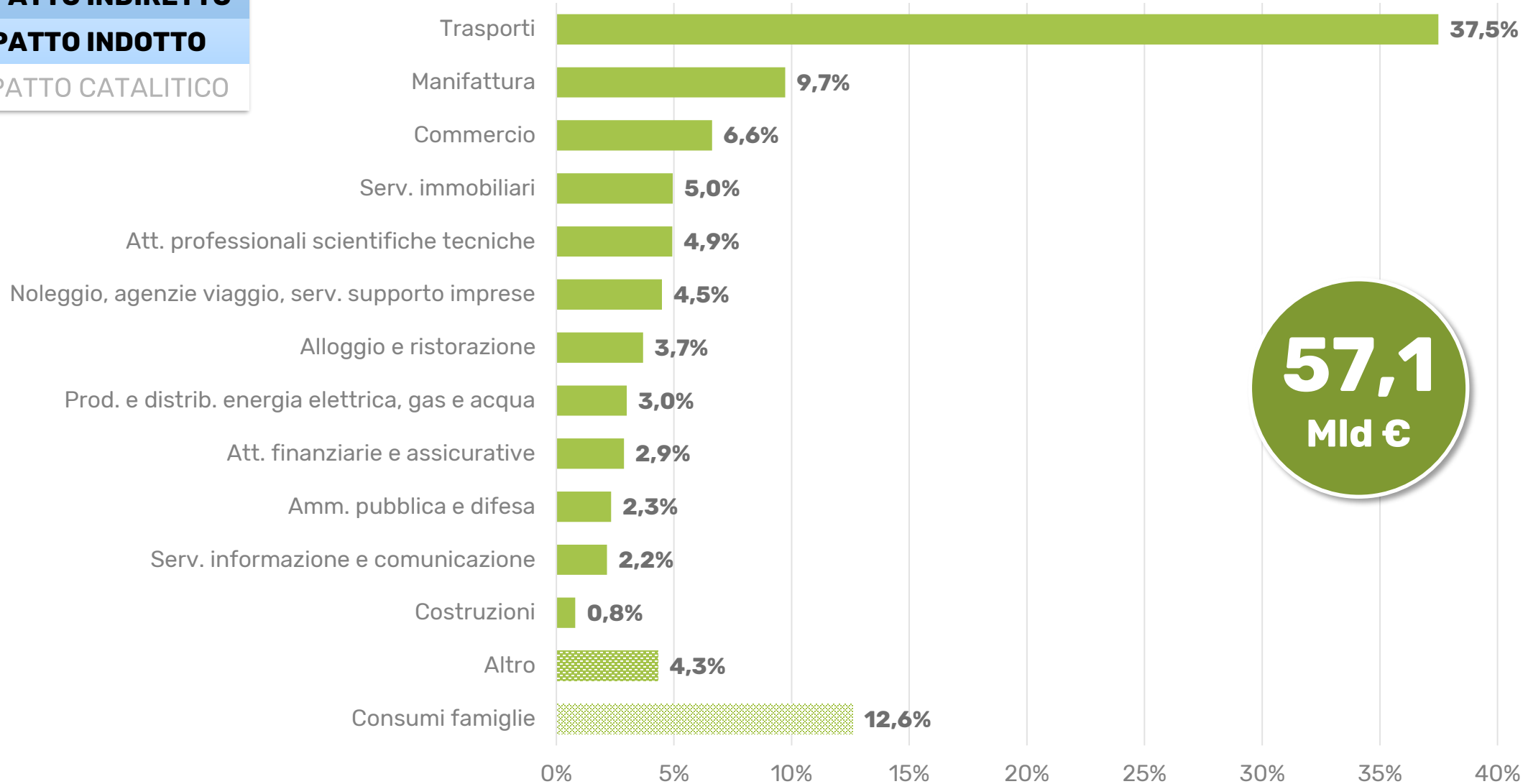
IMPATTO DIRETTO

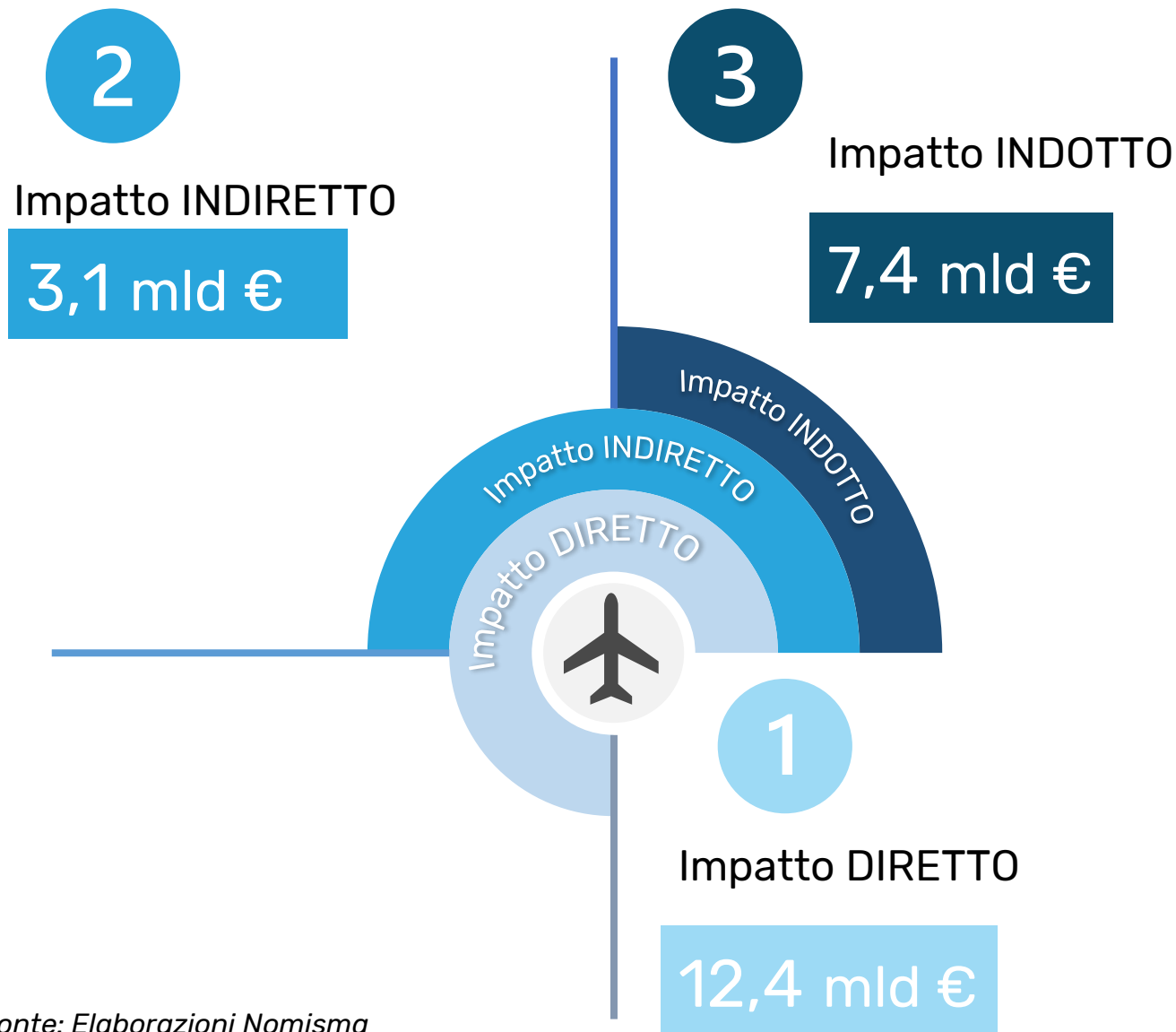
IMPATTO INDIRETTO

IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

Fatturato: impatto complessivo attivato per settore





- IMPATTO DIRETTO
- IMPATTO INDIRETTO
- IMPATTO INDOTTO
- IMPATTO CATALITICO

Impatto TOTALE
22,9 mld €

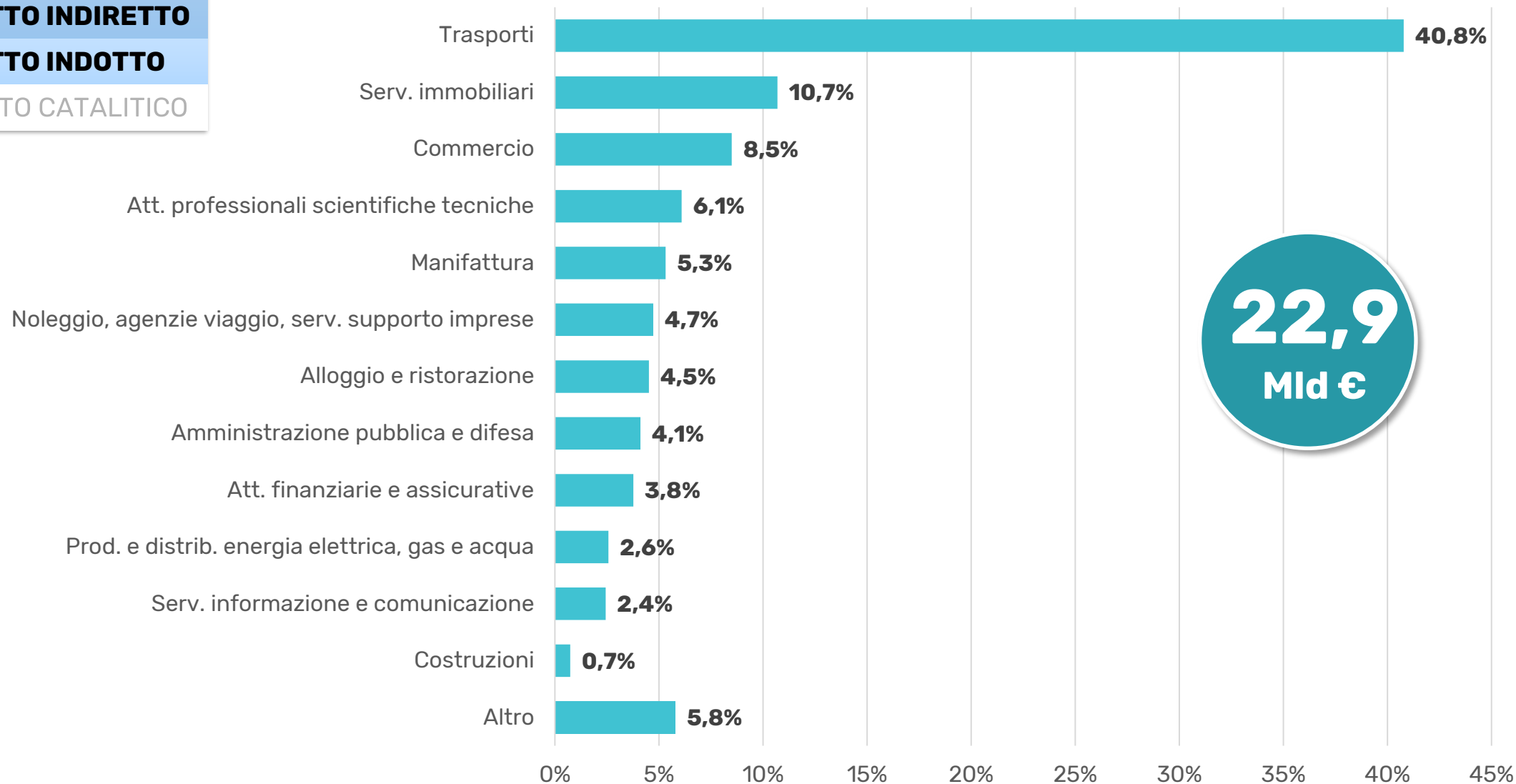
IMPATTO DIRETTO

IMPATTO INDIRETTO

IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

Valore Aggiunto: impatto complessivo attivato per settore



Valore Aggiunto

Risultante della differenza tra il valore della produzione di beni e servizi conseguita dalle singole branche produttive e il valore dei beni e servizi intermedi dalle stesse consumati (materie prime e ausiliarie impiegate e servizi forniti da altre unità produttive)

