













Le Rotte Aeree, le nuove "autostrade" per la connettività globale

Franco MASERA Alessandro GUIDUCCI Valerio TROMBETTA





Globalizzazione: occorre avvicinare la 'nuova' Domanda all'Offerta



La globalizzazione determina un ampliamento della 'dispersione' geografica delle direttrici economiche (circa 8 volte maggiore rispetto agli anni '80/'70)



Gap infrastrutturale



L'infrastruttura del 'sistema Italia', ancora basata essenzialmente su 'ferro e gomma', va potenziata per aumentare la connettività del Paese con il resto del mondo



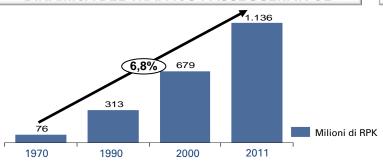


Le Rotte Aeree: un'infrastruttura per il terziario avanzato



Nell'economia del terziario avanzato, con il processo di dematerializzazione dei beni e con la forte crescita del turismo, il trasporto passeggeri riveste un'importanza crescente rispetto a quello delle merci

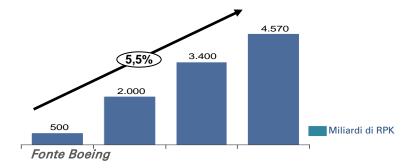
DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI IN UE



Fonte OECD*

*NB: il grafico si basa sui valori dei 26 paesi dell'UE. Per il 1970 e il 1990 non tutti i paesi hanno fornito i dati.

DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI GLOBALE



Le persone sono portatrici di idee, relazioni, cultura, attitudini e... soprattutto PIL. Occorre favorire questi processi di interscambio



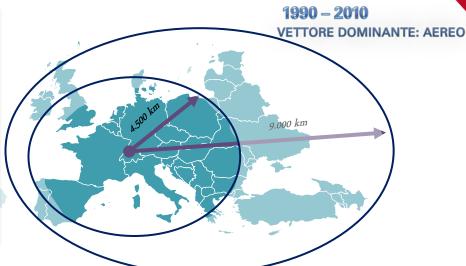


L'evoluzione del trasporto europeo



Negli ultimi 50 anni il trasporto in Europa ha subito rilevanti cambiamenti





Con la dilatazione e dispersione delle destinazioni, l'aereo è diventato il vettore dominante, anche in relazione alla velocità di adattamento dell'infrastruttura





Il caso italiano / 1

L'Italia ha attualmente una posizione marginale sia rispetto alle rotte europee, sia rispetto agli attuali flussi intercontinentali...



Le rotte aeree possono consentire all'Italia di superare lo svantaggio competitivo dovuto al suo posizionamento geografico

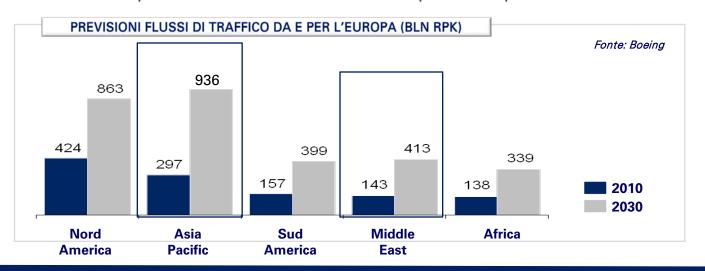




Il caso italiano / 2



..tuttavia nei prossimi 20 anni l'Area Asiatica diventerà il primo bacino di traffico intercontinentale superando l'attuale Nord America per l'Europa



L'Italia per la sua posizione geografica potrà rappresentare un valido punto di accesso in Europa per i vettori del **Middle East**/Asiatici





II caso italiano /3

Rispetto ai principali paesi europei l'Italia presenta, inoltre, un'elevata distribuzione/frammentazione della popolazione sul territorio

Regno Unito

Regno Unito

Francia

Spagna

12%

Germania

8%

140%

Torino
Numero dei residenti
906.057
nelle principali città italiane

2.783.300 Napoli 957.838

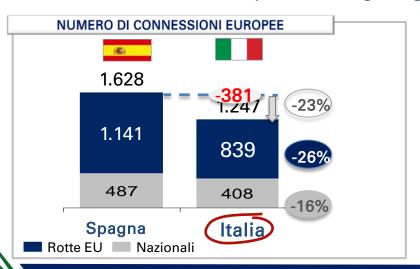
Occorre superare anche i gap legati alla frammentarietà del territorio italiano

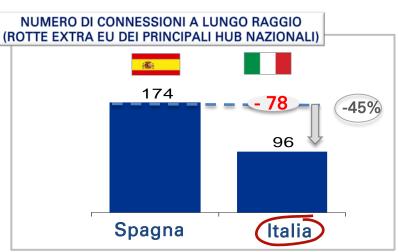


Il Gap da colmare / 1



Rispetto ai Paesi con maggiore connettività (ad es. la Spagna) l'Italia presenta un nuivero minore di connessioni Europee e di Lungo Raggio...



