

I S T I T U T O
DEMOPOLIS

analisi dell'opinione pubblica • ricerche sociali politiche istituzionali
indagini demoscopiche • studi di marketing • consulenza strategica



ASSAEROPORTI

LA PERCEZIONE DEL TRASPORTO AEREO E DEL SISTEMA AEROPORTUALE IN ITALIA

Analisi dell'opinione pubblica e dei fruitori del trasporto aereo
con focus di ricerca su due categorie di opinion leader:
rappresentanti politico-istituzionali ed imprenditori

Report dei risultati dell'indagine
demoscopica quali-quantitativa

Sommario

Il senso della ricerca	p. 4
METODOLOGIA E CAMPIONI DI INDAGINE DEMOSCOPICA	p. 7
IL TRASPORTO AEREO E IL SISTEMA AEROPORTUALE IN ITALIA NELLA PERCEZIONE DELL'OPINIONE PUBBLICA, DI IMPRENDITORI E RAPPRESENTANTI POLITICI ED ISTITUZIONALI	
Come viaggiano gli italiani	
Modalità di spostamento sulla lunga distanza, variabili che condizionano la scelta del mezzo di trasporto	p. 19
Sicurezza in viaggio	
Posizionamento del trasporto aereo in comparazione con gli altri mezzi di trasporto in termini di incidentalità e rischio Covid	p. 25
La variabile “Green”	
Sensibilità dei cittadini italiani, di politici ed imprenditori; valutazione comparativa dei mezzi di trasporto in termini di impatto ambientale	p. 39
La rilevanza economico-occupazionale del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia	
Analisi comparativa, potenzialità e gap di awareness, variabili del ruolo percepito dall'opinione pubblica, dai rappresentanti politico-istituzionali e dagli imprenditori	p. 54

I fruitori abituali del trasporto aereo

Valutazione e gradimento delle dimensioni connotanti il sistema aeroportuale

p. 69

Il lavoro a distanza

Evoluzioni operative intervenute nel biennio pandemico, la sperimentazione del lavoro in remoto e le sue prospettive

p. 73

Dimensioni valoriali nella scelta di volare

Ruolo percepito del trasporto aereo, incidenza delle limitazioni sulla qualità della vita, rilievo e prospettive della variabile “Green”

p. 78

Prospettive ed attese di rilancio del sistema aeroportuale

Propensioni dei viaggiatori abituali, gradimento dell’offerta attuale, aspettative per l’innovazione del sistema

p. 84

La percezione del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia

Il senso dell'indagine

Dopo un biennio emergenziale, in cui ogni programmazione collettiva ed individuale è stata condizionata dall'urgenza di contenere la pandemia da Covid-19, il quadro geopolitico del 2022, con la guerra ai confini dell'Europa, rallenta le dinamiche di ripresa del Paese, ponendo nuove incognite sulla quotidianità e sulle progettualità dei cittadini, delle istituzioni e del tessuto produttivo.

In questo contesto, il comparto aereo e il sistema aeroportuale nella sua interezza hanno subito, molto più di altri, gli ultimi 24 mesi di crisi globale. Ma, con una spinta dinamica, ancorata alla radice innovativa della mobilità aerea, possono tentare di delineare rinnovati processi evolutivi per affrontare le sfide del futuro.

A questo obiettivo intende concorrere l'indagine realizzata dall'Istituto Demopolis per Assaeroporti, con lo scopo di analizzare la percezione e la prospettiva dell'opinione pubblica italiana sul trasporto aereo e, in particolare, sul sistema aeroportuale.

Accanto all'impatto degli shock globali richiamati per compendio, la ricerca focalizza le dinamiche percettive dei cittadini e degli opinion leader rispetto al ruolo del sistema aeroportuale italiano quale motore di irrinunciabile sviluppo: si tratta di una posizione primaria e strategica, ma solo parzialmente percepita dai decisori istituzionali, e che oggi deve affrontare nuove sfide di posizionamento nel contesto delle politiche nazionali ed europee richiamate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che escludono il settore aereo dai beneficiari di sostegno.

In quest'ottica, l'indagine Demopolis focalizza il posizionamento del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, comparativamente con gli altri mezzi di trasporto, in termini di sicurezza, ruolo economico ed impatto ambientale percepito dall'opinione pubblica nel suo complesso e da tre target strategici: fruitori del trasporto aereo, rappresentanti politici e istituzionali, imprenditori e dirigenti d'azienda.

Analizzando potenzialità e limiti di consapevolezza su che cosa possano rappresentare il trasporto aereo ed il sistema aeroportuale per il Paese, l'analisi propone piste esplorabili per offrire evidenza al ruolo economico e sociale del settore ed all'impegno in atto per ridurre l'impatto ambientale. Se ne tracciano a seguire alcune direttrici.

La ricerca fotografa una valutazione buona, ma ancora ottimizzabile, del trasporto aereo in termini di sicurezza multilivello: si tratta di una caratteristica cardine del sistema, riconosciuta sia dai cittadini, sia dagli opinion leader. Ma solo parzialmente. Rispetto al rischio incidentalità, in termini comparativi, l'aereo è valutato come il più sicuro fra i mezzi di trasporto. In termini generali, l'87% degli italiani concorda con l'assunto che l'aereo sia sicuro, ma il dato scende al 42% rispetto ai rischi di esposizione al Covid. L'accuratezza delle procedure di minimizzazione dei rischi di contagio è stata un primato del settore, ma l'impegno profuso per poterlo conseguire resta percepito a stento.

Un'ulteriore lacuna conoscitiva riguarda la forza occupazionale del comparto, che la maggioranza degli italiani, opinion leader compresi, oggi sottostima: appena il 18% del campione generale della popolazione italiana individua correttamente l'indotto occupazionale generato dai transiti aeroportuali; il dato non varia tra gli esponenti politici ed istituzionali. Cresce leggermente, al 22%, fra i fruitori abituali del trasporto aereo e nel segmento degli imprenditori.

Nelle fasi qualitative di ascolto della popolazione è stato possibile individuare una variabile dirimente di questa mislettura: in ragione di una percepita bassa presenza di vettori italiani nel panorama della mobilità aerea, il comparto stenta a qualificarsi come asset nazionale in termini di rilevanza economico-occupazionale.

Se risulta non integralmente compiuta la percezione del valore "nazionale" del sistema, maggiore appare invece la consapevolezza dell'impatto della presenza di un aeroporto sui territori di pertinenza: in particolar modo per l'attivazione dei flussi turistici e delle connesse dinamiche economiche ed occupazionali.

Un ulteriore spunto di riflessione emerge dall'analisi delle sensibilità ambientali dei cittadini. L'indagine rivela effettivamente la pervasività del dibattito sulle responsabilità climalteranti del trasporto aereo: gli italiani ne riconoscono il peso. Ma l'attenzione ambientale si rivela una sorta di monito, richiamato dai cittadini e dalle istituzioni, senza effettive incidenze pratiche nella scelta delle modalità di trasporto.

Nella percezione dell'opinione pubblica, ed anche tra intervistati più sensibili alle questioni ambientali, la transizione possibile verso obiettivi di sostenibilità viene considerata una missione sistemica, che non può escludere comparto alcuno e che sollecita l'urgenza di politiche pubbliche coerenti, finanche in termini di ricerca e trasferimento tecnologico. Anche perché del trasporto aereo non si può, né vuole fare a meno: per l'82% degli italiani, in un'ottica di transizione ecologica, oggi occorre investire nello sviluppo sostenibile anche dei sistemi aeroportuali.

L'indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti ha focalizzato il posizionamento del trasporto aereo e del sistema aeroportuale anche nella peculiare prospettiva di un duplice target di strategico interesse: rappresentanti politico-istituzionali, a livello nazionale, regionale e locale (parlamentari, assessori/consiglieri regionali, sindaci, ecc); dirigenti d'azienda, presidenti, amministratori delegati, legali rappresentanti di imprese italiane, operanti su tutto il territorio nazionale. Le scelte di progettazione e campionamento sono risultate effettivamente premiali. Pur restituendo un quadro di percezioni del sistema molto vicino al quello dei fruitori abituali del trasporto aereo, i due target di analisi rivelano prospettive peculiari e di specifico interesse per la progettazione di efficaci strategie di advocacy e di comunicazione.

Fin dalle fasi di ascolto qualitativo dei target speciali, infatti, il profilo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale si tratteggia con i caratteri solidi di un asset irrinunciabile ma non pienamente valorizzato. Ed oggi "minacciato": un sistema di valore nazionale, insidiato dalle limitazioni del biennio pandemico e dall'attuale quadro di tensioni geopolitiche. Oggi, per citare le riflessioni di alcuni rappresentanti istituzionali, vacilla una dimensione fondativa del pantheon valoriale di riferimento del sistema: traballa la "fiducia nella globalizzazione"; "per chi aveva i mezzi, la fiducia nella globalizzazione era motore di mobilità; e non sarà sanata subito". "Nel 2020 non abbiamo volato per imposizioni esterne; oggi lo facciamo molto meno, per gli effetti del burnout post covid; anche se oggi viaggiare è possibile e volare è sicuro".

In conclusione, alla mobilità aerea, esattamente per come l'abbiamo conosciuta prima del Covid, gli intervistati dubitano si possa tornare. Ma confidano che emergerà valorizzata la radice identitaria del comparto: veloce, innovativo, carico di suggestioni anche valoriali, e sulle quali le istituzioni nazionali devono "ricordarsi" di puntare; perché la ripresa del Paese passa anche dagli aeroporti.

Dopo i 2 anni di emergenza Covid, oggi il rilancio del sistema aeroportuale in Italia è essenziale, per la crescita dell'economia, del turismo e dell'occupazione: lo pensa, senza differenze significative, il 90% degli italiani, l'89% dei rappresentanti politici e istituzionali, il 93% degli imprenditori italiani.

NOTA INFORMATIVA E CAMPIONI DI INDAGINE DEMOSCOPICA

Popolazione italiana maggiorenne, fruitori abituali del trasporto aereo,
rappresentanti politici e istituzionali, imprenditori e dirigenti d'azienda

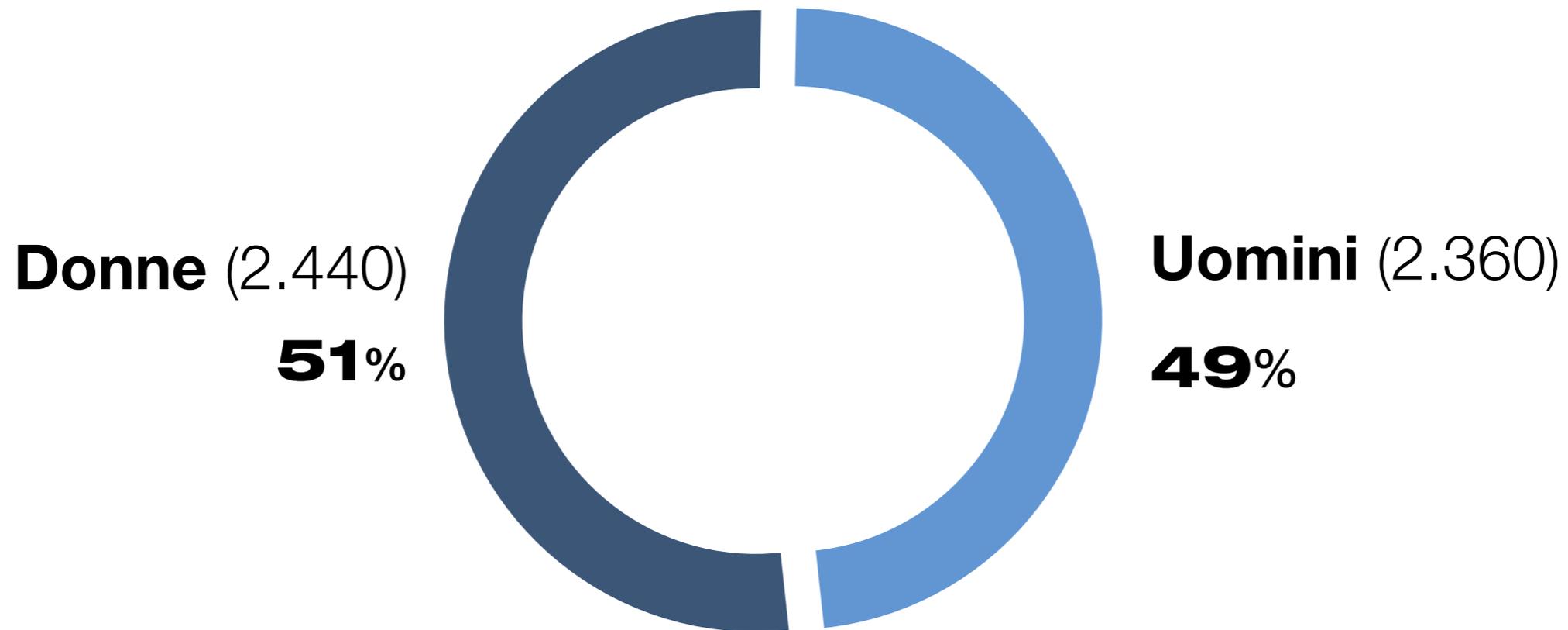
Nota informativa e campioni di rilevazione demoscopica

L'indagine demoscopica è stata condotta per Assaerporti dall'Istituto Demopolis, diretto da Pietro Vento, su un campione complessivo di **4.800** intervistati, statisticamente rappresentativo dell'universo della popolazione italiana maggiorenne, stratificato per quote sulla base di genere, età, area geografica di residenza. La rilevazione quantitativa, preceduta nel mese di febbraio da un'ampia fase di colloqui aperti qualitativi con i cittadini, è stata realizzata con modalità integrate cawi-cati-cami dal 3 al 12 marzo 2022.

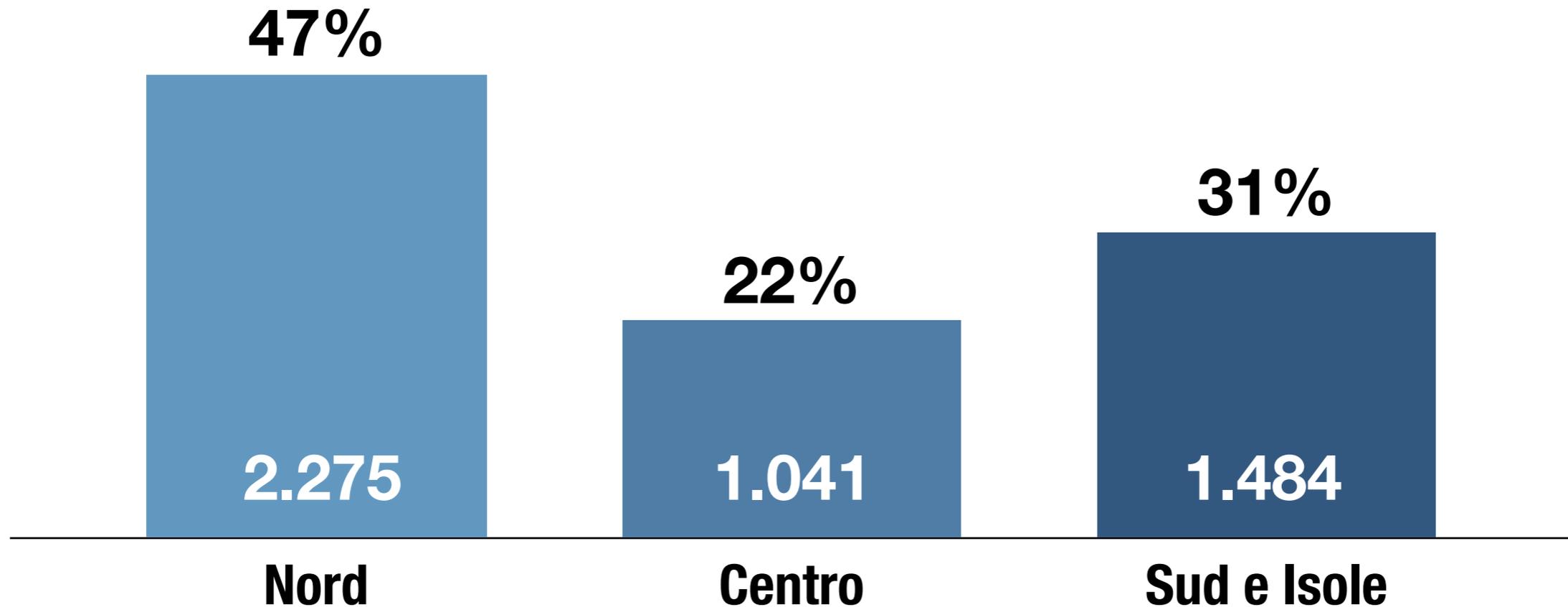
Demopolis ha analizzato, accanto alla popolazione nel suo complesso, anche un target prioritario di indagine particolarmente significativo: con un sovra-campionamento mirato in seno all'universo della popolazione italiana sono state effettuate **2.004** interviste con utenti del trasporto aereo (quanti dichiarino un'abitudine all'uso del mezzo, prima dell'inizio della pandemia). Inoltre, uno specifico modulo di ricerca ha focalizzato la peculiare prospettiva di un duplice target di opinion leader, attraverso un campionamento ragionato fra: a) rappresentanti politico-istituzionali, a livello nazionale, regionale e locale (**300** interviste); b) dirigenti d'azienda, presidenti, amministratori delegati, legali rappresentanti di imprese italiane, operanti su tutto il territorio nazionale (**500** interviste).

Supervisione della rilevazione demoscopica di Marco E. Tabacchi. Coordinamento della ricerca a cura di Pietro Vento, con la collaborazione di Giusy Montalbano e Maria Sabrina Titone.

Campione stratificato di 4.800 intervistati
rappresentativo della popolazione italiana maggiorenne

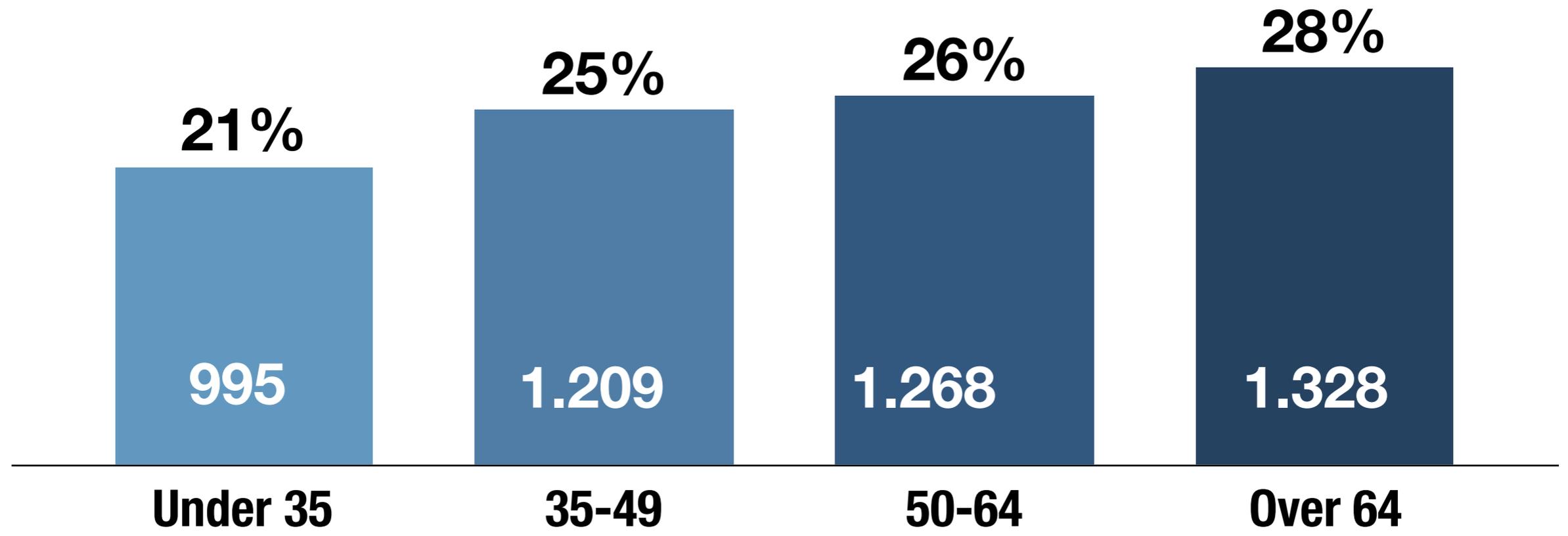


Campione stratificato di 4.800 intervistati
rappresentativo della popolazione italiana maggiorenne

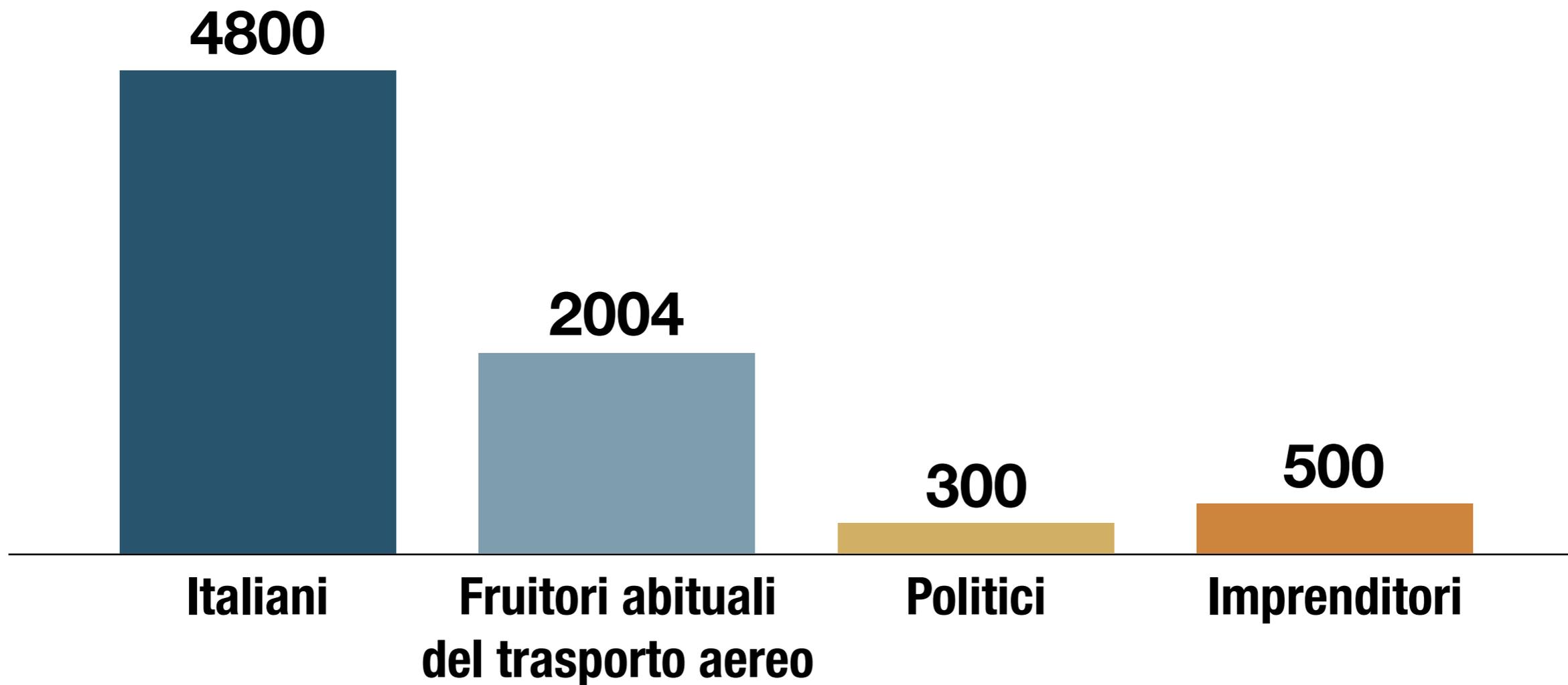


Campione stratificato di 4.800 intervistati

rappresentativo della popolazione italiana maggiorenne



I target campionari speciali nell'indagine Demopolis per Assaeroporti



Metodologia di ricerca

Nella progettazione e nell'esecuzione dei servizi richiesti, l'Istituto di Ricerche Demopolis ha coinvolto un team multidisciplinare di professionalità (ricercatori, esperti di comunicazione ed analisti demoscopici) per l'esatta definizione del fenomeno da analizzare nelle sue componenti statiche ed in quelle dinamiche. Attraverso la piena collaborazione degli esperti coinvolti nel gruppo di progettazione, sono state definite le principali fasi operative, con la localizzazione dell'ambito di osservazione e dei fenomeni periferici.

Il conseguimento dell'obiettivo di ricerca, secondo l'ipotesi progettuale approntata dall'Istituto Demopolis, ha richiesto un approccio metodologico quali-quantitativo, non standardizzato ma plastico rispetto alle tematiche oggetto di indagine.

Accanto all'analisi desk, lo step preliminare di indagine è stato realizzato nel mese di febbraio attraverso colloqui aperti con unità statistiche dell'universo popolazione italiana e dei target di opinion leader individuati. La fase preliminare si è dimostrata particolarmente complessa ed utile in ragione dell'oggetto di indagine (*percezione del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia*) non comune nelle dinamiche dell'opinione pubblica, e tuttavia non alieno nelle derivazioni per il contesto sociale nella sua interezza.

Secondo la tradizione delle ricerche qualitative, gli accertamenti esplorativi sono stati guidati da moderatori esperti e sollecitati sulla base di una traccia semi-strutturata di ricerca, per proporre "stimoli" verbali di discussione ai soggetti coinvolti, che sono stati ordinati secondo una sequenza ad imbuto (da tematiche generali ad argomenti più specifici) e somministrati in termini comuni in tutti gli accertamenti qualitativi, ma non sono stati proposti in termini direttivi, per consentire anche le naturali derive di conversazione, qualora utili all'oggetto di indagine. La "scrematura" e l'analisi degli affioramenti qualitativi sono avvenute ex post, per non disperdere indicazioni utili.

Nella messa di tematiche e declinazioni delle stesse raccolte, il gruppo multidisciplinare di studio ha provveduto ad individuare le caratteristiche salienti del fenomeno oggetto di ricerca che sono state "tradotte" nelle variabili di rilevazione costituenti il questionario strutturato di indagine, sottoposto al Committente per approvazione.

Il conseguimento dell'obiettivo di ricerca ha richiesto l'applicazione di un modello di indagine demoscopica su campioni di intervistati, strutturati per essere rappresentativi dei target di riferimento.

Più precisamente, nella fase di rilevazione quantitativa – condotta dal 3 al 12 marzo 2022 – è stato analizzato un campione complessivo di 4.800 intervistati, statisticamente rappresentativo dell'universo della popolazione italiana maggiorenne, stratificato per quote sulla base di genere, età, area geografica di residenza, comprensivo di sovracampionamento per l'analisi del target di utenti del trasporto aereo (quanti dichiarino un'abitudine all'uso del mezzo, prima dell'inizio della pandemia).

Per il focus di ricerca sulle due categorie individuate di opinion leader, è stata inoltre progettata una duplice rilevazione demoscopica su campioni ragionati di rappresentanti politico-istituzionali e del mondo d'impresa, operanti su tutto il territorio nazionale.

Alle unità statistiche individuate, è stato somministrato da personale altamente qualificato, in stretto raccordo con la struttura di ricerca, il questionario, definito e verificato con pre-test e rilevazione pilota, ed articolato – al fine di centrare con accuratezza l'obiettivo – in quesiti dicotomici, politomici, nonché in variabili multiresponse, attraverso un progressivo scandaglio del fenomeno di interesse nelle sue componenti salienti, fino alla definizione delle variabili immediatamente utili all'obiettivo del progetto. Le interviste sono state condotte con tecniche computer assisted. L'utilizzo dei sistemi CAWI/CATI/CAMI garantisce l'affidabilità dei risultati, grazie al salvataggio automatico delle risposte su supporto informatico, alla possibilità di verifiche continuative sulla consistenza campionaria in corso di rilevazione ed alla esclusione di errori connessi a possibili imprecisioni e inaccuratezze.

La scelta di applicare un sistema mixed-mode di rilevazione, combinando diverse modalità di raccolta dei dati (web, telefonico e mobile), consente di migliorare i tassi di partecipazione, limitando il rischio di autoselezione dei potenziali rispondenti, nonché di affrontare e risolvere i problemi associati alla sotto-rappresentazione di strati di popolazione e di gruppi chiave di interesse per l'indagine. Le procedure applicate da Demopolis nella raccolta e nel trattamento dei dati relativi all'attività istituzionale di ricerca e ad ogni relativa interazione rispettano la normativa sulla protezione dei dati personali ed il segreto statistico, per garantire privacy, trasparenza e sicurezza nella gestione delle informazioni raccolte e trattate. Secondo serrati criteri a garanzia della qualità del processo d'indagine, è tutelata la riservatezza dei rispondenti, con l'acquisizione di informazioni demoscopiche esclusivamente in forma anonima e per finalità circostanziate di ricerca, senza possibilità di identificazione o identificabilità dei soggetti che forniscono informazioni utili alla conduzione delle indagini.

A conclusione del processo di ricerca, i risultati sono stati analizzati dal gruppo di progettazione che ha provveduto a leggerne gli esiti, anche in ottica disaggregata. Il nucleo di ricerca ha sviluppato per compendio i risultati di indagine nel presente report di ricerca comprensivo di tavole sinottiche e grafici.

Sinossi del percorso di indagine

- Fase qualitativa di ricerca preliminare, tramite colloqui in profondità con unità statistiche dei target di indagine, per la definizione delle variabili costituenti la percezione del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia;
- Strutturazione dei piani statistico campionari, per i singoli target di interesse;
- Definizione ed ottimizzazione del questionario mirato di rilevazione demoscopica sulla base della fase preliminare qualitativa;
- Rilevazione demoscopica quantitativa, con metodologie integrate CATI-CAWI-CAMI, su campione statisticamente rappresentativo dell'universo della popolazione italiana maggiorenne, stratificato in base al genere, alle fasce di età ed all'area di residenza;
- Sovra-campionamento di rilevazione (idoneo a garantire un numero congruo di interviste utili ai fini dell'indagine) per l'analisi dei fruitori del trasporto aereo (quanti dichiarino un'abitudine all'uso del mezzo, prima dell'inizio della pandemia);
- Focus di ricerca su campioni ragionati di: a) rappresentanti politico- istituzionali; b) imprenditori italiani;
- Elaborazioni statistiche ed analisi dei dati;
- Predisposizione di tavole grafiche sinottiche dei dati emersi, sintesi e analisi dei risultati della ricerca.