IMPATTO DIRETTO

IMPATTO INDIRETTO

IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

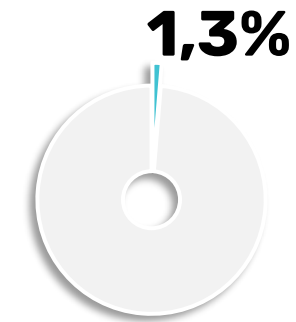
Valore Aggiunto ITALIA

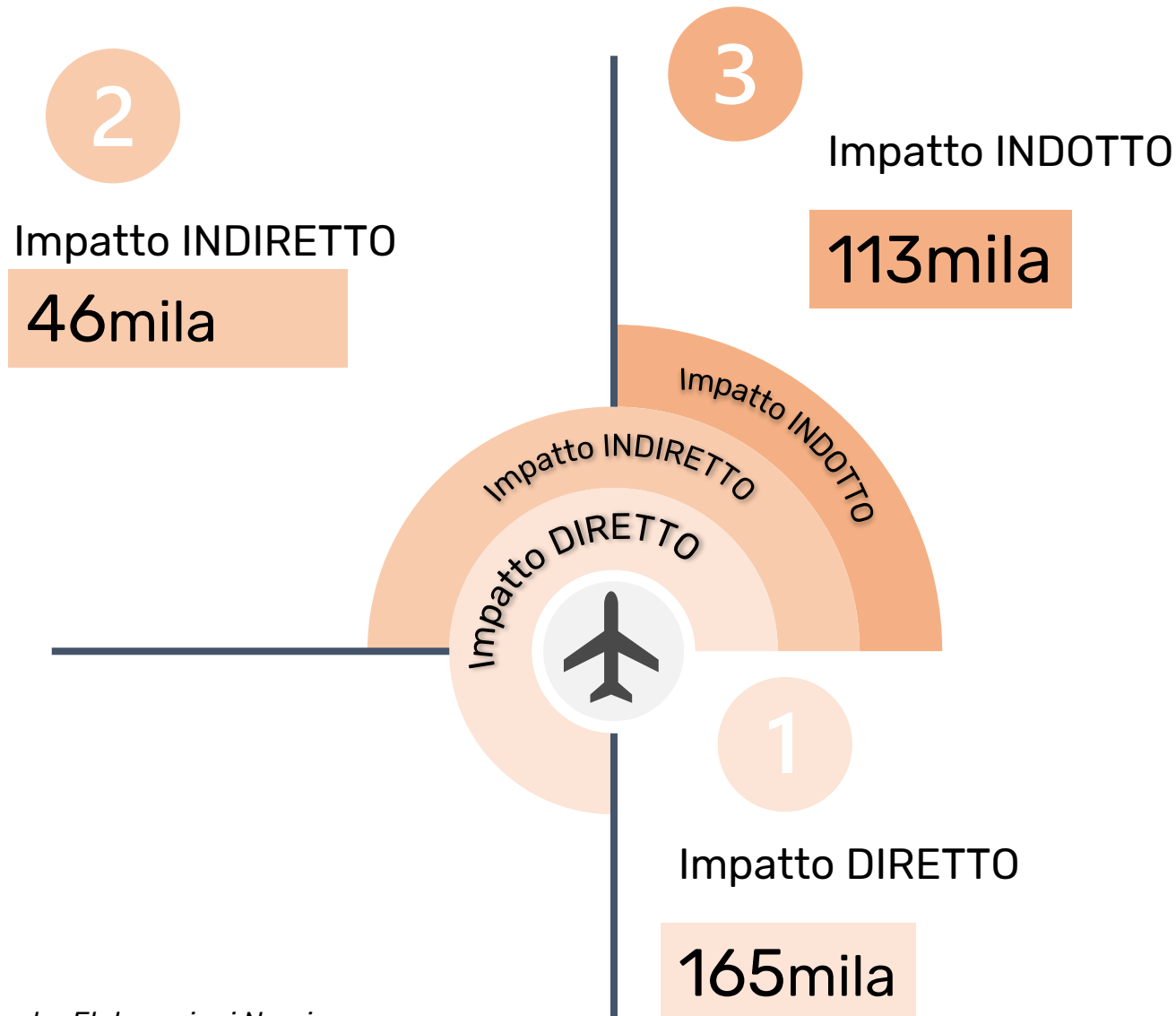
2022

1.714.141,5 mln euro

TOTALE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

VALORE AGGIUNTO GENERATO DALLE
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI SUL
TOTALE NAZIONALE





IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO
IMPATTO CATALITICO

Impatto TOTALE

324mila occupati

EFFETTO MOLTIPLICATORE

Ogni posto di lavoro attivato dalle infrastrutture aeroportuali contribuisce all'occupazione di 2,9 lavoratori

