

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**2.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MARZO 2009**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Garofalo Vincenzo (PdL) .....	17
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3	Manera Silvano, <i>Direttore generale dell'ENAC</i> .....	7, 22, 23
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO</b>		Meta Michele Pompeo (PD) .....	12, 13
<b>Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC):</b>		Misiti Aurelio Salvatore (IdV) .....	10
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 11, 18, 24	Moffa Silvano (PdL) .....	11, 22
Biasotti Sandro (PdL) .....	9, 10	Montagnoli Alessandro (LNP) .....	15
Bonavitacola Fulvio (PD) .....	16, 17	Nizzi Settimo (PdL) .....	14, 21
Compagnon Angelo (UdC) .....	14	Riggio Vito, <i>Presidente dell'ENAC</i> .	3, 10, 13, 14 17, 18, 20, 21, 22, 23
Fiano Emanuele (PD) .....	9, 10, 20, 23	<i>ALLEGATO: Documento presentato dai rappresentanti dell'ENAC</i> .....	25

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 14,25.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC). Saluto i nostri interlocutori, cui cedo subito la parola.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Signor presidente, sarò brevissimo perché lascerò alla Commissione un primo studio « Prospettive del trasporto aereo italiano nel quadro della crisi economica finanziaria mondiale », che abbiamo sviluppato in questi mesi.

Voi sapete che, come avevo annunciato, avevamo indetto un bando di concorso, con fondi del Ministero delle infrastrutture, per pervenire ad uno studio che riportasse un'analisi dettagliata del sistema aeroportuale italiano. Per una serie di motivi, che sono quelli tipici dei

bandi pubblici, ancora non abbiamo stipulato il contratto. Tuttavia, grazie a risorse interne — al dottor Londei, che è oggi presente, e ad altri funzionari dell'ENAC — abbiamo effettuato una prima analisi di come sono cambiate radicalmente le prospettive rispetto all'ultima volta in cui ci siamo visti.

L'ultima volta parlavamo, infatti, di un *trend* di crescita stimato nell'ordine del 5 per cento l'anno; questa volta, a seguito della nota crisi che ancora non si è sviluppata per intero, parliamo di un decremento del trasporto aereo internazionale e anche italiano che, per l'Italia, stime prudenziali fanno oscillare tra il 3 e il 2,5 in meno per il 2009 e che è stimato in uno 0,16 per cento in meno per il 2010, se ci sarà la ripresa. Dire che ci sarà lo 0,16 per cento in meno vuol dire, infatti, quasi zero, il che significa che non c'è alcuna crescita.

Questo cambia tutte le nostre valutazioni, compresa quella, che era emersa nei giorni della cosiddetta « soluzione Alitalia », cioè di una preoccupazione di un eccesso di monopolio.

In realtà l'Alitalia, insieme ad Air One, ha mantenuto all'incirca il numero di voli che assicurava sulla rete italiana, oltre che per intero su quella intercontinentale ed europea, ma il suo fattore di riempimento è rimasto, ad oggi, appena sopra il 50 per cento. Questo vuol dire che se questo *trend* continuasse, una compagnia privata di questa portata non potrebbe realizzare, nel triennio stimato dal proprio piano, l'utile di bilancio e nemmeno il pareggio. Questa è una preoccupazione seria, altro che mancanza di concorrenza!

A questo si è aggiunta, poi, l'alta velocità ferroviaria che, come si immaginava, ha contribuito a ridurre il traffico aereo e,

in particolare lo farà la tratta Milano-Roma, l'unica ancora in via di apertura...

Il punto vero, in questo momento, è che tutto il sistema internazionale del trasporto fa fatica. Lufthansa ha il 9 per cento in meno rispetto allo scorso anno; British Airways registra l'8 per cento in meno, con difficoltà finanziarie importanti; la stessa Air France diminuisce del 7 per cento. Il fattore di riempimento degli aerei Lufthansa, che nel febbraio 2008 era quello più alto (75 per cento), è passato, nel febbraio 2009, al 72 per cento.

Ovviamente, questo è direttamente collegato alla difficoltà economica che aziende e privati hanno, in questo momento, a utilizzare il trasporto aereo. Tant'è vero che, se ho capito bene dalle notizie di stampa, la proposta del commissario Tajani di congelare gli *slot* nasce da una richiesta delle *major* del trasporto aereo europeo. In sostanza, le tre grandi compagnie del trasporto aereo europeo hanno chiesto, per non essere insidiate ulteriormente dalle compagnie *low cost*, di poter mantenere nella stagione successiva gli *slot* che non utilizzano nella stagione in corso.

Sembrirebbe che la decisione che il commissario Tajani ha proposto alla Commissione europea, che dovrà poi essere approvata dal Parlamento, comporterebbe un sostanziale congelamento degli *slot*, con la deroga provvisoria della regola « *use it or lose it* ». Voi sapete che se gli *slot* non vengono usati per almeno l'80 per cento in una stagione vanno riassegnati.

In base alla proposta, valida per questa stagione estiva e forse anche per quella del 2010, una compagnia che non usi i propri *slot*, non li perde. Io collego questa proposta alla situazione di crisi: solo una situazione di crisi giustifica una così palese deroga dei principi del trattato. Altrimenti non comprenderei la *ratio* di questa decisione.

Questo taglia molte delle discussioni che ci sono state in questi giorni, relative ad esempio all'apertura dell'aeroporto di Linate o di Malpensa. Nel momento in cui gli *slot* sono congelati, non c'è niente da

aprire, perché già in questo momento, sul mercato domestico, Alitalia, insieme ad Air One, ha praticamente l'intero pacchetto da Linate, mentre Malpensa — come vi dirà poi il direttore generale, che ha realizzato una precisa analisi sugli *slot* effettivamente usati sugli aeroporti italiani — è praticamente vuota. Ci sono spazi di volo immensi ma, purtroppo, ancora nessuno li richiede. Se qualcuno non chiede di operare su quegli *slot*, nessuno li può assegnare d'autorità. Esiste, comunque, un'immensa quantità di *slot* su Malpensa, mentre non ce ne sono su Linate. In caso di congelamento, però, questo ragionamento su Linate cade del tutto.

Vorrei ribadire che, in attesa del piano generale del trasporto aereo — quello attuale, come sapete, è del 1986, quindi va assolutamente aggiornato — i tre punti focali, che assorbono l'80 per cento circa dell'intero trasporto aereo italiano, sono ancora irrisolti.

Il primo punto riguarda il sistema lombardo, cioè il sistema aeroportuale Linate-Bergamo-Malpensa. Al di là delle discussioni delle società di gestione con le autorità locali, regionali, municipali e con i vettori, vorremmo sapere — questo lo dico come regola generale rispetto al codice della navigazione — se le società di gestione sono le proprietarie degli aeroporti oppure, come dice il nome, soltanto società di gestione; e se, dunque, le questioni che riguardano l'assetto del sistema aeroportuale sono ancora di competenza almeno mista, Stato e regioni, oppure sono state delegate alle società di gestione che, come sapete, sono società locali, di proprietà prevalentemente di enti locali. Questo è un discorso preliminare. Non siamo intervenuti nella discussione riguardo a un'eventuale chiusura di Malpensa o Linate perché pensavamo che questo facesse parte di un indirizzo che, in termini politici, dà il Ministero dei trasporti, sentito l'ENAC.

Noi ribadiamo la nostra opinione, che peraltro è quella che risulta *per tabulas* dal decreto Burlando istitutivo di Malpensa: nel momento in cui si apre un grande aeroporto, che vuole funzionare

da *hub*, nei tempi compatibili con quello che possiamo immaginare, si chiude l'aeroporto precedente e lo si lascia solo nella disponibilità dell'aviazione generale; questo ai sensi del decreto Burlando del 1996.

Se si comincia a dire che Linate è più comodo e lo si lascia aperto, allora si tengono due aeroporti in concorrenza; è facilissimo capire che la concorrenza nasce dal fatto che dall'area della città di Milano, che è la più importante dal punto di vista del *business*, si arriva in un'ora a Francoforte, a Parigi o a Londra, città dalle quali si può proseguire per la miriade di rotte internazionali che questi *hub* sono in condizione di mettere a disposizione.

Se non si vuole accettare questa tesi, questo è un discorso diverso. È stata ipotizzata l'organizzazione di un seminario con i massimi esperti europei del settore, ma non ce n'è uno, che io abbia interpellato, che non dica che questa è l'unica soluzione corretta.

Se, invece, devono decidere — queste sono altre considerazioni — le forze politiche regionali, noi ne prendiamo atto purché ci sia un indirizzo preciso. È evidente che se si volesse tenere Linate, e anzi potenziarlo, noi dovremmo passare dall'attuale numero di movimenti orari, che oscillano tra 18 e 21, a 31 movimenti, con gravissime conseguenze sotto il profilo ambientale. Linate è, infatti, un aeroporto urbano, che ha grandi difficoltà sotto il profilo dell'ambiente, del rumore e dell'ecocompatibilità.

Ci riserviamo, quindi, se fosse questa la decisione, di intervenire, almeno sul piano tecnico, ferma restando la responsabilità di indirizzo che, ovviamente, è propria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sottolineo, però, che il problema non è risolto per niente: abbiamo Linate a 7,5 milioni di passeggeri che fa concorrenza a Malpensa, a cui abbiamo dato, come sapete, tutte le autorizzazioni provvisorie: in materia di cargo, l'ultima è stata data alla Cathay, che raddoppia il numero di tratte. Una legge prescrive come obbli-

gatorio un comportamento che noi già tenevamo. Aspettiamo le domande, gli accordi bilaterali, con i tempi che questo comporta.

Il punto vero è che, in questa fase di difficoltà, francamente non credo, al di là della propaganda, che la scelta di aprire sei o nove voli per l'Europa o per l'Italia rappresenti la soluzione per un grande aeroporto come Malpensa. Rispetto a questo aeroporto, noi abbiamo anche elaborato una proposta tecnica di ampliamento, che riguarda la costruzione della terza pista, con la possibilità di portare — in previsione del superamento della crisi, quindi a partire dal 2010-2012, verso il 2015 — la capacità di Malpensa attorno a 50 milioni di passeggeri, che è quella che hanno normalmente gli *hub* europei, mentre attualmente noi siamo intorno a 35 milioni e comunque a meno di 40.

Questo passa attraverso una revisione infrastrutturale di Malpensa, ma ovviamente suppone una decisione in ordine al riassetto del sistema aeroportuale lombardo, compreso Bergamo che, come sapete, è ormai l'aeroporto specializzato in voli *low cost* e che, quindi, sotto un certo profilo, fa anch'esso concorrenza a Malpensa. Le compagnie *low cost*, almeno, portano direttamente le persone sugli aeroporti, anche se non sugli aeroporti principali ma un po' più lontano, su aeroporti di appoggio. Comunque, il numero di passeggeri si aggira attorno ai 6-6,5 milioni. Bergamo, dunque, è una realtà. Bisognerebbe quindi dipanare questa matassa e dare delle indicazioni.

Il secondo punto problematico riguarda il rapporto tra la crescita di Fiumicino e i problemi ambientali di rumore a Ciampino. C'è stata una decisione di delocalizzazione. Si è individuato il sito di Viterbo, ma non è ancora intervenuta la decisione concreta di delocalizzazione.

Anche in questo caso, ci troviamo con Ciampino bloccato, perché l'aeroporto non può crescere oltre i cento movimenti per ragioni di rumore. Molti ci chiedono di volare su Ciampino, ma non possiamo autorizzarli perché abbiamo emesso un provvedimento di blocco. D'altra parte,

non sono ancora chiari i tempi e le modalità di questa delocalizzazione. Abbiamo, inoltre, l'esigenza di sapere se ADR, cioè la società privata che gestisce l'aeroporto di Roma, deciderà o meno di riprendere il proprio piano di investimenti. La crisi di Alitalia e la conseguente incertezza hanno determinato un ulteriore alibi, per cui il piano che ADR aveva iniziato a sviluppare, anche con fondi statali residui, ma soprattutto con fondi che ADR dovrebbe reperire sul mercato, è al momento sostanzialmente bloccato. Convocheremo ADR nei prossimi giorni, proprio per capire a che punto sono il molo C di Fiumicino, il nuovo sistema di smistamento bagagli e le decisioni di investimento che, tuttavia, per ADR sono in parte collegate alla scelta di Alitalia. Questa oscillazione e questa provvisorietà, legata alla scelta dell'aeroporto da cui far partire le dodici tratte intercontinentali, se da Malpensa o da Fiumicino, non contribuisce, ovviamente, allo sviluppo dell'aeroporto.

Vengo al terzo e ultimo nodo. Il terzo aeroporto urbano che va ridimensionato da tempo è Napoli Capodichino, che certamente ha una situazione di *risk assessment* per cui, pur garantendo la sicurezza dei voli, non rappresenta una situazione ideale. L'aeroporto di Napoli Capodichino andrebbe decentrato con la costruzione del nuovo aeroporto di Grazzanise. Questa è una discussione che dura da 4-5 anni, ma non siamo ancora pervenuti alla decisione di localizzazione. Per noi è essenziale sapere in che tempi il traffico della Campania, ma anche di una parte del Lazio, si svilupperà su Grazzanise, poiché lo sviluppo di Capodichino è bloccato, dal momento che, considerata la struttura, più di tanto non si può intervenire e già quello che si fa, lo si fa a fatica.

Questo descrive il 70-75 per cento del traffico aereo italiano. Per il resto, abbiamo il sistema del nord est, dove esiste un problema di compatibilità tra Venezia e Verona. Venezia, tuttavia, oggi presenta utili — è una società che nonostante il calo ha approvato proprio ieri il proprio bilancio con utili — e ha superato i 6,5

milioni di passeggeri. Lo stesso si dica per Verona, salvo il problema del rapporto tra Verona e Brescia, perché, come sapete, Verona è proprietaria di Brescia. Brescia è un aeroporto che potrebbe crescere, ma non si capisce bene se riusciamo a coinvolgere il tessuto produttivo bresciano in questa scelta o se, invece, anche in questa situazione, ci dobbiamo regolare secondo le linee di confine sub regionali, per cui, essendo Brescia formalmente provincia della Lombardia, non si deve aggregare a Verona.