Criteri a garanzia della qualità del processo d'indagine

Per garantire la qualità del processo di ricerca, in linea con i parametri Eurostat in materia di valutazione delle statistiche prodotte nei Paesi membri dell'Unione Europea, sono stati osservati i seguenti criteri:

- **rilevanza:** la capacità delle informazioni statistiche prodotte di soddisfare le esigenze conoscitive del committente;
- **accessibilità:** la chiarezza delle informazioni statistiche prodotte per il committente;
- **confrontabilità:** la possibilità di ripetere e paragonare nel tempo e nello spazio le statistiche riguardanti il fenomeno di interesse;
- **coerenza:** i sistemi computer assisted stabiliscono a priori le “regole” che debbono essere seguite nella compilazione del questionario, garantendo scientificamente la coerenza dei dati, ex ante ed ex post;
- **completezza:** la capacità di fornire un quadro informativo soddisfacente del fenomeno di interesse;
- **tutela della riservatezza:** la garanzia dell'anonimato per ciascuno dei soggetti che hanno fornito le informazioni utili alla conduzione dell'indagine.

IL TRASPORTO AEREO E IL SISTEMA AEROPORTUALE IN ITALIA

**LA PERCEZIONE DELL'OPINIONE PUBBLICA,
DI IMPRENDITORI E RAPPRESENTANTI POLITICI E ISTITUZIONALI**

Come viaggiano gli italiani

Modalità di spostamento sulla lunga distanza,
variabili che condizionano la scelta del mezzo di trasporto

Come viaggiano gli italiani

Modalità di spostamento sulla lunga distanza, variabili che condizionano la scelta del mezzo di trasporto

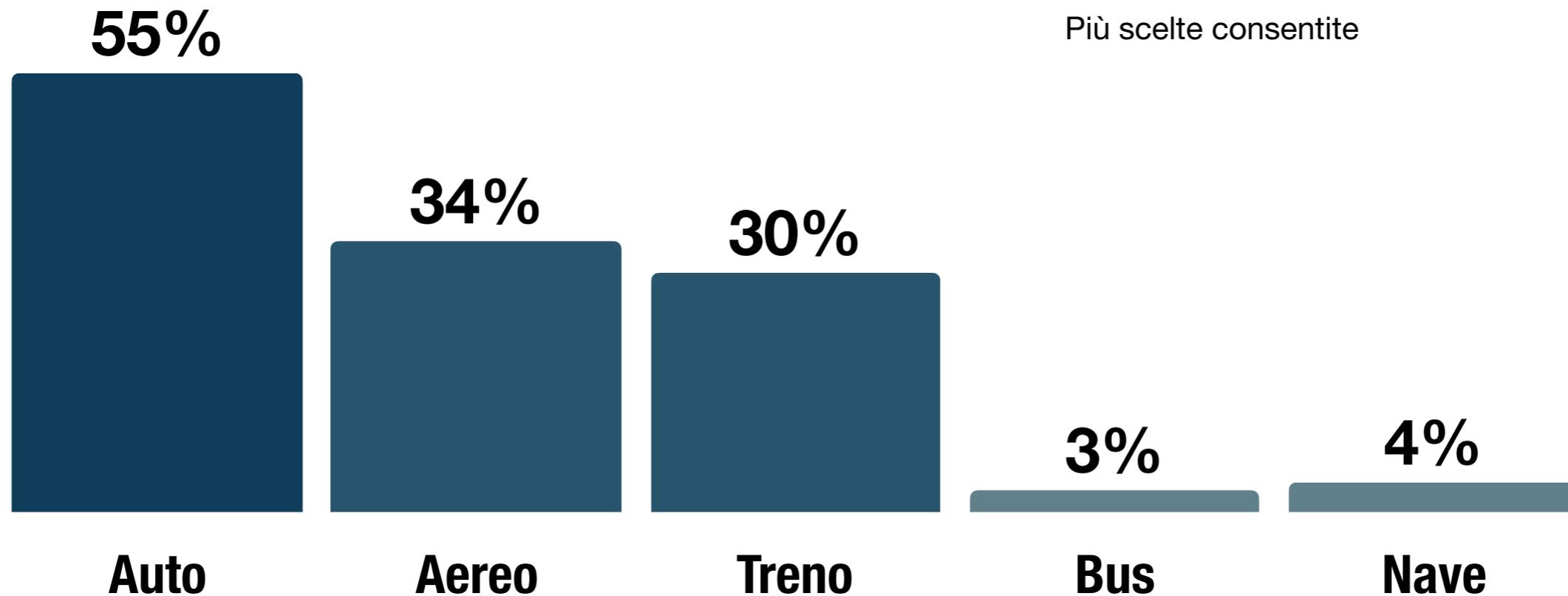
Resta l'auto il principale mezzo di trasporto degli italiani per gli spostamenti oltre i 400 km, sebbene con variazioni palesemente ascrivibili alle dimensioni infrastrutturali e fisiche del disomogeneo contesto nazionale: se il dato raggiunge il 55% in seno al campione generale, supera il 60% nelle regioni del Nord e si contrae nel Mezzogiorno e nelle Isole per ragioni di fisica perifericità.

Costo e comodità dei servizi si esplicitano come le principali variabili di scelta dei mezzi di trasporto da parte degli italiani, con i due terzi di citazioni fra i cittadini. Inoltre, 6 su 10 indicano la rilevanza del "tempo di percorrenza", con un dato che cresce in misura degna di nota fra i fruitori abituali del trasporto aereo (64%), tra i "politici" (65%) e gli imprenditori italiani (68%). Oggi, le apprensioni connesse alla sicurezza del mezzo di trasporto rispetto al rischio Covid sono minoritarie e limitate al 39% del campione complessivo, mentre una dimensione ancora più ridotta, il 24%, valuta la sicurezza dei mezzi in termini di potenziale incidentalità, con un dato che scende sotto il quinto di citazioni fra gli imprenditori.

Rispetto a tutte le variabili prese in considerazione nella scelta di un mezzo di trasporto, l'impatto ambientale riveste un ruolo cadetto. Appena il 7% del campione lo valuta programmando uno spostamento: il dato è pressoché confermato in tutti i segmenti socio-anagrafici presi in considerazione. Anche i cittadini che sollecitano l'attenzione per ambiente e transizione ecologica nelle scelte di sviluppo per l'Italia valutano in misura residuale l'impatto ambientale del mezzo nella scelta di un sistema di trasporto.

I target speciali analizzati rivelano invece alcune variazioni, sebbene di misura ridotta: fra gli imprenditori, scende al 5% il dato di quanti valutano l'impatto ambientale nella scelta di un mezzo di trasporto; sale invece all'11% fra i rappresentanti politico-istituzionali. Il dato anticipa una tendenza confermata dall'analisi nella sua interezza: si rileva oggi nelle istituzioni il richiamo costante alla necessità di ancorare le scelte amministrative agli obiettivi di transizione ecologica connessi all'applicazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; una sorta di ecolalia che l'indagine registra fin dalle fasi di ascolto libero dei rappresentanti politico-istituzionali.

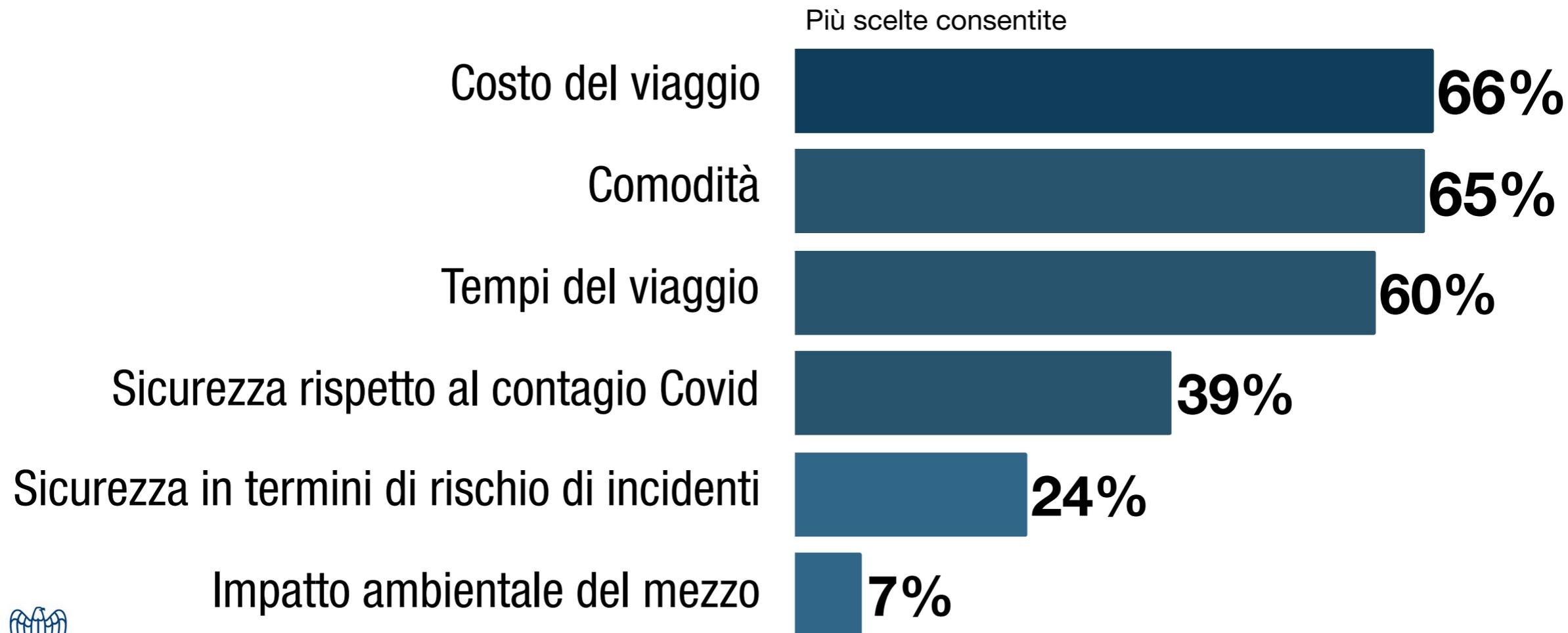
Quale mezzo di trasporto utilizza di norma per i suoi spostamenti sulla lunga distanza (oltre i 400 km)?



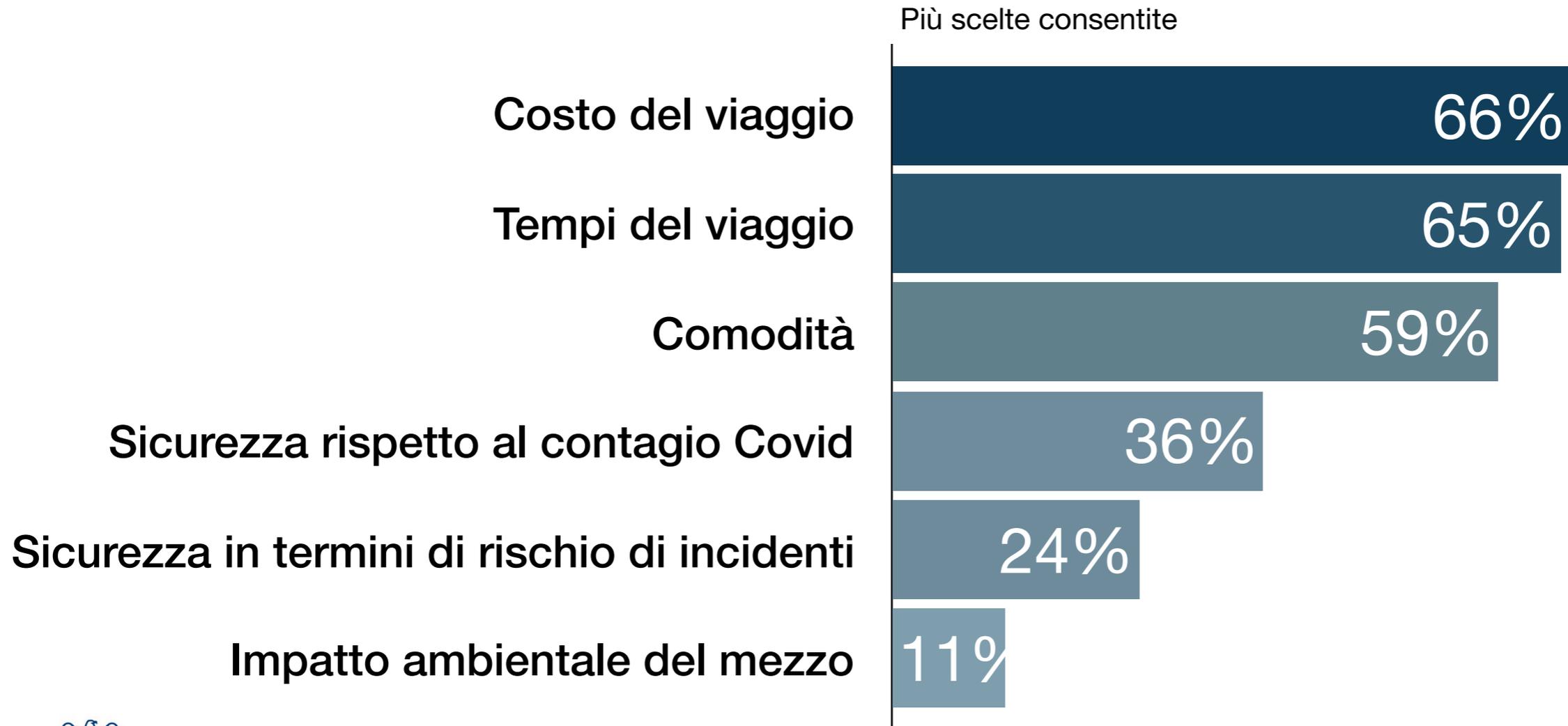
Rispondenti: cittadini che dichiarano di spostarsi sulla lunga distanza

Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

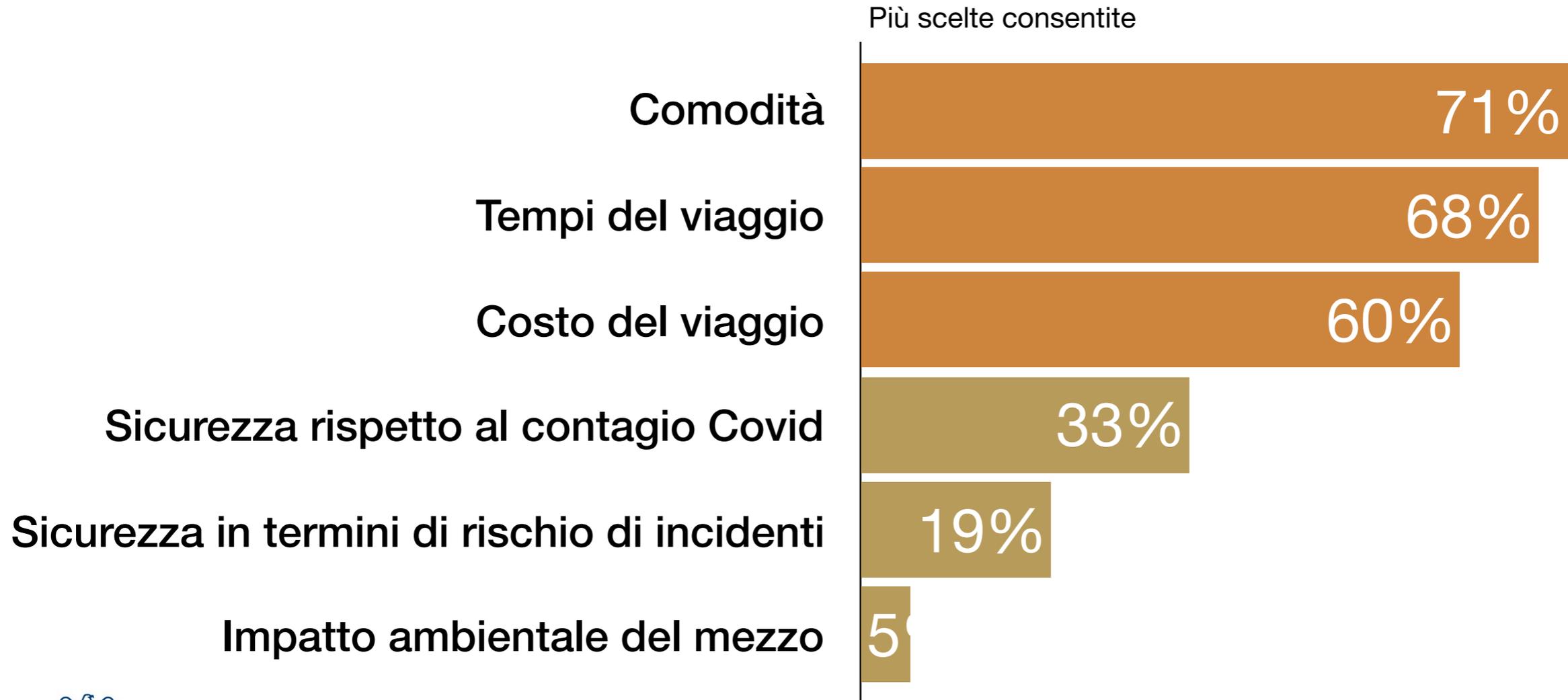
Nella programmazione di un viaggio, quali delle seguenti variabili condizionano le sue scelte di trasporto?



Nella programmazione di un viaggio, quali delle seguenti variabili condizionano le sue scelte di trasporto?



Nella programmazione di un viaggio, quali delle seguenti variabili condizionano le sue scelte di trasporto?



Sicurezza in viaggio

Posizionamento del trasporto aereo in comparazione con gli altri mezzi di trasporto in termini di incidentalità e rischio Covid

Sicurezza in viaggio

Posizionamento del trasporto aereo in comparazione con gli altri mezzi di trasporto in termini di incidentalità e rischio Covid

Nell'analisi della sicurezza multilivello percepita dagli utenti di trasporto, emerge netto il peso della soggettività e dell'esperienza (effettiva o mancata) nelle dinamiche di valutazione dei rischi. Per un noto paradosso, come rivelerà la disamina relativa al trasporto aereo, è la mancata esperienza ad enfatizzare la percezione del rischio, sganciando l'elaborazione di un giudizio da indici di realtà e legandone la formulazione alla soggettiva interpretazione delle situazioni.

La ricerca misura chiaramente questo meccanismo. In relazione al rischio di contagio da Covid-19, al netto dell'auto, il 44% degli intervistati individua nel treno il mezzo più sicuro. In seconda battuta, con il 42% di citazioni, viene segnalato l'aereo, mentre meno di un quarto dei rispondenti cita la nave (24%). E tuttavia, è l'aereo ad essere indicato come il più sicuro su fronte pandemico dai fruitori abituali del medesimo mezzo di trasporto (56%), con un dato sale al 62% fra quanti hanno effettivamente volato nel biennio di emergenza Covid. Di contro, fra quanti non volano affatto e dichiarano di averne paura, crolla la percezione di sicurezza degli aerei rispetto al rischio di contagio.

Secondo i dati dell'Istituto Demopolis, rispetto all'incidentalità temuta, l'aereo è in assoluto il mezzo percepito come più sicuro dagli italiani, con il 60% di citazioni, seguito dal treno. Appena un quinto cita il trasporto navale; in coda i mezzi su gomma. La percezione di sicurezza dell'aereo sfiora l'80% fra i fruitori abituali, mentre si riduce fra quanti volano poco o per nulla.

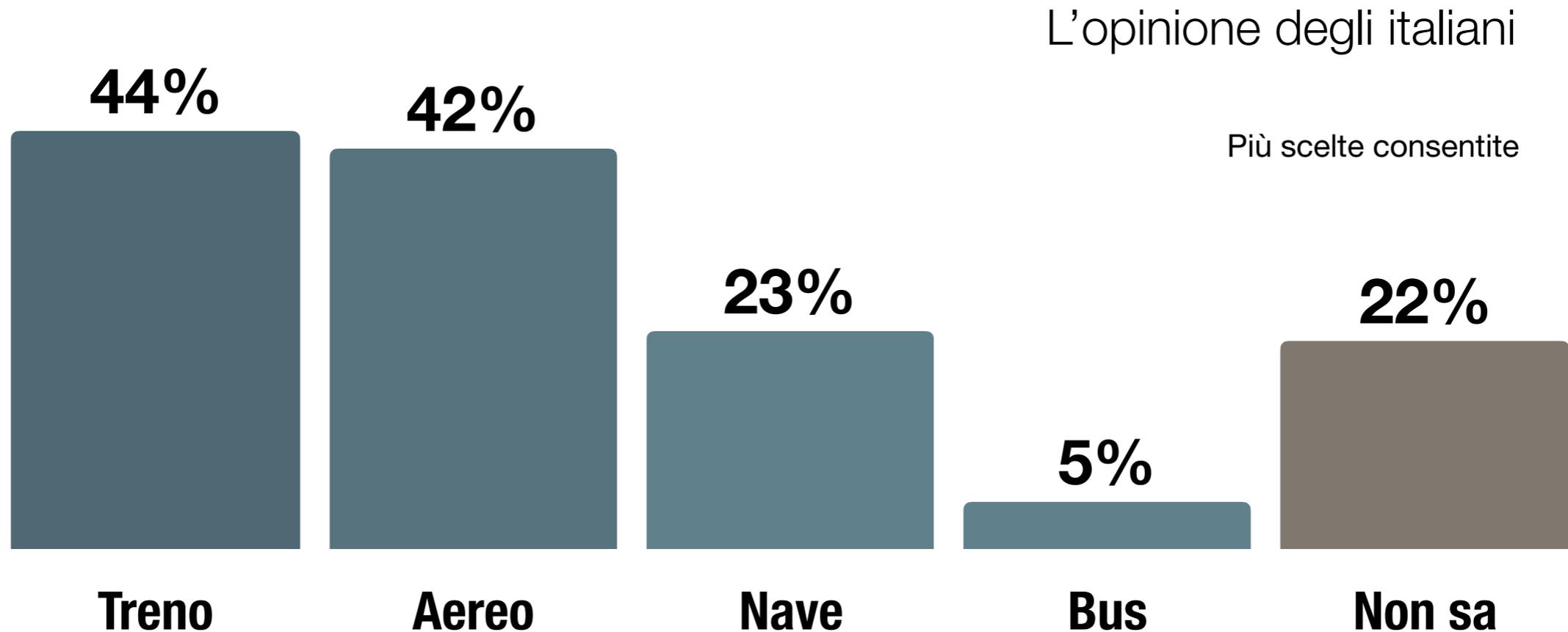
La percezione di sicurezza multidimensionale del trasporto aereo si rivela molto radicata nell'analisi del duplice target strategico di indagine: rappresentanti politico-istituzionali ed imprenditori. Per i target "speciali", infatti, volare è il più sicuro fra i sistemi di trasporto, tanto in termini di potenziale incidentalità quanto rispetto ai rischi di contagio connessi alla pandemia da Covid-19, superando il trasporto ferroviario.

L'eccellente posizionamento del trasporto aereo in termini di sicurezza multilivello è un dato di estrema importanza, ma di impatto ancora ottimizzabile: nei colloqui aperti esplorativi della fase preliminare di indagine, fra le dimensioni di riconoscibilità e differenziazione del comparto rispetto alle possibili articolazioni modali del trasporto, le unità statistiche ascoltate hanno sovente richiamato la rilevanza del settore, l'innovazione, l'affidabilità, senza però citare spontaneamente la garanzia di sicurezza che – anche negli anni della crisi pandemica – il trasporto aereo ed il sistema aeroportuale hanno saputo garantire.

Del resto, nell'organizzazione che – secondo meccanismi non necessariamente consapevoli – l'individuo compie dei dati di contesto, si ingenerano contraddizioni e giustapposizioni di prospettive, connotate da personali patrimoni valoriali, fiduciari ed emotivi che concorrono all'elaborazione dei giudizi.

Rispetto alle dinamiche della sicurezza percepita, l'indagine Demopolis segnala infatti alcune dimensioni di comprensione da corroborare, anche attraverso mirate campagne di comunicazione, individuabili nella seguente discrasia. In termini assoluti, fuori dalla dimensione comparativa, è dell'87% la quota di campione che valuta come “sicuro” il trasporto aereo, con un dato che supera il 90% fra fruitori abituali, politici ed imprenditori. Di contro, meno della metà degli intervistati (42%) si dichiara certa che il trasporto aereo sia sicuro in termini di “rischi Covid”. Il dato cresce nei target prioritari analizzati, ma resta “tiepido”: 45% fra i politici, 52% fra i viaggiatori abituali, 56% fra gli imprenditori.

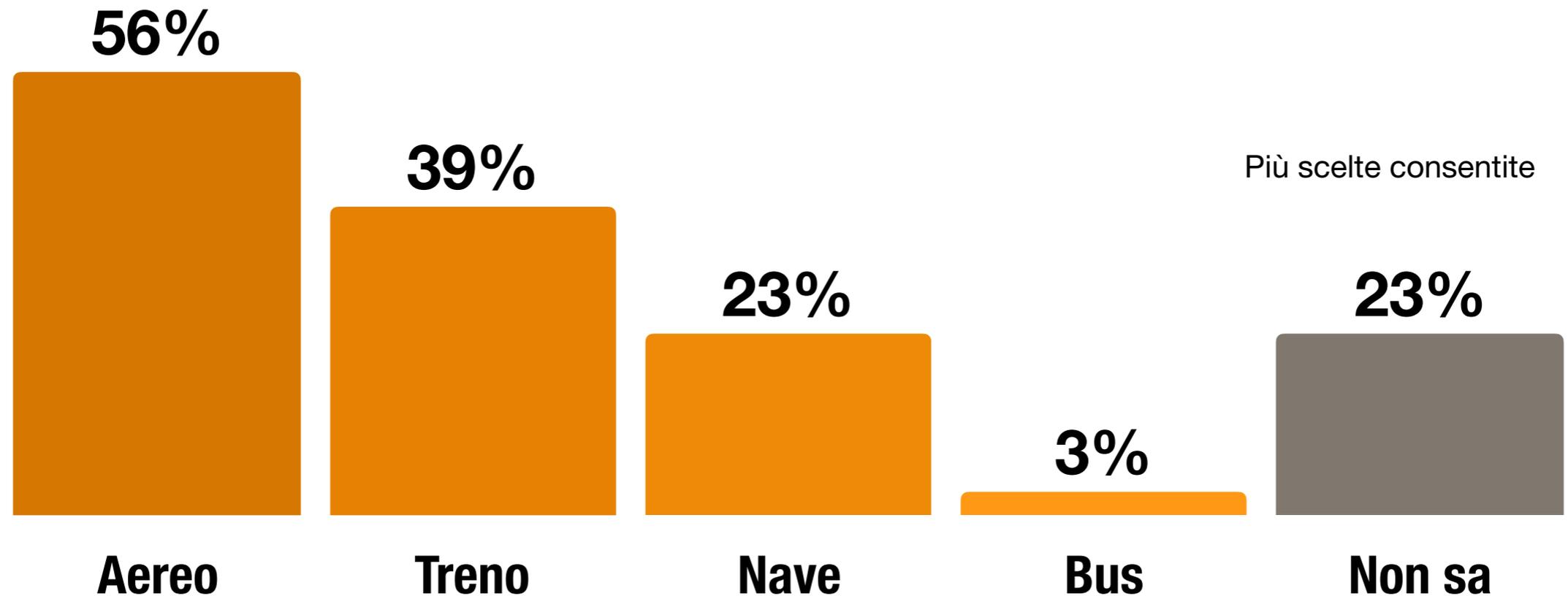
Quali fra i seguenti mezzi, prescindendo dall'auto, ritiene più sicuri in termini di pericoli di contagio da Covid-19?



La percezione dei fruitori abituali del trasporto aereo

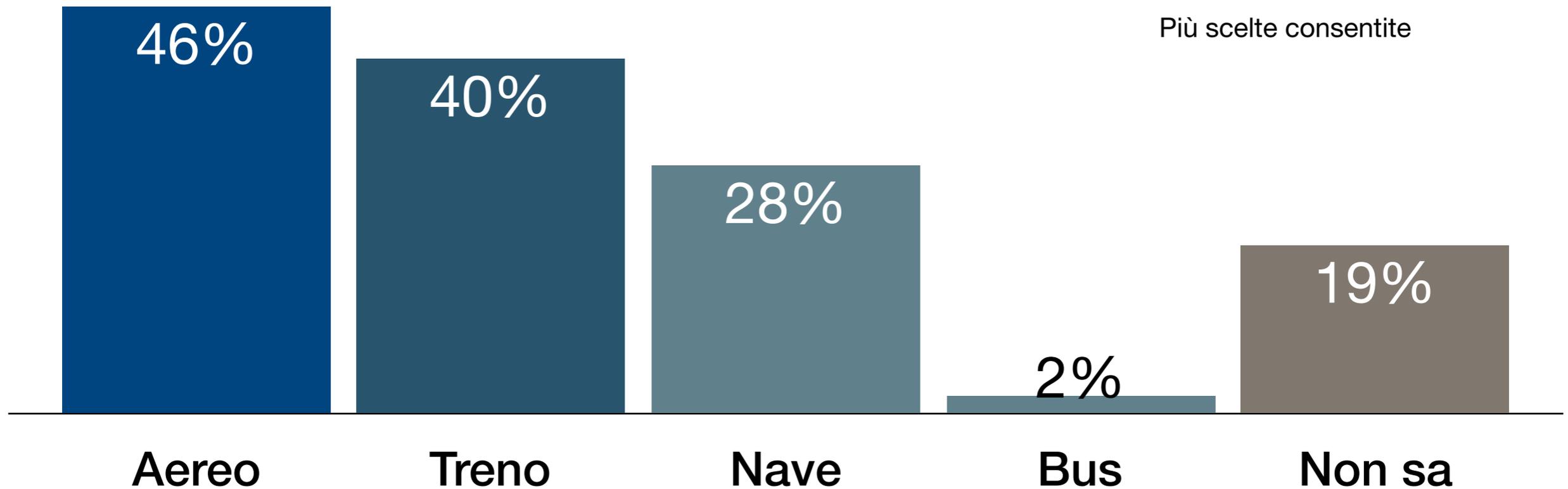
Quali fra i seguenti mezzi, prescindendo dall'auto, ritiene più sicuri in termini di pericoli di contagio da Covid-19?