2,9

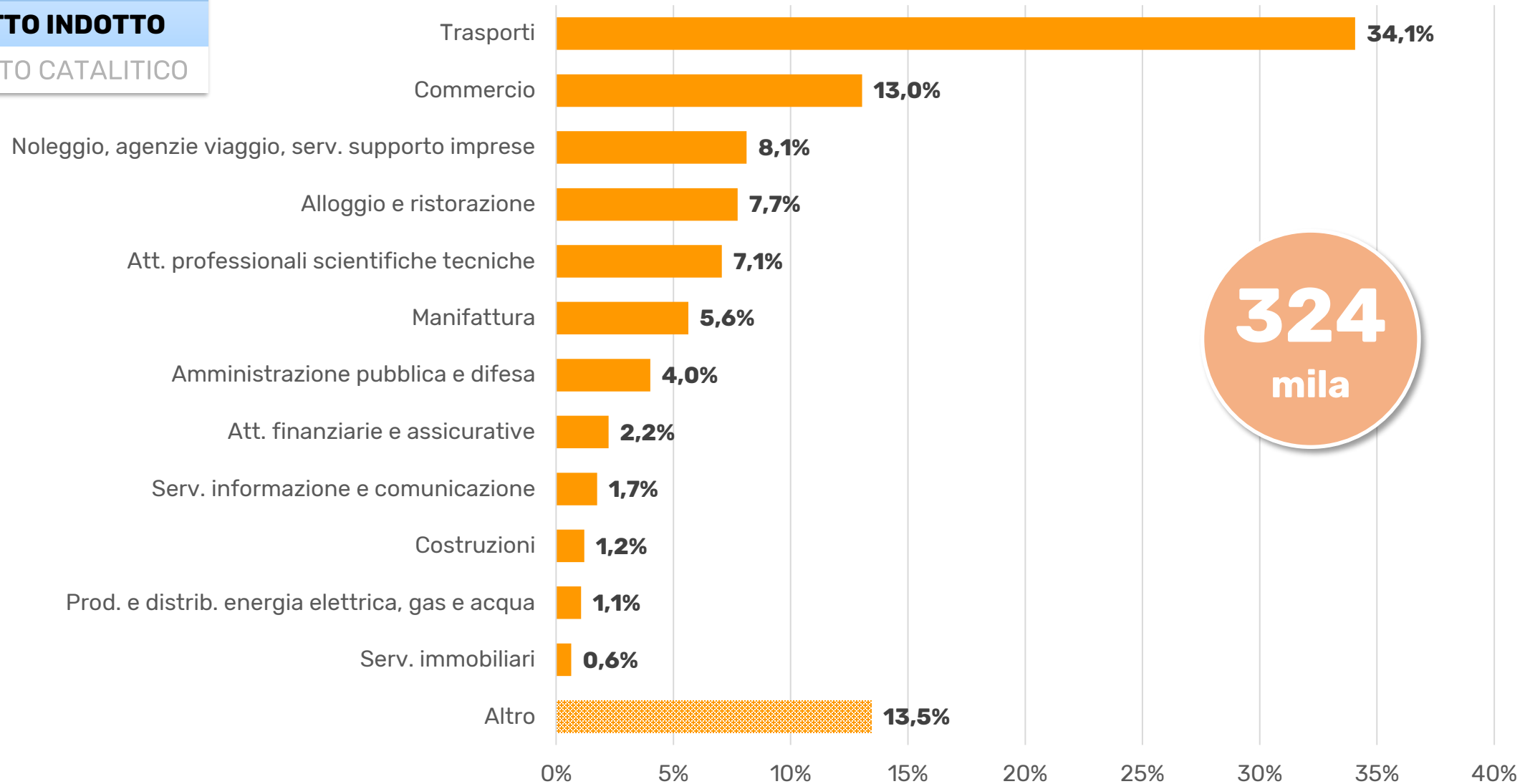
IMPATTO DIRETTO

IMPATTO INDIRETTO

IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

Occupazione: impatto complessivo attivato per settore



57,1 Miliardi €

Il valore della produzione generato complessivamente

22,9 Miliardi €

Il Valore Aggiunto generato complessivamente

9,8 Miliardi €

I redditi da lavoro dipendente (retribuzioni lorde + contributi sociali)

324 Mila

I lavoratori coinvolti

7,2 Miliardi €

Le retribuzioni lorde dei lavoratori dipendenti

1,3%

Quota del Valore Aggiunto generato complessivamente dalle infrastrutture aeroportuali sul Valore Aggiunto nazionale

IMPATTO DIRETTO

IMPATTO INDIRETTO

IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

552

**Nuovi occupati*
generati da un
incremento pari a
1.000.000 di unità
trasportate**

**attivati direttamente dall'aeroporto e dagli operatori economici che operano nell'ambito del sedime aeroportuale*

IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE

2 - Impatto catalitico



L'impatto catalitico identifica e quantifica gli effetti generati dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale in termini di miglioramento della competitività e dell'attrattività dell'area territoriale interessata dalla sua attività. Di fatto, si rileva una stretta correlazione tra trasporto aereo, inteso come connettività aeroportuale, e rilevanti settori di attività economica.

La presenza di uno scalo in un territorio e la sua capacità di connessione con altri aeroporti rappresenta infatti un rilevante beneficio per componenti strategiche per l'economia locale e nazionale, quali, per citare solo le più rilevanti, i flussi turistici, i volumi di esportazioni di beni e servizi, le scelte di localizzazione di sedi di imprese multinazionali.

Al fine di quantificare l'impatto catalitico degli aeroporti nazionali, si è scelto di adottare – con le dovute rimodulazioni – l'approccio sviluppato da InterVISTAS per ACI (Airport Council International) Europe nello studio "Economic Impact of European Airports - A Critical Catalyst to Economic Growth" (ACI, 2015).

Nello specifico, è stata intrapresa un'analisi attraverso l'utilizzo di un **modello econometrico longitudinale** al fine di valutare l'intensità della relazione tra Indice di Connettività Aeroportuale e altre variabili.

A tal fine sono stati utilizzati, in serie storica, i dati relativi agli Indici di Connettività Aeroportuale per gli aeroporti italiani, indicatori stimati da ACI Europe, che esprimono il livello di connettività degli aeroporti in termini di rotte, frequenza di collegamento e capienza in termini di posti.

Il metodo utilizzato, nello specifico, è stato quello dello **stimatore a effetti fissi per dati panel**, per mettere in relazione la crescita economica con la connettività e altre variabili che potrebbero avere un impatto sulla crescita economica. L'analisi econometrica ha consentito di valutare la relazione tra crescita economica e connettività, isolando e quantificando al contempo altri fattori che possono influire sulla crescita economica.

Poiché il modello di stima utilizzato è una formulazione logaritmica, i parametri possono essere interpretati come **elasticità**, definendo la reattività della domanda al variare del parametro di connettività. Nello specifico, il modello è stato in grado di quantificare l'aumento generato da un aumento del 10% della connettività aeroportuale su:

- ❖ Valore Aggiunto
- ❖ Occupati
- ❖ Valore dell'export
- ❖ Arrivi turistici

IMPATTO CATALICO: ASPETTI METODOLOGICI

LE VARIABILI DEL MODELLO

- Valore Aggiunto
- Export
- Occupati
- Arrivi totali
- Arrivi di turisti italiani
- Arrivi di turisti stranieri
- Presenza in provincia di un aeroporto (dummy)

LE VARIABILI DI CONTROLLO

- Popolazione
- Reddito medio
- Quota di occupati nel settore dei servizi

L'ARCO TEMPORALE ANALIZZATO

Serie storiche 2004* - 2022

* Primo anno di disponibilità dell'*Air Connectivity Index*

LA DISAGGREGAZIONE TERRITORIALE

Tutti i dati sono stati analizzati in serie storica a livello provinciale

IMPATTO CATALICO: LE RELAZIONI TRA INDICE DI CONNETTIVITÀ E LE VARIABILI DEL MODELLO

Attraverso l'applicazione del modello econometrico longitudinale descritto si osserva che, all'aumentare dell'Indice di Connettività aeroportuale, si verifica una variazione positiva significativa in ognuna delle variabili esaminate.

Nello specifico:

ALL'AUMENTARE DEL 10% DELL'INDICE DI CONNETTIVITÀ AEROPORTUALE si osserva una variazione pari a:

+0,4%
Valore
Aggiunto

+2,9%
OCCUPATI

+10,0%
VALORE
DELL'EXPORT

+17,0%
ARRIVI
TURISTICI

- **+8,5% turisti italiani**
- **+32,1% turisti stranieri**
- **+25,8% arrivi turistici per le sole province in cui è presente un aeroporto**

I risultati del modello hanno altresì permesso di quantificare, in serie storica, la quota di:

- Valore Aggiunto
- Occupati
- Export
- Arrivi turistici

generati dalla Connettività Aeroportuale.