È stato presentato un ricorso al TAR, ma comunque tutto questo ha impedito lo sviluppo della concessione di Brescia. Verona ha già avuto una concessione quadriennale; Brescia, invece, è ancora ferma.

Più in generale, il rapporto con le autonomie locali deriva, probabilmente, da una scrittura non felice dell'articolo 117 della Costituzione: un conto è che sia una materia concorrente e che ci sia la possibilità, da parte delle regioni, di intervenire in via legislativa (peraltro, come sapete, la regione Lombardia ha già tentato di seguire questa strada ma il provvedimento è stato dichiarato incostituzionale); altra cosa, però, è il piano nazionale degli aeroporti che, per quanto concordato e discusso con le regioni, rimane, a mio modo di vedere, in capo alla responsabilità statale.

Se continuiamo con questa lunga e difficile fase preparatoria — io ne capisco anche le ragioni — non verremo mai a capo di niente.

Per completare, esiste il problema dello sviluppo degli aeroporti centrali. L'aeroporto di Pisa va bene; quello di Firenze è un aeroporto piccolissimo che, però, continua a funzionare. C'è stata, come sapete, una separazione dei codici tra Firenze e Pisa, ma Pisa si sviluppa bene, mentre Firenze ha dei limiti, poiché si tratta anche in questo caso di un aeroporto urbano.

Nel centro Italia, poi, si deve risolvere il problema del possibile aeroporto di Perugia su cui, come sapete, è stato fatto un investimento da parte del comitato delle celebrazioni per il centenario del-

l'Unità d'Italia, per sviluppare un aeroporto di piccole dimensioni. Bisogna capire se, come a noi pare, si debba sviluppare nei termini del turismo religioso e, comunque, quale possibilità c'è che questo aeroporto raggiunga i livelli minimi di crescita per non andare sotto in termini di gestione.

Lo stesso vale, parzialmente, anche per Ancona. Perugia e Ancona sono capoluoghi di regione, ma hanno una dimensione di sviluppo del trasporto aereo assolutamente al di sotto delle soglie minime di sopravvivenza. Anche su questo si dovrà prendere una decisione, cioè se realizzare una rete di aeroporti nazionali che non superi i 20 ovvero se mantenere l'assetto attuale, ossia 41 aeroporti certificati, di cui 14 coprono il 93 per cento del traffico del trasporto aereo italiano, e gli altri 27 si dividono il restante 7 per cento.

Anche questa scelta, però, non va imposta in termini autoritari. Non si può chiudere l'aeroporto, ma basterebbe modificare le regole per il mantenimento della concessione, per cui se non si riesce ad avere l'utile, dopo un certo numero di anni, si è costretti a chiudere. Questa è materia di revisione della legge sulle concessioni; ve la segnalo, perché sento ogni tanto parlare di 100 aeroporti, mentre gli aeroporti aperti al traffico e certificati sono 40 o 41; ce ne sono, poi, altri, minuti. Il problema vero è come si può, in un regime di libera concorrenza, chiudere degli aeroporti, se non attraverso il meccanismo di revisione della concessione.

Se potessimo effettuare, come stiamo facendo, delle verifiche sulle singole società di gestione e giungere alla conclusione che un certo regime non è sostenibile, perché il traffico è troppo basso, questo ci autorizzerebbe a chiudere. La legislazione, tuttavia, è andata in direzione diversa, perché l'ultimo decreto ministeriale, quello del Ministro Bianchi, ha invece consentito di dare una concessione minimale di venti anni ad aeroporti con 250 mila passeggeri (sulla base di questo decreto è stata data quindi la concessione per la gestione degli aeroporti di Salerno,

Pescara e altri piccoli aeroporti). Si tratta di piccolissimi aeroporti che, però, esistono, con tutto ciò che questo comporta.

Tornando allo studio esposto nel documento che ho depositato, vorrei sottolinearne l'importanza, insieme a tutte le elaborazioni che peraltro l'ENAC rende disponibili in tempo reale — perché dà conto delle previsioni di traffico aereo. Glielo consegno, tenendo conto che è ancora iniziale, mentre mi riservo di mandarvi via via gli aggiornamenti che ci verranno dallo studio più generale che abbiamo commissionato, che spero contrattualizzeremo entro il mese. Serviranno, poi, otto mesi di tempo per consegnare tutto il lavoro, ma procederemo per stati di avanzamento.

Il direttore generale Manera potrà completare l'illustrazione, ma anche il dottor Londei, autore dello studio, e l'ingegner Cardi, responsabile delle infrastrutture, sono a vostra disposizione per rispondere a qualunque domanda o perplessità.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Signor presidente, onorevoli deputati, insieme allo studio di cui vi parlava il presidente Riggio, vorrei consegnarvi — al fine di contribuire alle riflessioni per l'assetto del sistema aeroportuale italiano — due « fotografie ».

Lo studio di cui parlava il presidente, analizzando tutti i parametri macroeconomici, disegna uno scenario da qui al 2015, ovvero cosa ci dobbiamo aspettare, superata la crisi, in termini di quantità di crescita.

L'altro documento che consegnerei è il confronto dell'utilizzo effettivo della capacità aeroportuale, nelle stagioni Winter 2008 e Winter 2009, che rivela cosa si è evoluto a un anno di distanza. Si tratta dell'anno che è intercorso tra la crisi della vecchia Alitalia e la partenza della nuova Alitalia.

Riteniamo che questa « fotografia » sia utile per vedere qual è l'effettiva attuale criticità, in termini di capacità, relativamente ai sistemi che aveva esemplificato prima il presidente — nord, centro, sud —

quindi alle decisioni che devono sostenere in ordine alla dislocazione degli aeroporti.

Nel caso di Napoli o Ciampino, non si parla, sostanzialmente, di nuovi aeroporti, ma di dislocare l'aeroporto esistente, ovvero non creare nuove strutture, ma traslare quelle esistenti in aree non più costrette da incompatibilità ambientale, in aree libere, che ne permettano la crescita.

Per quanto riguarda la strategia relativamente agli aeroporti, ci sono altre brevi considerazioni che vorrei portare rapidamente alla vostra attenzione. La prima riguarda l'evoluzione della norma europea relativamente alla tariffazione dei servizi aeroportuali, ovvero la competitività che la Commissione europea vuole portare all'interno degli aeroporti della Comunità. La direttiva 2007/13, che è in via di finalizzazione, prevede un meccanismo simile a quello della regolazione degli *slot* a livello europeo, ovvero un « arretramento » da parte del regolatore a favore di un « coordinamento » fra i soggetti che concorrono al mercato, relativamente non solo all'utilizzo degli *slot*, ma anche al costo dei servizi aeroportuali.

Credo che questa riflessione sia utile e doverosa perché l'indirizzo comunitario va in una direzione abbastanza diversa, rispetto a quello che è stato, in passato, l'indirizzo italiano, relativamente agli interventi sulla quantità dei costi del sistema aeroportuale.

La fotografia che presentiamo rappresenta un Paese in cui gli aeroporti hanno un'elevata capacità inespresa, che ancora non viene occupata. Relativamente a questo, fanno eccezione solo l'aeroporto di Ciampino, di cui sono stati evidenziati i limiti, dovuti a motivi di compatibilità ambientale, e l'aeroporto di Linate, che è l'unico aeroporto ad avere, invece, un fortissimo sbilanciamento tra domanda e offerta. Questo in considerazione del fatto che, se non vado errato, ci sono attualmente 27 vettori che chiedono *slot* su Linate e che non possono ottenerli poiché il limite di utilizzo degli *slot* è attribuito per decreto.

Ciò nonostante, il decreto prevede che gli *slot* consentano collegamenti con le capitali europee. Noi abbiamo già fatto notare al coordinatore degli *slot* che il decreto è stato emanato con 12 Paesi membri dell'Unione europea, ma che attualmente i Paesi dell'Unione sono diventati 27; quindi, i rimanenti 15 hanno diritto ad avere all'interno del decreto collegamenti capitale su capitale. Questo è un ulteriore argomento di riflessione.

Per quanto riguarda il discorso delle tariffe aeroportuali e del coordinamento degli *slot*, il modello che sembra funzionare nel resto d'Europa, ovvero il modello in cui vari soggetti che si siedono intorno a un tavolo trovano un equilibrio nell'utilizzo della capacità e nell'attribuzione del livello di tariffe, richiede a nostro avviso un'attenta valutazione sulla sua reale efficacia anche in Italia.

La direttiva prevede, appunto, 18 mesi per l'emissione di provvedimenti legislativi nazionali che, comunque, non limitino il libero mercato, prevedendo che sia il mercato a determinare l'utilizzo degli aeroporti. Faccio presente solo un dato: la direttiva riguarda gli aeroporti che hanno almeno 5 milioni di passeggeri. In Italia, relativamente a quello che ha detto il presidente, solo otto aeroporti hanno più di 5 milioni di passeggeri. Questi aeroporti coprono, comunque, il 71 per cento dei movimenti totali italiani, ovvero 96 milioni di passeggeri su 135 totali. È una base di calcolo che, probabilmente, sta diminuendo quest'anno, ma ci dà un'idea di come solo otto aeroporti regolino il 71 per cento della movimentazione totale. Gli altri, nell'intendimento del legislatore europeo, dovrebbero essere liberi di determinare la propria capacità di attirare traffico su di sé con tariffe competitive.

Abbiamo già visto che questo esempio, in Italia, ha portato alla forte crescita di collegamenti *point to point*, sviluppati soprattutto dai vettori cosiddetti *low cost*.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE FIANO. Grazie presidente. Se non ho capito male, trovo delle differenze significative tra alcune osservazioni da voi esposte riguardo al sistema aeroportuale che gravita intorno all'area metropolitana milanese e alcune considerazioni che abbiamo ascoltato nella giornata di ieri, espresse dall'assessore Cattaneo della regione Lombardia, che rappresentava qui la giunta regionale.

In particolare, come sapete avendo trattato questo tema nella vostra relazione odierna, della quale vi ringrazio, i problemi riguardano sia la liberalizzazione dei voli dell'aeroporto di Malpensa, sia una questione che tocca molto da vicino chi di noi si è occupato di amministrazione nella città di Milano. Mi riferisco alla questione di Linate, alla coesistenza di Linate e Malpensa e ai coefficienti di espansione o di riduzione dei rispettivi aeroporti.

Vorrei, intanto, riferirvi ciò che ieri l'assessore Cattaneo ha sostenuto con questa tabella alla mano, redatta dall'università Bocconi di Milano, relativa all'anno 2007: l'interazione del traffico dell'aeroporto di Linate con il traffico di Malpensa, ossia la sottrazione, da parte dell'aeroporto di Linate, di traffico all'aeroporto di Malpensa, ha un'incidenza solo del 4 per cento. Suffragato dai dati che ci ha portato, l'assessore Cattaneo ha voluto sostenere, come posizione politica, che non è vero, come altri sostengono, che la presenza dell'aeroporto di Linate abbia una ricaduta così pesante sulla capacità o sull'autocapacità di generazione di traffico di Malpensa. Se non vado errato, lo ripeto, questi dati provengono da uno studio della Bocconi e sono certamente relativi all'anno 2007.

Un'altra questione relativa a Linate riguarda l'incidenza dello sviluppo del trasporto ferroviario Milano-Roma, cioè del nuovo sistema alta velocità. Vorrei sapere se avete per le mani dei dati che possano darci una proiezione del traffico della navetta aerea Milano-Roma che verrà sottratto dal nuovo sviluppo del traffico su ferro, attuato sulla nuova tratta ad alta velocità.

Se non ho capito male, sentivo prima, a proposito di Malpensa, che un'ulteriore possibilità di espansione del traffico su Malpensa in realtà non trova domanda sul mercato in questo momento. Se avessi capito bene - ma correggetemi se ho capito male - questo sarebbe fortemente contraddittorio con quanto ci è stato riferito esattamente ventiquattro ore or sono, e non da un passante, ma dall'assessore ai trasporti della regione Lombardia, dottor Cattaneo, che immagino conosciate bene.

Egli ha affermato tutt'altro, vale a dire che una potenzialità ancora inespressa dell'aeroporto di Malpensa trova nel mercato una fortissima richiesta, che non può essere soddisfatta al momento per la non liberalizzazione degli *slot* conseguente alla scelta industriale di Alitalia di trasferire una parte significativa delle proprie percorrenze da Malpensa presso altre sedi operative, sostanzialmente Fiumicino.

Credo che la questione non riguardi solo me, ma sia di interesse comune, perché questa Commissione, giustamente indirizzata dal presidente, sta svolgendo un ruolo molto importante, a più voci, con audizioni su questo tema del trasporto aereo. A me interessa particolarmente - anche se sono molti altri i punti interessanti e importanti in Italia - la questione milanese e lombarda. Ebbene, in due giornate diverse, sentire dati tanto contraddittori fa un certo effetto. Noi, invece, come legislatori, avremmo bisogno di avere un punto fermo per quanto riguarda le scelte che sono state fatte dalla società Alitalia, dal punto di vista industriale, le conseguenze che queste scelte hanno sugli aeroporti del sistema lombardo e i dati che, almeno per quanto riguarda quelli legittimamente riferiti da voi, appaiono in contraddizione con quelli che, altrettanto legittimamente, ci sono stati riferiti ieri.

SANDRO BIASOTTI. Presidente Riggio, vorrei rivolgerle alcune domande. Anche io ieri, ascoltando la relazione dell'assessore Cattaneo, ho appreso che, secondo la sua opinione, suffragata anche da un do-

cumento scritto, il rapporto tra Linate e Malpensa non è conflittuale, anzi è molto complementare. Il conflitto, infatti, riguarda solo una quota che va dal 4 al 12 per cento. Sono dati che lei avrà la possibilità di verificare e sui quali, in una successiva audizione, potremmo anche confrontarci. Su questo, dunque, vorrei conoscere anche la sua opinione.

Mi permetterei, inoltre, vista la sua posizione, di chiederle un consiglio riguardo all'aeroporto di Genova. Si tratta di un aeroporto fermo da anni su un numero di passeggeri che va da 900 mila a un milione di unità, ma con potenzialità enormi sia per il bacino di utenza (15 milioni di abitanti, il porto, le crociere) sia per il fatto di essere l'unico aeroporto del nord ovest che non ha mai problemi di nebbia o di vento.

Considerando, peraltro, che è gestito da una società pubblica, vorrei chiederle, se lei può rispondere, il motivo per cui non funziona.