Fruitori abituali del trasporto aereo



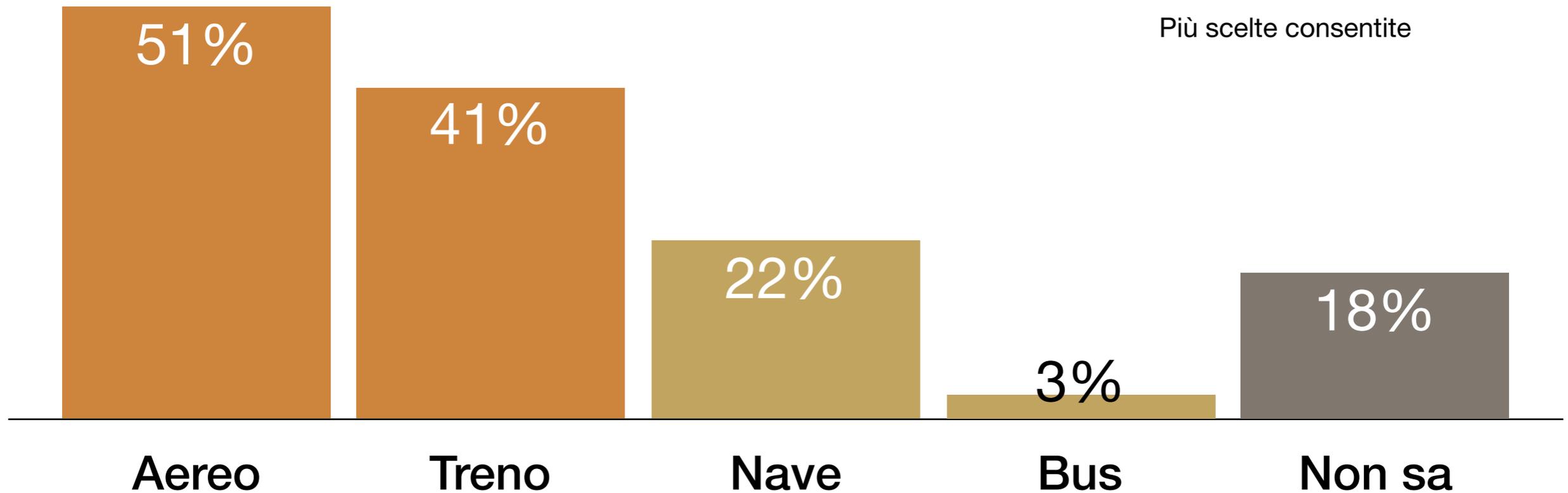
Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

Quali fra i seguenti mezzi, prescindendo dall'auto, ritiene più sicuri in termini di pericoli di contagio da Covid-19?



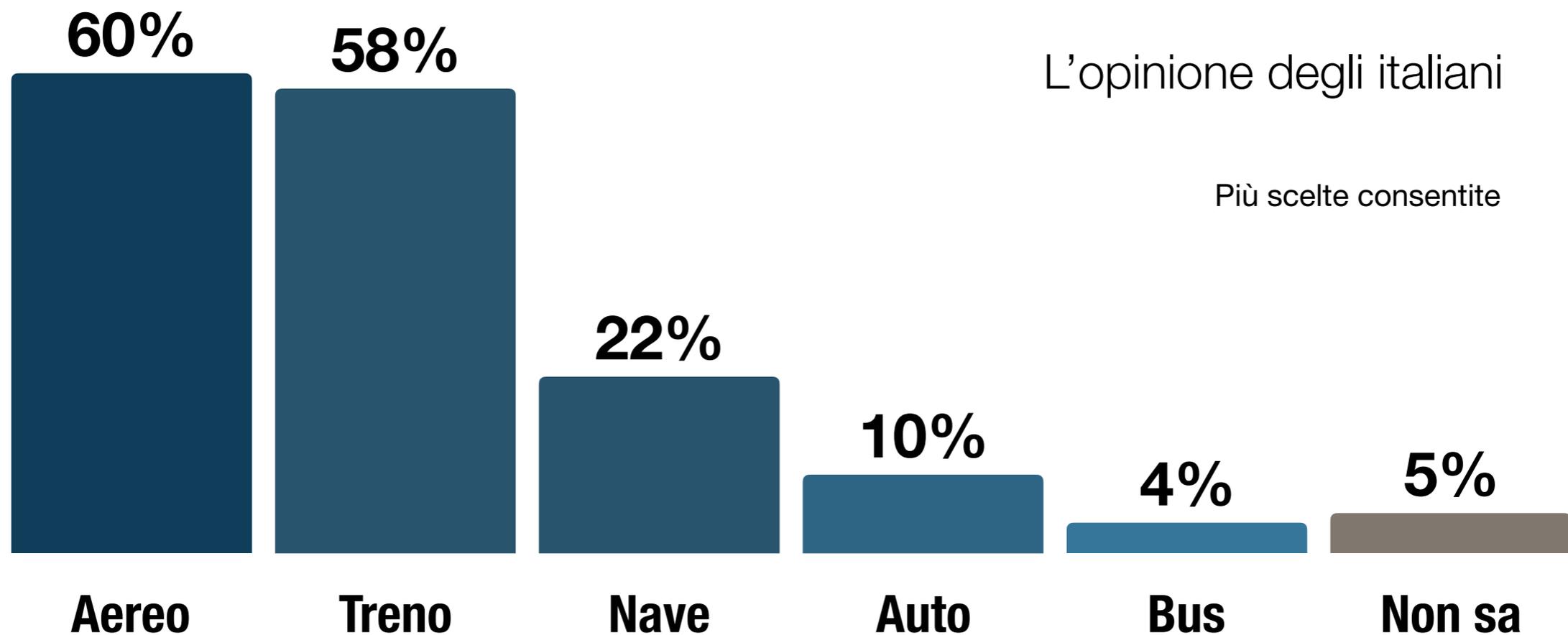
Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

**Quali fra i seguenti mezzi, prescindendo dall'auto,
ritiene più sicuri in termini di pericoli di contagio da Covid-19?**



La graduatoria degli italiani nell'indagine Demopolis per Assaeroporti

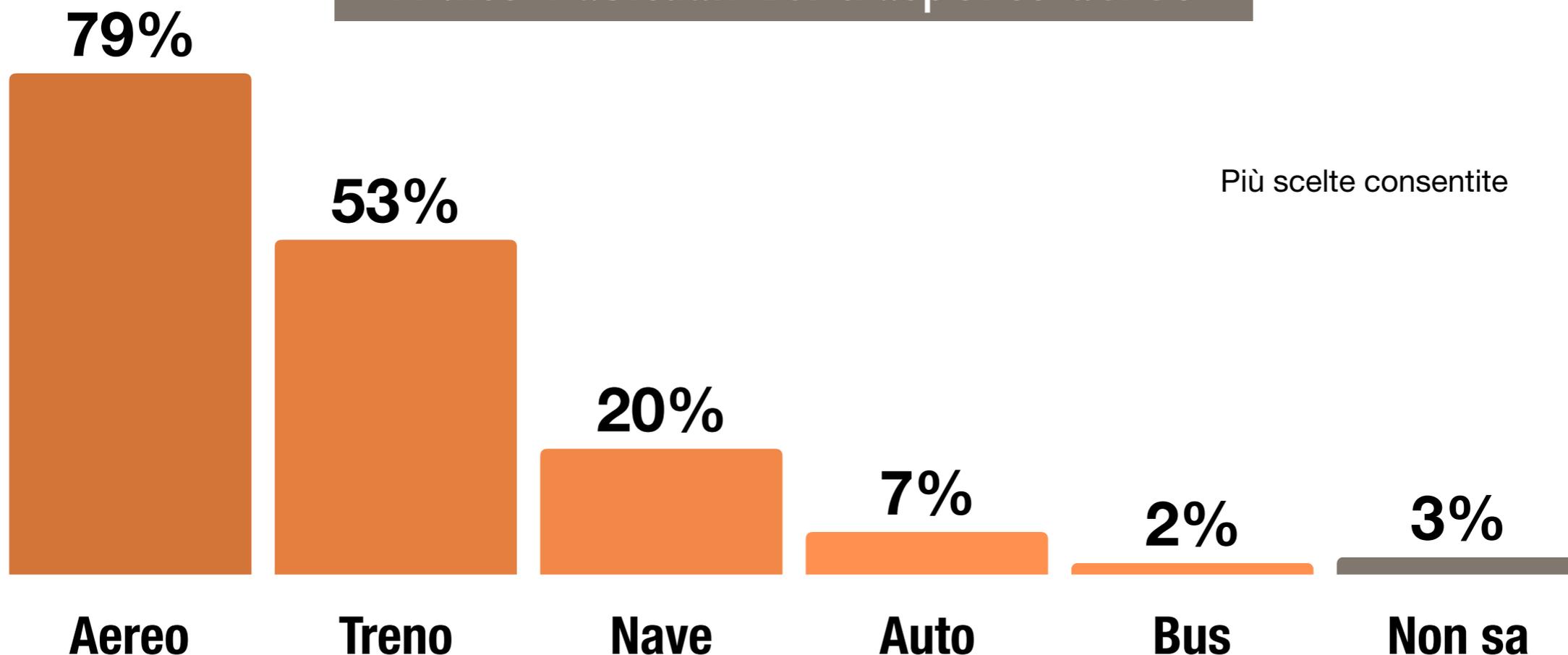
Quali mezzi di trasporto ritiene più SICURI in termini di rischio di incidenti?



Demopolis: la percezione dei fruitori abituali del trasporto aereo

Quali mezzi di trasporto ritiene più SICURI in termini di rischio di incidenti?

Fruitori abituali del trasporto aereo

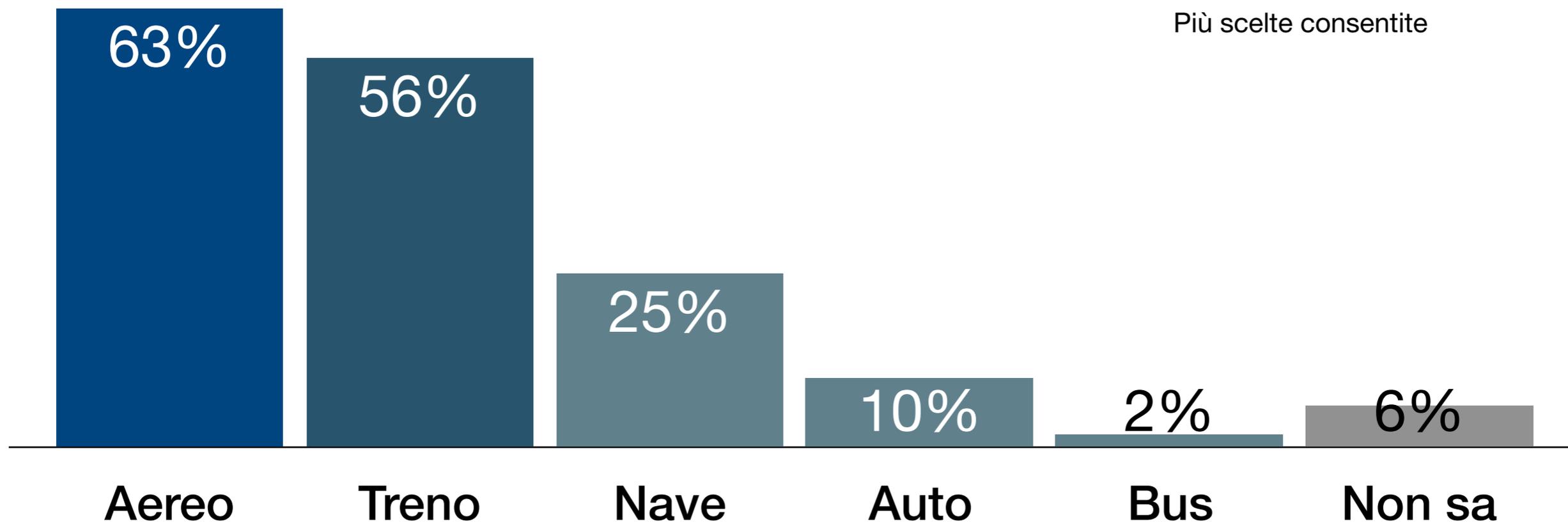


La graduatoria della sicurezza nell'indagine Demopolis per Assaeroporti

Quali mezzi di trasporto ritiene più SICURI in termini di rischio di incidenti?

Campione: politici

Più scelte consentite

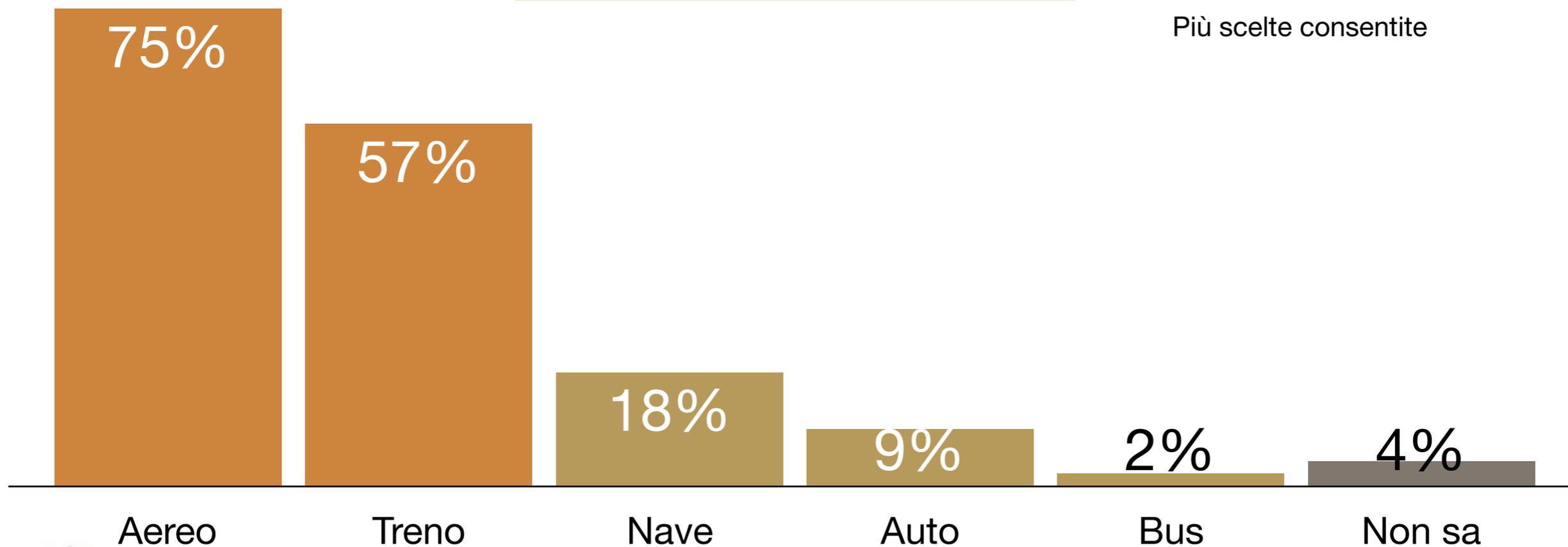


La graduatoria della sicurezza nell'indagine Demopolis per Assaeroporti

Quali mezzi di trasporto ritiene più SICURI in termini di rischio di incidenti?

Campione: imprenditori

Più scelte consentite



Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti
Quanto ritiene valide le seguenti affermazioni?

■ Vero ■ Non sa ■ Falso

L'aereo è un mezzo di trasporto sicuro



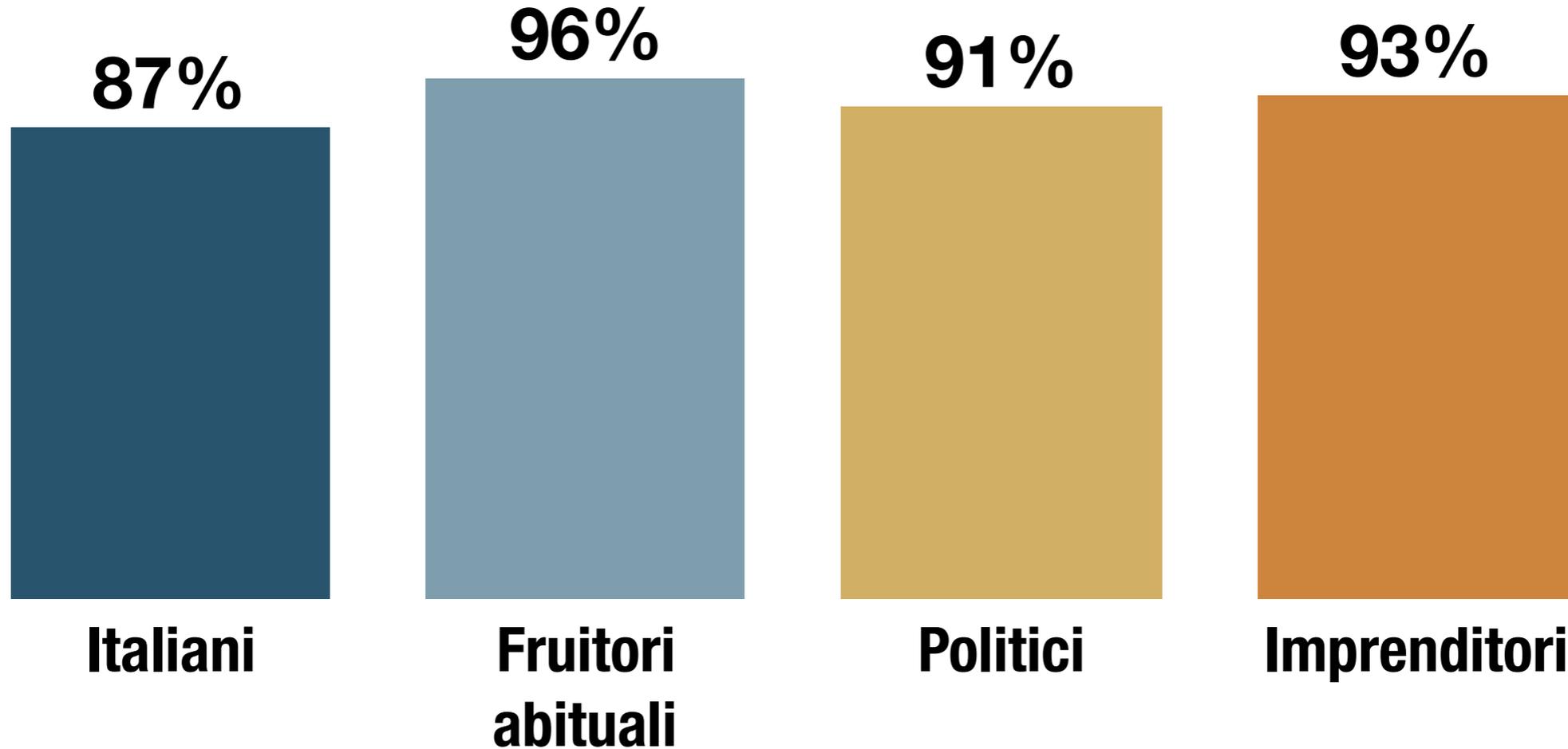
Il trasporto aereo è sicuro in termini di rischi Covid



VALORI %

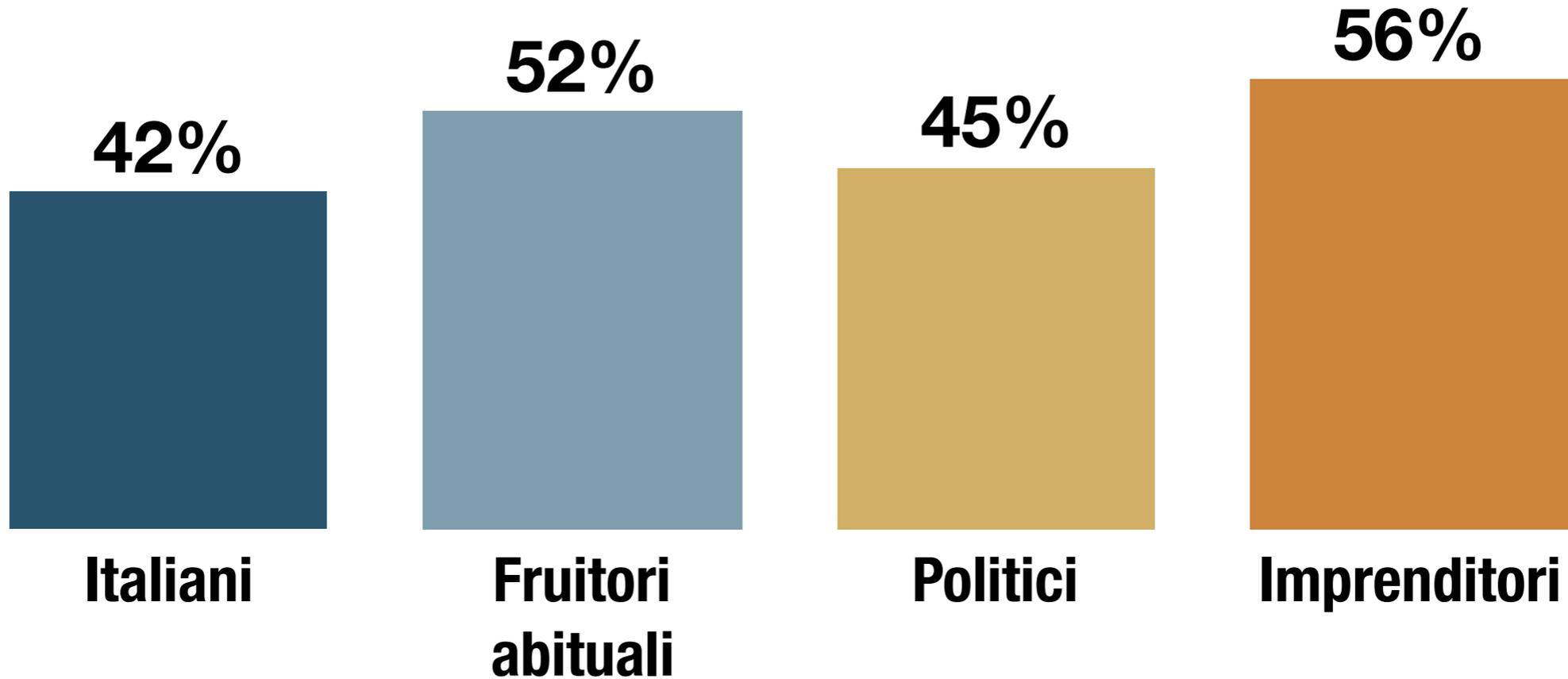
Condividi la seguente affermazione?

% di “L’aereo è un mezzo di trasporto sicuro”



Condividi la seguente affermazione?

% di “Il trasporto aereo è sicuro in termini di rischi Covid”



La variabile “Green”

Sensibilità dei cittadini italiani, di politici ed imprenditori;
valutazione comparativa dei mezzi di trasporto
in termini di impatto ambientale

La variabile “Green”

Sensibilità dei cittadini italiani, di politici ed imprenditori; valutazione comparativa dei mezzi di trasporto in termini di impatto ambientale

La minaccia dell’impoverimento drastico del pianeta, le evidenze di risorse ambientali che si assottigliano, il cambiamento climatico che insidia gli equilibri naturali, sociali ed economici su scala globale sono dimensioni di rischio che – nell’ultimo decennio – hanno alimentato le preoccupazioni e, di conseguenza, la sensibilità ambientale dei cittadini. Inizia a farsi strada la convinzione che la transizione sistemica sia inevitabile e possa rappresentare una risposta positiva, di fronte ad un contesto di crisi.

Per la maggioranza assoluta degli intervistati, l’attenzione all’ambiente ed alla transizione ecologica sono importanti nelle scelte di sviluppo per l’Italia; appena il 14% non ne valuta la rilevanza, con un dato appena più marcato fra i rappresentanti politico-istituzionali (17%) e gli imprenditori (19%). Nell’indagine Demopolis, le urgenze ambientali segnalate dai cittadini afferiscono a dimensioni di stretta prossimità. Nella percezione maggioritaria degli italiani, a minacciare maggiormente la salvaguardia dell’ambiente nelle regioni italiane è l’impatto più feroce dell’antropizzazione e dello sviluppo industriale: lo sversamento di liquidi o materiali inquinanti nei fiumi e in mare (72%) ed il proliferare di discariche, con la scorretta gestione dei rifiuti (69%). 2 intervistati su 3 citano l’incidenza del traffico e del trasporto su gomma, che si conferma il sistema di mobilità più pernicioso negli equilibri ecologici e sociali. Pesa anche la produzione estensiva: l’impatto dei distretti industriali (38%), di allevamenti e colture intensive (28%). In questo contesto, appena 1 intervistato su 10 cita il trasporto aereo come minaccia alla salvaguardia dell’ambiente locale.

Oggi, raggiunge l’opinione pubblica anche il dibattito sulle “responsabilità” dei sistemi di trasporto in termini di emissioni climalteranti. Accanto all’auspicio che possano tutti svilupparsi in modo sostenibile per contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico, i cittadini custodiscono definite percezioni sulle articolazioni modali del trasporto dall’impronta ambientale più pesante e stilano una graduatoria non del tutto scorretta, ma deformata nelle proporzioni. Nella percezione dell’opinione pubblica, il più pulito fra i mezzi di trasporto è il treno, con l’87% di indicazioni. Appena il 16% cita il trasporto navale e il 9% quello aereo. La maglia nera dell’impatto ambientale è assegnata al trasporto su gomma.

La pervasività del dibattito sulle responsabilità del trasporto aereo mostra in questi dati la sua forza: si tratta effettivamente di una spinta emotiva, attivata nell'ultimo lustro dalle rivendicazioni del movimento "Fridays for Future" e dalle scelte di evidenza estetica e simbolica dell'attivista Greta Thunberg nella mobilità di lunga percorrenza. Si tratta di argomenti emersi anche nelle fasi di ascolto qualitativo preliminari, ma nelle forme del "memento": una sorta di monito richiamato dai cittadini, ma senza effettive incidenze pratiche nella scelta delle modalità di trasporto. Piuttosto, nella percezione degli intervistati più sensibili alle questioni ambientali, la transizione possibile verso obiettivi di sostenibilità viene considerata una missione sistemica, che non può escludere comparto alcuno e che sollecita l'urgenza di politiche pubbliche coerenti, anche in termini di ricerca e trasferimento tecnologico.

Di contro differisce, fra rappresentanti istituzionali ed imprenditori, la percezione di impatto ambientale dei mezzi. L'impronta ecologica più leggera viene riconosciuta concordemente, e con dati superiori all'80%, al trasporto ferroviario. Diversamente, al secondo posto fra i sistemi di trasporto più "puliti", sia pur con percentuali inferiori al quinto, i "politici" indicano il trasporto navale, mentre gli imprenditori scelgono il comparto aereo. Il dato anticipa una discrepanza di prospettive degna di nota e che attraverserà l'intero focus di indagine su rappresentanti politico-istituzionali ed imprese italiane, operanti su tutto il territorio nazionale.

In termini complessivi, è dell'82% la quota di cittadini per i quali, in un'ottica di transizione ecologica, occorre oggi investire nello sviluppo sostenibile anche dei sistemi aeroportuali. Il dato si conferma in tutti i focus di analisi, ma scende al 77% fra i rappresentanti politico-istituzionali.

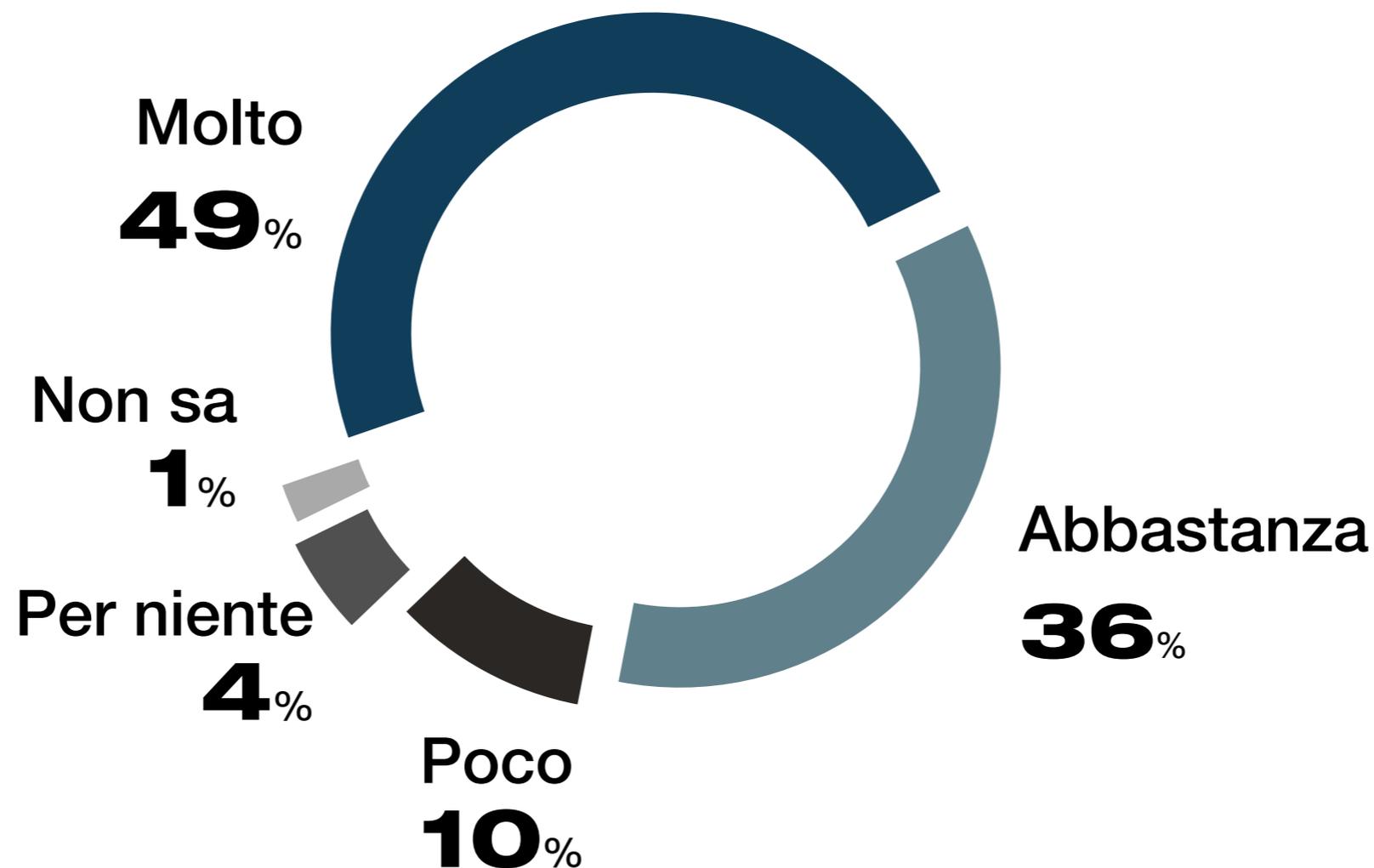
Al contempo si attesta al 64% il segmento di cittadini italiani che sostengono non si possa fare a meno del trasporto aereo in quanto troppo inquinante, con un dato che cresce fra i segmenti speciali di analisi: al 70% fra i politici ed al 75% fra fruitori abituali ed imprenditori. Fra i rappresentanti politico-istituzionali la convinzione che oggi occorra fare a meno degli aerei è comunque minimale, al 12%, mentre scende ulteriormente al 9% fra gli imprenditori, che l'intera indagine certifica come eccellenti supporter del sistema.