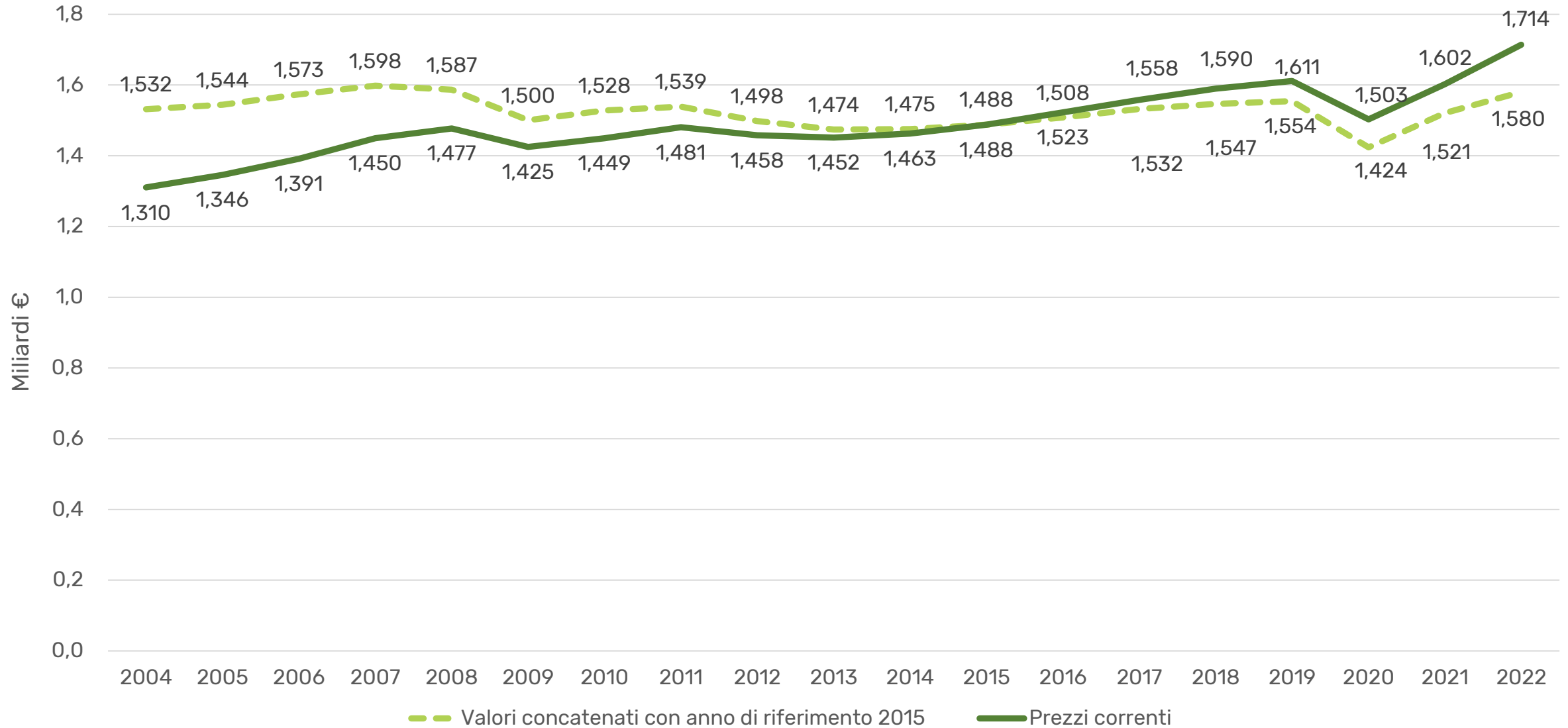
Si ritiene propedeutica alla descrizione dei risultati del modello una breve disamina delle dinamiche in serie storica delle variabili esplicative del modello.

- ❑ L'analisi relativa al **Valore Aggiunto** evidenzia, nel 2022, il pieno recupero dei livelli pre-Covid. Con un valore pari a 1.714.141,5 di milioni di euro a prezzi correnti, il dato a consuntivo 2022 segna una crescita del +6,4% sul 2019, evidenziando il valore più elevato osservato nel periodo considerato.
- ❑ Nella media 2022, il numero di occupati aumenta, rispetto al 2021, di oltre mezzo milione di unità (+2,9%), raggiungendo quota 23.099 milioni di **occupati** e attestandosi sui medesimi livelli del dato medio del 2019.

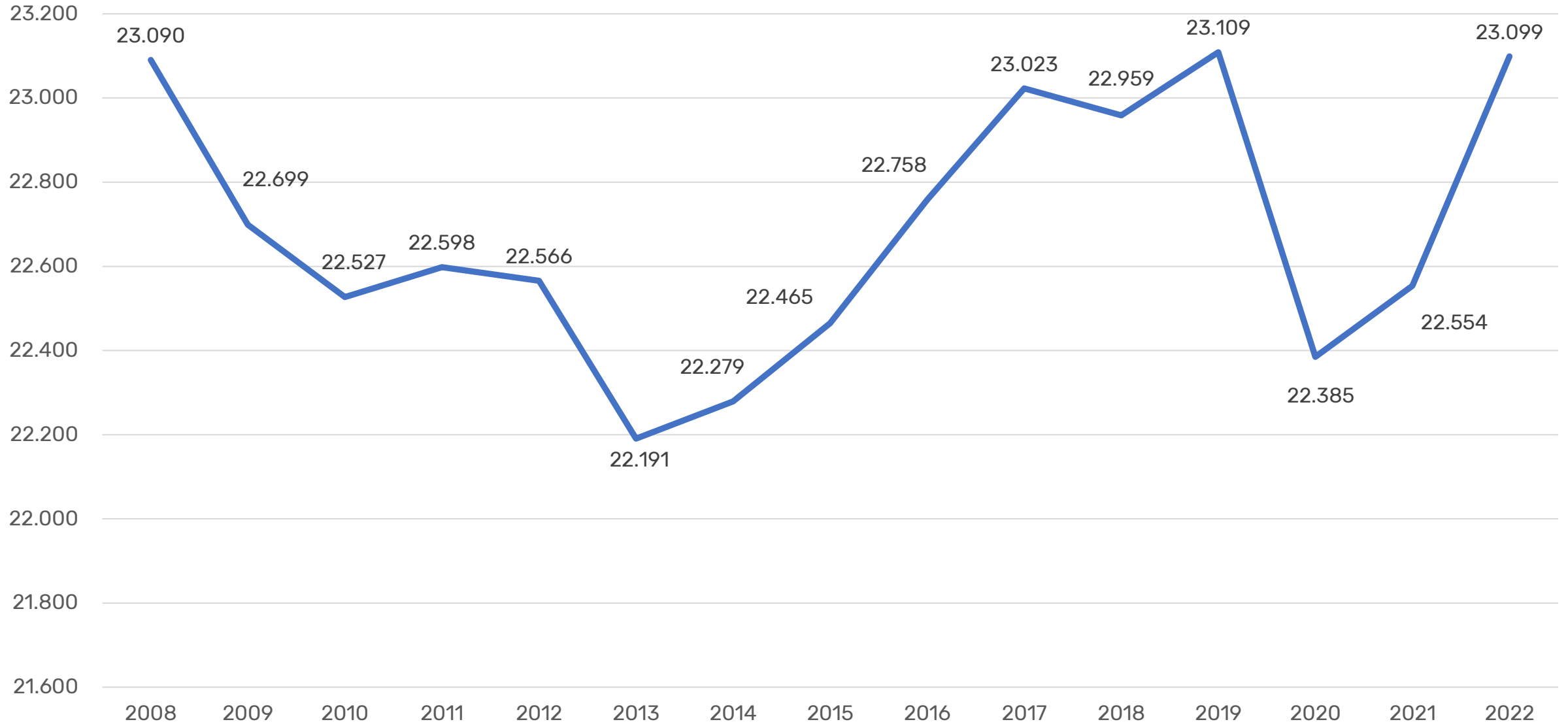
- ❑ Relativamente all'**export**, dopo la flessione registrata nel 2020, già nel 2021 il valore di merci e servizi esportati aveva superato quello pre-pandemico. Il 2022, anno in cui il valore delle esportazioni ha toccato quota 624,7 miliardi di euro, segna un'ulteriore crescita, superando del 20% i valori del 2021 e del 30% quelli del 2019.
- ❑ Più lenta la ripresa del **comparto turistico**: se si è evidenziata una crescita sul 2021 (+39% per il complesso di italiani e stranieri), il numero di arrivi rispetto al 2019 risulta ancora in calo del 17%. Tale flessione è imputabile principalmente ai mancati arrivi di turisti stranieri (-22% sul 2019, per un totale di oltre 14 milioni di arrivi meno).
- ❑ Infine, per quanto concerne il valore stimato da ACI Europe dell'**Indice di Connettività Aeroportuale**, il dato del 2022, pari a 29.458, rileva uno scostamento negativo del 32% rispetto al valore del 2019, pari a 43.465. L'analisi dei dati in serie storica evidenzia, pur con un andamento non sempre perfettamente lineare, un trend decisamente crescente negli anni, interrottosamente bruscamente nel 2020, che stenta a recuperare terreno sia nel 2021 che nel 2022, tanto che il dato del 2022 si attesta su livelli non dissimili dal dato segnato nel 2006.