EMANUELE FIANO. Chi ha la proprietà dell'aeroporto?

SANDRO BIASOTTI. La proprietà dell'aeroporto di Genova è, per il 60 per cento, della Camera di commercio, per un'altra quota percentuale dell'Autorità portuale, cioè un altro ente autonomo, e per il restante 15 per cento della società ADR (Aeroporti di Roma).

Si parla da anni di privatizzazione. Secondo lei, quale sarebbe la soluzione migliore? Privatizzare l'aeroporto, affidandolo a un vettore aereo, a finanziatori esterni, ad altri aeroporti, oppure tenerlo pubblico? Le chiedo, cioè, di darci la sua ricetta per questo aeroporto che ha dei valori inespresi inaccettabili.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, è chiaro che i dati che ci vengono forniti dall'ENAC sono per noi molto rilevanti, trattandosi dell'ente statale preposto. Questo è assolutamente indubbio. Tuttavia, devo dire che mi preoccupa il fatto che Malpensa non trovi vettori, in questo anno di crisi. Lo studio della Bocconi si riferisce a prima della crisi.

Ricordo che l'ENAC oggi ha detto in premessa — forse il collega Fiano non l'ha sentita — di aver fatto una relazione prima della crisi e di aver rilevato una tendenza...

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Onorevole Misiti, mi scusi. Questi dati sono del 2007.

AURELIO SALVATORE MISITI. L'ENAC ci ha detto che prima in tutti gli aeroporti cresceva il traffico aereo, mentre ora in tutti gli aeroporti diminuisce. È evidente, quindi, che esiste una situazione nuova, che mi preoccupa — non lo dico polemicamente — in quanto è indice della crisi.

Il fatto che Malpensa resti con gli *slot* liberi, che non vengono richiesti, è sintomatico. Anche se vengono richiesti quelli di Linate, ciò durerà ancora per poco, probabilmente. In seguito, alla crisi si aggiungerà la concorrenza dell'alta velocità; quando si aprirà la linea Firenze-Bologna ad alta velocità, ci sarà un incremento per le ferrovie e un'ulteriore riduzione per gli aerei.

Ritengo che questa preoccupazione sia valida almeno per i prossimi due anni, periodo nel quale la situazione non muterà. Se tale, dunque, è la situazione, a mio avviso, bisognerebbe anche che l'ente per gli aeroporti riprogrammasse in modo diverso le questioni aeroportuali.

Probabilmente, la posizione dell'Europa, che tante volte bistrattiamo, è invece oggi realistica. Si deve considerare, infatti, il blocco degli *slot*, ma, a mio avviso, la questione delle *low cost* deve effettivamente essere messa in discussione. Se un passeggero vola a Barcellona con Ryanair, atterra sui Pirenei e, per arrivare a Barcellona, deve prendere l'autobus o fare l'autostop; al contrario, se lo stesso passeggero viene a Roma, atterra a Ciampino, cioè a sei chilometri dal centro della città. Non capisco, allora, il motivo per cui una compagnia *low cost* che atterra a Ciampino deve usufruire di questo trattamento speciale.

Aggiungo, inoltre, che in Italia vigono delle leggi — che, peraltro, neanche la CAI

ha attuato, che, anche grazie alle lotte dei lavoratori, dei sindacati eccetera, difendono i lavoratori. Penso, ad esempio, al sistema previdenziale. Bisognerebbe dunque indagare, perché queste compagnie utilizzano personale con contratti di lavoro lussemburghesi. In Italia, in questo caso, si parlerebbe di lavoro sommerso.

Credo, inoltre, che bisognerebbe controllare gli aeroporti, che non solo non si fanno pagare da queste compagnie, ma addirittura le pagano a loro volta. Questi aeroporti, generalmente, non fanno il bilancio solo delle entrate e delle uscite del sistema aeroportuale, ma, essendo di proprietà degli enti locali, spesso delle regioni e delle province, queste ultime tengono conto del contributo allo sviluppo del turismo nel loro territorio, quindi investono soldi pubblici - quelli che si chiamano aiuti di Stato - ritenendo che il bilancio debba essere complessivo e tener conto di una molteplicità di aspetti che riguardano tutto il territorio.

Questo è uno dei motivi della crisi Alitalia. C'era, certamente, la questione interna alla compagnia (Malpensa, Linate eccetera), ma anche questo era tra i motivi della crisi. Effettivamente, Alitalia pagava sempre e sempre di più. Aveva naturalmente anche debiti, che alla fine l'hanno travolta.

Vorrei ora fare una considerazione di carattere generale, se mi permettete, e chiedere il vostro parere. Oggi avete parlato dei tre grandi sistemi: lombardo, laziale e campano. Non avete parlato, però, dell'altro grande sistema, che secondo me è quello siciliano, e lo dico al presidente Riggio, che è un siciliano.

La situazione, in quella zona d'Italia, è sostanzialmente paragonabile a quella delle altre tre aree analizzate. Mi riferisco a Catania, Palermo, Trapani e Reggio Calabria. Anche Reggio Calabria, secondo me, in fondo fa parte della Sicilia e una nostra recente proposta emendativa tende ad attribuirle a questa regione, attraverso la costituzione di una città metropolitana, Reggio-Messina.

Penso, comunque, all'aeroporto più grande, quello di Catania, che molto

spesso, quando purtroppo l'Etna erutta, deve essere chiuso e rimane spesso chiuso anche a causa dei forti venti.

Le chiedo, quindi, quali siano i punti critici e se c'è qualche proposta che riguarda quella zona, che è simile alla Campania.

**PRESIDENTE.** Poiché ci sono altre sei richieste di intervento, chiedo ai colleghi di essere sintetici.

**SILVANO MOFFA.** Signor presidente, ringrazio i vertici dell'ENAC per questo ulteriore aggiornamento nell'ambito dell'indagine conoscitiva che stiamo portando avanti. Ascoltando l'intervento del presidente Riggio, noto che l'andamento ciclico negativo della nostra economia incide profondamente, come l'altronde era prevedibile, sul sistema aeroportuale italiano e sul traffico aereo, in particolare sulle prospettive di rilancio della nostra compagnia.

Ho colto il grido di allarme che viene da questo versante e devo dire che non è neanche la prima volta che viene lanciato. Qualche previsione in tal senso era già stata fatta a suo tempo nelle precedenti audizioni. Ciò mi porta a condividere l'opinione di chi sostiene che, forse, a questo punto, dovrebbe cambiare radicalmente anche il sistema programmatico: continuiamo, infatti, a constatare delle criticità, pur esistendo delle potenzialità nel nostro Paese. Tali criticità non possiamo più permettercele. La proliferazione nel tempo di sistemi aeroportuali concorrenziali tra di loro ha massacrato la nostra capacità competitiva nel settore.

Più volte abbiamo parlato, anche nel corso della precedente legislatura, dell'opportunità di ricorrere ad un sistema di classificazione, che in qualche modo aiuti a superare una sciagurata concezione del sistema aeroportuale a livello regionale, per cui ogni regione sostiene che la cosa più importante sia costruire un aeroporto, magari in ogni provincia del proprio territorio. Alla fine, in questo modo, massacrano il sistema Paese.

Dico questo anche con forte preoccupazione rispetto alle prospettive di federalismo: se tale, infatti, è il federalismo, io torno ad essere fortemente radicato alla concezione unitaria dello Stato, altrimenti si rischia soltanto di fare danni.

Mi auguro, invece, che anche la congiuntura negativa ci aiuti a recuperare il senso della nostra missione, di ciò che dobbiamo fare per salvare questo Paese, soprattutto in una competizione selettiva come quella dei sistemi aeroportuali.

Attendiamo, dunque, con ansia il nuovo piano; il vecchio, infatti, è assolutamente datato. Tuttavia, a questo punto, nella programmazione bisognerà cercare di evitare quello che è stato il malvezzo degli economisti, che tracciavano panorami futuri con scadenze decennali e con ritmi di crescita che oggi l'economia mondiale, per come si è venuta determinando nel corso degli anni, non consente più di tracciare. In base a ciò, credo che dovremmo ripensare il modello.

Questo sarà l'oggetto delle nostre riflessioni dopo questa indagine conoscitiva, per capire esattamente cosa fare e quali indirizzi eventualmente suggerire allo stesso Governo. Dunque, vorrei capire se, a questo punto, il ruolo dell'ENAC, come soggetto pubblico non economico, in un panorama completamente mutato e che presenta quelle criticità che il dottor Riggio ha più volte rappresentato alla nostra Commissione, sia ancora adeguato rispetto alle nuove sfide che abbiamo davanti e rispetto a quelle palesi criticità che fanno giustizia anche delle tante speranze, purtroppo vanificate, che riguardano Linate e Malpensa.

Correttamente, l'assessore Cattaneo ieri ha parlato di un'indagine della Bocconi che si riferisce a una situazione precedente alla crisi, quando tutti pensavamo che ci fosse una crescita del traffico aereo e che gli *slot* non utilizzati potessero essere tolti ad Alitalia per essere messi sul mercato.

Invece, il mercato ora si restringe. Probabilmente dovremmo recuperare una nozione di « protezionismo », rispetto ad un sistema che non può più sostenersi. A

tal proposito, vorrei capire quale ruolo possa esercitare l'ENAC, recuperando magari, come ritengo opportuno, una configurazione giuridica più rispondente alla realtà.

Aggiungo un'ultima domanda. L'ultima volta che ci siamo incontrati, abbiamo parlato anche dei problemi incontrati dall'ENAC nell'esercizio delle sue funzioni, dovuti a una carenza di personale e alla difficoltà di esercitare azioni ispettive. Le chiedo, quindi, se da allora la situazione sia migliorata o se, invece, sia enormemente peggiorata. Credo, infatti, che la Commissione abbia bisogno di conoscere il quadro di aggiornamento su questo argomento.

MICHELE POMPEO META. Signor presidente, intervengo brevemente perché alcune considerazioni che condivido le ha già svolte il collega Moffa.

Nel corso degli interventi, ho dato una scorsa rapidissima alla documentazione portata dall'ENAC. Ci conosciamo da tempo e, al di là di ogni rituale formale, vorrei ringraziare il presidente Riggio e chi ha predisposto questo documento, che è per noi un materiale preziosissimo da utilizzare in questa indagine conoscitiva.

Credo che la situazione, ormai capovolta e radicalmente nuova rispetto a quella di qualche tempo fa, dovrà portarci a suggerire a chi di dovere, cioè al Governo, misure adeguate e tempestive.

Mi sembra che l'autonomia non faccia difetto né al dottor Riggio né all'Ente, che ha sempre svolto, al di là dei Governi che si sono susseguiti, un ruolo importante. Penso anch'io che, in una simile situazione, funzioni e poteri dell'ENAC dovrebbero essere rivisitati. Abbiamo bisogno di scelte rapide. A nostro giudizio, la lentezza legislativo-amministrativa del nostro Paese, in questo settore come in altri, è una palla al piede sul terreno della competitività.

Quello del trasporto aereo è un mondo che risentirà più di altri settori delle conseguenze a medio e lungo termine della

crisi, ed è un mondo che, nel nostro Paese, deve essere regolato e governato con chiarezza di ruoli.

Purtroppo, in una situazione come la nostra, in cui si è sempre difettato di scelte centraliste e in cui abbiamo avuto un federalismo anarchico, che ha riguardato soprattutto chi era in grado di decidere, e non altri, ci siamo accorti che quando, per ragioni diverse, si è messo mano al settore del trasporto aereo lo si è fatto nell'emergenza e con grande disordine. Abbiamo fotografato una situazione che è figlia dell'impotenza dello Stato centrale, in questi anni, a decidere sul terreno della pianificazione. Abbiamo anche registrato l'esistenza di un disordine non solidale di alcune regioni, che hanno preso delle decisioni solo in quanto, dopo la legge n. 1, hanno dovuto farlo: mi riferisco al trasferimento o meno delle competenze relative a questo delicato settore.

Ora, la crisi dell'Alitalia — questo preoccupa, al di là dei 3 miliardi di euro o del futuro di questa compagnia — ci ha rivelato un aspetto preoccupante, cioè che per la prima volta, nel settore aeroportuale, è stato l'*advisor* a stendere una sorta di piano industriale e l'ha cucito in modo da far quadrare i conti rispetto a un'operazione che con il sistema aeroportuale non aveva molto a che fare.

Non voglio entrare nel merito delle vicende Alitalia, tuttavia ritengo che non si possa affrontare il problema delle infrastrutture aeroportuali del nostro Paese guardando a quell'episodio. Come avete visto, poi accade che arrivi l'eccellente assessore della Lombardia, il quale ci presenta numeri e fotografie che risalgono a qualche anno fa. I flussi calano, il settore va in crisi, probabilmente siamo meno competitivi di altri e, tuttavia, ci si racconta che presto arriverà il « giubileo » della Lombardia, cioè l'Expo del 2015, che risolverà tutti i problemi aperti. Non è così.

Io penso che su questo tema — e l'indagine conoscitiva, presidente, può essere davvero un'iniziativa saggia e utile — di questi tempi sia necessario definire un quadro di riferimento in cui le scelte, per

il medio e lungo periodo, si compiano in base agli indicatori che abbiamo adesso e che tengano conto di come sarà la situazione nel medio periodo.

Mi spaventa molto l'idea di lasciare, in una situazione come questa, la scelta in ordine alle questioni infrastrutturali a questa o quella regione, a questa o a quella macroarea politica. In tal modo, infatti, non c'è solidarietà.

Lei, presidente Riggio, chiedeva a che punto sia la questione dell'aeroporto di Viterbo. Una vicenda decisa qualche mese fa...

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*.  
Qualche anno fa.

MICHELE POMPEO META. Formalmente un anno fa. Non sappiamo bene quale sia la situazione, se ci sia stato un ripensamento regionale o cosa altro. Tuttavia, in quel caso è successo semplicemente che la vicenda Alitalia — ora non sono a conoscenza delle ultimissime decisioni, se intendano o meno rilanciare Fiumicino — ha provocato una riflessione nella società che dovrà investire su Viterbo, che ora si sta domandando se quell'operazione sia conveniente o meno.