Come si annunciava, i due target strategici di opinion leader hanno rivelato, fin dalle fasi qualitative di ascolto libero, visioni non perfettamente sovrapponibili rispetto alle prospettive ed alle criticità riscontrabili nel trasporto aereo. Nell'analisi complessiva delle risultanze di indagine, la radice di questa differenziazione – non drastica ma rilevabile – risiede proprio nella "variabile green". Il peso del sistema di trasporto aereo in termini di emissioni climalteranti è più diffusamente citato ed argomentato dai rappresentanti politico-istituzionali intervistati.

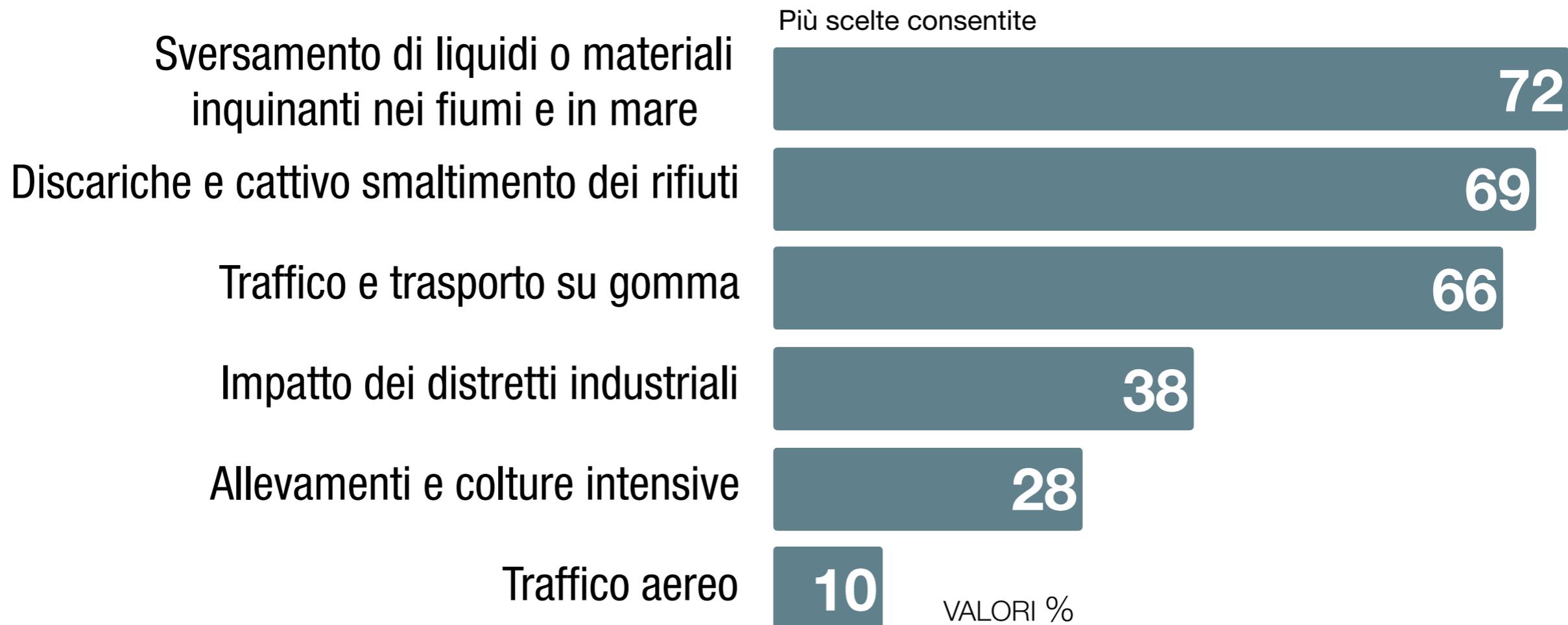
Se, nell’ascolto dell’opinione pubblica, la questione ambientale sembra indirizzare le valutazioni secondo dinamiche emotive, nel caso dei politici il filo rosso della prospettiva sembra più di natura “amministrativa”: il richiamo ai vincoli imposti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza verso investimenti rigorosamente “green” è stato citato ripetutamente nel corso dei colloqui per spiegare la prospettiva talora ondivaga degli amministratori sull’opportunità di supporto alla mobilità aerea. Si riporta una citazione, a titolo d’esempio: “Mentre gli altri sistemi di trasporto stanno dimostrando prospettive sostenibili, gli aerei sono e rimarranno quelli che conosciamo, con grande impatto di CO2. Il programma *Next Generation* riguarda investimenti di natura ambientale. Per questo il trasporto aereo è escluso”.

Secondo gli ipotizzati meccanismi di ossequio alle strategie nazionali ed europee di ripresa e resilienza, i politici – sia pur con un dato che resta molto alto – sono i più tiepidi fra tutti i segmenti analizzati nel ritenere importanti, in un’ottica di transizione ecologica, gli investimenti nello sviluppo sostenibile anche dei sistemi aeroportuali. Fa la differenza, però, l’effettiva presenza di uno scalo nei territori di riferimento degli intervistati: ove sia presente un aeroporto, gli amministratori dimostrano spiccata sensibilità al valore materiale ed immateriale del trasporto aereo.

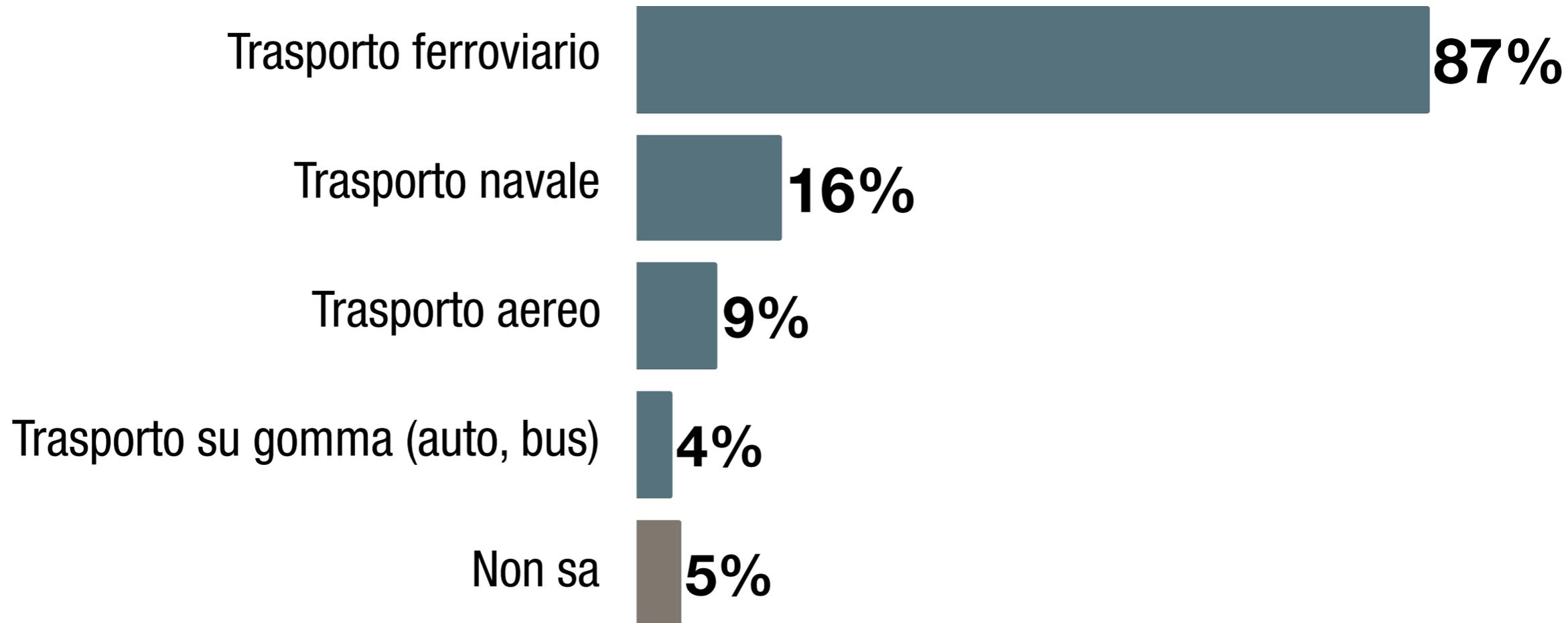
In termini generali, quanto è importante oggi per lei l'attenzione all'ambiente ed alla transizione ecologica nelle scelte di sviluppo per l'Italia?



A suo avviso, che cosa minaccia maggiormente la salvaguardia dell'ambiente nella regione in cui vive?

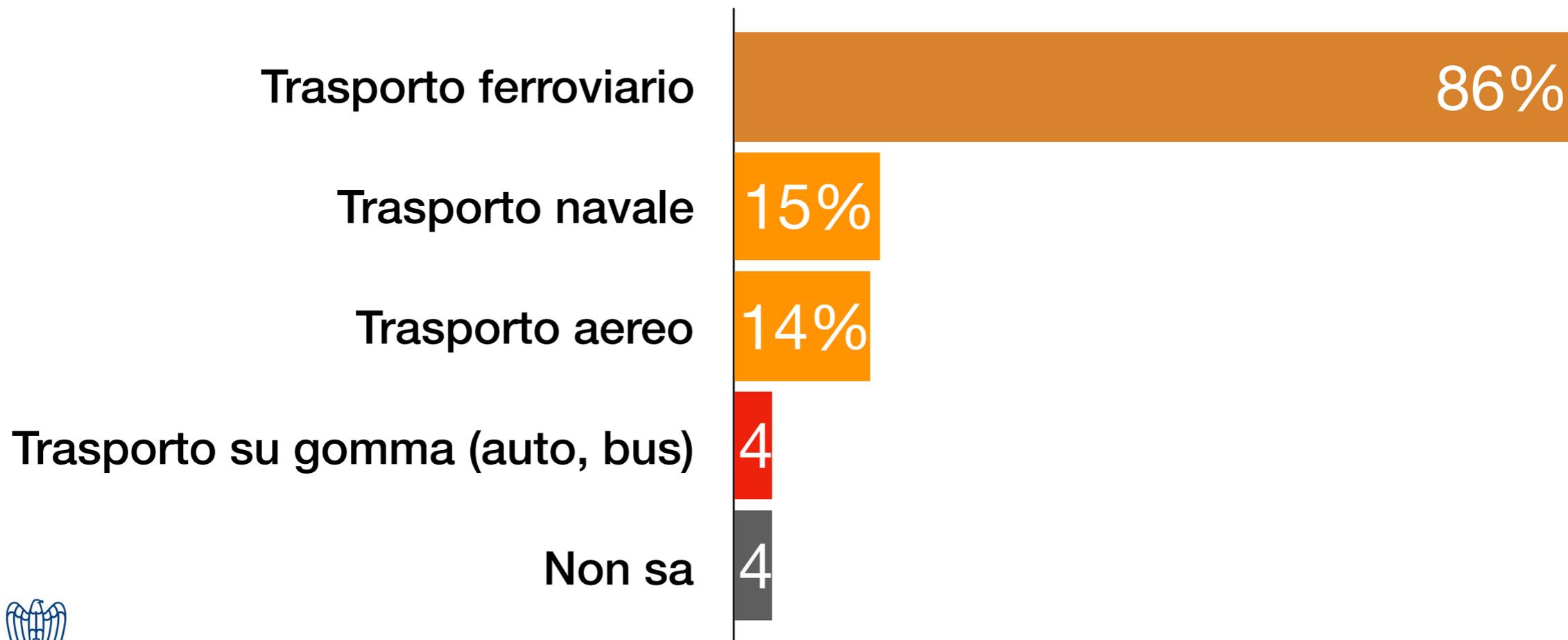


Quali fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più “puliti” in termini di impatto ambientale (emissione di Co2)?



Quali fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più “puliti” in termini di impatto ambientale (emissione di Co2)?

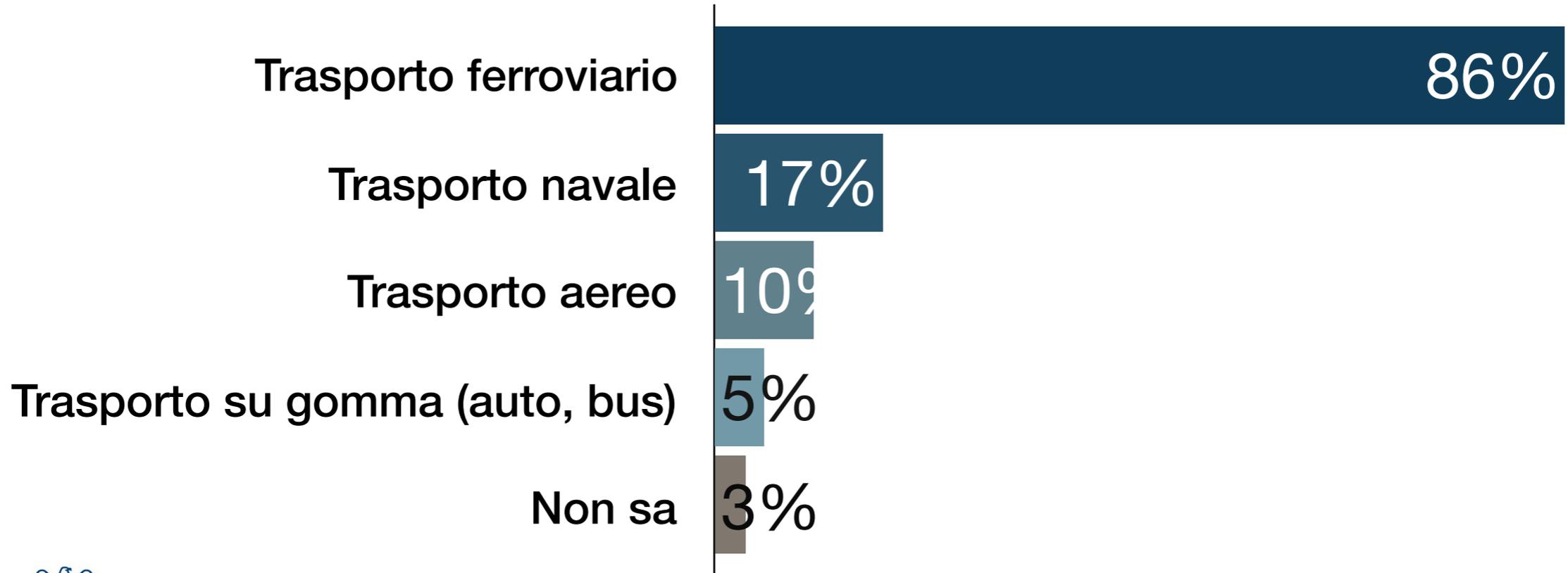
Fruitori abituali del trasporto aereo



Quali fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più “puliti” in termini di impatto ambientale (emissione di Co2)?

Campione: politici

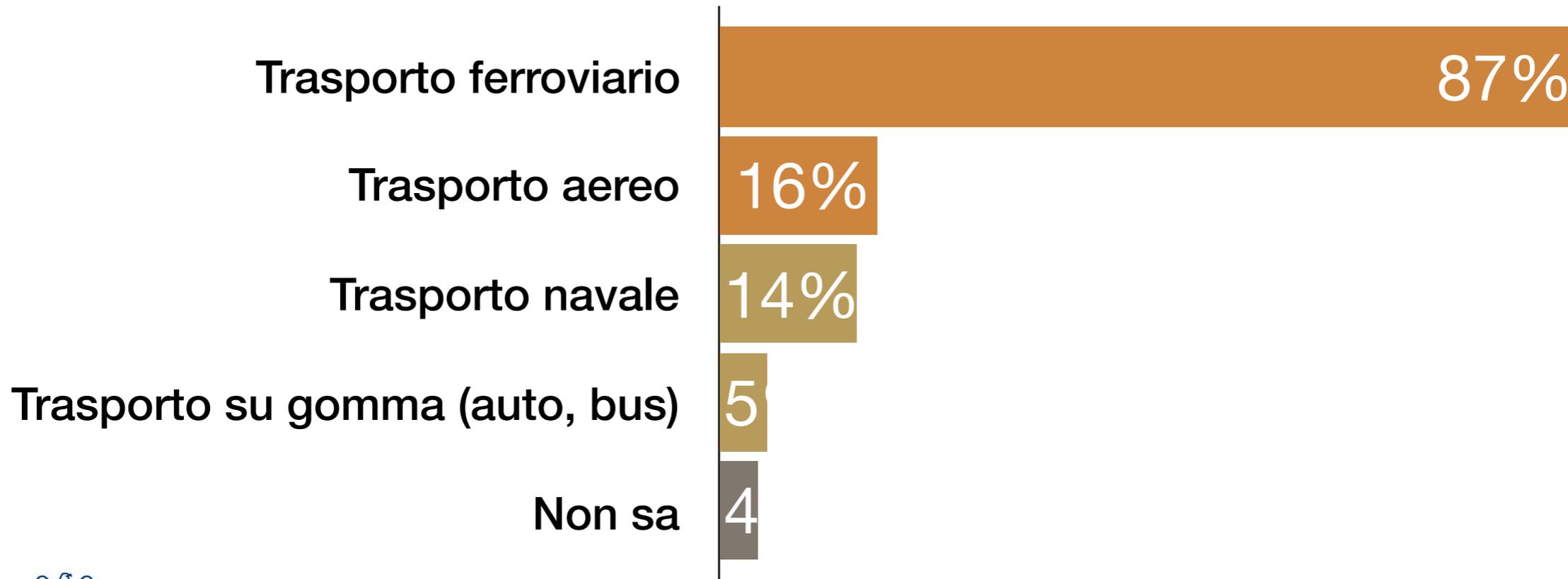
Più scelte consentite



Quali fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più “puliti” in termini di impatto ambientale (emissione di Co2)?

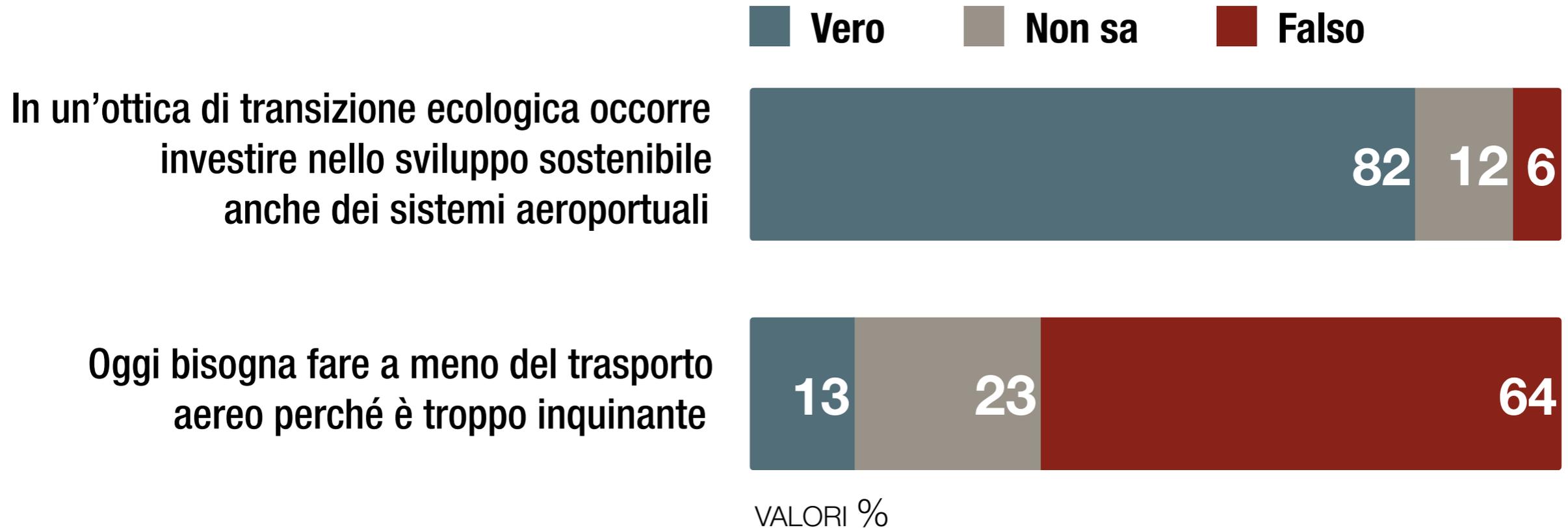
Campione: imprenditori

Più scelte consentite



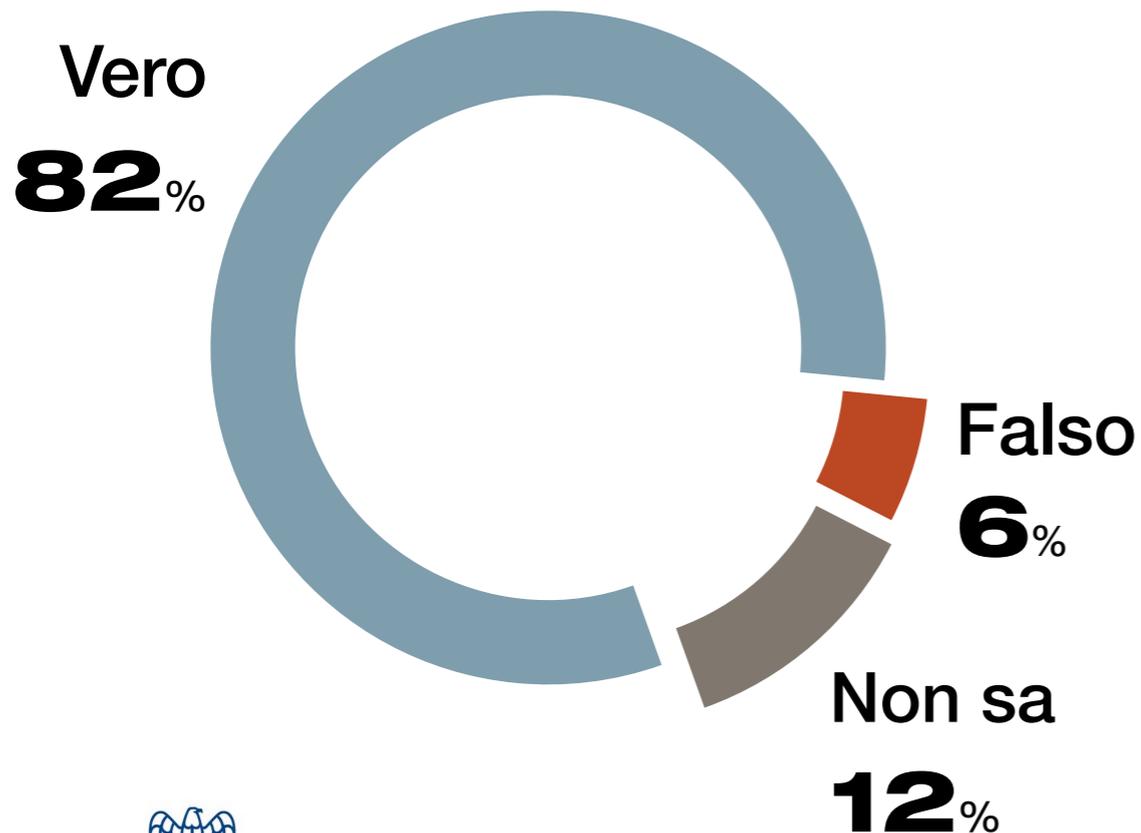
L'opinione degli italiani nell'indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

Quanto ritiene valide le seguenti affermazioni...

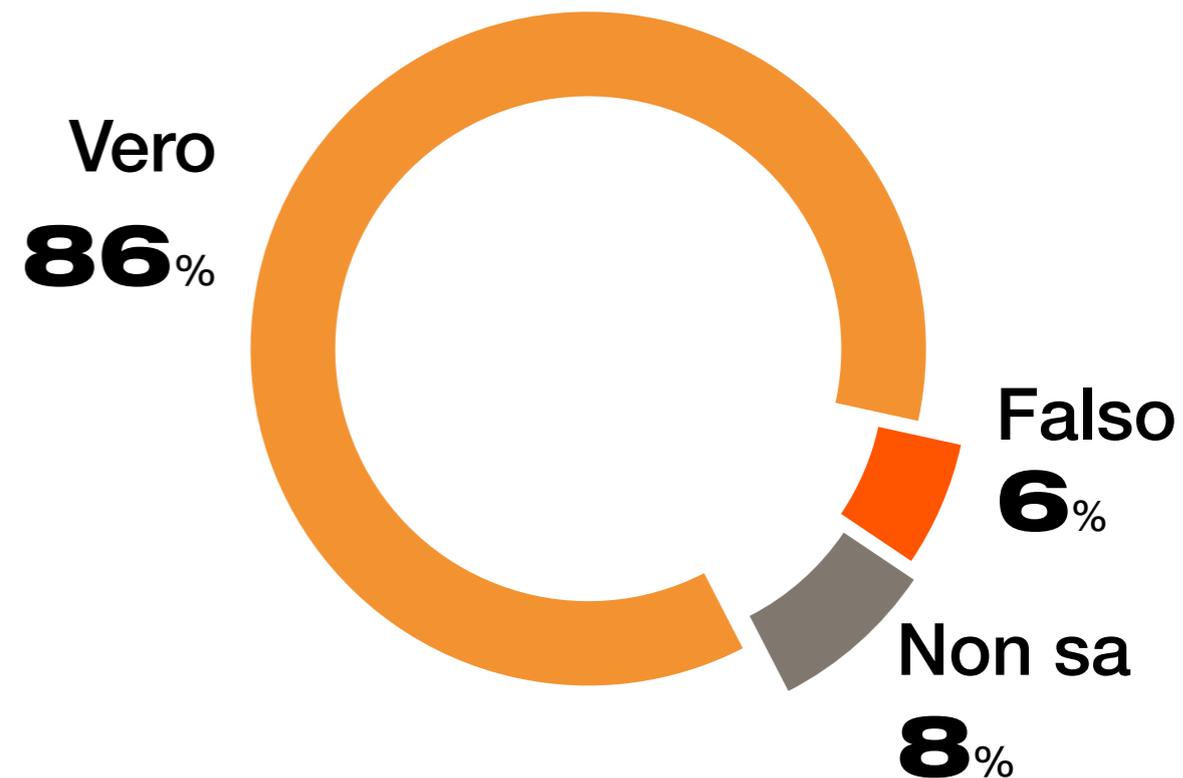


In un'ottica di transizione ecologica, occorre investire nello sviluppo sostenibile anche dei sistemi aeroportuali

