

# ip4 mensile di **Aeronautica e Spazio**



ENGLISH SUMMARY INSIDE

## **AERONAUTICA MILITARE**

### **Gli Eurofighter italiani Guardiani del Baltico**

ISSN 0394-3437

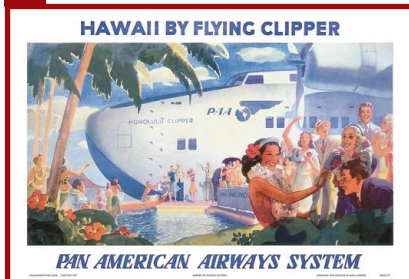


## **TRASPORTO AEREO**



### **IL NUOVO CORSO DI RYANAIR**

## **STORIA**



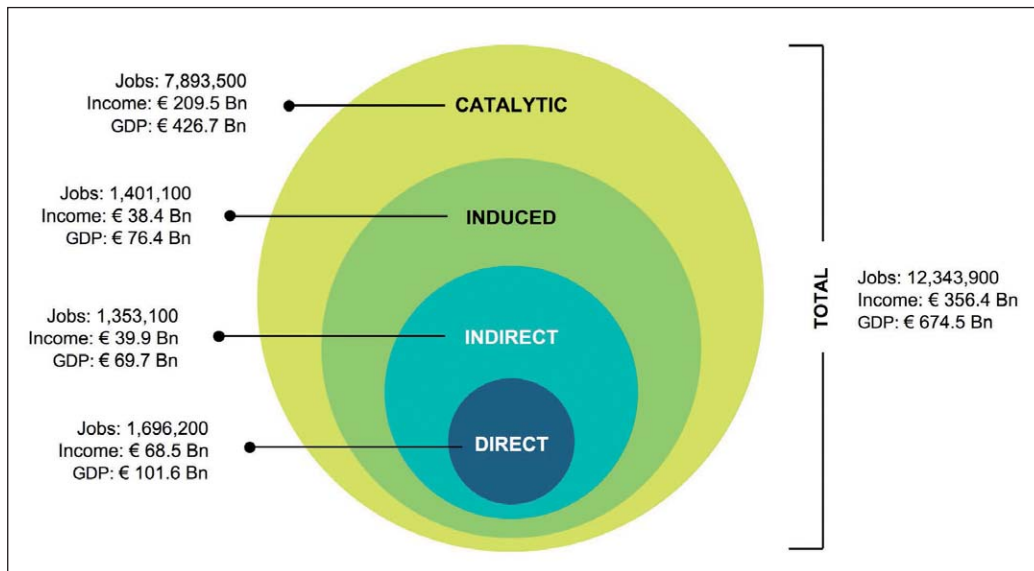
### **IL PRIMO GIRO ATTORNO AL MONDO**

## **FORZE AEREE**



### **EH01.067:IL CSAR DELL'ARMÉE DE L'AIR**

CH CT 14,00 CHF



**A sinistra:** gli aeroporti europei generano circa 12,3 milioni di posti di lavoro, tra diretti, indiretti, indotti e catalitici, 356,4 miliardi di entrate e contribuiscono al Prodotto Interno Lordo (GDP) per 674,5 miliardi di euro.

**Nella pagina a fianco:** il numero dei posti di lavoro complessivi generati o a cui contribuiscono gli aeroporti europei suddivisi per paese e tali posti di lavoro divisi per tipologia di impiego. Le tre voci principali sono le compagnie aeree, gli operatori dell'handling e quelli del controllo del traffico aereo.

# L'impatto economico

Airports Council International Europe ha realizzato un nuovo studio che mette nero su bianco le enormi ricadute economiche degli aeroporti.