Ora, se si tratta di infrastrutture pubbliche, al servizio dell'economia e degli interessi collettivi, possiamo noi, in quanto rappresentanti della politica e delle istituzioni, delegare le decisioni ad altri? Questo non va bene. C'è qualcosa che non funziona.

Stiamo parlando di questioni delicatissime per la sicurezza, per la competitività del sistema Paese, per la crescita economica e per tanti altri motivi. Esiste una vicenda che riguarda il nord, e in quel caso bisogna decidere in base alla solidarietà e alla cooperazione, e vicende che riguardano il centro e il sud. Certo, si deve considerare il diritto alla continuità territoriale e la sussidiarietà.

Noi abbiamo bisogno — al riguardo, il Governo deve dirci cosa ne pensa — di chiudere al più presto questa indagine, definire indirizzi di massima, in base ai quali chiamare Regioni, Stato centrale,

operatori e altri soggetti coinvolti a decidere un programma di medio e lungo termine legato agli indicatori che noi conosciamo.

Rinviare *sine die* significa davvero mandare allo sbaraglio questo Paese. Abbiamo pagato per lunghi anni — e continuiamo a pagare — l'arretratezza con la quale abbiamo affrontato la vicenda dei nostri porti. Sugli aeroporti, che erano il nostro fiore all'occhiello, e che sono il settore della nostra economia cui, per lungo tempo, abbiamo pensato di poter contare — e di fatto contavamo — almeno quanto gli altri Paesi europei, se non risaliamo la china rischiamo di essere marginalizzati.

SETTIMO NIZZI. Ringrazio il presidente Riggio per la relazione sul sistema del trasporto aereo nazionale. Mi spiace, però, di non aver sentito parlare di specificità relative alla Sardegna.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Ho tralasciato le due isole maggiori.

SETTIMO NIZZI. Appunto. Mentre la Sicilia, per noi, non è più un'isola, perché in 15 minuti i siciliani raggiungono la penisola, per i sardi è più difficile raggiungere Civitavecchia.

Il sistema aeroportuale sardo funziona abbastanza bene. Abbiamo una grossa azienda che, per noi, è di vitale importanza, anche per il numero di occupati. È l'unica società privata — adesso ce n'è un'altra, ma prima era l'unica — che ha fatto specifiche richieste per avere degli *slot*. È una società italiana a cui si potrebbero assegnare degli *slot*, piuttosto che darli alle compagnie *low cost* che dall'estero vengono in Italia e ci portano via lavoro e denaro. Forse non sarebbe sbagliato fare un po' di protezionismo in favore delle nostre aziende, così come fanno ormai tutti i Paesi europei.

Infine, presidente, vorrei un'informazione. Ho sentito che i famosi 20 milioni destinati all'allungamento della pista di Olbia, i cui lavori sono legati al G8 e sono già stati deliberati e approvati, sarebbero, per così dire, volati via. Io spero...

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Sono volati via. Le dico quello che so.

SETTIMO NIZZI. Li riprenda. Spari all'uccello e lo faccia cadere in Sardegna: non possiamo far volare via risorse così importanti per quell'aeroporto e per l'economia della nostra isola.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, anch'io mi associo ai ringraziamenti per la relazione.

Il ruolo di ENAC è indubbiamente importante. Non entro nel merito dell'annosa vicenda Alitalia; ne abbiamo più volte parlato in questa Commissione e in Aula. Tuttavia, leggendo oggi i giornali, mi rendo conto delle enormi difficoltà che sussistono anche rispetto alle ipotesi che erano state formulate. Peraltro, tutto quello che sta succedendo, a partire dalla vecchia Alitalia fino alla CAI e alla nuova Alitalia, è esattamente quanto noi avevamo sotto-lineato nei nostri interventi e prese di posizione. Ad ogni modo, questo è un aspetto che deve assolutamente impegnare ENAC.

Vorrei soffermarmi su un'altra questione, non tanto per localismo, ma per capire soprattutto che cosa pensa, oltre a che cosa fa o che cosa può fare, l'ENAC rispetto ad una situazione molto delicata come quella dell'aeroporto Ronchi dei Legionari.

Ormai — ho presentato un'interrogazione, poco tempo fa, che riguarda addirittura la Olbia-Milano su Meridiana, perché il problema è complessivo e generale — gli *slot* sono di monopolio di qualche società (Meridiana per la tratta Olbia-Milano o nuova Alitalia a Ronchi), che tengono in piedi un certo numero di tratte, che alcune volte non sono remunerative in termini di passeggeri e presentano situazioni di richiesta di costi di biglietto insostenibili. Per la tratta Ronchi-Roma o per la tratta Olbia-Milano, si arriva a pagare anche più di 560 euro.

Tutti questi segnali dimostrano che, a fronte di un certo numero di *slot* — anche mal sistemati, mal suddivisi sugli orari, in termini non funzionali per coloro che si

spostano per lavoro - non c'è modo di avere concorrenza.

Come dicevo prima, chiedo che cosa fa e che cosa può o potrebbe fare ENAC in proposito.

L'ultima considerazione che vorrei svolgere riguarda specificatamente il futuro di un aeroporto come quello di Ronchi. Vi chiedo che cosa ne pensate, perché credo che l'ENAC c'entri poco, anzi assolutamente niente, con tale questione.

Vorrei sapere, quindi, se ha ancora senso dal vostro punto di vista avere un aeroporto autonomo, come quello dislocato a est dell'Italia; oppure se, a fronte di iniziative di un certo tipo, potrebbe essere più interessante una associazione o un rapporto con Venezia, al di là della crisi attuale e delle difficoltà che tutto il sistema aeroportuale in questo momento può presentare, come tutto il resto dell'Italia.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor Presidente, il mio intervento è a seguito di altri, basati soprattutto sui dati che ci ha fornito ieri l'assessore della regione Lombardia, Cattaneo.

Oggi c'è una novità: il Presidente Riggio afferma che non esistono problemi di *slot* a Malpensa. È un anno che discutiamo di tale problematica e oggi ascoltiamo quanto ci viene affermato con una certa sorpresa.

Direi che già da diverso tempo l'amministratore delegato Sabelli e qualcun altro ci stanno prendendo in giro. È ora di finirla. Bisogna spiegare esattamente qual è la situazione. Non si pone solo il problema relativo al fatto che forse ci sono degli *slot* disponibili. La questione consiste nel rivedere gli accordi bilaterali e nel tenere conto di quanto ci ha comunicato l'assessore Cattaneo nelle sue conclusioni.

Del resto, penso che una forza politica che chiede - non per propaganda, né per lotte del quartierino - che l'ala più produttiva del Paese venga messa in condizione di offrire dei servizi ai propri cittadini e alle proprie aziende, abbia qualche motivo di fondo per farlo.

La pregherei, quindi, di chiarire l'aspetto degli *slot* non richiesti su Malpensa.

Ritengo che se un aereo deve atterrare, debba anche ripartire. Pertanto, a quanto mi risulta, il problema è quello della revisione degli accordi bilaterali, altrimenti succederà che gli spazi disponibili a Malpensa non vengano chiesti.

I dati di questi ultimi dieci anni indicano che negli aeroporti lombardi si è registrata una crescita ben maggiore della media italiana, con un tasso del 7,82 per cento.

Sicuramente siamo in una fase economica delicata e difficile a livello mondiale, ma viviamo anche una realtà in cui il 50 per cento degli ingressi in Italia arrivano in questi aeroporti.

Abbiamo chiesto più volte al Governo, anche con ordini del giorno approvati, di rivedere gli accordi bilaterali e soprattutto che sia il mercato a decidere, e non, come sta succedendo oggi, il monopolio di CAI, un'azienda che oggi è privata.

A differenza degli altri Paesi europei - e da questo punto di vista seguono anche l'ipotesi di Tajani -, in cui ci sono aziende di proprietà statale (Air France o Lufthansa), noi abbiamo un imprenditore privato, che fa ciò che vuole, compreso fissare i costi dei biglietti, come accennava prima il collega Compagnon, e decidere quali tratte mantenere o meno. Noi diciamo che si tratta della concorrenza del mercato.

Sicuramente, a breve, partirà l'attuale situazione, ma dobbiamo considerare che nell'area lombarda abbiamo un grosso evento a livello mondiale, ossia Expo. Penso, quindi, che i tempi per operare tale scelta siano maturi.

Inoltre, vorrei avere alcuni chiarimenti relativamente alla concessione ancora non rilasciata all'aeroporto di Montichiari, collegato alla proprietà dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona, su cui si vuole puntare soprattutto per la parte cargo.

Vista la presenza della zona bresciana e comunque del nord, penso che questa potrebbe essere una possibilità di sviluppo non solo a livello italiano, o del nord, ma

di tutto il Paese Italia, considerando Montichiari per i cargo e Verona che, oltretutto, si trova nel crocevia tra due importanti corridoi transeuropei di trasporto, il corridoio 1 e il corridoio 5.

Inoltre, vorrei porre una domanda, anche questa emersa nel corso delle diverse audizioni tenute. Che cosa può fare ENAC — più volte sono state presentate delle lamentele in tal senso — relativamente alla gestione degli aeroporti, alla loro pulizia, alla loro sporcizia e anche alla maleducazione del personale?

In proposito, si è parlato spesso dell'aeroporto di Roma o di ADR, ma penso che ENAC, nella gestione complessiva dei rapporti istituzionali che ha con gli enti gestori, possa fare qualcosa.

FULVIO BONAVIDACOLA. Signor presidente, naturalmente mi associo ai ringraziamenti rivolti agli amici dell'ENAC per il contributo che hanno dato ad una nostra riflessione. Molti argomenti sono stati trattati dall'onorevole Meta. Personalmente, vorrei svolgere solo alcune considerazioni generali e porre alcune domande.

Continuiamo a navigare a vista su tematiche di valenza strategica per gli interessi dell'Italia, oscillando tra metodologie astratte e accademiche e rincorse di vicende di campanile.

Questi due elementi accompagnano molte nostre iniziative politiche in generale e hanno riflessi anche sulle questioni di carattere infrastrutturale. Tuttavia, non possiamo assegnare una visione strategica della politica delle infrastrutture a soggetti che sono espressione di campanile o, peggio ancora, portatori di interessi particolari. Questo discorso vale per i treni, per le navi, per gli aerei e in generale.

Non si vede dunque come si possa affrontare un capovolgimento radicale di rotta. Parliamo della vicenda aeroportuale che è oggi alla nostra attenzione. Le società di gestione degli aeroporti non sono titolari — e questa non è una critica, ma un dato di realtà — di una visione di

interesse pubblico, né della comunità che li accoglie, né in generale degli interessi del sistema Paese Italia.

A questo proposito, vorrei porre una domanda sulla questione della pianificazione, perché la mia osservazione si aggancia ad un'altra problematica, ossia la diatriba Stato-regioni, che è un altro « virus » che ci accompagna su tutti i versanti della nostra vita quotidiana in questo Paese.

È vero che l'articolo 117 della Costituzione, nella versione anche poco chiara della riforma del Titolo V di qualche anno fa, non ha sciolto i nodi. Dico questo, anche perché la mia parte politica non è aliena ed estranea a quella vicenda. Quindi, non si pone un problema di schiarimento.

Diciamo la verità: se da un lato è giusto sostenere che i porti e gli aeroporti sono materia di gestione concorrente, è anche vero che affermare questo significa non dire niente, perché sono aeroporti sia quello di Malpensa sia quello di Linate, se esiste, sia quello di Genova sia quello di Vibo Valentia, o altri esempi che posso fare.

In ogni caso, è lo Stato che deve battere il primo colpo. Laddove non c'è una chiara definizione degli interessi statali o regionali, è lo Stato che deve predisporre le famose leggi quadro, nelle quali stabilire delle regole.

Venendo agli aeroporti, questa normativa esiste ed è statale. Mi riferisco al decreto legislativo n. 96 del 2005, che all'articolo 698 stabilisce che, su iniziativa del Ministro delle infrastrutture, su proposta del Consiglio dei ministri, con decreto del Presidente della Repubblica, previo anche parere delle Commissioni parlamentari, sono individuati gli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, delle ubicazioni territoriali e del ruolo strategico dei medesimi.

C'è quindi una legge dello Stato — lasciamo stare il Titolo V — che stabilisce che dobbiamo fare la classificazione.

Ebbene, in assenza della classificazione, se fosse necessario spendere un euro, mi chiedo in base a quale criterio decideremo la spesa. Chi favoriamo? Chi sosteniamo, chi scoraggiamo e attraverso quali parametri agiamo, facendo quel che normalmente occorre fare, ovvero governare i processi del sistema Italia?

In che termini il documento, nel quale parlate di piano nazionale degli aeroporti, si collega alla previsione dell'articolo n. 698 che ho appena citato?

Infine, presidente, non so se nel quadro delle audizioni abbiamo previsto un incontro con l'ENAV, probabilmente sì. Se non lo abbiamo fatto, suggerisco di provvedere.

In questo senso, proporrei anche di prevedere l'audizione di Assoclearance, perché non possiamo parlare dell'*hardware*, senza fare riferimento al *software*. Non possiamo parlare di politica strategica aeroportuale, se non capiamo come avviene l'assegnazione degli *slot* e secondo quali criteri, procedure, finalità, cadenze e scelte si agisce.

La nostra visione diventa strabica, per non dire monca, senza una visuale a trecentosessanta gradi.

Credo quindi che gli *slot* — che rappresentano il tema reale entro il quale si sono inserite tutte le vicende dei mesi scorsi, anche quella relativa a Linate e Malpensa per Alitalia — non possano rimanere sullo sfondo.

Inoltre, non può essere una ristretta cerchia di addetti ai lavori che si divide gli *slot* ad ogni periodo di aggiornamento, mentre noi parliamo di politica aeroportuale in astratto. Ma di che cosa parliamo? Di aria fritta!

Chiedo, quindi, che venga posta in calendario anche l'audizione di Assoclearance, perché dobbiamo fare chiarezza su questo tema decisivo.

Da ultimo, se mi consentite, pongo una domanda non da campanile, perché la Campania, più che un campanile, è una grande cattedrale.

Nel vostro documento, parlate di una previsione di traffico, al 2020, di 10 milioni di passeggeri. Dite che il traffico

dell'aeroporto di Capodichino oggi si aggira intorno ai 5 milioni di passeggeri. Con le criticità ambientali, di urbanizzazione e di acustica che conosciamo, immaginate che, al più, si possa prevedere un incremento che porterebbe ad avere 6, ottimisticamente 7, milioni di passeggeri l'anno.