Campione: cittadini italiani

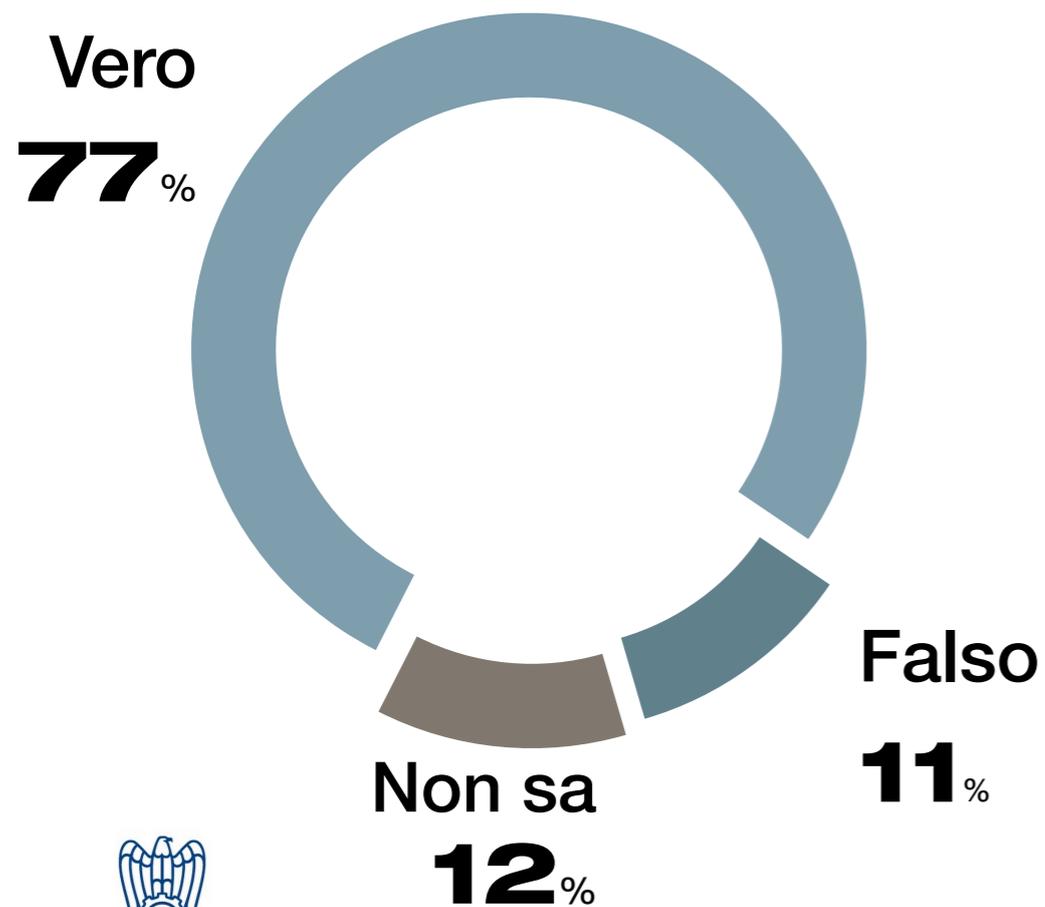


Fruitori abituali del trasporto aereo

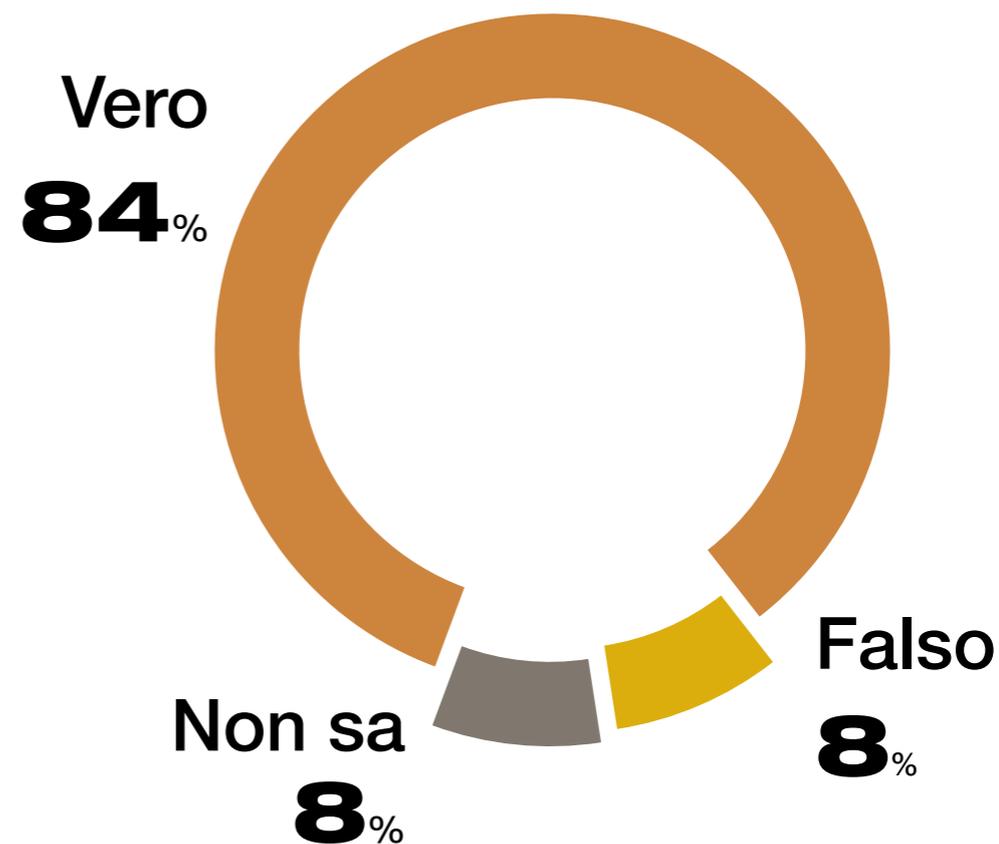


In un'ottica di transizione ecologica, occorre investire nello sviluppo sostenibile anche dei sistemi aeroportuali

Campione: politici



Campione: imprenditori



Indagine dell'Istituto Demopolis

Oggi bisogna fare a meno del trasporto aereo perché è troppo inquinante

Campione: cittadini italiani



Fruitori abituali del trasporto aereo



Indagine dell'Istituto Demopolis

Oggi bisogna fare a meno del trasporto aereo perché è troppo inquinante

Campione: politici



Campione: imprenditori



La rilevanza economico-occupazionale del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia

Analisi comparativa, potenzialità e gap di awareness,
variabili del ruolo percepito dall'opinione pubblica,
dai rappresentanti politico-istituzionali e dagli imprenditori

La rilevanza economico-occupazionale del trasporto aereo e del sistema aeroportuale in Italia

Analisi comparativa, potenzialità e gap di awareness, variabili del ruolo percepito dall'opinione pubblica, dai rappresentanti politico-istituzionali e dagli imprenditori

Del trasporto aereo e del complesso sistema aeroportuale si coglie la rilevanza in Italia, ma con bias cognitivi che l'indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti individua. In una graduatoria delle articolazioni modali del trasporto, quella ritenuta più rilevante in termini di indotto economico ed occupazionale è la "gomma": auto e bus, con il 40% di citazioni. 3 su 10 indicano il trasporto ferroviario; meno di un quinto la mobilità area.

La sottovalutazione della rilevanza economico-occupazionale del trasporto aereo in Italia è fenomeno riscontrabile anche fra i target strategici dell'indagine Demopolis per Assaeroporti. Nella graduatoria del trasporto, il mezzo più rilevante in termini di indotto economico ed occupazionale è la "gomma", anche per politici ed imprenditori. Al secondo posto, il trasporto ferroviario e solo al terzo la mobilità area, con citazioni del 20% fra gli imprenditori, che salgono al 26% fra i rappresentanti politico-istituzionali.

Le fasi qualitative di ascolto libero della popolazione hanno consentito di individuare la variabile dirimente di questa mislettura: in ragione di una percepita carenza di vettori italiani nel panorama della mobilità aerea, il comparto stenta a qualificarsi come asset nazionale in termini di rilevanza economico-occupazionale; se ne coglie l'importanza, nelle valutazioni offerte dagli intervistati, ma con valutazioni che richiamano l'origine e la destinazione straniera del valore.

Tutti i segmenti di analisi, inoltre, sottostimano la forza del comparto, individuando in misura non corretta l'indotto occupazione generato dai transiti aeroportuali: appena il 18% dei cittadini da una risposta corretta, con un dato che non differisce fra i politici, ma cresce soltanto - e solo marginalmente, al 22% - fra i fruitori abituali del trasporto aereo e gli imprenditori.

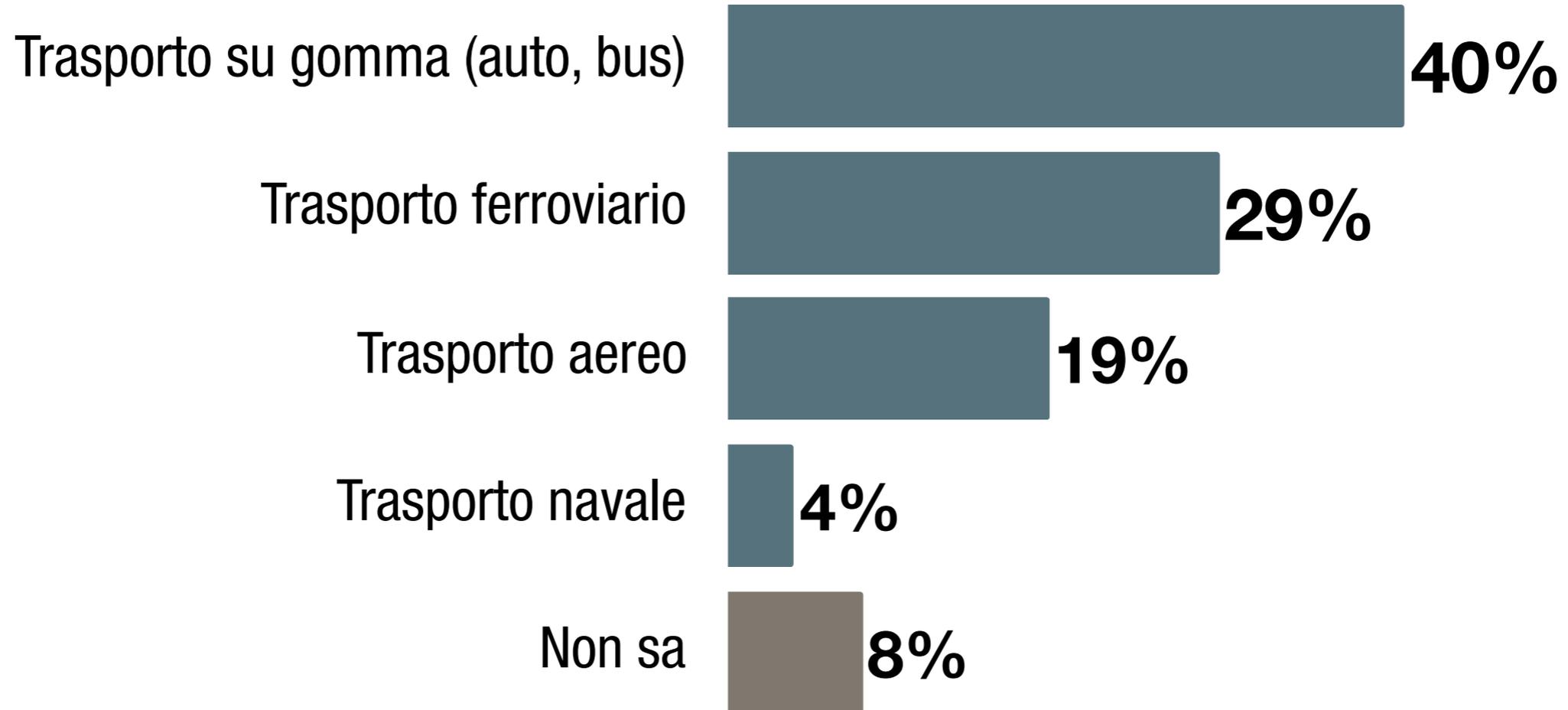
Solo se sollecitati ad una valutazione non comparativa, gli italiani (con il 67% di citazioni) riconoscono che il trasporto aereo abbia un impatto rilevante per l'economia e l'occupazione, con un dato che cresce fra i fruitori abituali del sistema e gli imprenditori.

Nelle fasi qualitative di ascolto, questa “rilevanza” è stata ulteriormente declinata: se risulta non integralmente compiuta la percezione del valore “nazionale” del sistema, pienamente percepito è l’impatto della presenza di un aeroporto sui territori di pertinenza, soprattutto per l’attivazione dei flussi turistici e delle connesse dinamiche economiche ed occupazionali. Non a caso, plebiscitaria in tutti i segmenti di analisi è la considerazione che sia importante, dopo due anni di Covid, rilanciare il sistema aeroportuale italiano per la crescita dell’economia, del turismo e dell’occupazione.

Coerentemente, risulta plebiscitariamente percepito l’impatto del trasporto aereo per la ripresa dei flussi turistici (88% fra i cittadini, con valori crescenti nei target speciali di analisi); intorno ai tre quarti la convinzione che il sistema aeroportuale crei un indotto economico ed occupazione irrinunciabile per i territori. Il valore della presenza di un aeroporto risulta dunque oggi percepito più per l’effetto sulla mobilità turistica che per l’intrinseca capacità di attivare virtuose dinamiche economiche ed occupazionali.

In questo contesto, sono gli esponenti dell’Italia che produce a cogliere la centralità irrinunciabile del sistema come prerequisito e moltiplicatore di sviluppo, anche e soprattutto nelle asperità, per come esemplificato iperbolicamente da un AD: “L’aeroporto è un po’ come l’ospedale, per come abbiamo imparato che debba essere a causa della pandemia: è prioritario; deve restare in piedi, funzionale ed al massimo delle prestazioni, qualunque sia l’utenza”.

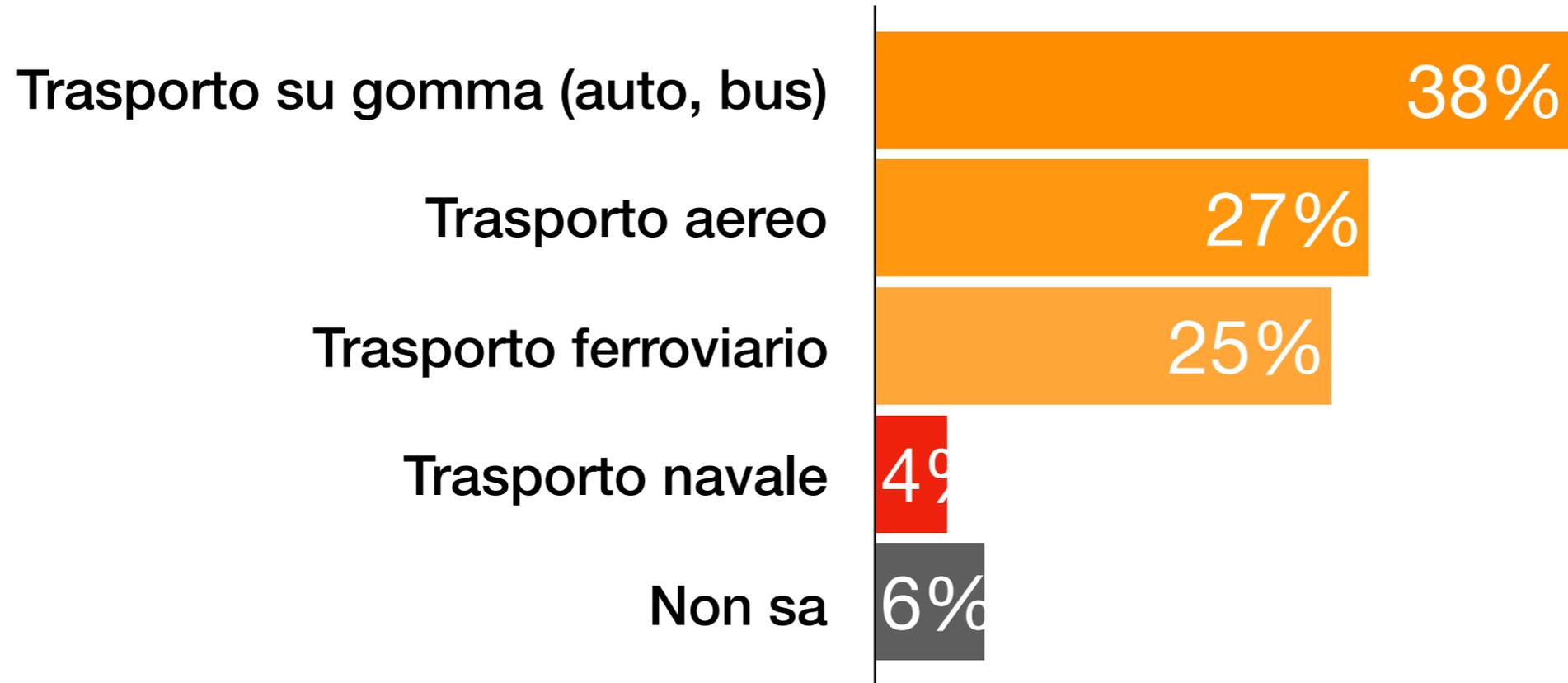
Quale fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più rilevante in termini di indotto economico-occupazionale per l'Italia?



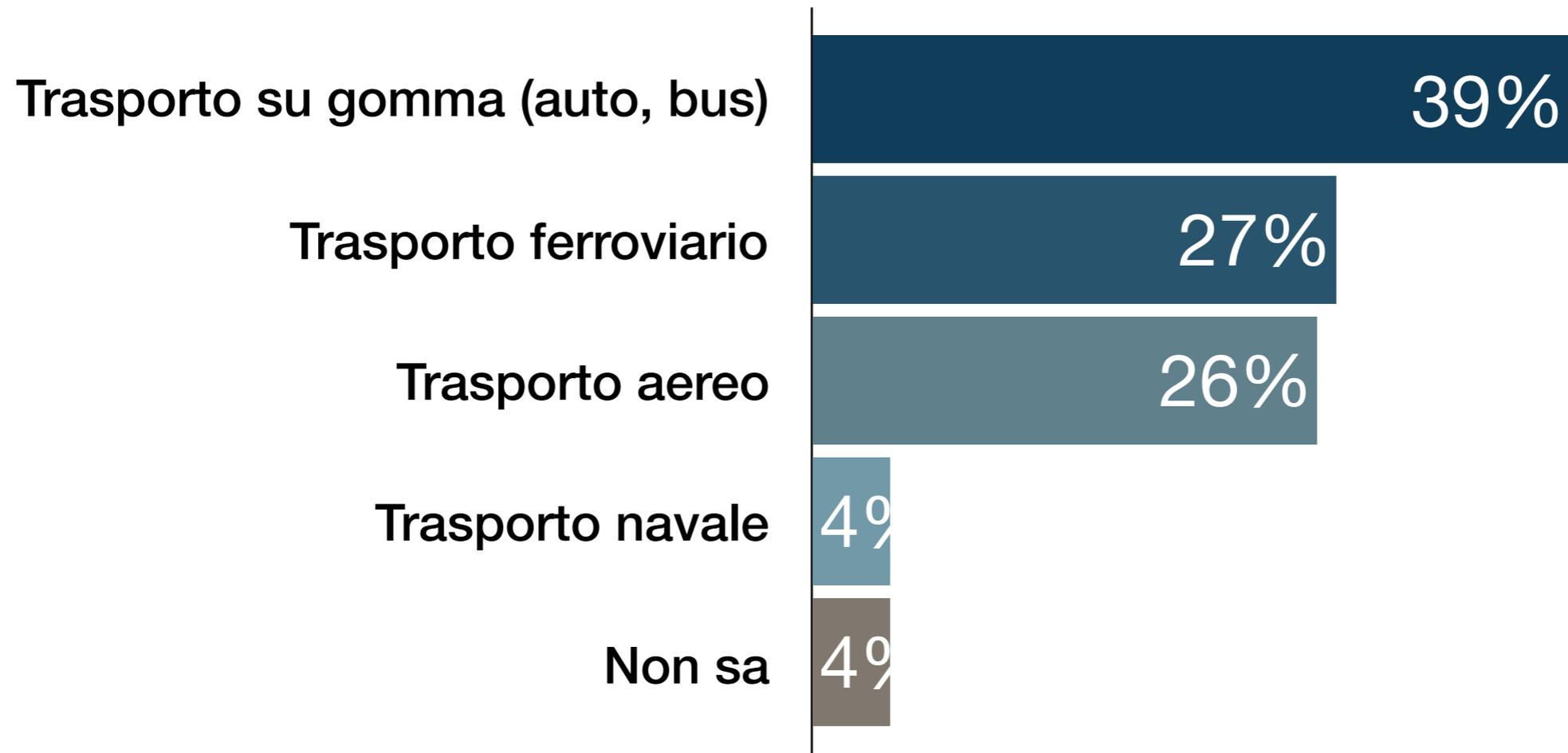
L'opinione degli italiani

Quale fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più rilevante in termini di indotto economico-occupazionale per l'Italia?

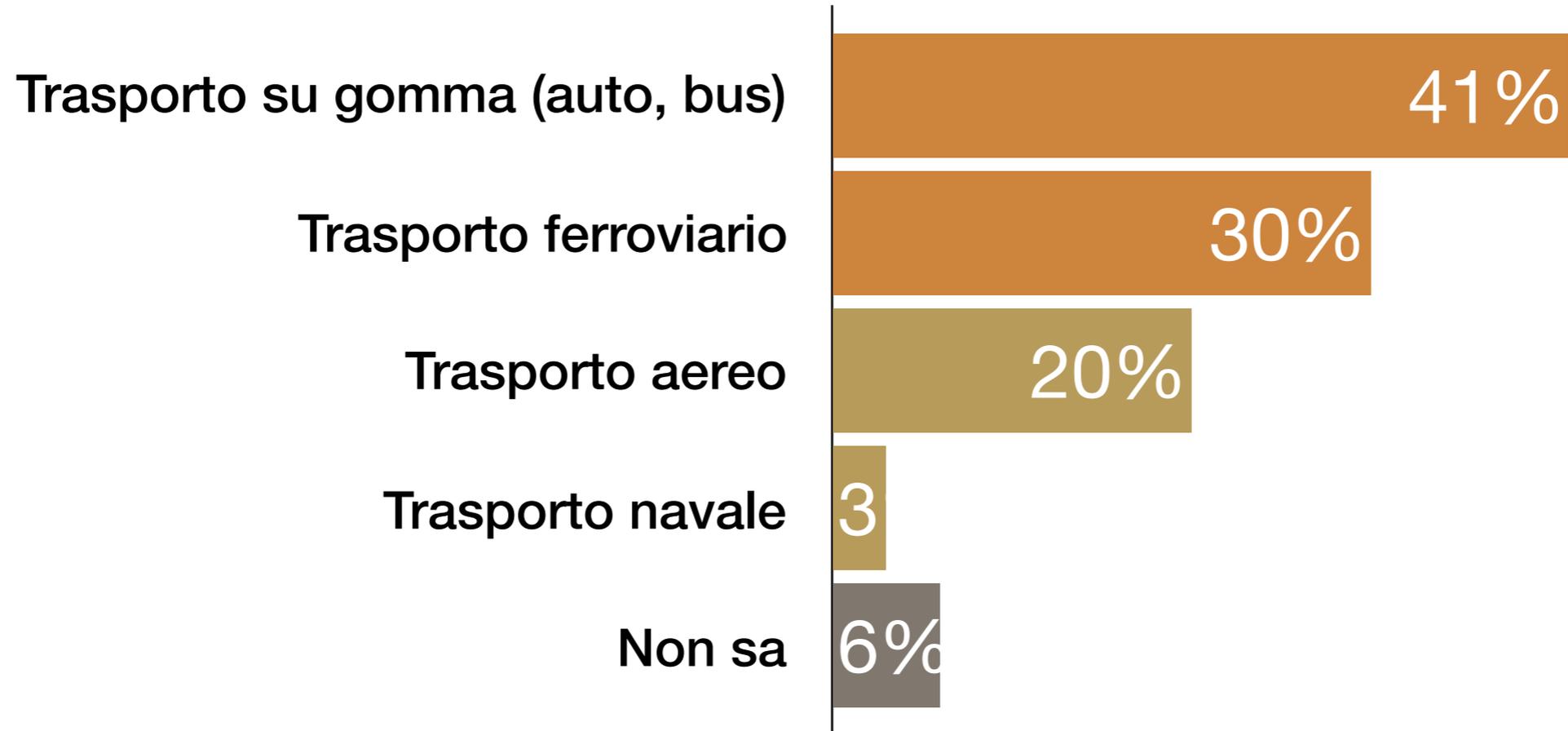
Fruitori abituali del trasporto aereo



Quale fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più rilevante in termini di indotto economico-occupazionale per l'Italia?

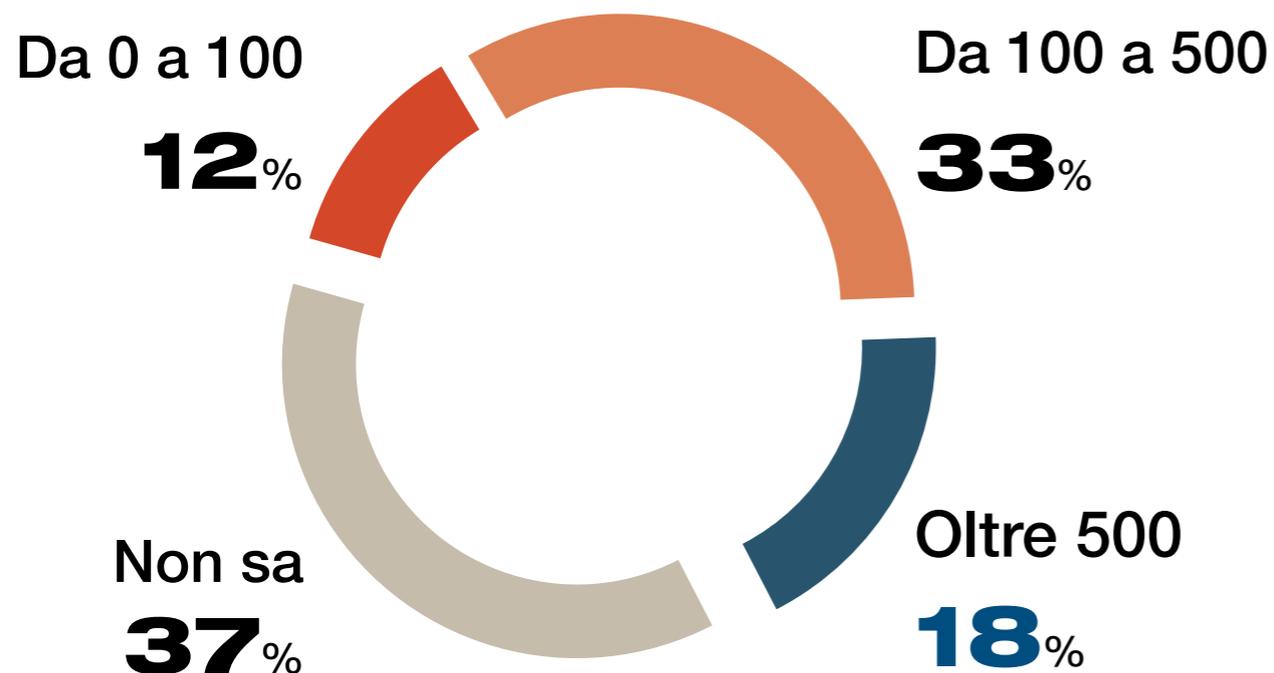


Quale fra i seguenti sistemi di trasporto ritiene più rilevante in termini di indotto economico-occupazionale per l'Italia?

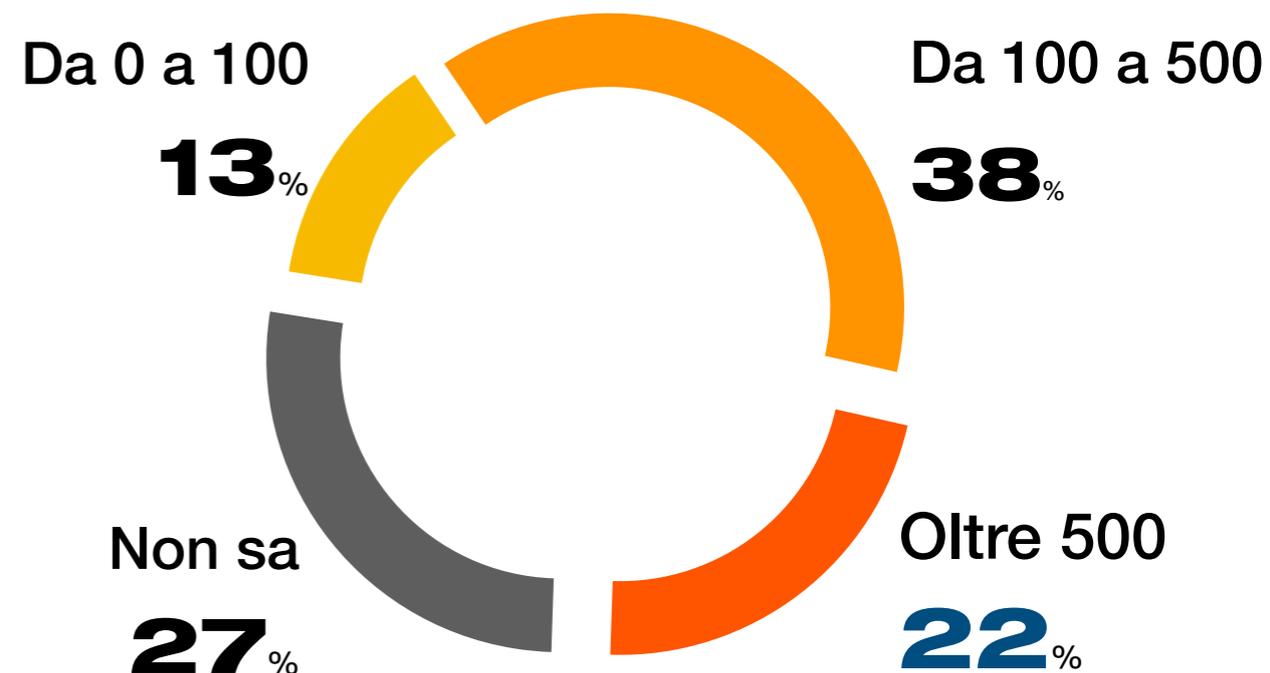


A suo avviso, per ogni milione di passeggeri che transitano in aeroporto, quanti occupati si generano?