Se dunque, con tempistiche e intensità differenti, valore aggiunto, occupati, valore dell'export e, parzialmente, arrivi turistici evidenziano un avvicinamento o una totale ripresa dei livelli pre-covid, lo stesso non si può dire della **connettività aeroportuale**, che **mostra valori ancora lontani non solo da quelli del 2019, ma anche da quelli registrati almeno in tutto lo scorso decennio.**

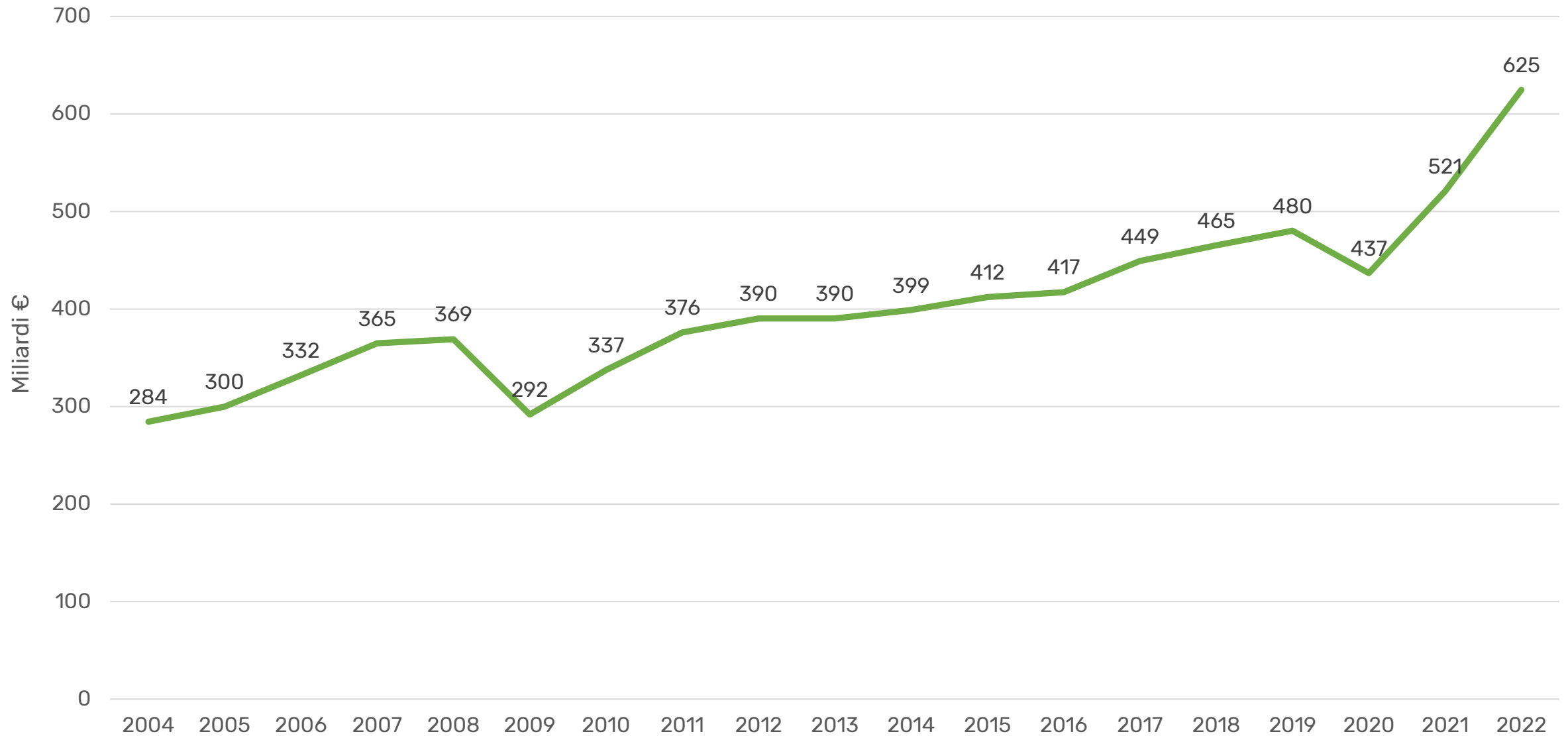
Valore aggiunto ai prezzi base - Totale attività economiche - Serie storica 2004 - 2022