Esiste un ulteriore *gap* significativo. Vi chiedo, quindi, quali sono le vostre riflessioni in merito e in che termini possiamo lavorare, dato che non credo che si pensi di poter realizzare l'aeroporto di Grazzanise in cinque anni.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Se non lo facciamo entro cinque anni, scadono i finanziamenti.

FULVIO BONAVIDACOLA. I finanziamenti scadranno sicuramente, quindi iniziamo a discutere per decidere a che cosa destinarli. Del resto, pensare di realizzare l'aeroporto di Grazzanise in cinque anni è impensabile.

Pertanto, a fronte del fatto che non realizzeremo l'aeroporto di Grazzanise in cinque anni e che l'aeroporto di Capodichino da solo non riesce a soddisfare la domanda di traffico da qui al 2020, chiedo all'ENAC di svolgere una riflessione su questo aspetto e di evidenziare quali siano le più realistiche ipotesi alternative che guardino anche al potenziamento degli scali minori di questo territorio.

VINCENZO GAROFALO. Oltre ad associarmi ai ringraziamenti per la relazione e per la dovizia di informazioni che ci è stata fornita, vorrei svolgere qualche riflessione aggiuntiva a quelle dei miei colleghi.

Intanto, l'idea di tenere questa indagine conoscitiva è stata centrale. Infatti, nella relazione si sottolinea un aspetto che avevamo già colto in un precedente incontro con l'ENAV: l'enorme quantità di aeroporti — 102 di cui solo 40 dedicati all'aviazione civile — e la mancanza di un coordinamento tra gli stessi.

In quell'audizione, era stato fatto un altro riferimento al motivo per il quale nascono gli aeroporti, al di là di alcune

scelte che sono prevalentemente campanilistiche, anche perché mancano le infrastrutture di servizio degli aeroporti, quindi i collegamenti con i grandi bacini di utenza.

Anche se la crisi non è mai un momento auspicabile, essa porta alla ragionevolezza per certi versi. Credo infatti che la moda di costruire aeroporti stia retrocedendo, anche perché, chiaramente, gli investimenti devono avere un rientro.

A questo punto, poiché Pantalone non può più disporre tanti investimenti e i privati devono recuperare il denaro, si arriva finalmente alla scelta giudiziosa di utilizzare al meglio l'esistente e, eventualmente, non solo di metterlo a sistema, ma anche di adeguarlo.

Sono contento che il collega Misiti abbia parlato prima di me del sistema aeroportuale meridionale d'Italia. Capisco che il Presidente Riggio, da palermitano, abbia voluto evitare un conflitto di interessi. Tuttavia, anche quello è un bacino che, oltre ad essere interno, quindi di collegamento o di continuità territoriale, ha mostrato una crescita i cui dati non conosco, ma che credo siano non inferiori a quelli presentati dalla Lombardia.

Desidero aggiungere una riflessione. Vorrei sollecitare l'ENAC ad inserire, nel piano che predisporrà, una riflessione che individui tutte le operazioni necessarie per mettere il sistema degli aeroporti minori nelle condizioni di diventare aeroporti di completamento del sistema aeroportuale e per evitare, come altri colleghi hanno detto, di cadere nello stesso errore dovuto all'assenza di un piano nazionale dei porti. Questi ultimi, infatti, dopo aver proliferato, sono entrati in concorrenza con se stessi.

Parliamo di un piano necessario anche per evitare che si crei un cannibalismo tra infrastrutture dello stesso Paese. È vero, andiamo verso il federalismo, ma dobbiamo cercare di mantenere un certo statalismo.

Se il federalismo diventerà un regalo che facciamo ai nostri concorrenti europei, ognuno di noi assumerà le proprie opportune decisioni e responsabilità. Completo il

mio intervento, chiedendo soltanto che in questo piano si possa - penso che sia previsto - sottolineare ancora di più la necessità infrastrutturale non solo dei singoli aeroporti, ma anche delle infrastrutture di collegamento, ferroviarie e stradali, con gli stessi.

PRESIDENTE. Vorrei solo ricordare che tutti gli enti precedentemente citati dall'onorevole Bonavitacola saranno auditi nel corso dell'indagine conoscitiva e il 2 aprile si terrà l'audizione del commissario Tajani anche sui temi che venivano ricordati dal presidente Riggio. È stata prevista l'audizione, oltre che di Enac, oggi presente, anche di Assoclereance, dell'associazione che raggruppa tutte le aziende che gestiscono gli aeroporti e, probabilmente, ascolteremo le più importanti di queste aziende, proprio per avere il più ampio quadro possibile relativamente ai temi in esame.

Do ora la parola al presidente Riggio per la replica.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Signor presidente, nonostante la ricchezza di argomenti affrontati e di richieste formulate, cercherò di essere molto sintetico. Intanto, vi fornisco un dato. Sul *Wall Street Journal* di oggi si legge che Lufthansa ha dichiarato, in questo mese, un calo dei passeggeri del 9 per cento. Il fattore di riempimento, come ho detto, è passato dal 75,5 per cento del febbraio 2008 al 72 per cento nel 2009.

Il *decline business* è stato anche più profondo nella divisione cargo di Lufthansa, con un fattore di riempimento che passa dal 68 al 57 per cento.

Lufthansa è esattamente la compagnia multi *hub*, specializzata in cargo, che nel corso di questi ultimi anni aveva avuto la maggiore crescita. Non so come tali variazioni influenzeranno le decisioni di Lufthansa, ma se la compagnia ha questo tipo di situazione per il 2009, e probabilmente anche per il 2010, credo che cambierà radicalmente lo scenario che era descritto nel 2006 e nel 2007.

Riporto un'ulteriore citazione di merito. Avendo convocato il commissario

Tajani, sicuramente ve ne parlerà lui, ma comunque nella dichiarazione riportata dal *Wall Street Journal* di oggi si legge che la Commissione europea ha deciso di « mettere in freezer » la regola degli *slot* per la *summer season* del 2009.

Il commissario afferma che la misura è pianificata solo per una sessione. Tuttavia, tutto dipende da quanto sarà seria la situazione al 2009-2010, se verrà prorogata anche per il 2010.

Se per due stagioni viene bloccata l'attuale situazione — per cui chi ha già degli *slot*, anche se non li esercita, non li cede — tutto il nostro ragionamento su *slot* che si liberano e che esistono viene meno.

Ci troviamo di fronte a questo dato, che è una mera fotografia: a Linate vengono presentate da tutte le parti richieste per entrare, che non possiamo soddisfare, perché quell'aeroporto è bloccato da un decreto che stabilisce un numero massimo di movimenti; a Malpensa abbiamo una capacità potenziale di settanta movimenti all'ora, ma ora per ora, nel picco massimo, si raggiungono cinquanta movimenti, poi è tutto vuoto.

Tutte le richieste di *slot* su Malpensa sono state soddisfatte, a volte addirittura sollecitate, per la ovvia ragione di non lasciar sguarnito questo importante *asset*.

Tornando al punto, signor presidente, vi è un tema è stato posto da chi vi parla, dall'onorevole Meta, dall'onorevole Moffa e da chi, sia nel Governo che nell'opposizione, ha visto nel corso degli anni con quanta difficoltà si riesca a disciplinare questa materia.

Il problema è il seguente: chi decide? Chi fa la pianificazione?

La norma che è stata ricordata dall'onorevole Bonavitacola è stata inserita all'interno del codice della navigazione nel 2005, ma nessuno ha mai avuto la possibilità di fare un decreto e neanche di portarlo in Conferenza Stato-Regioni.

Il punto vero consiste nel sapere chi è il proprietario degli aeroporti. Questo è un argomento serio. Ebbene, il proprietario degli aeroporti è lo Stato italiano. Gli aeroporti sono demanio statale, non misto statale-regionale.

Ovviamente, lo Stato ha deciso di darli in concessione, per legge — quindi senza nessuna verifica, bando, gara, né certificazione, che sono state fatte da noi successivamente — a società che furono costituite *ad hoc*.

Parliamo di società costituite in genere da camere di commercio, comuni e province, con una grande disparità di trattamento. Infatti, la camera di commercio di Brescia o di Verona è una cosa; la camera di commercio di Catania è un'altra cosa, radicalmente non comparabile.

Intendo dire che la Camera di commercio di Brescia è un tessuto produttivo; la camera di commercio di Catania è una struttura burocratica, alle dipendenze della Regione, che spesso non ha i soldi per pagare gli stipendi dei propri dipendenti, o le pensioni.

Affidare agli aeroporti a comuni del Mezzogiorno che hanno le difficoltà che tutti conosciamo relativamente ai servizi essenziali, a mio modo di vedere è stato un gravissimo errore, così come affidarli all'autorità portuale, e in questo modo rispondo anche all'onorevole Biasotti.

Non è pensabile che l'aeroporto venga considerato come una specie di *dependance* dell'ente locale. L'aeroporto ha una funzione di sviluppo certamente più ampia del territorio che serve e deve essere gestito in modo industriale.

Ecco perché, il passaggio successivo a quella prima fase avrebbe dovuto essere — e, a mio avviso, dovrebbe esserlo tuttora — la ricerca sul mercato di soggetti industriali, in grado di decidere se ci sono i termini per lo sviluppo, e dunque investire, oppure chiudere.

È un fatto doloroso, ma ci si arriverà, perché è impensabile avere un sistema così squilibrato.

Non voglio entrare nel merito delle questioni Linate-Malpensa. In merito, è stato condotto uno studio dalla Bocconi, che rispetto. Bisogna però capire come si conducono gli studi. Infatti, se nel 2007 a Malpensa si avevano tredici linee intercontinentali, che non sottraggono traffico a Linate, vorrei sapere quanta gente, oggi, che non ci sono più le linee interconti-

mentali, prende l'aereo da Linate per andare a Francoforte o ad Amsterdam, cioè negli *hub* europei. È quello il tema vero.

Vorrei porre anche un altro quesito. In proposito, suggerisco alla Commissione di ascoltare Bisignani, il segretario generale della IATA, l'associazione di tutte le compagnie del mondo.

Vi chiedo di porgli una sola domanda: come mai non ci sono compagnie che vogliono utilizzare Malpensa fino in fondo, cioè come *hub*, non semplicemente come punto a punto, perché di quello si occupa Lufthansa?

C'è un problema che riguarda Malpensa? Questo non lo deve dire l'ENAC che, invece, può condurre un proprio studio, elaborando dati.

È singolare, tuttavia, che in una fase come questa un grande aeroporto, che ha una grande clientela attorno e una grande area di sviluppo, abbia delle difficoltà.

Infatti, se se ne fosse andata Alitalia, avrebbe fatto pochissime rotte, che andavano colmate subito altri, se ci fossero stati, come Lufthansa o altre compagnie.

Se questa situazione non si è verificata, dovrà pur esserci una ragione.

Penso che il soggetto che la può spiegare meglio sia il segretario generale dell'associazione di tutte le compagnie internazionali.

EMANUELE FIANO. Scusi, quando lei ci dice che questa situazione non si è verificata; vuol dire che Lufthansa non ha chiesto di riempire le tratte...

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Assolutamente. Lufthansa non sta coprendo le tratte intercontinentali, ma un punto a punto in Europa e in Italia.

Peraltro, Alitalia — perdonatemi, ma svolgo una considerazione — con il fattore di riempimento che si ritrova, per riuscire a portare della gente sugli aerei ha presentato, come avete visto tutti, un'offerta a 99 euro, che è esattamente la cifra proposta da Lufthansa.

Con un cifra del genere, una *major*, che deve sostenere determinati costi — in questo momento per fortuna bassi — per i

carburanti, va in perdita, perché si comporta come una *low cost*.

Se questo è il futuro del trasporto aereo europeo, sono preoccupato.

Come sappiamo tutti, infatti, per far viaggiare la gente, occorre proporre tariffe a 99 euro, ma questo significa comprimere i costi, abbassare le regole e intervenire anche sulla sicurezza, che comunque ha un costo.

Attenzione, non sto attaccando le *low cost*, che hanno reso un importante servizio — mi rivolgo all'onorevole Misiti — tuttavia, un conto è una compagnia *low cost* che riempie un vuoto; un conto è una compagnia *low cost* che diventa il modello europeo, il che è totalmente diverso.

Il regolamento europeo consente di dare contributi agli aeroporti sotto i cinque milioni di passeggeri, per tre anni, a parità, in modo trasparente, poi basta. Abbiamo verificato, ad esempio, che Alghero ha violato questa regola. È in corso un'infrazione comunitaria. Da parte nostra, abbiamo aperto un'ispezione, perché evidentemente in questo caso abbiamo riscontrato una violazione.

Chiedo, tuttavia, se è pensabile mantenere un sistema con centomila addetti, con contratti di lavoro che sono evoluti, con spese sempre più importanti che imponiamo per garantire la sicurezza, con un livello da *low cost*. Questo è un problema molto serio.

Non voglio difendere Alitalia, perché non m'interessa farlo, privata o pubblica che sia, ma se una compagnia, per sopravvivere, fosse costretta ad abbassare talmente il prezzo da non riuscire più a rimanere nell'equilibrio finanziario, questo sarebbe un guaio per il Paese.

Perché mai Lufthansa, pur avendone la possibilità, non crea rotte intercontinentali da Malpensa? Questa è la domanda. Che Lufthansa si occupi di alcune tratte europee o italiane non è un problema. Se copre la tratta Malpensa-Catania o Malpensa-Bari, probabilmente va in concorrenza. Va benissimo. Avendo ottenuto gli *slot*, agisce di conseguenza.

Tuttavia, il vero problema legato a Malpensa consiste nell'aumentare le rotte intercontinentali.

Su questo aspetto - mi perdoni onorevole Montagnoli - si è creato un equivoco linguistico. Quando parliamo di *slot*, ci riferiamo a bande orarie; quando parliamo di accordi bilaterali, ci riferiamo a diritti, che vengono negoziati.

Noi abbiamo addirittura invertito l'onere della prova, nel senso che accettiamo che le compagnie straniere vengano nel nostro Paese, se scelgono un aeroporto, in questo caso Malpensa, anche non avendo la reciprocità.