Campione: cittadini italiani

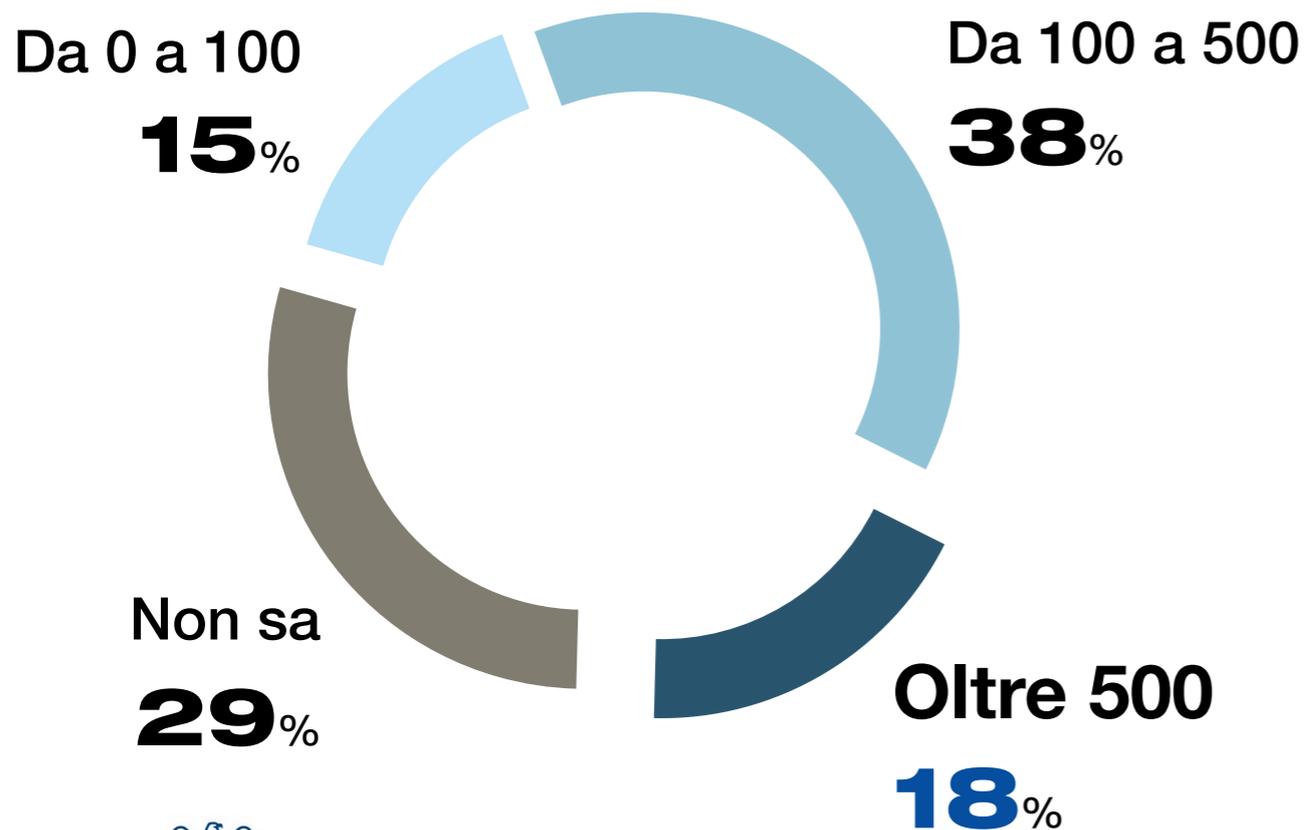


Fruitori abituali del trasporto aereo

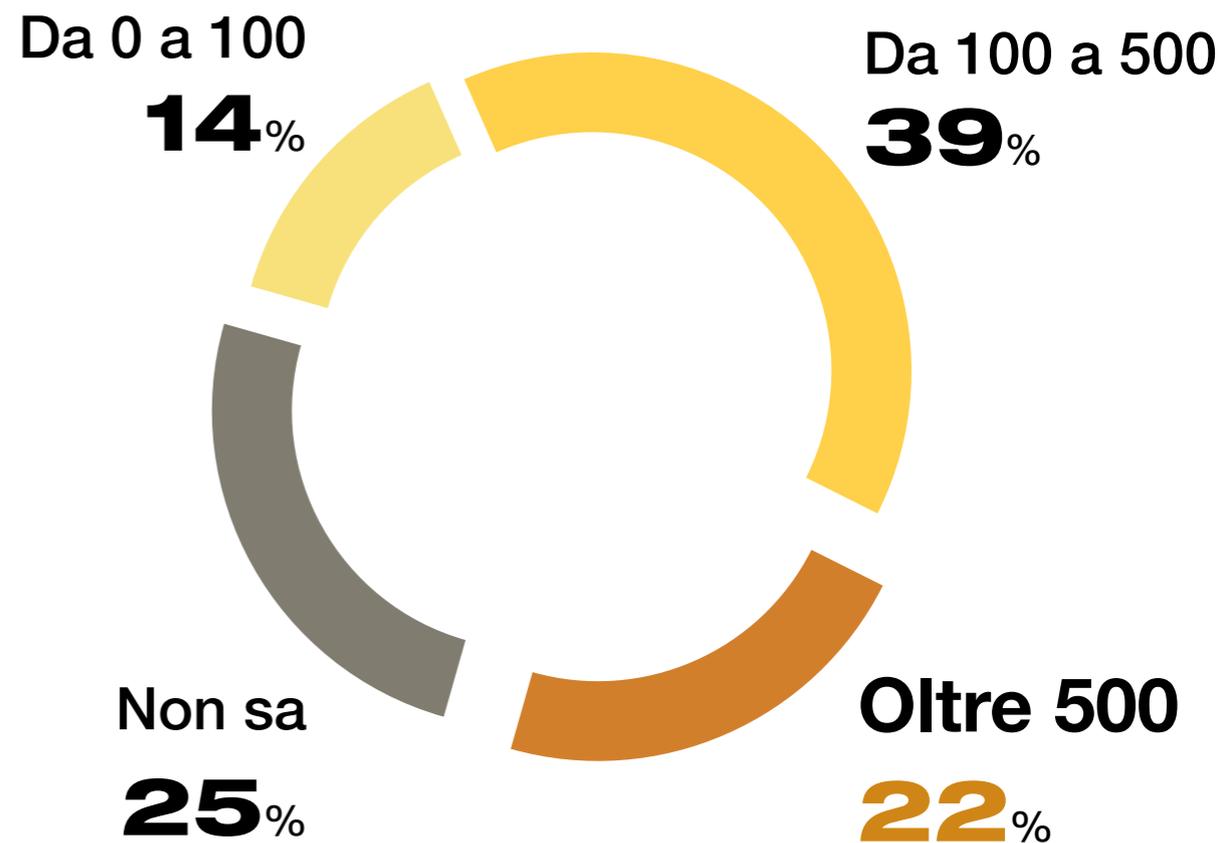


A suo avviso, per ogni milione di passeggeri che transitano in aeroporto, quanti occupati si generano?

Campione: politici



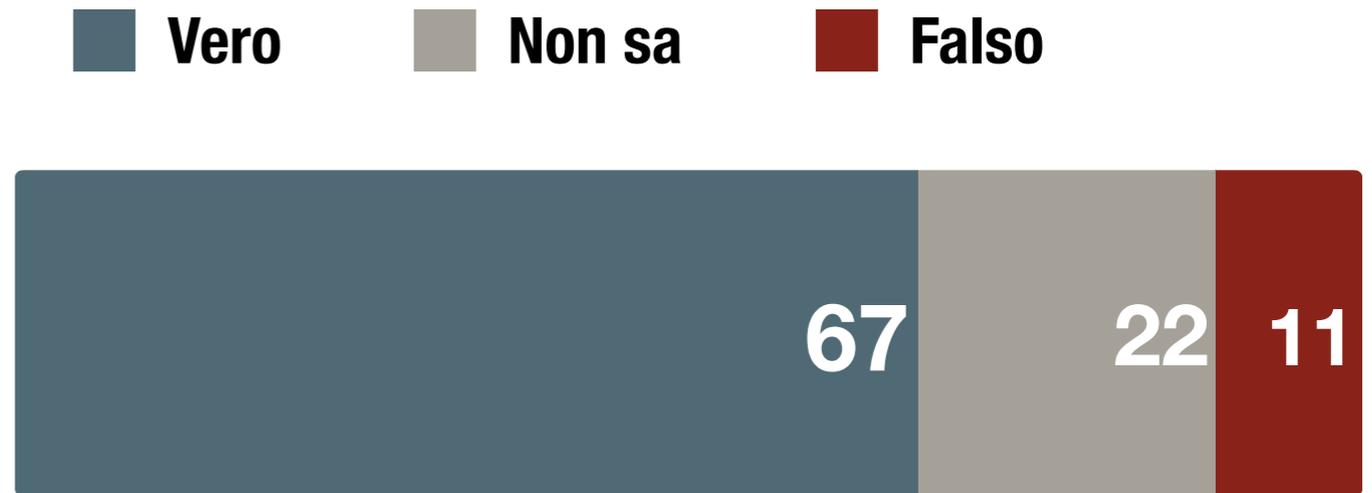
Campione: imprenditori



L'opinione degli italiani nell'indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

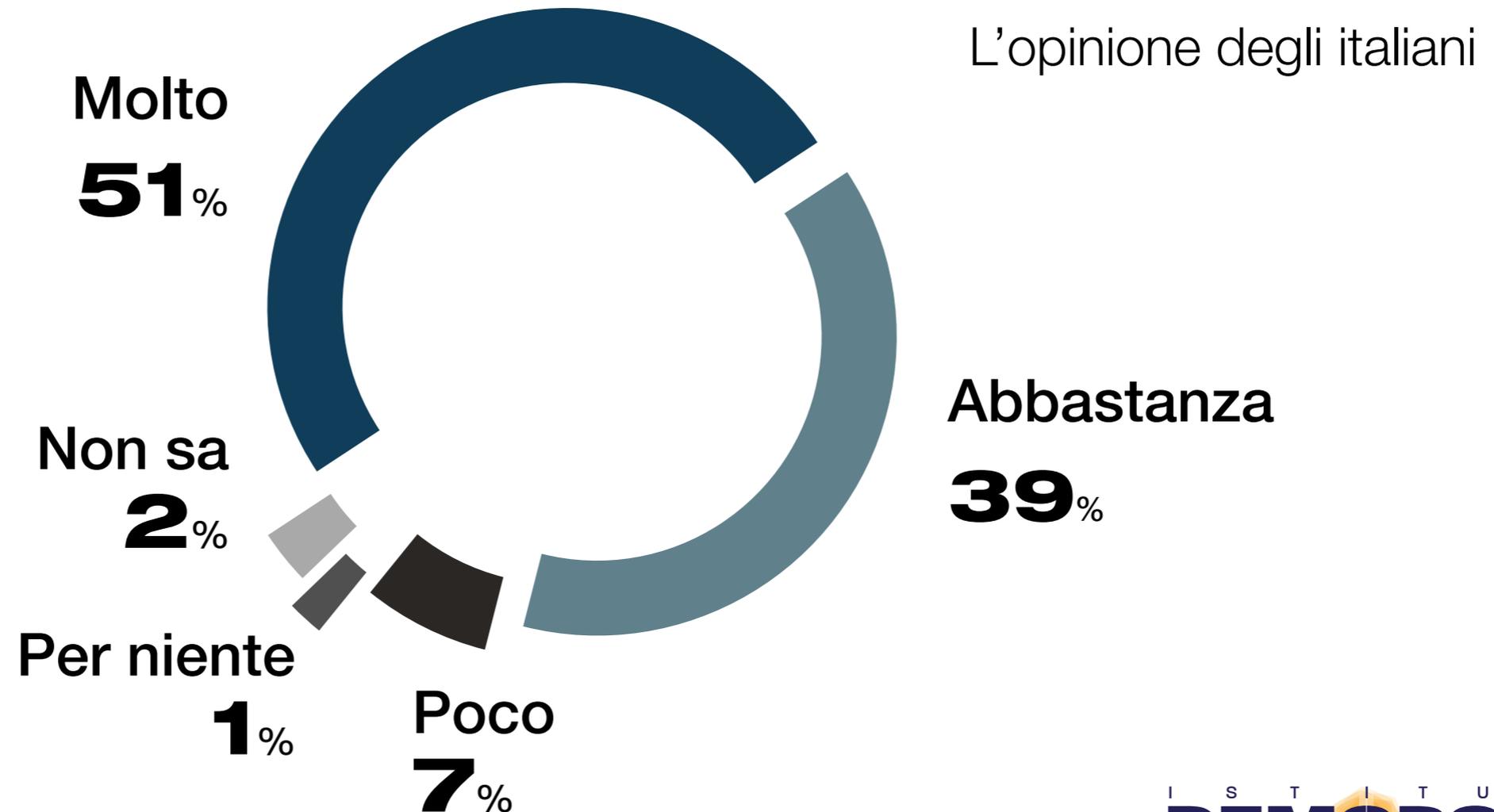
Quanto ritiene valida la seguente affermazione?

Il trasporto aereo ha un impatto rilevante per l'economia e l'occupazione



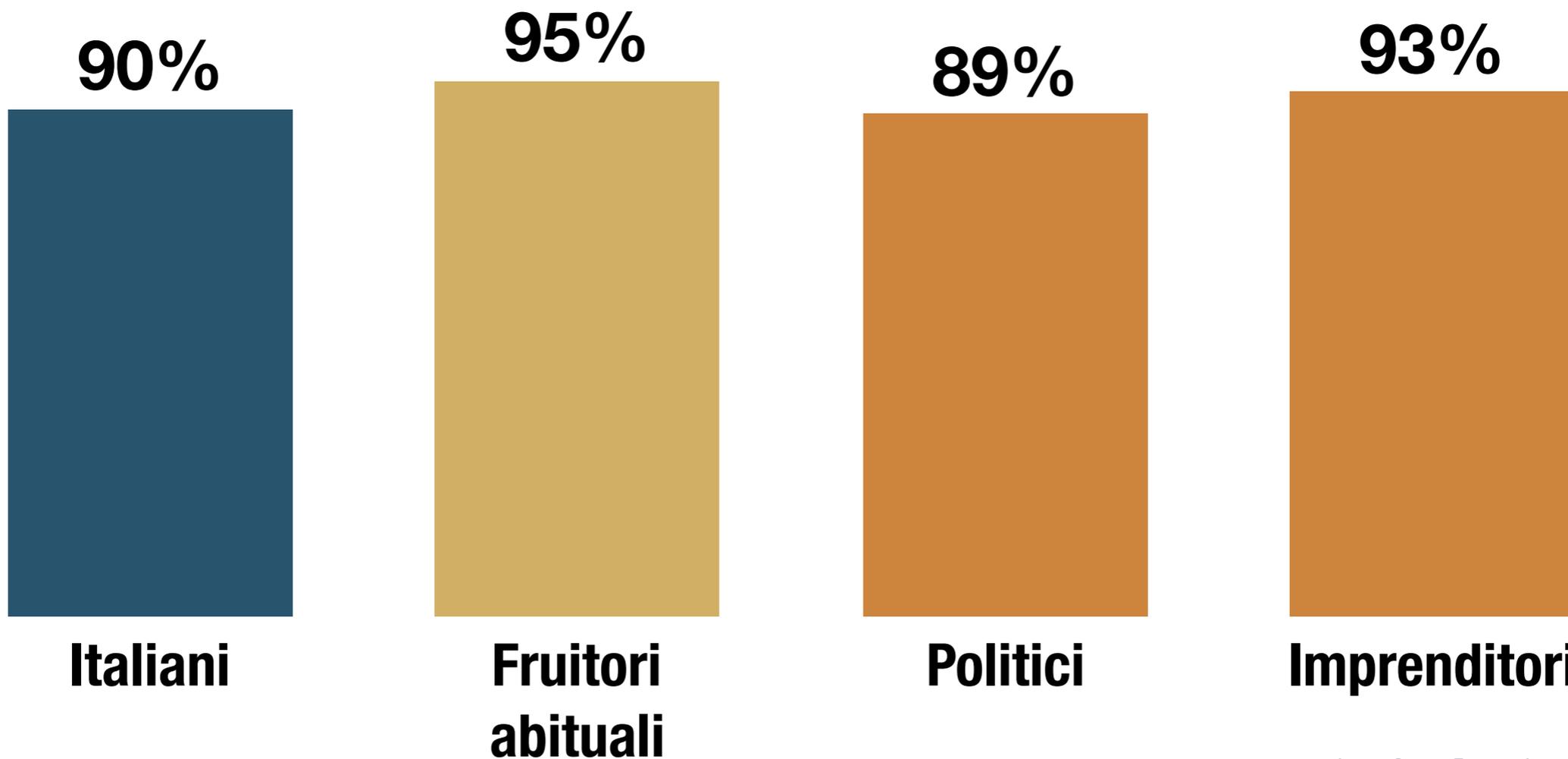
VALORI %

Dopo i 2 anni di emergenza Covid, quanto ritiene importante oggi il rilancio del sistema aeroportuale in Italia per la crescita dell'economia, del turismo e dell'occupazione?



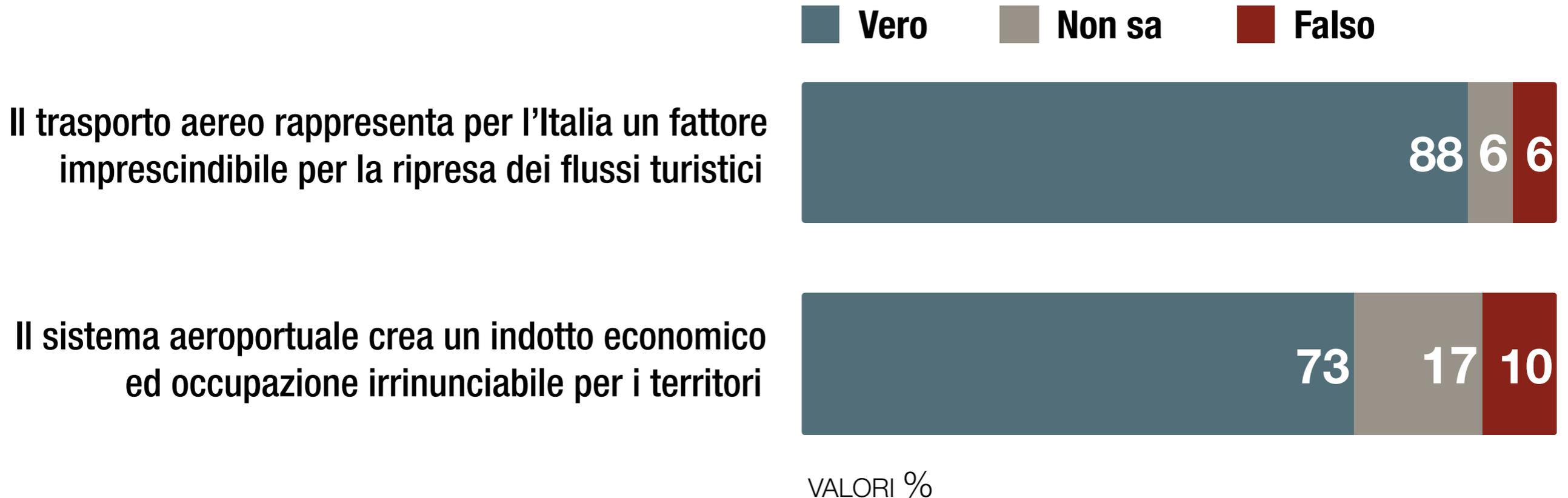
Dopo i 2 anni di emergenza Covid, quanto ritiene importante oggi il rilancio del sistema aeroportuale in Italia per la crescita dell'economia, del turismo e dell'occupazione?

% di "molto + abbastanza importante"



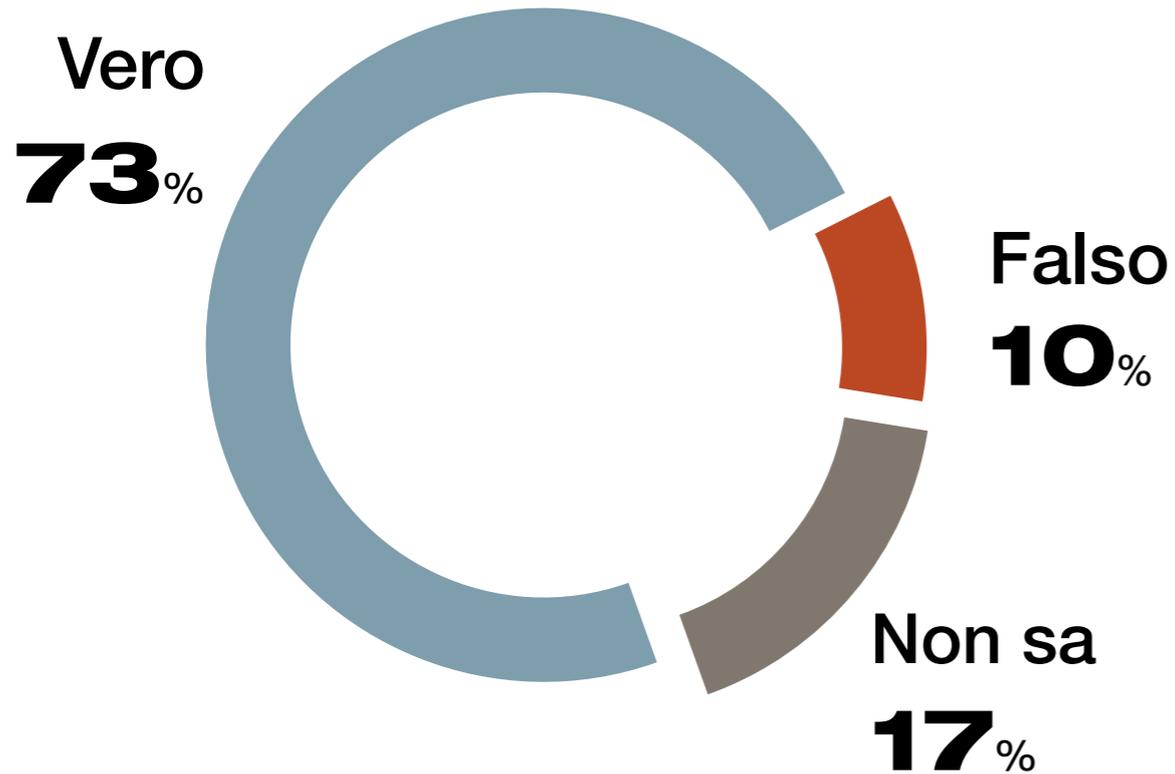
L'opinione degli italiani nell'indagine Demopolis per Assaeroporti

Quanto ritiene valide le seguenti affermazioni...

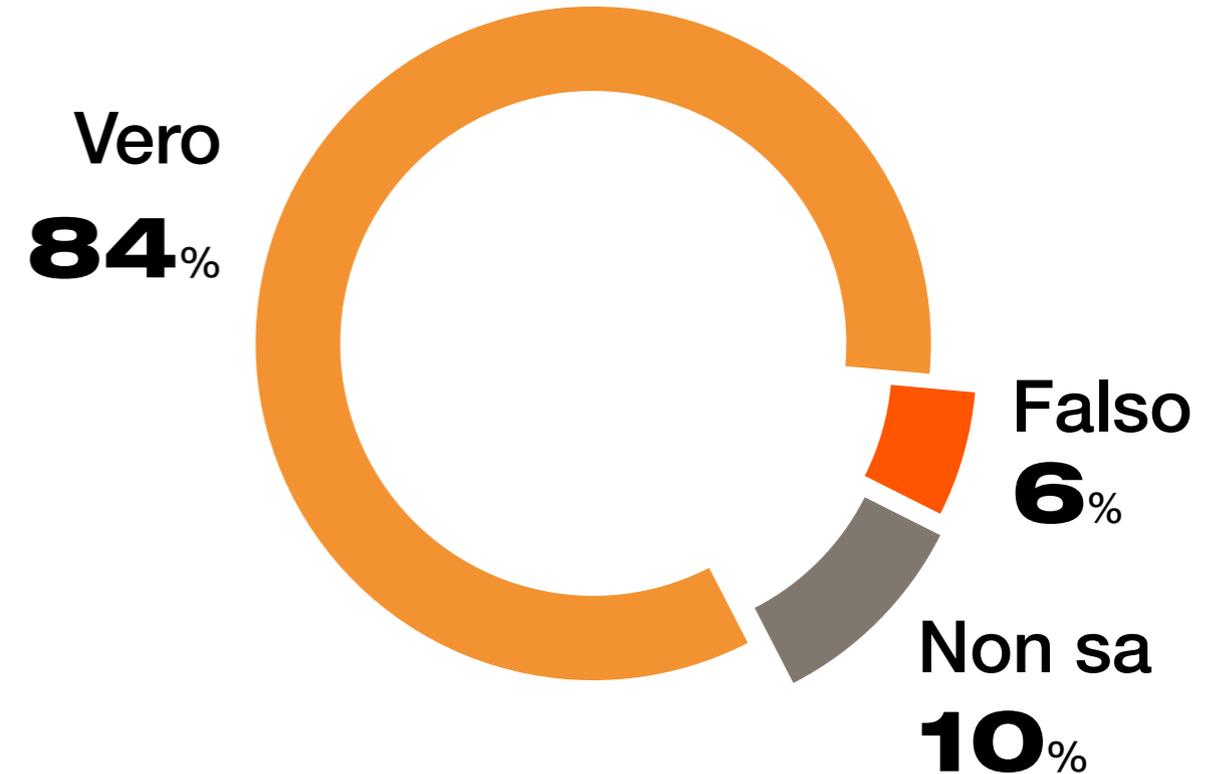


Il sistema aeroportuale crea un indotto economico ed occupazione irrinunciabile per i territori

Campione: cittadini italiani

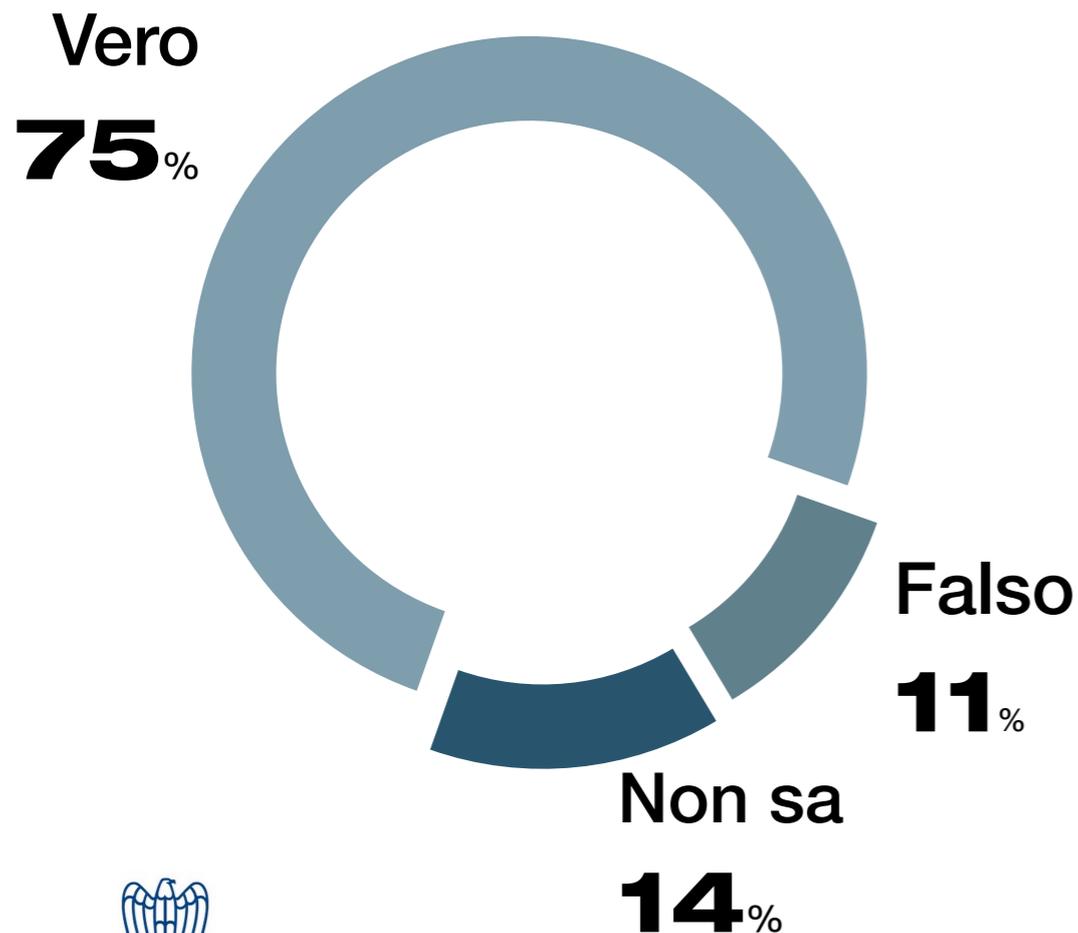


Fruitori abituali del trasporto aereo

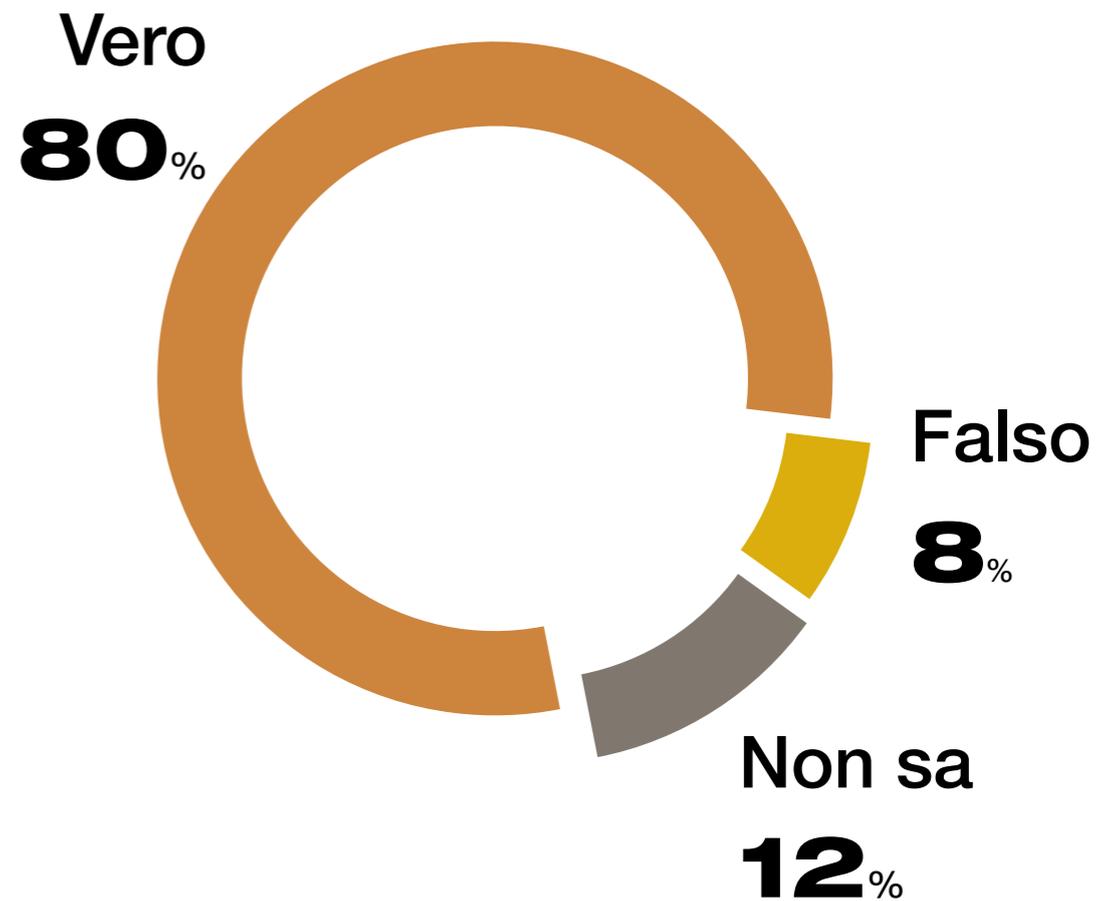


Il sistema aeroportuale crea un indotto economico ed occupazione irrinunciabile per i territori

Campione: politici



Campione: imprenditori



Target prioritario: quanti viaggiavano in aereo almeno 2-3 volte l'anno prima della pandemia

I fruitori del trasporto aereo

Valutazione e gradimento delle dimensioni connotanti
il sistema aeroportuale

I fruitori del trasporto aereo

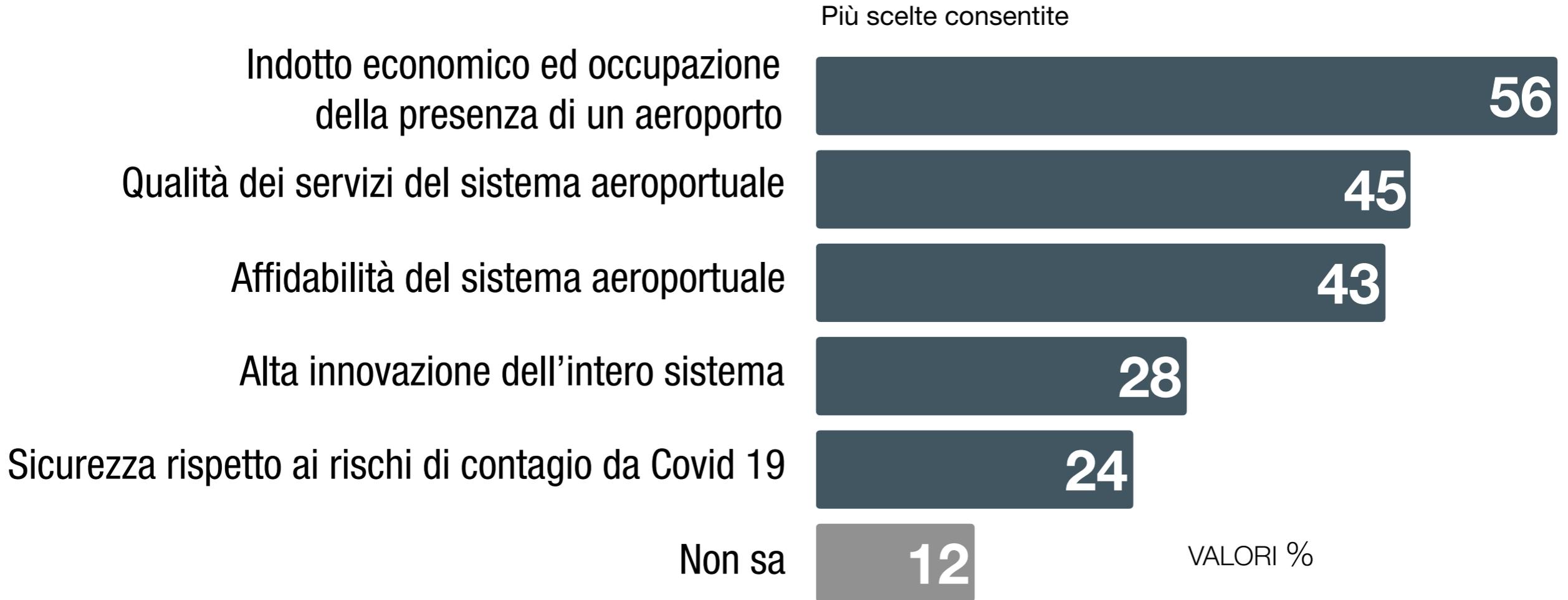
Valutazione e gradimento delle dimensioni connotanti il sistema aeroportuale

Chi vola sa... I fruitori abituali del trasporto aereo si dimostrano buoni promoter del comparto: informati sulle dimensioni connotanti il sistema ma parimenti gravati da alcuni limiti conoscitivi sul valore dell'asset. Fra le caratteristiche attribuibili al sistema degli aeroporti, i fruitori citano in prima istanza l'indotto economico ed occupazione attivato dalla presenza di uno scalo (56%), la qualità dei servizi erogati (45%), l'affidabilità complessiva del sistema (43%). Poco meno di 3 su 10 rammentano l'alta innovazione del comparto aeroportuale.