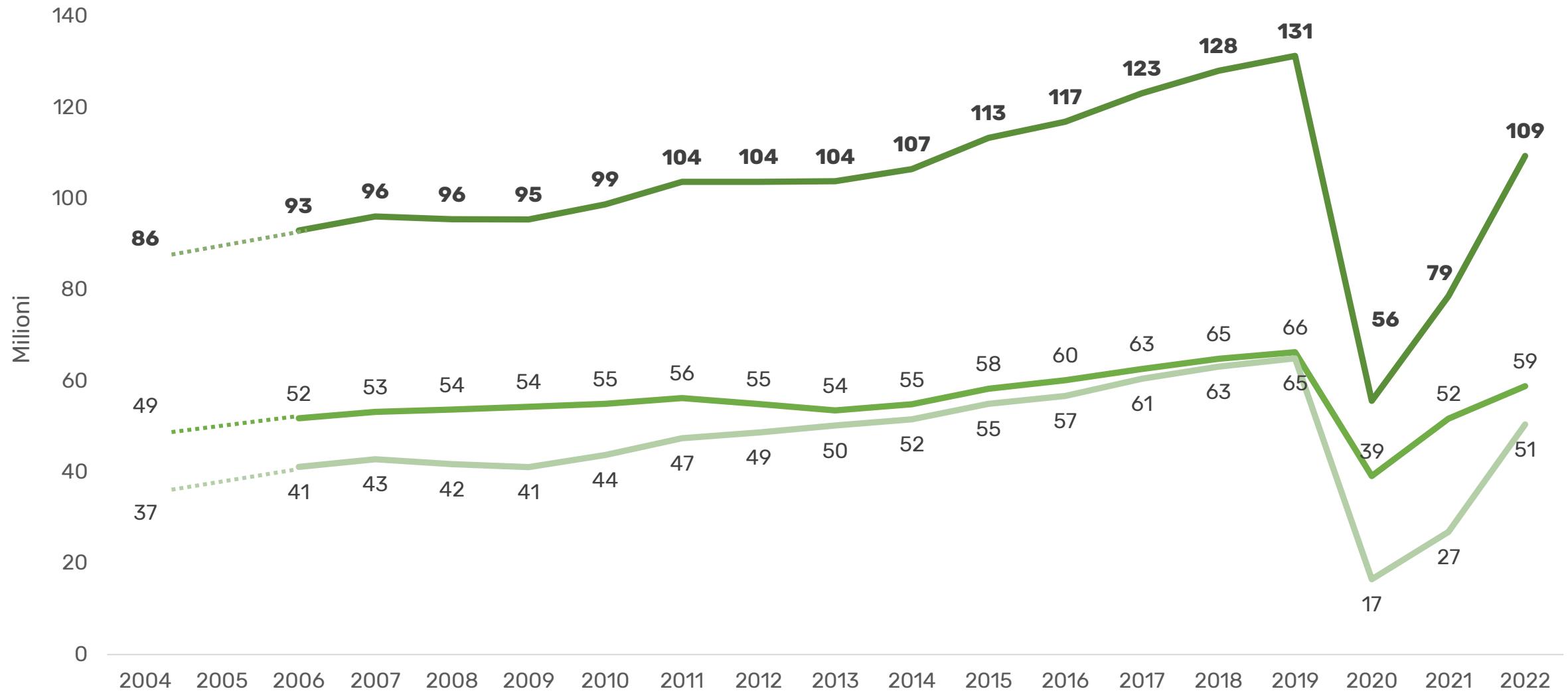
Occupati - Serie storica 2008 - 2022



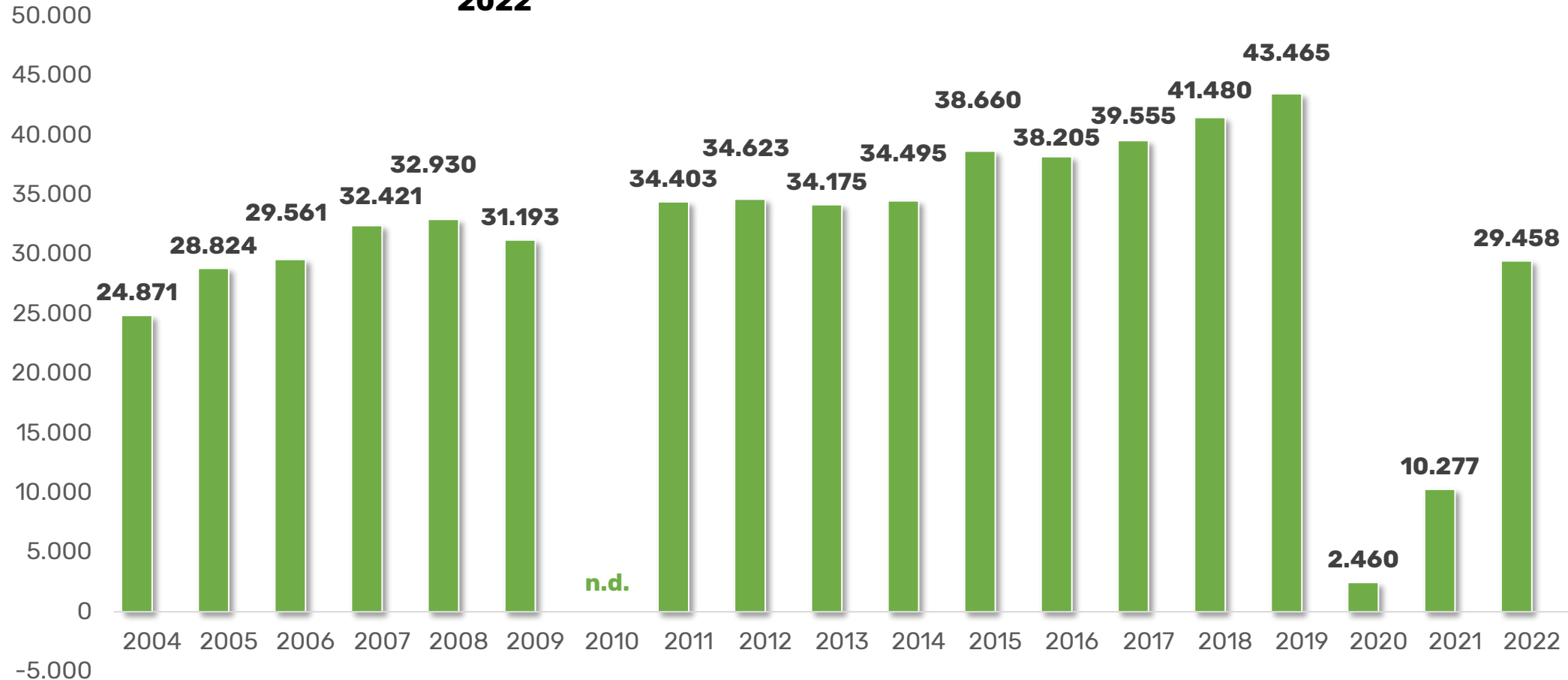
Valore delle esportazioni - Serie storica 2004 - 2022



Arrivi turistici - Serie storica 2004 - 2022



Air Connectivity Index Italia* - Serie storica 2004 - 2022



Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati ACI EUROPE Airport Industry Connectivity Report

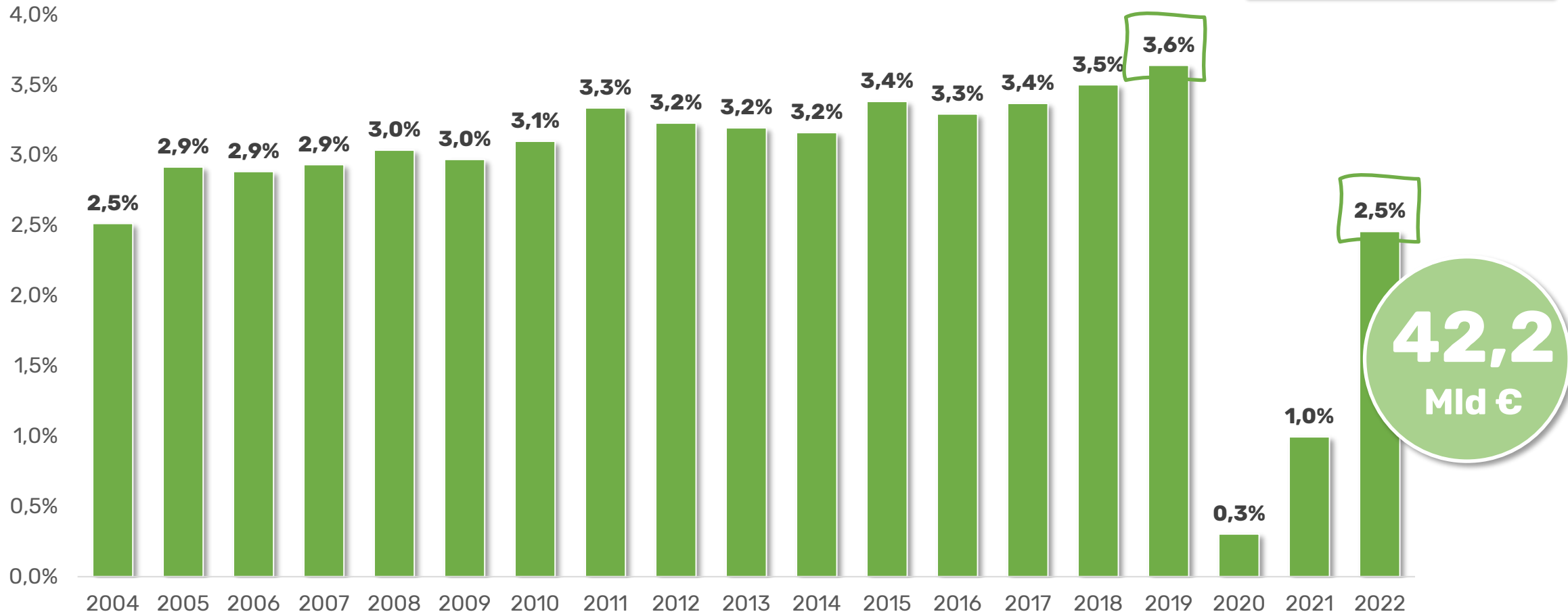
* I dati complessivi nazionali sono calcolati da AcI Europe come somma dei indici degli aeroporti per i quali è disponibile la serie storica completa 2004-2022: Bergamo, Bologna, Cagliari, Ciampino, Fiumicino, Firenze, Linate, Malpensa, Napoli, Olbia, Parma, Palermo, Trapani, Torino, Trieste, Treviso, Venezia, Verona

- ❑ I grafici seguenti forniscono una stima dell'impatto catalitico su valore aggiunto, occupazione, valore delle esportazioni e arrivi turistici.
- ❑ Si stima che, al 2022, **circa il 2,5% del valore aggiunto nazionale**, pari, in valore, a 42,2 miliardi di euro, sia associato **all'impatto catalitico generato dagli scali aeroportuali nazionali**.
- ❑ Analogamente, circa **974.000 mila posti di lavoro**, il 4,2% dei posti di lavoro totali, sono correlati con gli **impatti catalitici degli aeroporti nazionali**.
- ❑ Come già osservato, ancor più robusta è la connessione tra sistemi aeroportuali e esportazioni: nel 2022 **il 9,1% delle esportazioni complessive nazionali è associato alla presenza delle infrastrutture aeroportuali**.
- ❑ La presenza di strutture aeroportuali sul territorio ha un impatto rilevante anche sul turismo: la quota di arrivi associata all'impatto catalitico risulta pari al **7,8% degli arrivi complessivi**, quota percentuale che sale all'**11,9% in caso di arrivi di turisti stranieri**.