Questa non è una liberalizzazione, ma una sorta di eutanasia, che in questo momento favoriamo. Eppure, nessuno muore, perché tutti coloro che hanno fatto domanda hanno già avuto l'autorizzazione provvisoria prorogabile per una stagione.

Al momento, vi è una forte incentivazione voluta dal Governo e inserita comunque in una norma.

Da parte nostra, stiamo stilando un elenco con il Ministro Frattini, proprio per valutare tutti gli accordi bilaterali, uno per uno. Spesso, tuttavia, non siamo noi che non vogliamo procedere, ma veniamo a contatto con realtà, come quella russa, che non riconoscono l'Unione europea. Se si aprisse per l'Italia, lo si dovrebbe fare anche per tutte le compagnie europee, ma i russi non vogliono.

Questo è un incaglio del negoziato che penso il Governo si sia impegnato a superare, ma non ci dà una risposta immediata. Probabilmente, questa arriverà nel 2010 o nel 2011, perché il negoziato internazionale ha i suoi tempi.

Il vero tema è che non possiamo perdere gli investimenti fatti su Malpensa. Ricordo che lo Stato ha investito 2 miliardi di euro e altrettanti ne ha investiti la società di gestione. In totale, parliamo di quattro miliardi di euro che sono una cifra ragguardevole, senza contare le infrastrutture di collegamento.

A questo punto, siccome quell'investimento non si può perdere, bisogna studiare tutte le possibili soluzioni per farlo funzionare. Se per raggiungere tale scopo,

si dimostrasse la necessità di limitare Linate, non mi straccerei le vesti, purché si faccia una scelta.

Per quanto riguarda le altre domande che mi avete posto, voglio dire all'onorevole Nizzi di stare tranquillo. Purtroppo la pista non si realizzerà, perché la protezione civile ha deciso che non c'erano più i tempi necessari.

Personalmente, ho messo a disposizione le somme dell'ENAC, pari a 20 milioni, già prima della fine dell'anno. Tuttavia, per una serie di ragioni interne e burocratiche non sono riusciti a procedere all'appalto. Hanno chiesto quindi di utilizzare metà di questa cifra, ossia 10 milioni, per realizzare una viabilità interna all'aeroporto e una di collegamento che serve per il G8. Poiché Bertolaso è il commissario straordinario, gli ho dato il nostro assenso.

È già stato appaltato questo secondo tipo di lavori, che prevedono anche la messa in sicurezza dell'aeroporto, con l'installazione di un ILS (*Instrument Landing System*) di 1,6 milioni.

SETTIMO NIZZI. Gli altri dieci ci sono ?

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Gli altri dieci li riprenderà l'Enac, ma non le so dire adesso a cosa saranno destinati. Dobbiamo ancora deciderlo.

SETTIMO NIZZI. Lasciateli lì, poi a settembre facciamo il bando per la nuova pista.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Non ci bastano per fare la pista. Comunque si tratta di una questione già in via di risoluzione.

Per quanto riguarda l'aeroporto Ronchi dei Legionari, interviene un problema di rapporto con la Slovenia, probabilmente; nel senso che tra poco, appena tale Paese entrerà nella Comunità europea, sarà più facile arrivare all'aeroporto internazionale di Lubiana di quanto non sia raggiungere Malpensa o Venezia.

Non saprei che cosa fare per il Ronchi dei Legionari, che pur essendo un bellissimo aeroporto, è piccolo. La dimensione del tessuto è fondamentale.

Se si chiedesse perché non si realizza un aeroporto ad Agrigento, che è un posto bellissimo, la risposta sarebbe semplicissima: ci sono poche persone che viaggiano. Sotto un milione di passeggeri, l'aeroporto non ha senso. Ad Agrigento vi sono centomila persone, per cui è difficile realizzarlo, anche se dispiace doverlo dire.

Per quanto riguarda invece — e ho concluso — il discorso della classificazione, è chiaro che il nostro studio serve per fornire al Ministro gli elementi per procedere a questa difficile classificazione, che in tre anni non si è riusciti a fare. Non ci sono riusciti due Governi e due Ministri diversi.

Ricordo che il Ministro Bianchi, appena insediato, presentò un documento sul riordino del trasporto aereo che giace al Senato, senza mai avere fatto un passo oltre quello di una prima audizione.

Quindi, sotto questo profilo, siamo pari, nel senso che probabilmente questa è la migliore condizione per dire che bisogna ripartire e non pensare ad una pianificazione rigida, che è impossibile, ma a delle misure che consentano di valutare chi può stare sul mercato e chi, invece, non va sostenuto, in maniera assolutamente innaturale.

Penso che sotto questo profilo il Mezzogiorno ha avuto una serie di investimenti. La Sicilia conta dieci milioni di passeggeri e potrebbe arrivare a venti, con le infrastrutture che abbiamo già realizzato, utilizzando per intero i finanziamenti comunitari.

I prossimi finanziamenti non serviranno più per gli aeroporti, ma per le strade di collegamento, purché si realizzino in tempi ragionevoli. Del resto, un conto è costruire una strada di comunicazione in cinque anni; un conto è farla in venticinque.

Per il resto del nord, state tranquilli, non c'è una lira pubblica ormai da anni.

Gli investimenti dovrebbero essere privati, ma il guaio è che non ci sono neanche quelli.

L'ENAC non ha i poteri di vigilanza sufficienti, che chiediamo al Parlamento sicuramente da almeno cinque anni, ossia da quando io ricopro questa carica, ma forse anche da prima. So che c'è la disponibilità a darli — le ultime dichiarazioni del Ministro Matteoli vanno in questo senso — ma capisco che deve essere difficile.

Adesso, tuttavia, c'è un veicolo, che è il recepimento della direttiva comunitaria in materia di tariffe. In quell'ambito, si potrebbe inserire una delega al Governo — come si fa spesso — perché entro sei mesi stabilisca come deve essere questa autorità, che è meno fragile di come appare, ma assolutamente non adeguata a quello che dovrebbe fare.

Intendo dire che adesso dobbiamo assumere alcuni ispettori — perché sono andati tutti in pensione — e non possiamo stare nella camicia di forza delle limitazioni poste dal Ministro Brunetta o da chi c'era prima, anche perché li paghiamo con i soldi nostri.

Se ci ripristinate il canone, che ci avete tolto per favorire inutilmente Alitalia — lo fece Tremonti e poi il Parlamento lo approvò con la fiducia —, con quei soldi potremmo assumere quattro ispettori, che sono essenziali. Senza queste figure, infatti, tutta la sicurezza va a pallino.

Inoltre, dovremmo assumere una decina di direttori di aeroporti — sono tanti quelli che servono — da porre nei dieci aeroporti principali, dove mandare dei giovani *manager* che in qualche modo aiutino le società di gestione a crescere.

SILVANO MOFFA. E Viterbo?

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Non dipende più da me, ma dal Ministro dei trasporti.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Signor presidente, vorrei tentare di rasserenare gli animi circa le

informazioni che sono state portate al tavolo, spiegando che quella che presentiamo è una foto e, come tale, non è colorata, truccata, bella o brutta, ma è una presa d'atto di quello che sta avvenendo e di quello che avveniva un anno fa, prima e dopo la crisi Alitalia.

Relativamente, invece, allo studio universitario presentato, questo non è paragonabile per una serie di motivi, in quanto vi sono delle teoriche possibilità di crescita che sono molto interessanti, ma tipiche di tutti gli studi universitari.

Se guardiamo, ad esempio, lo studio universitario sulla *catchment area* dell'aeroporto di Albenga, notiamo che ha un numero limitato di passeggeri, ha 1,5 milioni di passeggeri potenziali.

Per quanto riguarda gli accordi bilaterali, voglio chiarire forse un equivoco che sorge tra accordo bilaterale, e quindi designazione di un Paese, e *slot* effettivamente disponibili.

Quanto agli accordi bilaterali, noto solamente — ho preso alcuni appunti sulla nota dello studio — che, su quindici Paesi presentati, sei sono sulla *black list* europea. Non pensate che vengano mai voli in Europa o in Italia da Paesi che non hanno i minimi requisiti di sicurezza.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. È inutile fare accordi con questi Paesi.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Appunto. Alcuni non sono aggiornati, in quanto, relativamente alla Corea del sud, abbiamo appena raggiunto un accordo di multidesignazione.

C'è tutta la capienza che si vuole...

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Forse possiamo inviare alla Commissione copia di tutti gli accordi che abbiamo stipulato.

EMANUELE FIANO. Sì, grazie.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Stante questa situazione, anche in assenza di previsioni di accordo bilaterale, qualunque richiesta ci sia stata

rivolta per operare sull'aeroporto di Malpensa — anche forzando unilateralmente la bilateralità, ossia cedendo la bilateralità e accomodandosi su base di autorizzazione provvisoria è stata soddisfatta. Questa è la fotografia.

EMANUELE FIANO. Questa è una notizia !

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Ma è una notizia che risale a quattro mesi fa !

EMANUELE FIANO. Sì, ma noi ieri abbiamo ascoltato informazioni diverse, e non da un passante...

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. L'impegno di ENAC è quello di garantire che le richieste che vengono presentate siano soddisfatte, anche se formalmente richiedono la revisione dell'accordo bilaterale sottostante. Alcuni accordi bilaterali risalenti agli anni '70 prevedono una monodesignazione Alitalia, perché in quegli anni esisteva solo quella compagnia e non si ipotizzava la presenza di altri operatori.

Ad ogni modo, posto che dei sessantaquattro accordi bilaterali esistenti, Alitalia è designata come unico vettore in venti, sugli altri intendiamo dare spazio a chi lo richiede. Non mi riferisco al Bangladesh, alla Tanzania, alla Costa d'avorio, al Camerun, né Sudan, perché ci devono garantire di rispondere ai requisiti.

Per quanto riguarda l'utilizzo degli *slot winter* — e non accordo bilaterale, che è un'altra cosa sulla capacità totale teorica delle ventiquattro ore di Malpensa, c'è un'attuale utilizzo del 31 per cento degli *slot* disponibili. Quindi, a qualunque ora del giorno, nella *winter season* ovviamente, c'è capienza per qualunque richiesta.

È chiaro che se lo *slot* viene richiesto a Malpensa per l'ora di picco di Fiumicino, il problema risiede su Fiumicino o sul London Heathrow, ma non su Malpensa.

Per quanto riguarda Genova, chiedo scusa per essere stato poco educato, ma ho

definito la crescita dell'aeroporto di Genova assimilabile ad un encefalogramma piatto da dieci anni.

Il gestore aeroportuale è una Spa e noi intendiamo che debba comportarsi come un imprenditore privato. Così non è in tanti aeroporti, perché ricordo che Genova utilizza il 10 per cento degli *slot* disponibili.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i rappresentanti di ENAC per i loro interventi e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto

stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. GUGLIELMO ROMANO**

---

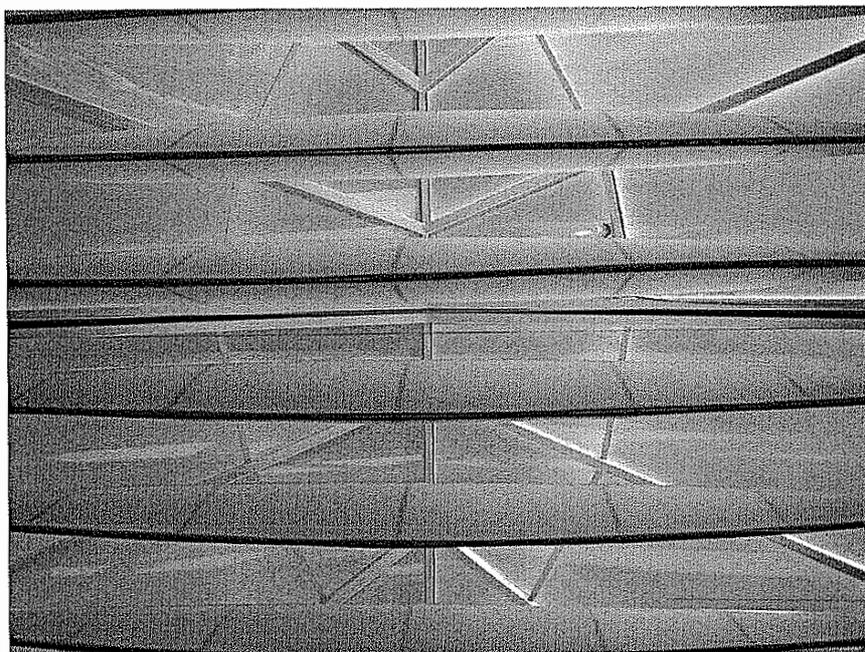
*Licenziato per la stampa  
il 16 aprile 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

## Le prospettive del trasporto aereo italiano nel quadro della crisi economico-finanziaria mondiale



**Indice****Sommario****1. L'origine della crisi****2. I prevedibili effetti della crisi sull'economia della zona Euro e dell'Italia**2.1. *Le previsioni circa l'andamento del PIL*2.1.1 *Previsioni per l'area Euro*2.1.2 *Previsioni per l'Italia*2.1.3 *Previsioni sull'andamento delle componenti del PIL*2.2. *Le previsioni circa l'andamento delle singole componenti del PIL*2.2.1 *I consumi*2.2.2 *Gli investimenti*2.2.3 *Il settore industriale e dei servizi (Italia)*2.3. *Le previsioni circa l'andamento del commercio internazionale*2.3.1 *Esportazioni ed importazioni (zona Euro ed Italia)*2.4. *Valutazioni conclusive***3. Le prospettive del trasporto aereo italiano**3.1. *Le previsioni sull'andamento del mercato del trasporto aereo prima della crisi*3.2. *La correlazione fra andamento del PIL e la domanda di trasporto aereo*3.3. *Le precedenti crisi nel trasporto aereo*3.4. *Stima sull'andamento del traffico passeggeri nel biennio 2009-2010*3.5. *Valutazioni conclusive e previsioni circa i singoli mercati***Bibliografia****Appendice metodologica** – *Lo sviluppo di un modello previsionale alternativo***Composizione del gruppo di lavoro**

Coordinamento

Aldo Londei - Giampaolo Parisini

Analisi e valutazioni di settore

Silvia Ceccarelli - Riccardo Rizzi

Analisi e valutazioni economiche

Livia Coraggio - Valentina Silvestri

Modello econometrico previsionale

Francesco Schettino

Rapporti organismi internazionali

Adolfo Marino

## Sommario

Il documento elaborato dal gruppo di lavoro, *i*) premesso un breve cenno sulle origini della crisi che ha investito le economie mondiali, *ii*) raccoglie le previsioni formulate dai principali organismi europei ed italiani circa gli effetti della crisi sulle economie della zona Euro e dell'Italia, e *iii*) formula un quadro previsionale sulle prospettive del trasporto aereo nel nostro Paese.