MARCO IAROSSI

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

L'importanza per lo sviluppo economico dei territori ed il benessere delle comunità di disporre di aeroporti efficienti e capaci di crescere viene spesso ancora sottostimata da molti decisori politici e addirittura negata da molti oppositori alla crescita infrastrutturale di ogni nazione. È quindi opportuno ogni tanto ricordare il reale peso che il trasporto aereo, e quindi gli aeroporti, hanno nella crescita sociale ed economica di tutti quanti noi. Lo fanno regolarmente associazioni di settore ed organismi internazionali che, sulla base delle statistiche delle realtà aeroportuali di tutto il mondo, realizzano periodicamente degli studi che traducono in numeri gli effetti positivi della presenza di un aeroporto sul bacino di riferimento e oltre. Negli anni passati ne abbiamo dato regolare notizia su questa rivista con articoli particolarmente approfonditi, ma adesso arriva un

nuovo studio, commissionato da Airport Council International (ACI) Europe e realizzato dalla società InterVISTAS Consulting, che ci pare uno dei più precisi ed approfonditi mai fatti finora. Lo studio, "Economic Impact of European Airports - A Critical Catalyst to Economic Growth", è stato presentato in gennaio al Parlamento Europeo. L'ACI "mondiale" riunisce e rappresenta 591 operatori aeroportuali responsabili di 1.861 scali in 177 nazioni che muovono ogni anno quasi sei miliardi di passeggeri e 93,6 milioni di tonnellate di merce. ACI Europe, quella che ha realizzato lo studio, è invece la branca europea dell'associazione che riunisce i gestori di oltre 450 aeroporti dell'area europea, responsabili del 90% del traffico commerciale del continente per oltre 1,7 miliardi di passeggeri annui. I dati raccolti da InterVISTAS rivelano che gli aeroporti europei

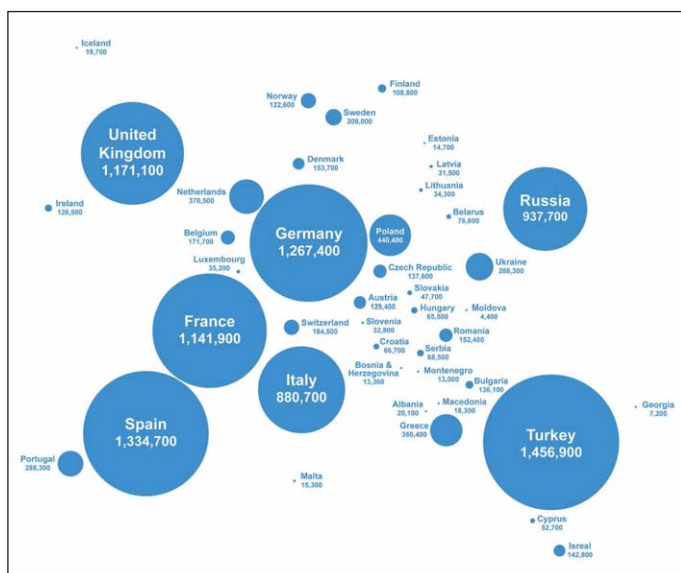
contribuiscono in totale a 12,3 milioni di posti di lavoro, generando annualmente entrate per 365 miliardi di euro e contribuendo al Prodotto Interno Lordo (GDP - Gross Domestic Product nelle tabelle allegate) per 675 miliardi di euro, il 4,1% dell'intero PIL europeo. La grafica in apertura (la prima a sinistra) mostra come si giunge a questi totali sommando i quattro valori derivanti dagli effetti diretto, indiretto, indotto e catalitico (che, tradotto grammaticalmente dall'inglese "catalytic", in italiano forse suona meglio come catalizzatore). Lo studio, infatti, oltre a ribadire e quantificare il peso dell'aeroporto come generatore di posti di lavoro diretti, valuta e quantifica anche gli altri impatti, suddivisi in altre tre precise categorie in cui vengono ripartite le ricadute economiche dell'attività aeroportuale sul territorio.