Quota di Valore Aggiunto generato dalla Connettività Aeroportuale
Serie storica 2004-2022

IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO

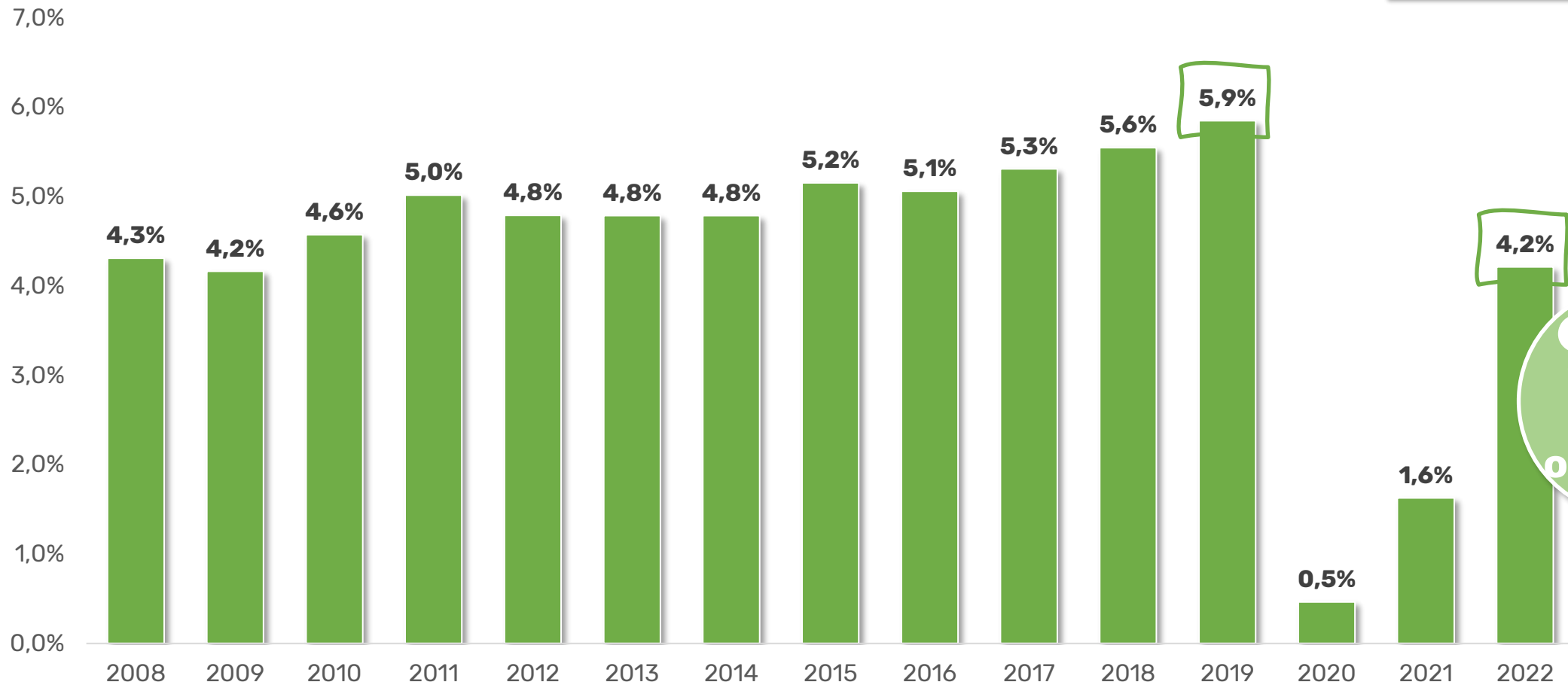
IMPATTO CATALITICO



Quota di occupati generati dalla Connettività Aeroportuale
Serie storica 2004-2022

IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

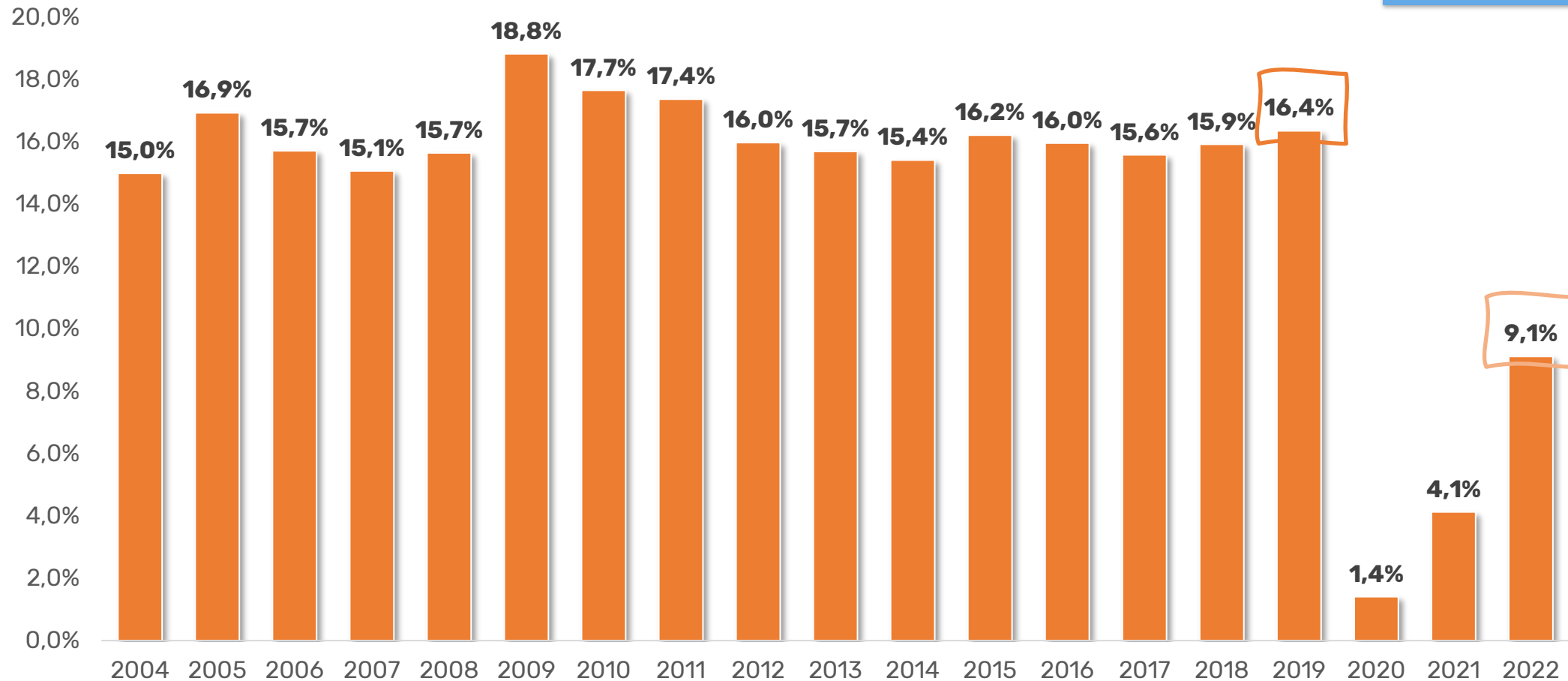


974
Mila
occupati

Quota di export (in valore) generato dalla Connettività Aeroportuale
Serie storica 2004-2022

IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

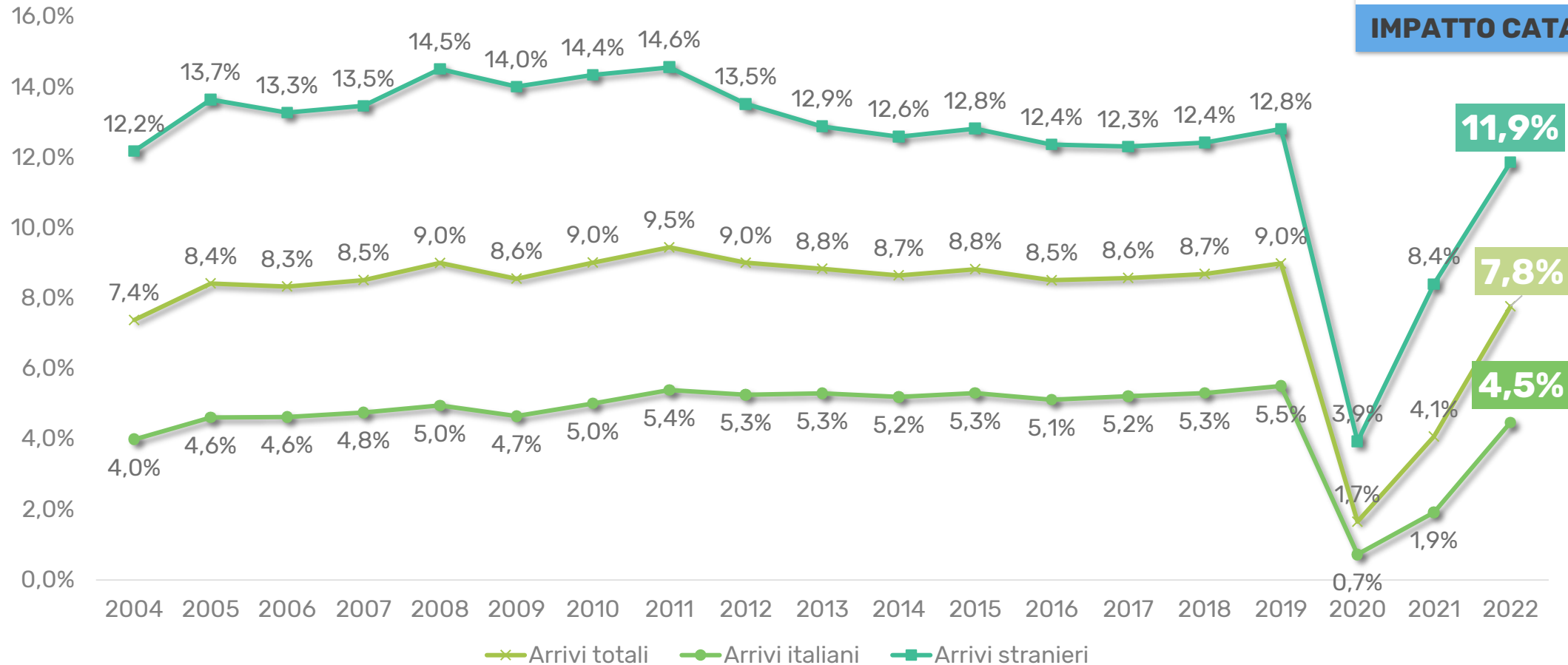


IMPATTO CATALICO: LA QUOTA SUGLI ARRIVI TURISTICI

Quota di arrivi turistici generati dalla Connettività Aeroportuale
Serie storica 2004-2022