### 1) Le origini della crisi

Le premesse dell'attuale crisi economica mondiale vanno ricercate negli squilibri manifestati dall'economia reale già da circa un biennio (prezzo del petrolio, competitività delle economie dei paesi emergenti, indebitamento degli USA), sui quali si è innestata la crisi finanziaria statunitense (mutui *subprime* e finanza derivata), che ha investito il sistema bancario USA e di qui si è propagata a livello internazionale.

La perdita di fiducia circa la solvibilità del sistema bancario (che viene fatta risalire al mancato salvataggio di Lehman Brothers) ha di fatto bloccato il sistema interbancario e la conseguente rarefazione del credito si è ripercossa sulle imprese e sulle famiglie, determinando la caduta della domanda di beni e servizi, più accentuata nei paesi ad economia avanzata, ma sensibile anche in quelli emergenti.

### 2) I prevedibili effetti della crisi sulle economie della zona euro e dell'Italia

Nel corso della ricerca, avviata nel dicembre dello scorso anno, le previsioni relative all'andamento del PIL europeo ed italiano sono state oggetto di successivi aggiornamenti, sempre comunque di segno negativo.

In linea generale, può affermarsi che tutti gli studi di previsione consultati (redatti dalla BCE, dall'OCSE, dalla Banca d'Italia e dal Centro Studi di Confindustria, SACE) considerano che:

- nel 2008 si è registrata una sostanziale stagnazione del PIL europeo (+1%) ed una flessione di quello italiano (fra -0,5% e -0,6%), frutto di un secondo semestre già con segno negativo;
- nel 2009 si prevede un andamento negativo del PIL europeo (fra -0,6% e -1%) ed un andamento peggiore per quello italiano (Confindustria -1,3%, Banca d'Italia -2%);
- nel 2010 si prevede una ripresa della crescita del PIL Europeo dell'ordine del +1,2%, mentre la ripresa del PIL italiano dovrebbe fermarsi al +0,5% / +0,7%.

Tutte le componenti del PIL (consumi privati, investimenti fissi lordi, export ed import) sono previste in flessione sia da parte di Banca d'Italia che di Confindustria (seppure con differenze talvolta sensibili fra le rispettive stime); per quanto riguarda l'occupazione, Confindustria stima la perdita di posti di lavoro nel 2009 in 600.000 unità e la CISL in 900.000 unità.

Ampio spazio è dedicato nella ricerca alle previsioni, formulate dalla SACE, circa l'andamento del commercio internazionale e dell'export/import italiano.

Per quanto riguarda il commercio mondiale:

- il rallentamento del PIL, iniziato già nel secondo semestre del 2007, ha colpito in maniera più sensibile le economie dei paesi avanzati;
- il ciclo negativo si protrarrà per il 2009/2010. Il ritorno ad un tasso di crescita superiore alla media registrata prima del 2008 (+4%,) si avrà solo dal 2011/2012;
- nell'anno critico (2009), a fronte della recessione delle economie avanzate, la sola fonte di crescita dell'economia mondiale sarà costituita dalle economie dei paesi emergenti (anche se a tassi notevolmente inferiori a quelli degli ultimi anni).

Per quanto riguarda l'import/export italiano le previsioni di Confindustria e della Banca d'Italia sono concordi nell'indicare una flessione nel 2009 (molto forte secondo la Banca d'Italia: -5,5% per l'export e -3,8% per l'import) ed una ripresa per il 2010.

### 3) Le prospettive del trasporto aereo italiano

Prima del manifestarsi della crisi economica tutte le previsioni degli organismi del trasporto aereo (IATA, Eurocontrol, ACI Europe) concordavano nel ritenere che la crescita dei traffici sarebbe proseguita con gli elevati tassi registrati negli ultimi anni (il principale fattore di rischio era costituito dalla eventuale congestione dei principali aeroporti).

La rapida crisi economica mondiale ha radicalmente modificato il principale fattore di contesto, generatore della domanda di trasporto aereo, costituito dallo sviluppo economico, il cui principale indicatore è costituito dall'andamento del PIL, in quanto riflette l'andamento del benessere nazionale, dal quale dipende la variazione della domanda di trasporto per affari o turismo.

La ricerca, quindi, evidenzia sia descrittivamente (attraverso l'esame dei dati relativi alle variazioni percentuali del PIL italiano posti a raffronto con il numero di passeggeri trasportati fra il 1996 ed il 2007) sia graficamente (figg. 9 e 14) l'esistenza di una correlazione positiva fra l'andamento del traffico aereo e quello del PIL; in altri termini, la domanda di trasporto aereo varia, secondo una tendenza comune, nella stessa direzione delle variazioni di PIL, ad un ritmo superiore di almeno un punto percentuale.

Al fine di formulare una previsione, anche quantitativa, sulla flessione della domanda di trasporto aereo in Italia si è utilizzato il modello previsionale elaborato dall'ICAO, che considera i fattori di domanda (PIL ed esportazioni) e di prezzo; questo modello, anche se incontra il limite di non poter tenere conto delle situazioni locali, fornisce – comunque – valide indicazioni sulle tendenze del mercato e sugli ordini di grandezza delle sue variazioni.

Il primo risultato (illustrato nella tabella 1) indica per l'Italia:

- nel 2009 una flessione variabile fra -2,67% e 0%;
- nel 2010 una ripresa variabile fra il -0,13% ed il +1,02%.

Peraltro, considerata la volatilità dei dati relativi alle variabili PIL ed esportazioni, che vengono costantemente rivisti al ribasso (da ultimo il FMI ha aggiornato nel gennaio 2009 i dati appena forniti nell'ottobre 2008), il gruppo di lavoro considera preferibile attestare la propria stima sui valori inferiori degli intervalli sopra indicati (-2,67% nel 2009 e -0,13% nel 2010).

**Infine, considerato quanto sopra esposto a proposito della più che proporzionalità delle variazioni della domanda di trasporto aereo rispetto a quelle della domanda aggregata, il gruppo di lavoro ritiene plausibile che – nell'attuale fase recessiva dell'economia e, quindi, nel 2009 – l'impatto della crisi economica sul traffico passeggeri sia maggiore di quanto risulta dall'applicazione del modello ICAO, con un differenziale dell'ordine di 2 punti percentuali.**

Quanto alla durata della crisi del settore, il dato previsionale che ne colloca la fase più acuta nel 2009, con avvio di una timida ripresa nel 2010, risulta sostanzialmente confermato dall'andamento delle crisi che hanno segnato il trasporto aereo negli ultimi anni (anche le più gravi, come quella dell'11 settembre 2001) le quali si sono risolte nell'arco massimo di due anni.

L'andamento prospettico delle variabili macroeconomiche considerate è – e sarà – influenzato certamente dal clima di fiducia che nel tempo verrà a determinarsi. Senza dubbio, da questo punto di vista, il mercato finanziario assumerà un ruolo cruciale. Infatti, gran parte delle difficoltà riscontrate nei consueti legami fiduciari è dovuta alla grave incapacità di quantificare l'entità di titoli derivati "tossici" presenti nei portafogli degli istituti finanziari sia europei che statunitensi.

Per questo, le capacità tecniche e persuasive delle politiche governative locali – ispirate a criteri di rapidità e manifesta volontà – potrebbero essere determinanti in quanto, facendo emergere criticità sin ora occultate, ristabilirebbero quella fiducia che oggi più che mai è un pilastro dell'esistenza stessa e, dunque, della crescita prospettica del sistema capitalistico.

### **1. L'origine della crisi**

L'attuale crisi economica mondiale ha le sue radici negli squilibri manifestati dall'economia reale nell'ultimo biennio, riferiti principalmente *i)* all'andamento del prezzo dei prodotti petroliferi (che, la scorsa estate, aveva raggiunto la quotazione di \$ 150 al barile, con la prospettiva di raggiungere i \$ 200 al barile), *ii)* al pesantissimo indebitamento dell'economia statunitense e *iii)* alla forte competitività reale e monetaria delle economie emergenti (si consideri al riguardo la facoltà della Cina di agganciare la propria moneta al dollaro USA, con conseguente guadagno di competitività della moneta, specie verso l'euro).

Su questa preesistente situazione di tensione e di rallentamento della crescita delle economie dei paesi più industrializzati si è innestata la crisi finanziaria statunitense che, *i)* originata dallo scoppio della 'bolla immobiliare', la cui crescita era stata sostenuta dalla facilità di accesso ai mutui 'subprime', *ii)* si è rapidamente estesa al mercato dei titoli derivati (emessi a garanzia dei mutui concessi a debitori divenuti insolventi) e, quindi, *iii)* ha investito l'intero sistema bancario USA.

La propagazione della crisi a livello internazionale, a giudizio di molti analisti, ha avuto inizio dal mancato salvataggio da parte del governo americano della Lehman Brothers, che ha generato un'ondata di panico e gravi tensioni nei sistemi bancari internazionali e ciò si è tradotto in un inasprimento dei criteri di erogazione del credito a livello internazionale, nel deterioramento del clima di fiducia delle imprese e dei consumatori ed infine nel crollo dei valori di borsa.

Il senso di sfiducia generalizzato e reciprocamente maturato dalle banche a seguito delle turbolenze sui mercati finanziari ha di fatto bloccato il mercato interbancario, con conseguente limitazione della disponibilità di credito per gli operatori dell'economia reale.

Dall'inizio della crisi, gli enti creditizi hanno dovuto inoltre fronteggiare crescenti pressioni, sulle dimensioni dei loro bilanci, connesse all'erosione della base patrimoniale per perdite su crediti o per l'andamento sfavorevole dei prezzi delle attività.

Questo ha costretto le banche a ridimensionare le posizioni di bilancio al fine di riportare il rapporto base patrimoniale / attività al livello auspicato, con evidente impatto negativo sull'accesso ai finanziamenti di imprese e famiglie.

Inoltre, le tensioni sui mercati finanziari e l'apprensione degli investitori, sui mercati in cui le banche provvedono alla raccolta, hanno implicato più stringenti vincoli di finanziamento per gli enti creditizi che hanno pertanto limitato la massa monetaria disponibile ai fini dei prestiti alla propria clientela.

L'elevata incertezza che ha caratterizzato i mercati finanziari nell'ultimo semestre, nonostante gli interventi delle autorità monetarie e dei governi, ha influito pesantemente sul comportamento delle imprese, ed inoltre il deteriorarsi delle prospettive per l'economia e l'inasprimento delle condizioni di finanziamento divenute più restrittive hanno comportato una protratta moderazione nei tassi di crescita dei prestiti alle famiglie oltre che al settore privato non finanziario.

In definitiva, ne è seguito un peggioramento delle condizioni economiche mondiali e tale andamento ha ulteriormente rallentato la domanda di beni e servizi nei paesi avanzati, mentre una decelerazione dell'attività si registra anche nelle economie emergenti, per via della contrazione della domanda estera e delle ricadute negative della crisi finanziaria.

## **2. I prevedibili effetti della crisi sull'economia della zona Euro e dell'Italia**

Per valutare gli effetti della crisi sull'economia della zona euro e dell'Italia, il gruppo di lavoro ha preso in esame le previsioni formulate dalla Banca Centrale Europea, dall'OCSE e dalla Banca d'Italia, dal Centro Studi di Confindustria (inoltre il gruppo ha acquisito il rapporto della SACE sulle prospettive del commercio estero, pubblicato nel novembre scorso, del quale si tratterà nel paragrafo 2.3).

### **2.1. Le previsioni circa l'andamento del PIL**

#### **2.1.1. - Previsioni per l'area Euro**

Le iniziali previsioni sull'andamento del PIL europeo predisposte dagli esperti dell'Eurosistema (BCE) risultano confermate in termini di tendenza (anche se con valori diversi) dalle elaborazioni successivamente effettuate dall'OCSE, dalla Banca d'Italia e dal Centro Studi di Confindustria.

Da tutte le previsioni la crisi risulterebbe concentrarsi nel 2009, per poi lasciare spazio ad una lenta e progressiva ripresa dell'economia:

<b>BCE</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PIL AREA EURO	0,8 / 1,2	-1 / 0,00	0,5 / 1,5

<b>BANCA D'ITALIA / OCSE</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PIL AREA EURO	+1,0	-0,6	+1,2

<b>CONFINDUSTRIA</b>			
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PIL AREA EURO	+1,0	-0,8	+1,2

#### **2.1.2. - Previsioni per l'Italia**

A livello nazionale sono state prese in considerazione le previsioni formulate dalla Banca d'Italia e dal Centro studi di Confindustria, che di seguito si riportano.

<b>CONFINDUSTRIA</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
PIL Italia	+1,5	-0,5	-1,3	+0,7

Confindustria precisa che le possibilità di rilancio dell'economia italiana sono strettamente legate al ripristino della fiducia e al dissiparsi dell'incertezza che attanaglia la spesa di famiglie e imprese, altrimenti si avrà una recessione più lunga e profonda nel 2009, seguita da una stagnazione nel 2010.

Le previsioni formulate dalla Banca d'Italia, di seguito rappresentate, delineano un quadro più negativo rispetto a quello elaborato dagli altri principali previsori, in quanto incorporano informazioni più recenti che confermano, con sempre maggiore chiarezza, il veloce peggioramento della congiuntura sia interna che internazionale.

Nel 2009, il Pil in Italia si contrarrebbe del 2,0 %, oltre che per effetto dell'eredità negativa dell'ultimo semestre del 2008, anche per il netto peggioramento della domanda estera ed il forte ridimensionamento dei piani di spesa di imprese e famiglie.