## I quattro impatti

L'impatto diretto è quello legato alle imprese che svolgono attività direttamente nello scalo aereo, sia che siano basate all'interno del sedime sia che siano insediate nelle vicinanze. Tra queste citiamo i gestori







# co degli aeroporti

aeroportuali e dell'handling, le compagnie aeree, gli addetti alla sicurezza, dogane, immigrazione, manutenzione, ristorazione e negozi e così via. L'impatto indiretto è quello legato al lavoro delle aziende che forniscono servizi e assistenza alle attività aeroportuali come, per esempio, la fornitura di cibo e bevande per il catering delle compagnie aeree, la fornitura di carburante per gli aerei, la fornitura di servizi di amministrazione e legali per i vettori, agenzie di viaggio, eccetera. L'impatto indotto comprende invece le attività economiche generate dai dipendenti delle aziende che sono direttamente o indirettamente connesse all'aeroporto (le due precedenti voci), i quali spendono i loro guadagni localmente. Per esempio, il dipendente di una compagnia aerea spenderà i suoi soldi in generi alimentari, ristoranti, baby sitter, cure mediche, cura e ristrutturazioni di case

ed altre infinite cose: tutte spese che, a loro volta, contribuiscono a generare posti di lavoro nei relativi settori. Infine, l'impatto catalitico che, conosciuto anche come "Wider Economic Benefit" precisa InterVISTAS, cerca di quantificare in che modo la presenza dell'aeroporto facilita lo sviluppo degli affari in altri settori dell'economia. Questo essenzialmente perché la presenza di efficienti collegamenti aerei agevola la connessione a mercati nuovi e più lontani. Nello studio vengono fatti quattro esempi: il commercio, i cui operatori avranno più facile accesso per l'esportazione di beni e servizi; gli investimenti, dato che il fattore chiave che porta le aziende a decidere la localizzazione di nuovi uffici, stabilimenti produttivi o magazzini è proprio la presenza di un aeroporto nelle vicinanze; il turismo, sia esso per vacanza o per lavoro (congressi, viaggi premio, eccetera) che è

senza dubbio, e sempre più, facilitato dalla disponibilità di efficienti collegamenti aerei, con un'enorme ricaduta su una quantità di settori (hotel, ristoranti, divertimento e ricreazione, noleggio auto, eccetera); produttività, nel senso che il trasporto aereo offre accesso a nuovi mercati permettendo di conseguenza agli operatori d'affari di ottenere una migliore economia di scala e, non secondario, permette alle aziende di "attirare", e mantenere, impiegati di alto livello.

## L'impatto diretto

Per quanto riguarda l'impatto diretto degli aeroporti, genericamente si parla di una media di circa 1.000 posti lavoro ogni milione di passeggeri annui gestiti sullo scalo. In un recente studio relativo agli aeroporti europei (che abbiamo pubblicato l'anno passato), avevamo visto più nel dettaglio

che in Europa i posti di lavoro diretti variano da circa 800 a circa 1.200 a seconda del paese e delle relative leggi sul lavoro e a seconda delle dimensioni dello scalo. In questo studio, realizzato su 125 aeroporti che rappresentano il 71% del traffico passeggeri europeo, si approfondisce ulteriormente la questione, arrivando a spiegare che tale impatto in realtà varia, oltre che da paese a paese e per le dimensioni dell'aeroporto, anche per il tipo di traffico presente.

Se, come mostrato nella tabella in basso, la media per gli aeroporti "normali" (con, cioè, un normale mix di traffico) varia da 0,85 a 1,2 posti di lavoro ogni 1.000 passeggeri (cioè da 850 a 1.200 posti di lavoro ogni milione di passeggeri), in base alle dimensioni e alle conseguenti economie di scala dell'aeroporto, in presenza di scali con predominanza di voli in connessione o di attività low cost, tale impatto cala, rispettivamente, del 3% e addirittura del 20%.

I motivi di queste differenze sono evidenti. Se 1.000 nuovi passeggeri si aggiungono ad un piccolo aeroporto con scarso traffico e poco personale è evidente che la ricaduta sarà superiore, mentre se ciò avviene in un grande aeroporto con milioni di passeggeri e molto personale la ricaduta sarà più contenuta. Il 3% di inferiore