La disamina del ruolo percepito del sistema aeroportuale, fra quanti viaggiavano in aereo almeno 2-3 volte l'anno prima della pandemia, offre indicazioni preziose sulle lacune conoscitive da colmare. Per l'86% il trasporto aereo rappresenta un'opportunità per il turismo e per l'attrattività dei territori interessati. Meno della metà rammenta si tratti di uno strumento imprescindibile per chi si muove per lavoro. 3 su 10 ricordano rappresenti una leva importante per l'occupazione e l'economia locale, ma anche uno strumento irrinunciabile per gli scambi fra culture e popoli.

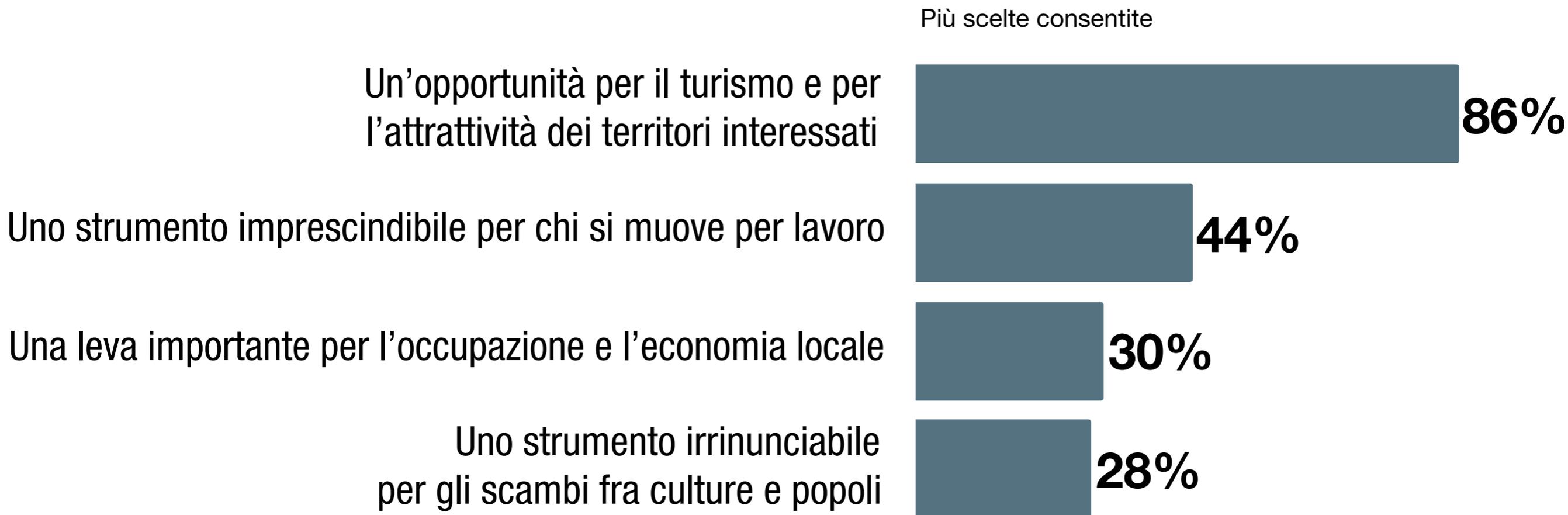
Del segmento di fruitori abituali analizzati, il 94% viaggiava in epoca pre-pandemica per ragioni familiari e di turismo. Il 44% per ragioni di lavoro. E fra questi ultimi, le dinamiche di "relazione" (non solo di fruizione) con la mobilità aerea offrono interessanti spunti di interesse, anche per le future declinazioni del servizio.

Quali fra le seguenti caratteristiche attribuirebbe al sistema degli aeroporti in Italia?



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

Per lei il trasporto aereo rappresenta:



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

Target prioritario: quanti viaggiavano in aereo almeno 2-3 volte l'anno prima della pandemia

Il lavoro a distanza

Evolutioni intervenute nel biennio pandemico,
la sperimentazione del lavoro in remoto e le sue prospettive

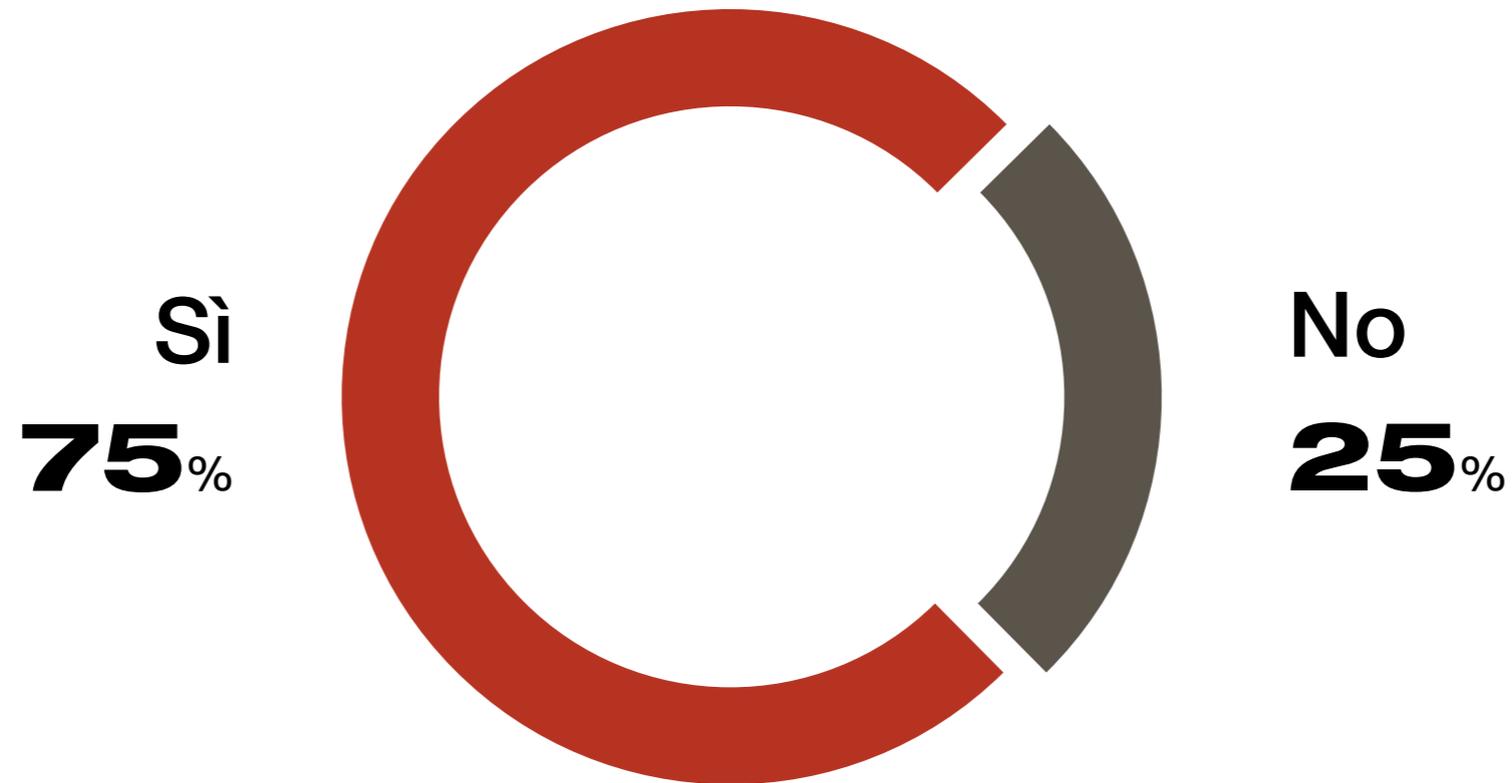
Il lavoro a distanza

Evoluzioni operative intervenute nel biennio pandemico, la sperimentazione del lavoro in remoto e le sue prospettive

Fra quanti viaggiavano in aereo per lavoro, 3 su 4 si sono ritrovati protagonisti di una enorme sperimentazione indotta dalla pandemia: il lavoro a distanza. Il 75% ha infatti svolto in remoto, sulle piattaforme di comunicazione a distanza, attività che avrebbe precedentemente condotto effettuando un viaggio in aereo. Per la maggioranza assoluta di questi ultimi (55%), si è trattato di una conquista positiva. Ma oltre un quarto (27%) confessa sia stato un compromesso al ribasso, ed un ulteriore 16% ravvede limiti alle occasioni di lavoro.

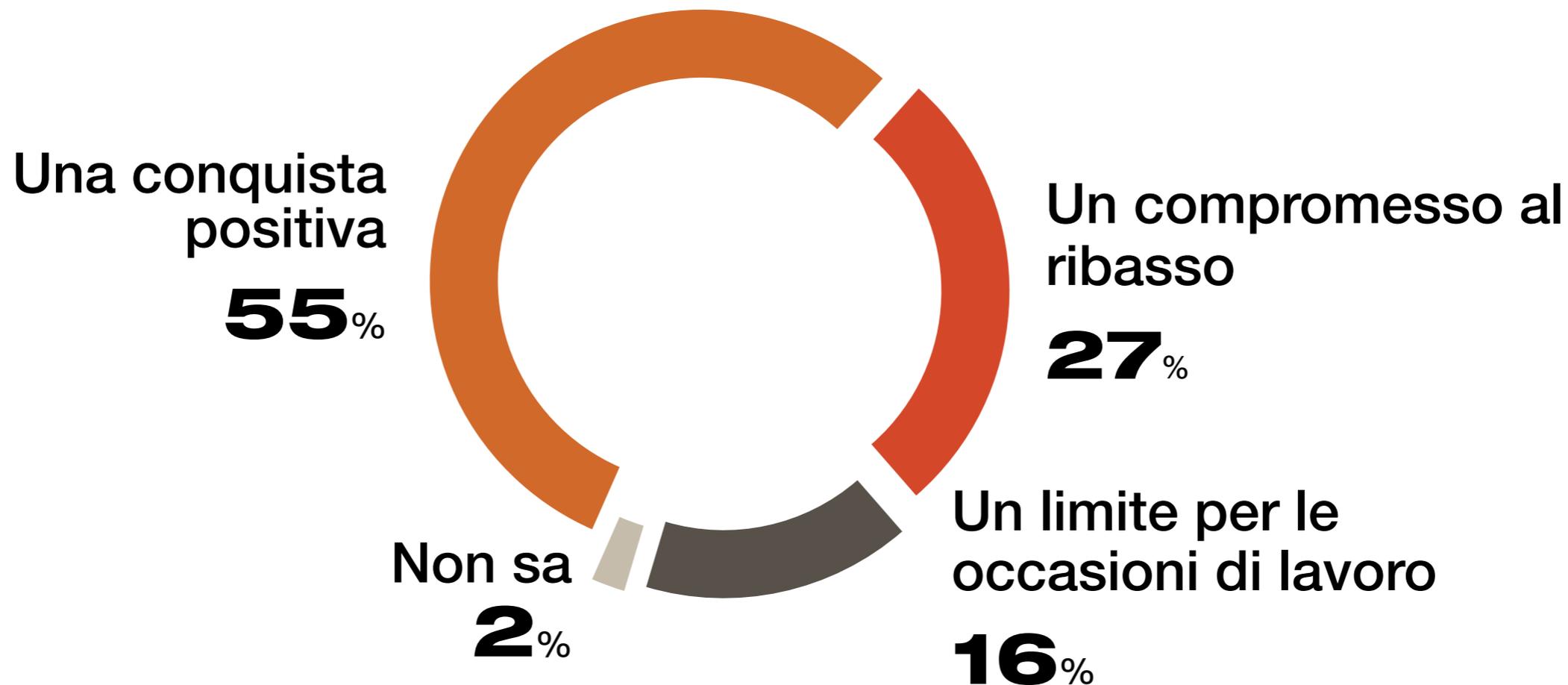
La spaccatura di valutazioni sul lavoro a distanza si riverbera anche nelle previsioni di mobilità degli italiani intervistati da Demopolis. Il 47% prevede che, con l'allentamento delle norme di contenimento della pandemia, ricomincerà a viaggiare in aereo più o meno come prima; di contro, il 46% dichiara di voler fare tesoro della sperimentazione: prediligerà ove possibile l'uso di piattaforme di comunicazione a distanza, riducendo i viaggi.

Negli ultimi 2 anni caratterizzati dall'emergenza Covid, ha svolto online (in remoto, sulle piattaforme di comunicazione a distanza) riunioni, incontri o attività che avrebbe precedentemente svolto effettuando un viaggio in aereo?



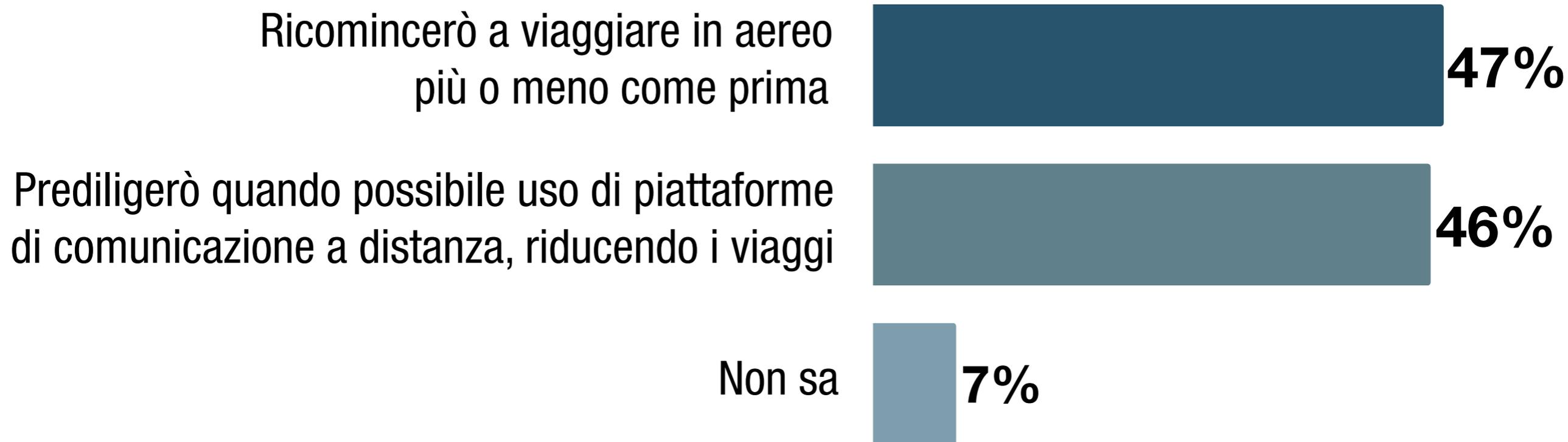
Rispondenti: **fruttori abituali del trasporto aereo per ragioni di lavoro**

Come valuta la sperimentazione del lavoro in remoto in sostituzione degli spostamenti fisici di lunga distanza (oltre i 400 km)?



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo per ragioni di lavoro

**Considerato l'allentamento delle norme di limitazione della pandemia,
ritiene che per lavoro nei prossimi mesi:**



Rispondenti: **fruttori abituali del trasporto aereo per ragioni di lavoro**

Target prioritario: quanti viaggiavano in aereo almeno 2-3 volte l'anno prima della pandemia

Dimensioni valoriali nella scelta di volare

Ruolo percepito del trasporto aereo, incidenza delle limitazioni sulla qualità della vita, rilievo e prospettive della variabile “Green”

Dimensioni valoriali nella scelta di volare

Ruolo percepito del trasporto aereo, incidenza delle limitazioni sulla qualità della vita, rilievo e prospettive della variabile “Green”

Chi vola riconosce il potentissimo valore immateriale della mobilità aerea: ha rappresentato negli ultimi decenni un fattore di crescita, anche sociale e culturale. Non a caso, le attribuzioni di significato misurate dall'indagine afferiscono agli ambiti maggiormente impoveriti dalla contrazione del trasporto aereo, connessa alla pandemia: si tratta di snodi valoriali e componenti cardine della qualità della vita. Infatti, ben oltre la dimensione strumentale, di supporto alle dinamiche lavorative o familiari, nelle valutazioni dei fruitori la mobilità aerea ha in primo luogo garantito la libertà di conoscere e scoprire nuove realtà (78%) e l'incremento degli scambi, soprattutto per le giovani generazioni (72%).

Coerentemente – secondo i dati Demopolis per Assaeroporti - le limitazioni agli spostamenti aerei hanno peggiorato la qualità della vita del 61% dei fruitori, e particolarmente di quanti non hanno mai smesso di volare, biennio pandemico compreso.

Il peggioramento della qualità complessiva di vita si conferma anche nel segmento dei cittadini più attenti alla sostenibilità ambientale che, nelle fasi di ascolto qualitativo, hanno contribuito a declinare i propositi praticabili per un sistema degli aeroporti che voglia affrontare la sfida della transizione ecologica.

Si tratta di obiettivi coerenti di sostenibilità ambientale che già oggi conoscono misure concrete di attuazione nelle strategie in essere degli aeroporti italiani. Andrebbero innanzi tutto garantiti i collegamenti green nell'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali (61%) e realizzati impianti di produzione di energia pulita per i servizi aeroportuali (54%), con interventi connessi di efficientamento energetico (47%). 3 su 10 propongono che gli aeroporti si impegnino a realizzare investimenti solo sostenibili per beni e servizi, mentre un quinto cita l'opportunità di gestire in forma integrata e circolare i rifiuti e limitare i rumori generati dagli aeromobili. In questo contesto, appena l'8% dei fruitori sostiene che oggi sia impossibile innovare il sistema aeroportuale in un'ottica di transizione ecologica.

La mobilità aerea ha rappresentato negli ultimi decenni un fattore di crescita, anche sociale e culturale. A suo avviso a che cosa ha maggiormente contribuito?

Più scelte consentite

Garantire la libertà di conoscere e scoprire nuove realtà

78

Offrire la possibilità di incrementare gli scambi, soprattutto per le giovani generazioni

72

Garantire la mobilità lavorativa

47

Contribuire all'integrazione comunitaria dopo l'introduzione della moneta unica

32

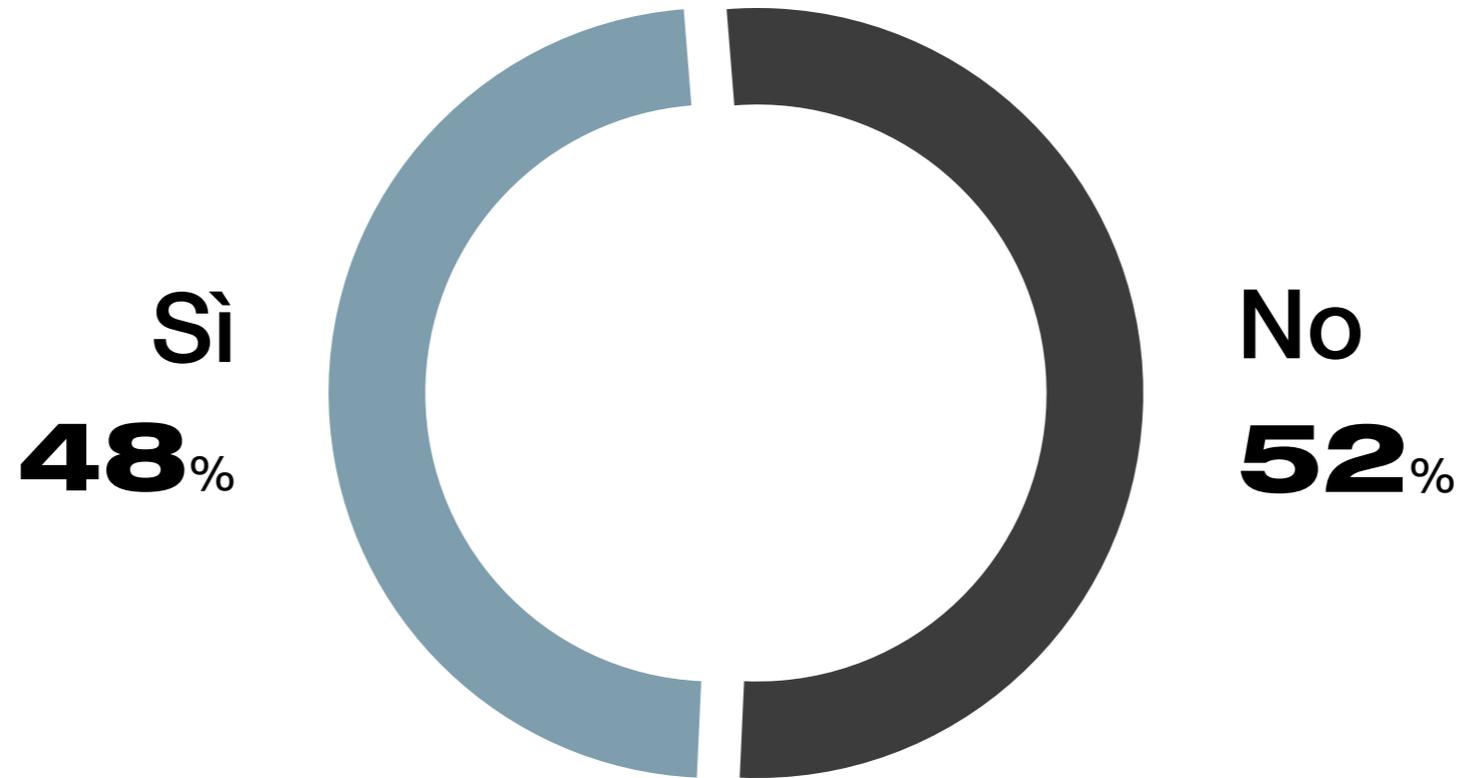
Tutelare i ricongiungimenti familiari in un contesto caratterizzato da importanti fenomeni migratori

24

VALORI %

Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

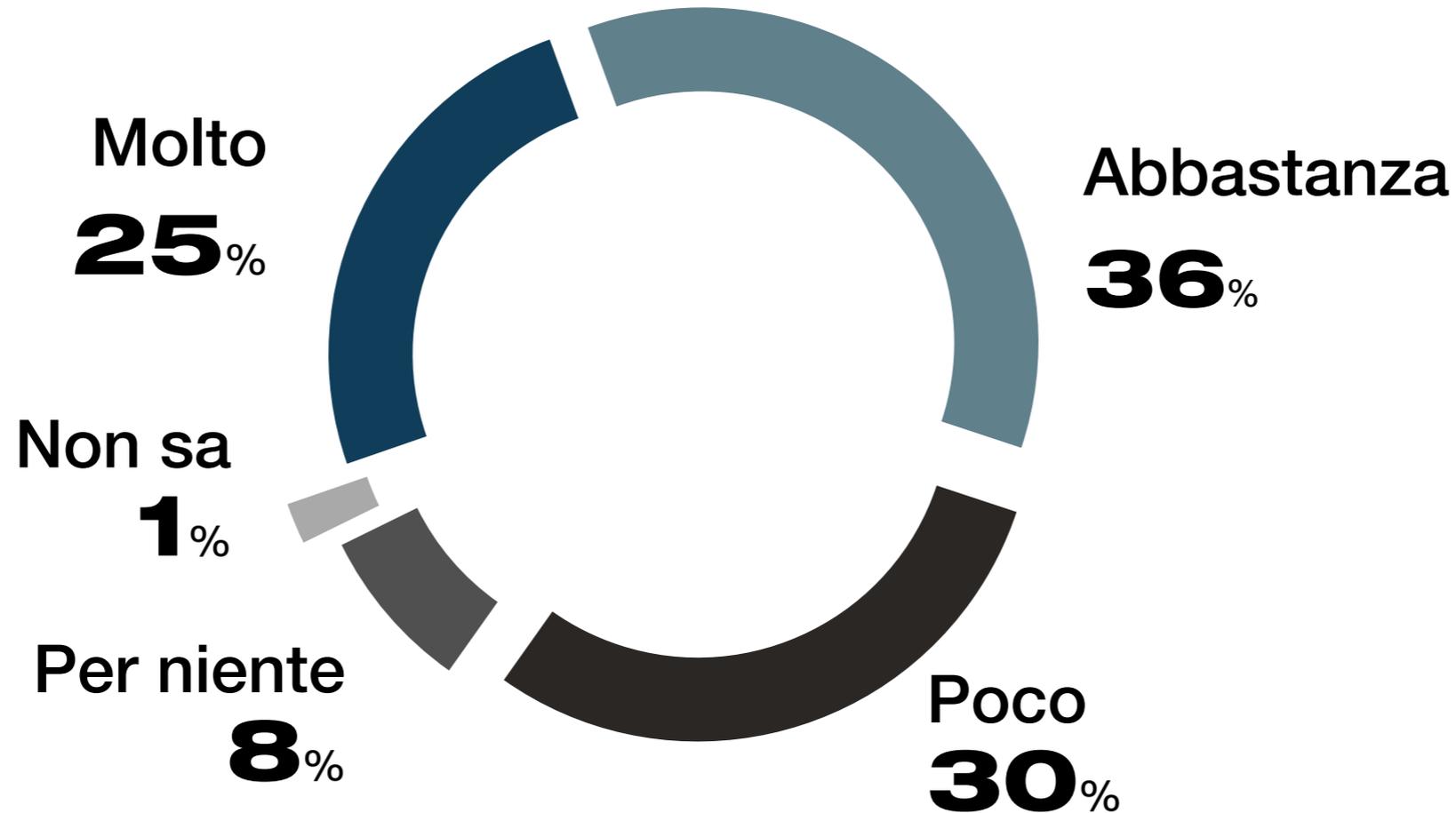
Nell'ultimo biennio di emergenza Covid, le è capitato di viaggiare in aereo?