IMPATTO DIRETTO
IMPATTO INDIRETTO
IMPATTO INDOTTO

IMPATTO CATALITICO

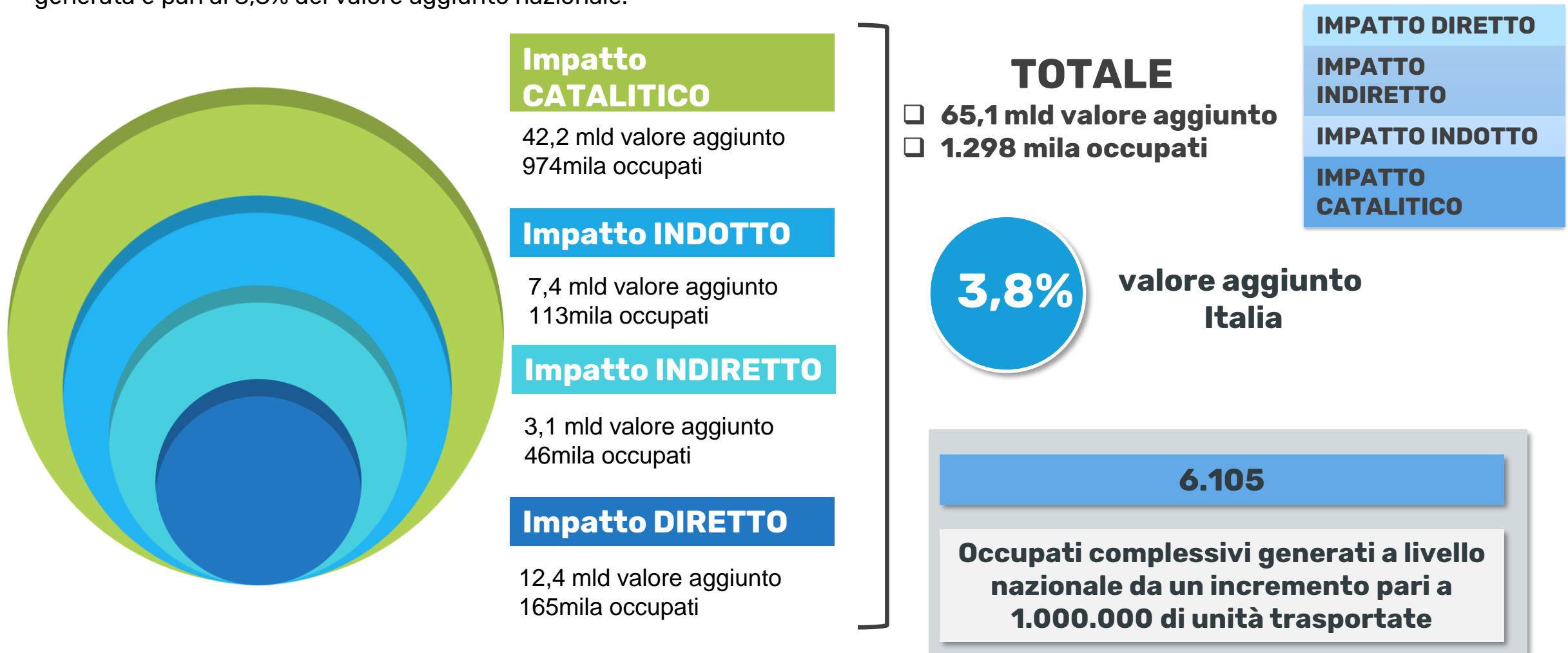


IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE

3 - Impatto globale



La figura di seguito riporta schematicamente gli impatti generati dalle infrastrutture aeroportuali, in relazione a valore aggiunto e occupati. Sommando dunque gli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico, gli scali aeroportuali generano complessivamente un valore aggiunto pari a 65,1 miliardi di euro e circa 1,3 milioni di occupati. La quota di valore aggiunto generata è pari al 3,8% del valore aggiunto nazionale.



IL RUOLO DEGLI AEROPORTI ITALIANI NELLO SVILUPPO ECONOMICO



Il sistema aeroportuale italiano è caratterizzato da una forte frammentazione, con una rilevante presenza di scali di piccole e medie dimensioni, ricalcando anche per questa infrastruttura il modello policentrico che connota la struttura insediativa e produttiva del nostro Paese.

Questa caratteristica strutturale non riduce in maniera significativa la capacità degli aeroporti italiani di generare un impatto fortemente positivo sia sul sistema economico più direttamente collegato alla attività aeroportuale sia sull'intera economia del paese.

Al contrario la capacità di attivazione in termini di occupazione risulta superiore alla media europea.

Possiamo affermare che queste differenze rappresentano l'impatto positivo sull'efficienza legato allo sviluppo di tecnologie in particolare alla digitalizzazione che ha consentito ai nostri scali di supplire alla insufficiente attivazione di economie di scala. Questo elemento è evidente nelle funzioni «aviation», mentre nel segmento «non aviation» una insufficiente complessità nella strutturazione di molte funzioni nei nostri aeroporti impatta in maniera consistente sulla occupazione diretta favorendo il ricorso a processi di esternalizzazione . Potremmo azzardare un parallelismo con i modelli di crescita della nostra industria che da sempre perseguono una crescita per relazioni esterne.

Vi è quindi un margine di crescita occupazionale e di Valore Aggiunto "interno" a molti scali legato a una crescita dei servizi solo in parte connessa all'aumento del traffico tesa a sanare alcuni deficit specie nel segmento non aviation.

Lo sviluppo più consistente è comunque legato alla crescita complessiva della nostra economia, al grado di apertura internazionale sui mercati di sbocco delle nostre merci e soprattutto alla crescita del grado di connessione del nostro sistema di trasporto.

Nella analisi e misurazione dell'impatto catalitico del sistema aeroportuale abbiamo stimato come un incremento dell'indice di connettività impatti sul PIL e occupazione e su alcune componenti strategiche quali il turismo, l'export e la internazionalizzazione della nostra economia.

Esaminando i dati in serie storica si evince come negli ultimi 20 anni sia cresciuta la capacità di attivazione ed in particolare come sia in crescita la elasticità del PIL rispetto alla connettività.

Entrano in gioco elementi quali una ulteriore crescita dei movimenti turistici - specie dall'estero - e una modifica delle motivazioni di viaggio che possono inserire nel circuito turistico internazionale molte destinazioni italiane.

Un peso significativo ha l'allargamento geografico dei mercati di sbocco di molte delle nostre produzioni con una quota crescente delle destinazioni extra europee. A questo si connette una maggiore integrazione delle catene del valore che vede una forte crescita di imprese multinazionali che operano in Italia e soprattutto un processo di internazionalizzazione di un numero crescente di imprese italiane plurilocalizzate in paesi esteri.

La nuova struttura delle filiere vede crescere le esportazioni di prodotti ad alto Valore Aggiunto con appunto una crescita dell'export in valore nettamente maggiore dei volumi e dei pesi con un ovvio vantaggio per il trasporto aereo.

Queste tendenze potrebbero rafforzarsi nel prossimo futuro con un cambiamento della elasticità del traffico aereo e dei servizi aeroportuali rispetto al PIL.

Nel futuro sviluppo del sistema aeroportuale italiano giocano quindi una potenzialità interna legata alla necessità di accrescere il livello dei servizi offerti ed una eterna che può sfruttare alcuni drive di cambiamento già attivi nella economia del nostro Paese.

Si tratta di un processo circolare in cui l'offerta di servizi di trasporto aereo dovrebbe giocare d'anticipo promuovendo efficienza e maggiore connettività.



GIULIO SANTAGATA

CONSIGLIERE

@ giulio.santagata@nomisma.it

T. +39 (334) 6648513

PAOLA PICCIONI

PROJECT MANAGER

@ paola.piccioni@nomisma.it

T. +39 (051) 6483147