## Crescita dei posti di lavoro diretti

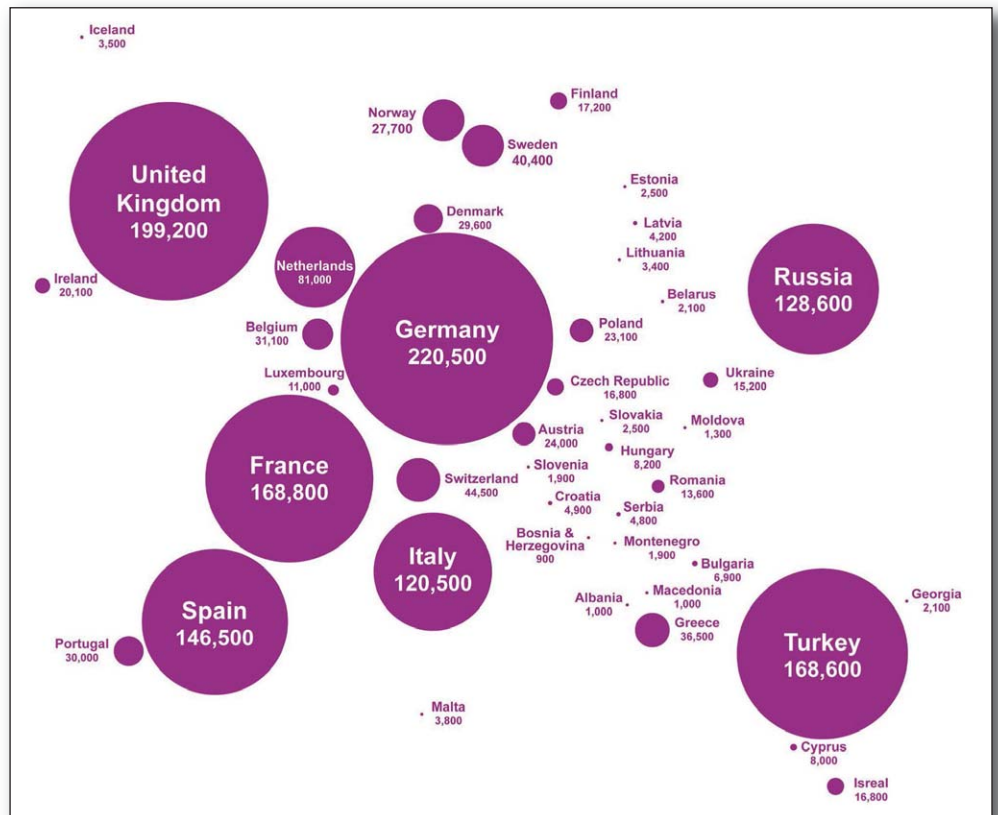
Dimensione aeroporto / tipo di traffico	commento
Traffico inferiore al milione di pax/anno	1,2 posti di lavoro ogni 1.000 passeggeri in più
Traffico tra un milione e 10 milioni di pax/anno	0,95 posti di lavoro ogni 1.000 passeggeri in più
Traffico sopra i 10 milioni di pax/anno	0,85 posti di lavoro ogni 1.000 passeggeri in più
Passeggeri in connessione	il 3% in meno di nuovi posti di lavoro
Passeggeri di compagnie low cost	il 20% in meno di nuovi posti di lavoro

Il grafico mostra il numero di dipendenti diretti degli aeroporti europei suddivisi per paese. I cinque paesi con il maggior numero di dipendenti aeroportuali sono Germania, Regno Unito, Francia, Spagna e Turchia che, tutti insieme, contano per il 53% dei posti di lavoro diretti.

crescita sugli aeroporti hub con voli in connessione è dovuto al fatto che i passeggeri di questi aeroporti non fanno certe spese che fanno quelli ospiti di scali con voli punto-punto, per esempio parcheggio e noleggio auto e altri mezzi di trasporto. Ancora più evidenti sono le ragioni del 20% in meno di crescita per gli scali con preminente traffico di voli low cost: il personale ed i servizi per questo tipo di passeggeri sono ridotti al minimo (per esempio non c'è catering e non ci sono lounge) e questi passeggeri notoriamente tendono a spendere il meno possibile.