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

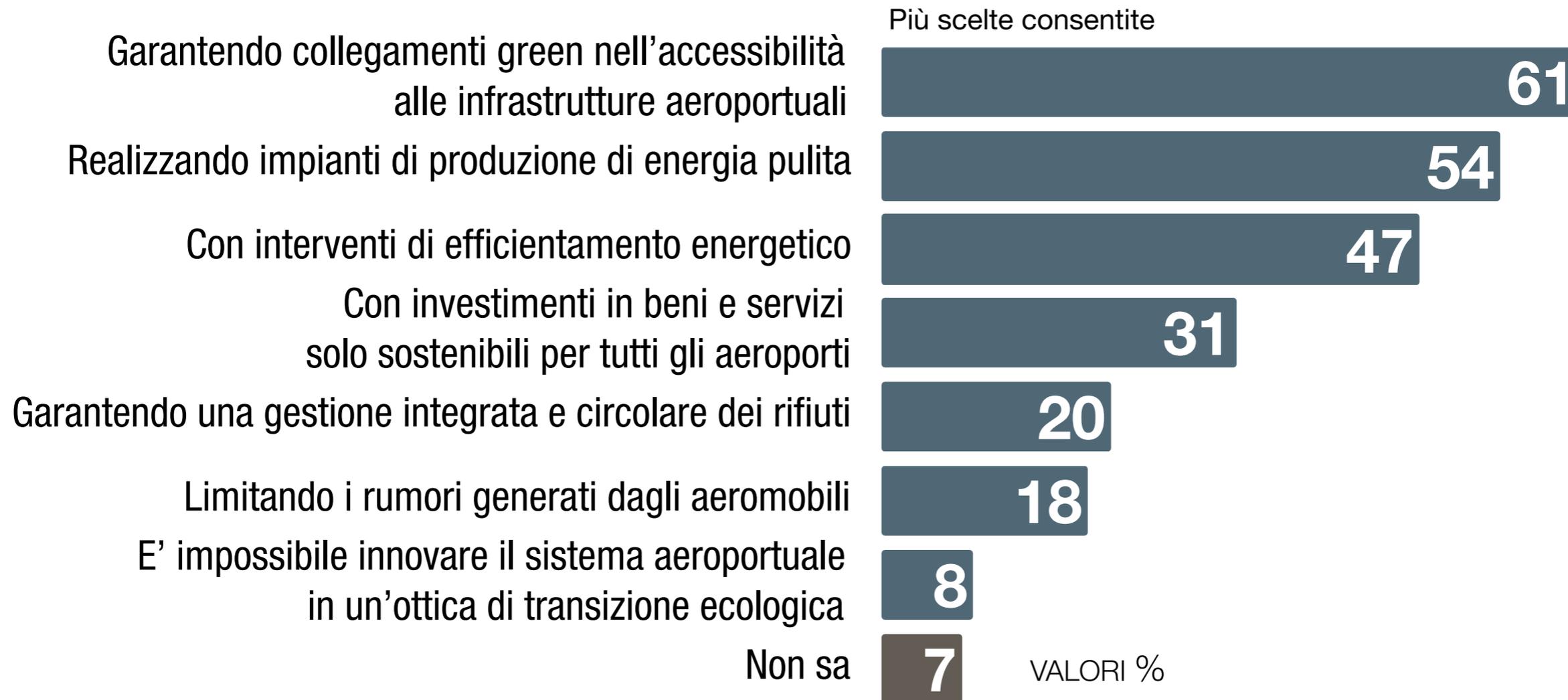
Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

Quanto hanno inciso in termini negativi le limitazioni agli spostamenti aerei sulla sua qualità della vita?



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

Come il sistema degli aeroporti italiani potrebbe a suo avviso affrontare la sfida della transizione ecologica?



Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

Target prioritari: quanti viaggiavano in aereo almeno 2-3 volte l'anno prima della pandemia,

Prospettive ed attese di rilancio del sistema aeroportuale italiano

Propensioni dei viaggiatori abituali e dei rappresentanti
del mondo politico ed imprenditoriale
gradimento dell'offerta attuale,
aspettative per l'innovazione del sistema

Prospettive ed attese di rilancio del sistema aeroportuale

Propensioni dei viaggiatori abituali, gradimento dell'offerta attuale, aspettative per l'innovazione del sistema

Con l'allentamento delle norme di contenimento della pandemia, l'80% dei fruitori abituali prevede di tornare a volare come prima.

Le ragioni del segmento minoritario che ipotizza invece una futura contrazione dei viaggi in aereo racconta l'impatto del Covid sulla mobilità di lunga distanza: il 60% sostiene di aver imparato a scegliere più oculatamente le effettive necessità di spostamento. Inoltre, 3 su 10 citano lo stress di viaggio per l'eccesso di regole e l'acquisita abitudine all'uso di mezzi alternativi, soprattutto fra i rappresentanti politico-istituzionali. Circa un quinto ha maturato nuovi timori sui rischi di viaggio.

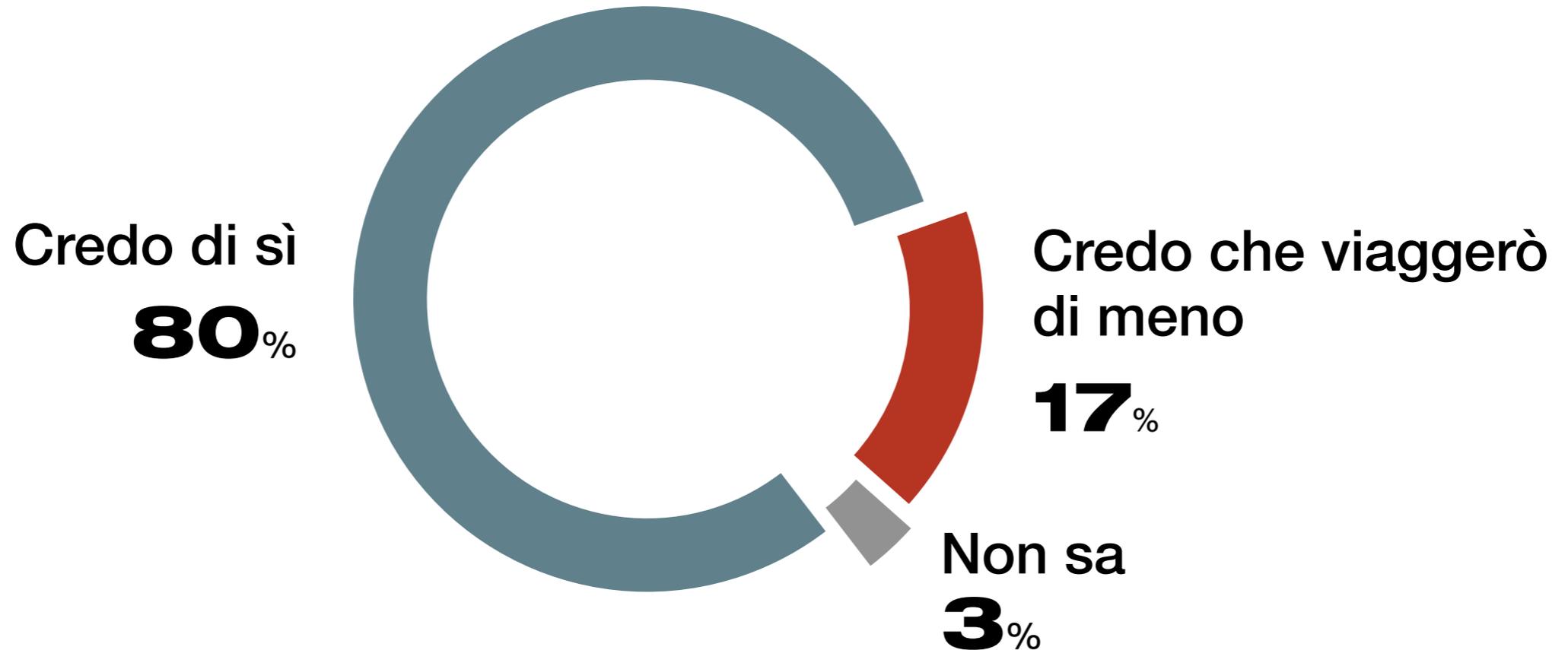
Nel presente, il sistema aeroportuale italiano è punta di diamante dell'articolazione modale dei trasporti in Italia. Ha raggiunto elevati obiettivi di sicurezza a più livelli intesa; ha dimostrato una risposta plastica e convincente a tutte le limitazioni imposte dalle norme di contenimento della pandemia. Non a caso, come emerge dall'indagine Demopolis, gli aeroporti italiani sono ampiamente apprezzati dai fruitori abituali. Rispetto all'esperienza vissuta, facendo una valutazione complessiva del sistema in una ideale pagella scolastica, il 48% darebbe agli aeroporti italiani un voto buono/ottimo. Il 47% li promuoverebbe con la sufficienza. Appena il 5% boccherebbe gli scali. Oltre il 90% dei politici e degli imprenditori intervistati, in una ideale pagella scolastica, promuove le prestazioni del sistema.

Oggi, però, pesanti timori di prospettiva gravano sulle valutazioni dei rappresentanti politico-istituzionali e del mondo di impresa. Le preoccupazioni riguardano il rischio che il quadro geo-politico del 2022 complichino ulteriormente le dinamiche di ripresa del Paese, appesantisca di incognite la quotidianità e le progettualità dei cittadini, rallenti ulteriormente il rilancio della mobilità aerea. L'auspicio degli intervistati – e soprattutto degli amministratori operanti in territori con scali a vocazione turistica – è che processi di integrazione delle dotazioni aeroportuali del Paese siano gestiti e non “imposti” da irrimediabili crisi: “Per molti aeroporti in Italia fare sistema è la soluzione, ed il Piano nazionale strategico per gli aeroporti già prevede accorpamenti. Non solo perché non ci sono condizioni economiche per mantenere società separate, ma anche per aumentare il peso contrattuale degli scali nella gestione ed attrazione dei flussi di mobilità”.

Nelle more, esistono interventi praticabili per ottimizzare l'offerta di servizi. La ricerca individua le innovazioni attese per migliorare l'esperienza di transito aeroportuale e ridurre gli indici di stress citati dagli intervistati, che afferiscono prevalentemente alla variabile "tempo". La metà dei fruitori auspica la riduzione dei tempi nei controlli, accanto a collegamenti più numerosi e rapidi da e per gli aeroporti. Ed il 44% suggerisce l'utilizzo di tecnologie innovative per le verifiche di sicurezza (ad esempio, i body scanner). Persistono preoccupazioni relative ai rischi di contagio: oltre 4 su 10 auspicano ambienti sanificati regolarmente e la garanzia del ricambio d'aria. Ma resistono anche richieste di limitazione dei disagi connessi agli spostamenti nel perdurare della pandemia: dall'ottimizzazione delle informazioni al passeggero, a sistemi di riprotezione ed assicurazione in caso di variazioni di viaggio connesse al Covid. Le opinioni in tema degli esponenti politici intervistati appaiono in linea con quelle espresse dai fruitori abituali del trasporto aereo. Ulteriori istanze sono riferibili alla stretta "usabilità" dell'aeroporto: dai parcheggi, alle sedute, fino alla segnaletica. In questo contesto, un quarto dei fruitori sollecita maggiore attenzione all'ambiente e alla sostenibilità.

Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

Prevede che in futuro, con l'allentarsi della pandemia, riprenderà a viaggiare in aereo come prima?

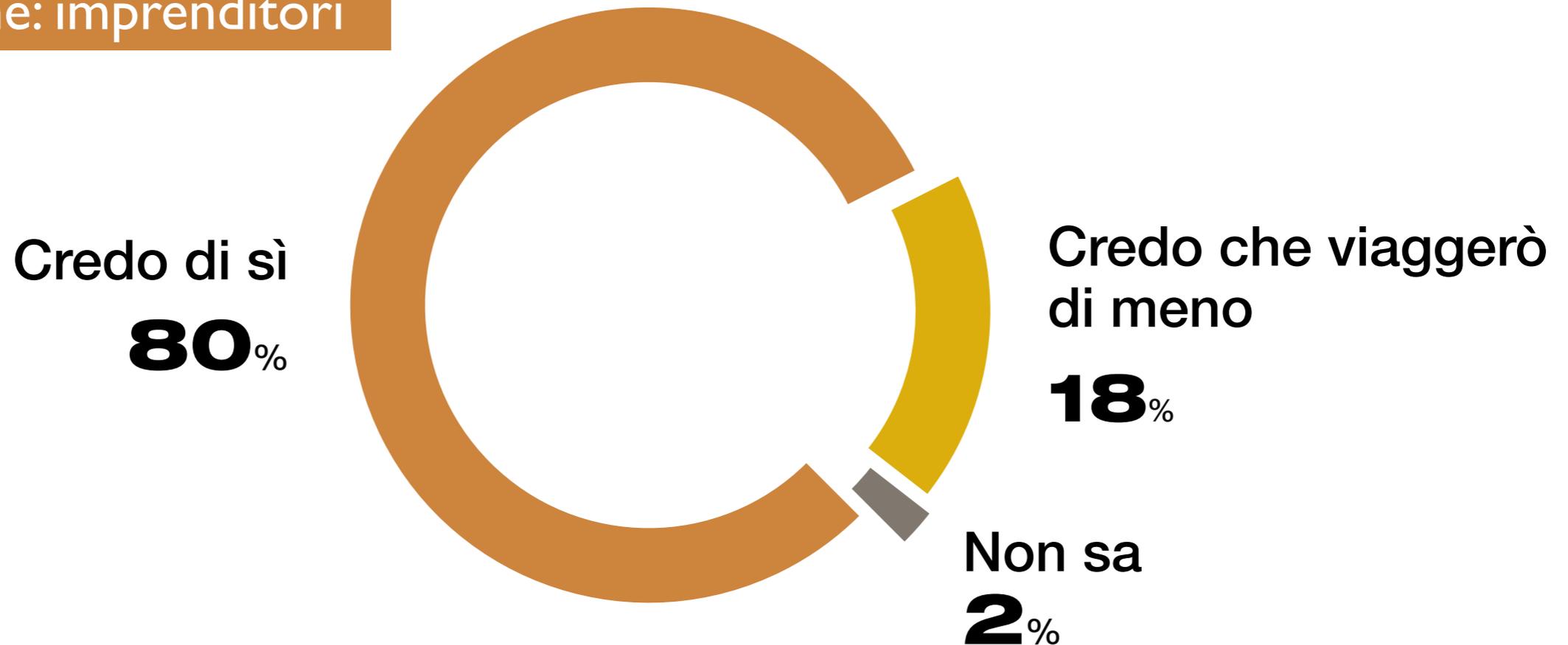


Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

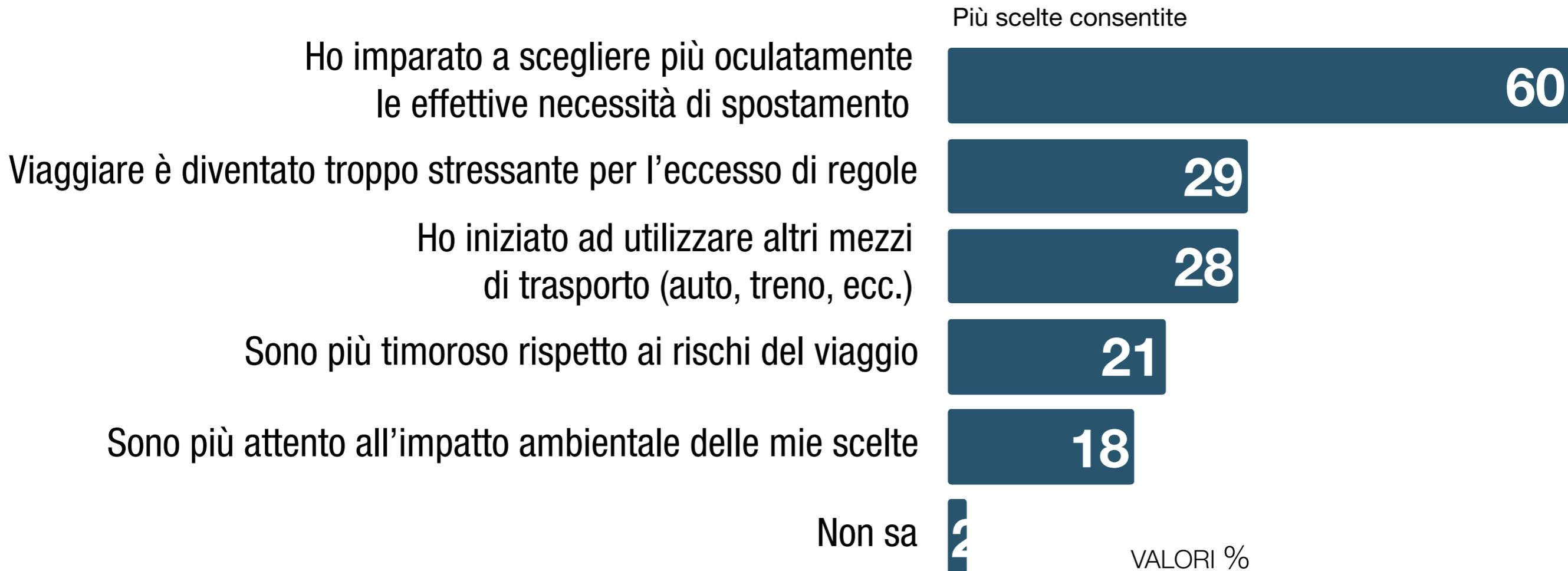
Indagine dell'Istituto Demopolis per Assaeroporti

Prevede che in futuro, con l'allentarsi della pandemia, riprenderà a viaggiare in aereo come prima?

Campione: imprenditori

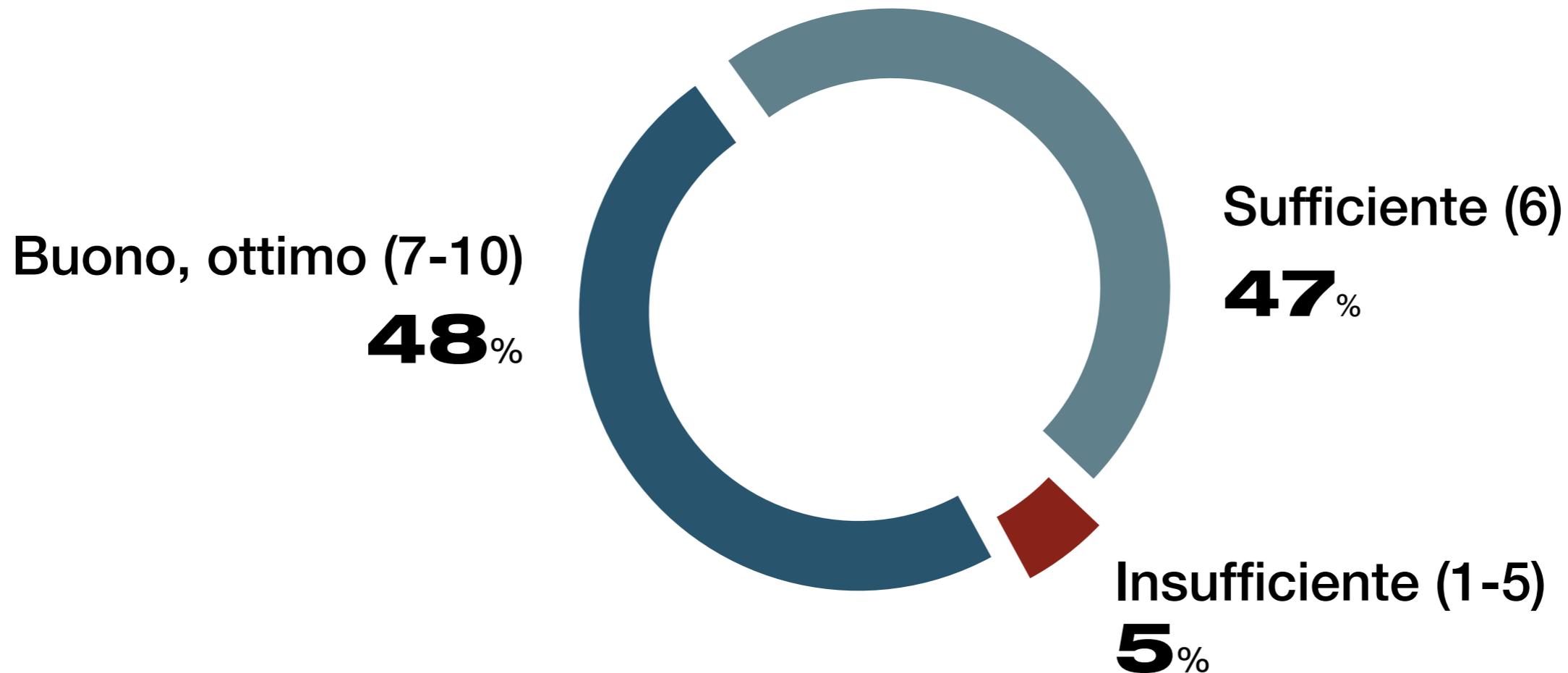


Perché viaggerà di meno in aereo?



Rispondenti: quanti dichiarano che viaggeranno di meno

Facendo una valutazione complessiva, rispetto alla sua esperienza, che giudizio darebbe agli aeroporti italiani?



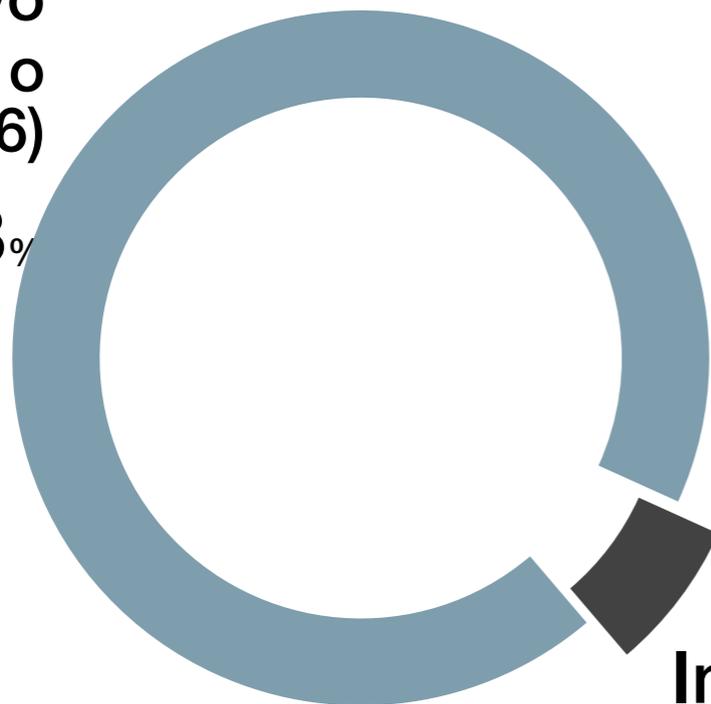
Rispondenti: fruitori abituali del trasporto aereo

Facendo una valutazione complessiva, rispetto alla sua esperienza, che giudizio darebbe degli aeroporti italiani?

Campione: politici

Voto positivo
(pari o superiore al 6)

93%



Insufficiente

7%

Campione: imprenditori

Voto positivo
(pari o superiore al 6)

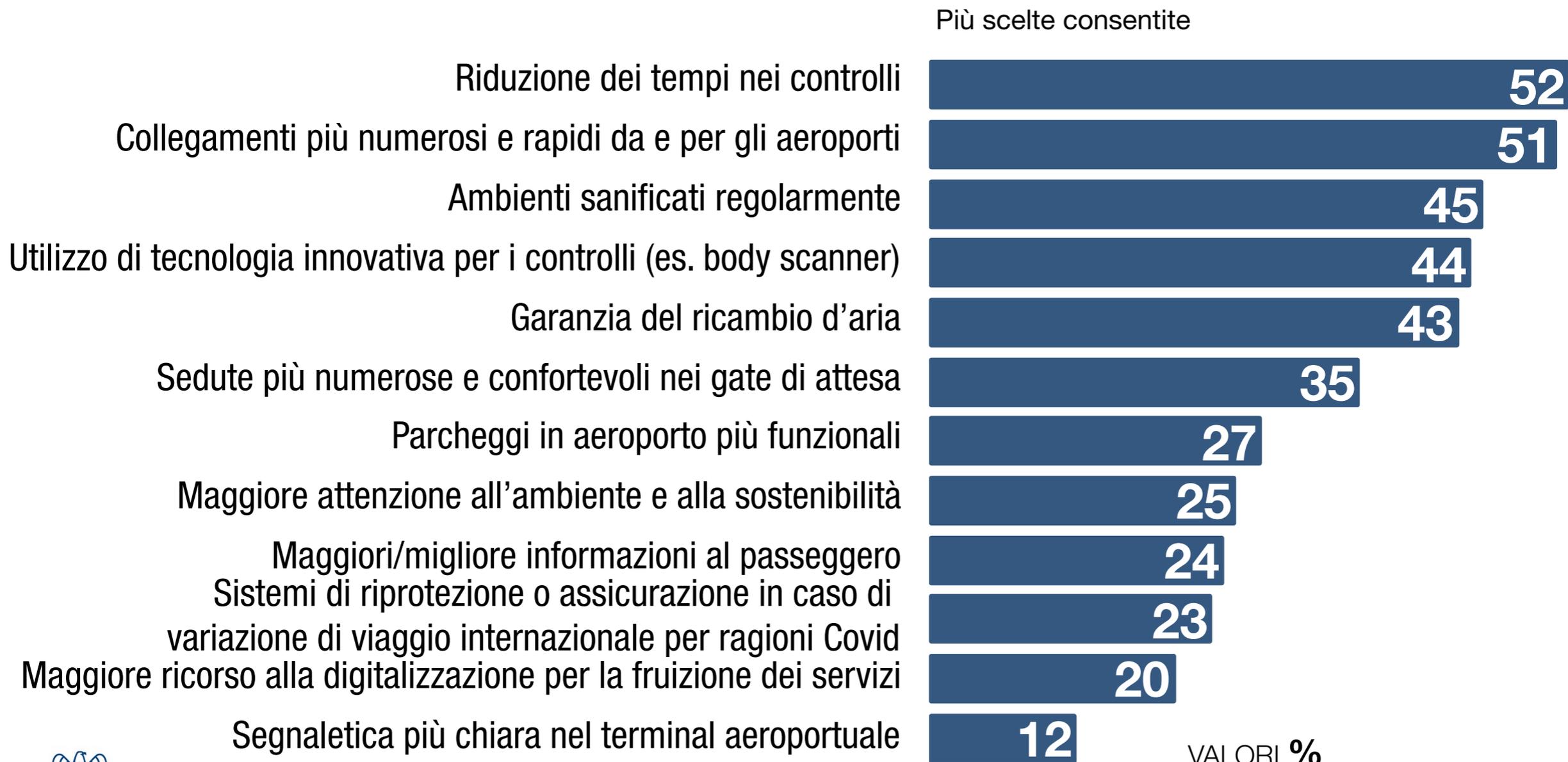
94%



Insufficiente

6%

Che cosa la farebbe sentire più a suo agio durante il passaggio in aeroporto?



Che cosa la farebbe sentire più a suo agio durante il passaggio in aeroporto?

Campione: imprenditori

Riduzione dei tempi nei controlli

Collegamenti più numerosi
e rapidi da e per gli aeroporti

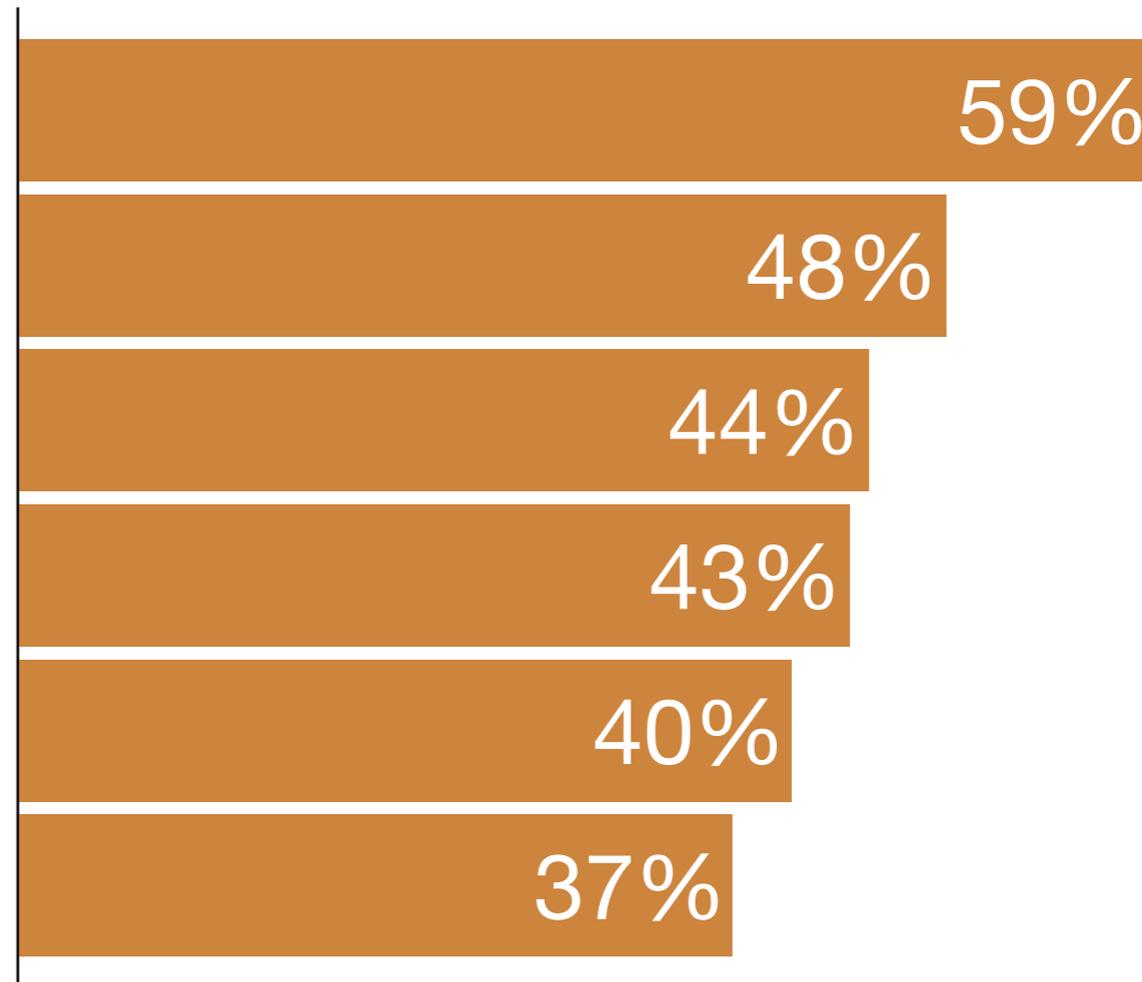
Utilizzo di tecnologia innovativa
per i controlli (es. body scanner)

Garanzia del ricambio d'aria

Ambienti sanificati regolarmente

Sedute più numerose e
confortevoli nei gate di attesa

Più scelte consentite



Contatti

ISTITUTO **DEMOPOLIS**

segreteria@demopolis.it

www.demopolis.it

MARZO 2022