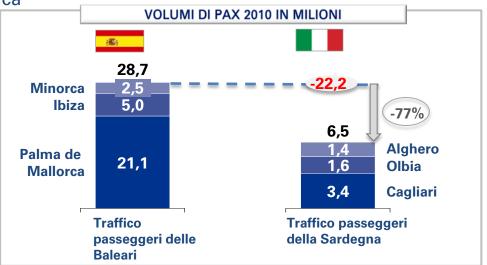


E' fondamentale individuare delle soluzioni volte al recupero della "connettività Paese".



Il Gap da colmare / 2

...che si riflette anche sul numero di passeggeri, in particolare nelle zone a vocazione turistica



E' fondamentale individuare delle soluzioni volte al recupero della "connettività Paese".





Studio di Banca d'Italia: Il nesso di causalità tra la crescita del Low cost e il



La Banca d'Italia ha individuato una strategia di identificazione volta a valutare il nesso di causalità, attraverso un modello a variabili strumentali, tra la crescita delle rotte Low-Cost e il turismo internazionale incoming

ELEMENTI DI BASE DEL MODELLO

Dati sulla spesa turistica (prov.) 1998-2010

Dati sulle dinamiche di crescita degli aeroporti

Dati accurati di distanza (driving time) dagli aeroporti

IL MODELLO DI STIMA

 $y_{it} = \alpha + \beta \cdot \overrightarrow{dist}_{it} + \gamma \cdot X_{it} + \delta_i + \eta_t + \epsilon_{it}$ Variabile endogena "strumentata"

Elasticità della spesa turistica sulla vicinanza rispetto al LCC 0,1<<<0,5

Lo studio mostra come l'apertura di rotte Low-Cost abbia in media generato un impatto positivo sul turismo internazionale, con effetti più significativi nel Centro-Sud Italia.



Il moltiplicatore di PIL attivato da una nuova rotta point to point



La ricerca ENAC e studi KPMG stimano un moltiplicatore del PIL di 9 volte superiore al costo del biglietto.





¹ Prezzo del biglietto calcolato da analisi KPMG su dati ICCSAI relativi alla rilevazione dei prezzi delle prime 20 rotte eruopee LCC

² Per spesa turistica derivante dai flussi incoming, 50% del tot pax lcc,

RICAVI VETTORI LCC1



I benefici sul Pil rispetto al finanziamento pubblico sulle rotte Low-Cost



Attualmente il finanziamento pubblico (sostenuto in larga misura dagli aeroporti) di una rotta low-cost è intorno al 12% del costo biglietto



Occorre finanziarie "l'infrastruttura leggera" delle rotte con un disegno ordinatoe soprattutto evitando dispersioni inefficienti legate alla competizioni tra aeroporti





L'aereo: un vettore con un enorme vantaggio competitivo

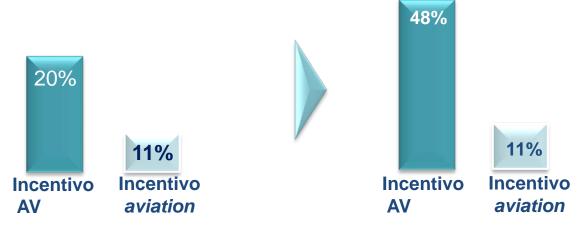




L'aereo: un vettore con un enorme vantaggio competitivo

Confronto incentivo medio AV vs Trasporto Aereo a livello europeo (incidenza percentuale sui totale biglietto)

Confronto incentivo AV vs Trasporto Aereo in Paesi con costi di realizzazione dell' infrastruttura ferroviaria AV elevati ad es. Italia (Incidenza percentuale sul totale biglietto)



Il contributo pubblico per passeggero trasportato, funzionale al raggiungimento del pareggio, è largamente inferiore nel trasporto aereo



L'intervento pubblico in "Rotte"



Il finanziamento delle rotte è un eccellente acceleratore del PIL, con un tempo di implementazione minimo



L'Italia soffre di uno svantaggio competitivo da posizionamento geografico che il finanziamento delle rotte dovrebbe contribuire a controbilanciare



Sono importanti le rotte non gli aeroporti che sono solo strumentali rispetto alle scelte di connessione *point-to-point*

È necessario definire rotte a valore aggiunto non ancora coperte e mettere all'asta le connessioni scelte sulla base del minor costo





La proposta



Selezionare e definire le rotte sia Europee che di lungo raggio volte a creare connessioni di lungo periodo generatrici di movimenti di massa attraverso un'organica Pianificazione Nazionale



Definire le migliori modalità e i meccanismi di incentivazione (comunque attraverso gare) per realizzare una programmazione organica che elimini le attuali distorsioni legate alle logiche di promozione "locale"



Avviare un tavolo tecnico Ministero dei Trasporti, ENAC che entro tre mesi consolidi una proposta di azione ed un programma di finanziamenti e realizzazione