### L'impatto catalitico

Lo studio di ACI Europe dimostra che c'è una chiara relazione tra la connettività aerea di un territorio, consentita da un efficiente aeroporto, e la crescita economica del territorio stesso. Tale relazione è stata studiata analizzando i dati di connettività aerea e PIL pro capite in 40 paesi tra il 2000 e il 2012. Il grafico a fondo pagina mostra come il PIL pro capite sale con l'aumentare della connettività aerea. È evidente che i fattori

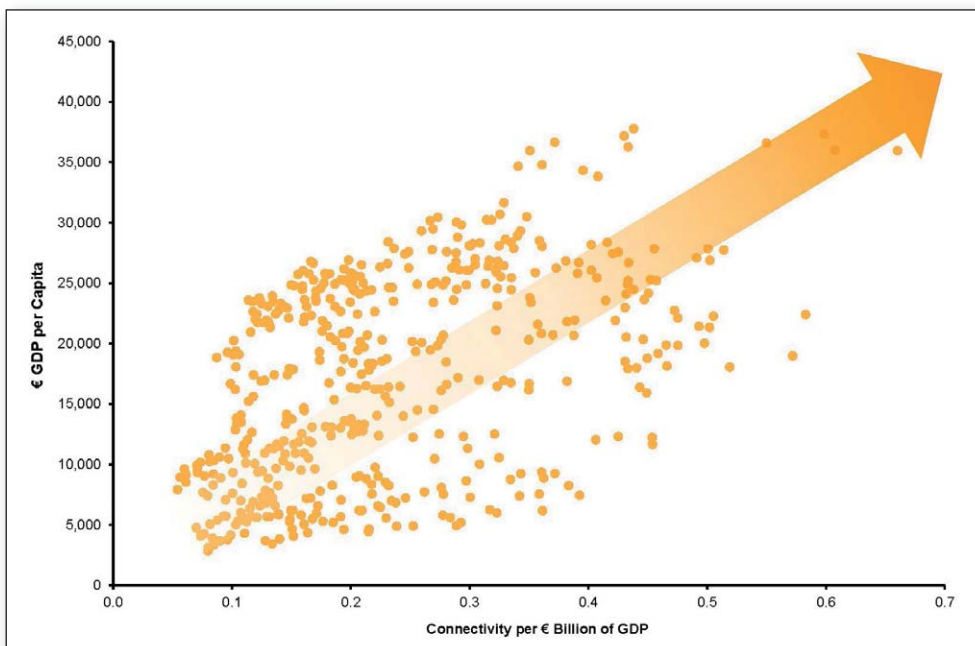


### Diretto, indiretto e indotto

Impatto	posti di lavoro	reddito (miliardi di euro)	PIL (miliardi di euro)
Diretto	1.696.200	68,5	101,6
Indiretto	1.353.100	39,9	69,7
Indotto	1.401.100	38,4	76,4
<b>Totale</b>	<b>4.450.400</b>	<b>146,9</b>	<b>247,8</b>

che influenzano l'evoluzione del PIL sono molti, precisano gli analisti di InterVISTAS, ma è stato possibile quantificare ed isolare dagli altri effetti il peso sul PIL della connettività aerea. Gli analisti hanno quindi concluso che per ogni incremento del 10% della connettività aerea il PIL pro capite cresce dello 0,5%. L'analisi mostra anche come tale rapporto vale nei due sensi: se un'economia cresce crescerà la richiesta di trasporto aereo, ma l'aumento di trasporto aereo spinge ad una crescita economica.

L'impatto catalitico degli aeroporti europei è stato calcolato in 7,8 milioni di posti di lavoro, con redditi per 209,5 miliardi di euro. Tale impatto catalitico genera circa 426,7 miliardi di euro di PIL, che rappresenta il 2,6% del PIL totale dei paesi europei nel 2013. Tale effetto varia molto da paese a paese, con il minimo registrato in Ungheria (1,1%) ed il massimo a Cipro (7,1%). Paesi con un'industria turistica particolarmente forte, come Cipro, Spagna, Grecia e Turchia, riflettono l'importanza del trasporto aereo nella loro economia, basa-



Il grafico mostra il rapporto esistente tra connettività aerea e PIL pro capite.

I paesi i cui aeroporti fanno parte di ACI Europe.



ta appunto sul turismo. Per contro, appare evidente che paesi che non hanno sistemi aeroportuali all'altezza e costringono i cittadini ed i turisti a spostarsi verso altri aeroporti ed altri hub, hanno un minore sviluppo economico, minore afflusso turistico, inferiori investimenti da parte di aziende, minori affari e, quindi, minore sviluppo di posti di lavoro. Naturalmente, perché la maggiore connettività si traduca in maggiori affari per la nazione non basta l'aeroporto ed è necessario che ognuno faccia la sua parte per stimolare gli investimenti; un esempio su tutti, per incrementare i turisti è necessario potenziare gli aeroporti ma bisogna anche aumentare l'offerta alberghiera e i servizi.

### La mancata crescita

Data la lentezza con la quale procedono i piani di sviluppo del sistema aeroportuale europeo, c'è

il rischio, anzi la certezza se non si accelerano i tempi, che in futuro la capacità degli scali non sarà in grado di far fronte alla crescita di traffico, con gravi ripercussioni sulla regolarità del servizio e sulla crescita economica dei paesi. Basandosi sulle previsioni di crescita del traffico fatte da Eurocontrol nel 2013, nel 2035 arriveremo a circa 1,5 miliardi di partenze, quando la capacità aeroportuale sarà di 1,3 miliardi, creando un gap di 225 milioni di partenze.

Ebbene, calcola InterVISTAS, la mancata coincidenza tra domanda e capacità e la conseguente mancata crescita economica porterà alla mancata creazione di due milioni di posti di lavoro, la perdita di 47 miliardi di euro di reddito e di 96,7 miliardi di PIL, considerando gli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico, e al calo della crescita nel turismo, negli affari e negli investimenti per la mancata crescita della connettività. ■

Mancata crescita al 2035			
	Posti di lavoro	Reddito (miliardi euro)	PIL (miliardi euro)
Diretto	313.000	9,3	14,3
Indiretto	266.000	5,3	9,5
Indotto	259.000	4,7	10,0
Catalitico	1.197.000	27,8	62,8
<b>Totale</b>	<b>2.035.000</b>	<b>47,0</b>	<b>96,7</b>

### The economical impact of airports

Airport Council International (ACI) is the organization representing airport operators. ACI Europe, the branch that represents 450 airports in Europe, responsible for 90% of commercial traffic used by over 1.7 billion passengers each year, has presented to the European Parliament a study called "Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth" written by InterVISTAS Consulting, which is particularly precise and detailed. Data prove that European airports produce a total of 12.3 million jobs, generating earnings of 365 billion euro, and contributing to the GDP 675 billion euro, that is, 4.1% of the whole European GDP.

This total is made up by four values: direct, indirect, induced and catalytic. Direct impact is the one of companies directly operating in the airport, like airlines, managing companies, handling, security, customs, maintenance, catering and so on. Indirect impact is the one of firms providing services to the airport activities, such as food for catering, fuel, administrative work for the airlines. Induced impact means economic activities generated by the employees of firms directly or indirectly connected to the airport. Finally, catalytic impact, or Wider Economic Benefit, means how the presence of an airport promotes growth in other sectors of economy.

The research gives examples: commerce, investments, tourism, productivity, all sectors in which the presence of an efficient airport generates growth. As for direct impact, the average is 1,000 jobs for each million passengers per year, with variations according to size, with a reduction for airports used mainly for connecting flights, and even less, -20%, where LCCs predominate. The paper by ACI Europe demonstrates that there is a strict relation between the air connectivity of a territory and its economic growth. Analysts concluded that as the air connectivity grows by 10%, the GDP of that territory increases by 0.5%.

The catalytic impact of European airports is estimated at 7.8 million jobs, with revenues of 209.5 billion euro, generating 426.7 billion of GDP, that is, 2.3% of the total GDP of European countries in 2013. This effect, however, varies among countries, with a minimum of 1.1% in Hungary and a maximum of 7.1% in Cyprus, tourist economies benefiting more from air transport. The conclusion is that the delayed upgrade of European airports will cause a reduction of economic growth, with the missed creation of 2 million jobs.