#### BANCA D'ITALIA

	2007	2008	2009	2010
PIL Italia	+1,5	-0,6	-2	+0,5

#### 2.1.3. - Previsioni sull'andamento delle componenti del PIL

Come di seguito rappresentato, gli esperti sia della BCE che della Banca d'Italia e del Centro Studi di Confindustria hanno inoltre elaborato una previsione sulle singole componenti del PIL europeo (BCE) ed italiano (Banca d'Italia e Confindustria):

#### BCE

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,6	+0,1 / +0,5	-0,3 / +0,7	+0,6 / +1,8
Consumi collettivi	+2,3	+1,9 / +2,3	+1,3 / +1,9	+1,3 / +1,9
Investimenti fissi lordi	+4,4	+0,2 / +1,2	-6 / -3	-2,4 / +1,0
Export (beni e servizi)	+6,1	+2,4 / +3,4	-1,4 / +1,0	+2,3 / +4,9
Import (beni e servizi)	+5,4	+2 / +3	-1,9 / +1,1	+1,4 / +5,2

Analogamente, per quanto riguarda il PIL italiano e le sue singole componenti, il Centro Studi di Confindustria e la Banca d'Italia hanno formulato le seguenti previsioni.

#### CONFINDUSTRIA

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,4	-0,5	-1,4	+0,7
Investimenti fissi lordi	+1,2	-1,6	-2,9	+1,0
Export (beni e servizi)	+5,0	-0,6	-1,3	+2,1
Import (beni e servizi)	+4,4	-1,6	-2,0	+2,5

#### BANCA D'ITALIA

	2007	2008	2009	2010
Consumi privati	+1,4	-0,4	-0,2	+0,3
Investimenti fissi lordi	+1,2	-1,9	-7,3	-0,8
Export (beni e servizi)	+5,0	-0,9	-5,5	+4
Import (beni e servizi)	+4,4	-1,9	-3,8	+3

## **2.2. Le previsioni circa l'andamento delle singole componenti del PIL**

### **2.2.1. – I consumi**

#### Europa

Con riferimento all'aggregato dei consumi si rileva che sono soprattutto quelli privati a registrare contenuti tassi di crescita. Detta riduzione è principalmente ascrivibile ai seguenti fattori:

- modesta crescita del **reddito reale** connessa al peggioramento del mercato del lavoro ed al calo dell'occupazione, a seguito della prevista debolezza dell'attività economica a livello mondiale. Come noto il reddito disponibile è una variabile fondamentale nelle decisioni di spesa delle famiglie. Il recente calo dei prezzi delle materie prime e dell'inflazione dovrebbe contribuire ad alleviare la pressione sul reddito delle famiglie e sostenere la ripresa dei consumi privati;
- incremento del **risparmio** a scopo prudenziale riferibile alla situazione di elevata incertezza economica.

Gli effetti del calo dei prezzi delle materie prime dipenderanno molto dalla misura in cui il maggiore potere di acquisto indurrà le famiglie ad aumentare la spesa piuttosto che il risparmio. Studi recenti hanno infatti dimostrato che i consumatori nell'area euro hanno assunto un atteggiamento di forte cautela: tra la fine del 2007 e l'inizio del 2008, a fronte della crescita dell'inflazione, le famiglie hanno accresciuto i propri risparmi limitando i livelli di spesa.

Si consideri inoltre che nell'ultimo trimestre 2008 le condizioni di finanziamento applicate alle famiglie sono state caratterizzate da un inasprimento dei criteri di concessione del credito e da un ulteriore aumento dei tassi bancari sui crediti al consumo oltre che sui mutui per l'acquisto di abitazioni.

#### Italia

L'analisi della situazione italiana effettuata dal Centro Studi di Confindustria non è dissimile da quella europea appena descritta. L'aumento dei prezzi avvenuto nella prima metà del 2008 e il peggioramento delle aspettative sull'evoluzione della crisi economica verificatosi dall'estate in poi, hanno inciso sulle decisioni di spesa e hanno generato un aumento del risparmio, che di solito è un valore da salvaguardare, ma in questo momento è riflesso e propagatore della crisi.

Le condizioni favorevoli ad una ripresa dei consumi (riduzione dell'inflazione e diminuzione dei tassi d'interesse) sono annullate dall'incertezza, la quale determina un calo della spesa nonostante l'aumento del potere d'acquisto (che nello scenario elaborato da Confindustria cresce sostenuto dall'aumento delle retribuzioni reali).

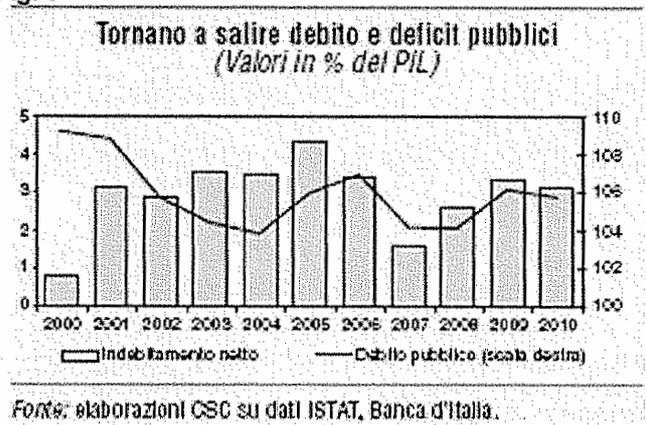
I consumi delle famiglie italiane sono stimati dal Centro Studi di Confindustria in calo dello 0,5% nel 2008 (dal +1,4% del 2007) e dell'1,4% nel 2009. Torneranno poi a crescere nel 2010 (+0,7%).

Dalle previsioni della Banca d'Italia risulta che nell'anno in corso (2009) i consumi privati ristagnerebbero (-0.2% ), tornando a crescere nel 2010 ad un ritmo appena inferiore a quello previsto per il PIL.

Secondo le stime effettuate, i consumi risentirebbero meno delle condizioni cicliche avverse, grazie sia all'impatto favorevole della riduzione dell'inflazione sulla capacità di spesa delle famiglie che delle misure recentemente approvate dal Governo a favore delle famiglie meno abbienti.

Il Centro Studi di Confindustria stima (Fig. 1) che il deficit pubblico italiano tornerà a salire prevedendo un indebitamento netto pari al 3,3% del PIL nel 2009, dopo il 2,6% nel 2008 e l'1,6% del 2007.

Fig. 1



Nel 2010 è previsto un parziale rientro, con l'indebitamento al 3,1% del PIL.

Il debito pubblico raggiungerebbe il 106,1% (il più elevato tra i paesi dell'Unione europea) del PIL nel 2009, dopo essere rimasto stabile al 104,1% tra il 2007 e il 2008.

## 2.2.2. – Gli investimenti

### Europa

Gli investimenti sono la componente del PIL che maggiormente risente dell'arretramento dell'attività economica oltre che delle più restrittive condizioni di finanziamento connesse alla crisi dei mercati finanziari.

Il rallentamento della dinamica degli investimenti è riferibile, in primo luogo, al rallentamento degli investimenti nelle costruzioni, nell'edilizia commerciale e residenziale.

A loro volta, gli investimenti in beni diversi dalle costruzioni subiscono una contrazione ascrivibile ai fattori già sopra evidenziati:

- il rallentamento dell'attività economica, l'incertezza sulle prospettive, il calo della domanda e della redditività;
- l'inasprimento dei criteri per la concessione del credito (minore disponibilità di finanziamenti);
- il deteriorarsi della domanda che ha allentato la necessità di ampliare la capacità produttiva.

<sup>1</sup> Il superamento del limite del 3% del rapporto deficit/PIL non costituisce di per sé un rischio, vista la situazione internazionale decisamente negativa. Innanzitutto, il valore di questo rapporto dovrebbe mantenersi in linea con quello degli altri paesi dell'area euro e, in ogni caso, il piano di contrasto alla crisi predisposto dalla Commissione europea il 26 novembre 2008, lo European Economic Recovery Plan, prevede esplicitamente la possibilità di superare temporaneamente il vincolo del 3%.

Italia

Per quanto riguarda il contesto italiano, nello scenario elaborato dal Centro Studi di Confindustria gli investimenti diminuiranno dell'1,6% nel 2008 e del 2,9% nel 2009, per ripartire nel 2010 (+1%) sostenuti dal ritorno alla crescita dei consumi e dal rilancio dell'export, grazie alla ripartenza del commercio mondiale.

Si accentuerà, inoltre, la diminuzione, già iniziata nel 2008 (-1,9%) degli investimenti in macchinari e attrezzature (-3,7% nel 2009), in linea con la recessione manifatturiera. Torneranno a crescere dal 2010 (+1,4%).

Le stime della Banca d'Italia prevedono nel 2009 un calo degli investimenti nella misura del 7% ed una lenta ripresa a partire dal 2010 (-0,8%).

La contrazione della domanda interna rifletterebbe la forte caduta dell'accumulazione di capitale, che risulta tuttavia di entità inferiore a quella registrata in occasione della recessione del 1993.

L'accumulazione delle imprese sarebbe stata frenata dal deterioramento della domanda sia corrente che prospettica e dall'inasprimento delle condizioni di finanziamento, in un contesto in cui la redditività ha continuato a peggiorare ed i margini per l'autofinanziamento si sono ulteriormente ridotti.

Secondo le indicazioni fornite dai principali gruppi bancari italiani nell'ambito dell'indagine trimestrale sul credito bancario nell'area dell'Euro (*Bank Lending Survey*), i criteri adottati dalle banche, nel terzo trimestre 2008, per l'erogazione di prestiti alle imprese hanno registrato un ulteriore irrigidimento. La quasi totalità delle banche appartenenti al campione ha segnalato una restrizione delle politiche creditizie relativamente alle quantità di crediti erogati, ai margini applicati, alle scadenze adottate ed all'impiego di specifiche clausole contrattuali volte al contenimento del rischio.

Inoltre, dal sondaggio trimestrale condotto nel mese di dicembre dalla Banca d'Italia in collaborazione con il *Sole 24 Ore* risulta che ci sia stato un forte aumento della percentuale di imprese secondo le quali le condizioni per investire sono peggiorate rispetto al trimestre precedente (al 66% , dal 38% dell'inchiesta di settembre).

Come nel resto dell'area, anche in Italia la fiducia degli imprenditori, rilevata nelle inchieste dell'ISAE, è scesa nei mesi più recenti ai minimi storici, e l'indicatore PMI (*Purchasing Managers Index*) indice che rileva i pareri dei manager responsabili degli acquisti appartenenti a diversi settori) ha raggiunto i valori più bassi da quando esiste la serie.

Per quanto riguarda gli investimenti esteri, la SACE prevede che le difficoltà finanziarie internazionali, drenando i principali canali di finanziamento delle imprese, limiteranno i progetti di investimento all'estero delle aziende.

In un tale contesto sarebbe naturale attendersi un forte arretramento degli investimenti delle imprese italiane nei mercati di riferimento o in nuovi mercati.

In base alle previsioni SACE in realtà la tendenza alla riduzione degli investimenti nei prossimi anni sarà attenuata dalla maggiore internazionalizzazione attiva delle imprese di media e grande dimensione nei mercati più dinamici.

### 2.2.3. – Il settore industriale e dei servizi (Italia)

Come in passato, il comparto industriale ed il valore aggiunto da questo creato risulta essere quello che ha maggiormente risentito del rallentamento dell'economia in atto, registrando un forte calo della produzione.

In tale contesto risulta particolarmente significativa la flessione registrata dai beni di investimento.

Dalle prospettive a breve termine non emergono elementi incoraggianti, e conferme in tal senso provengono da riscontri circa la chiusura prolungata delle imprese durante il periodo natalizio, la cancellazione di ordini, il conseguente ricorso alla cassa integrazioni guadagni ed i crescenti timori circa l'inasprimento delle condizioni di credito alla produzione.

La CISL stima la perdita di posti di lavoro nell'industria in 900.000 unità nel 2009, ed anche le stime del Centro Studi di Confindustria si attestano, con riferimento al medesimo anno, su 600.000 unità.

Il settore dei servizi ha registrato una maggiore tenuta rispetto ad altri comparti e ciononostante il ritmo di espansione è stato il più basso dal 2004.

La contrazione dell'attività è stata generalizzata a tutti i servizi.

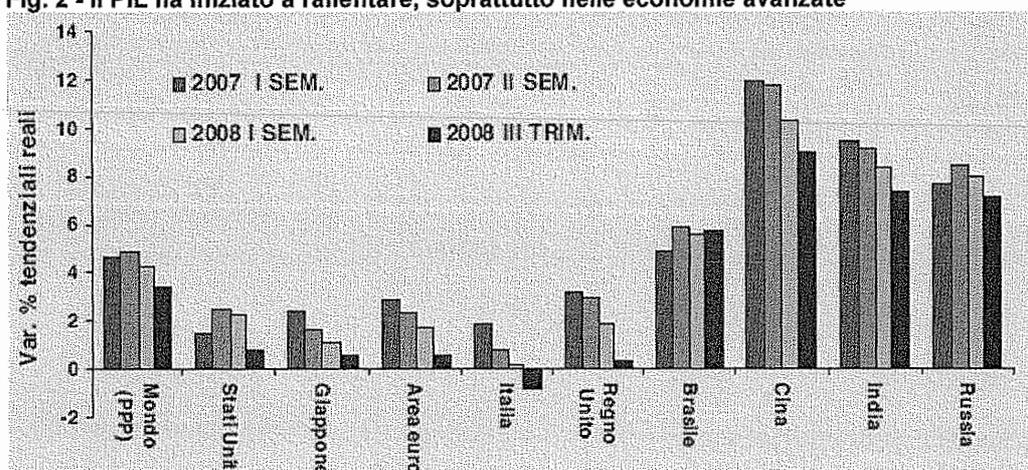
I settori dei trasporti e delle comunicazioni hanno risentito del rallentamento dell'industria manifatturiera, che costituisce un utilizzatore strategico dei loro servizi.

### 2.3. Le previsioni circa l'andamento del commercio internazionale

Il rapporto della SACE sulle prospettive del commercio estero muove dall'analisi del rallentamento della crescita dei paesi industrializzati nel biennio 2007-2008 (fino al III trimestre).

La decelerazione è stata intensa per gli Stati Uniti, il Giappone, il Regno Unito e, nell'area euro, oltre che per Germania e Spagna, soprattutto per l'Italia, il cui PIL è risultato sostanzialmente piatto nei primi nove mesi del 2008 (Fig. 2).

Fig. 2 - Il PIL ha iniziato a rallentare, soprattutto nelle economie avanzate

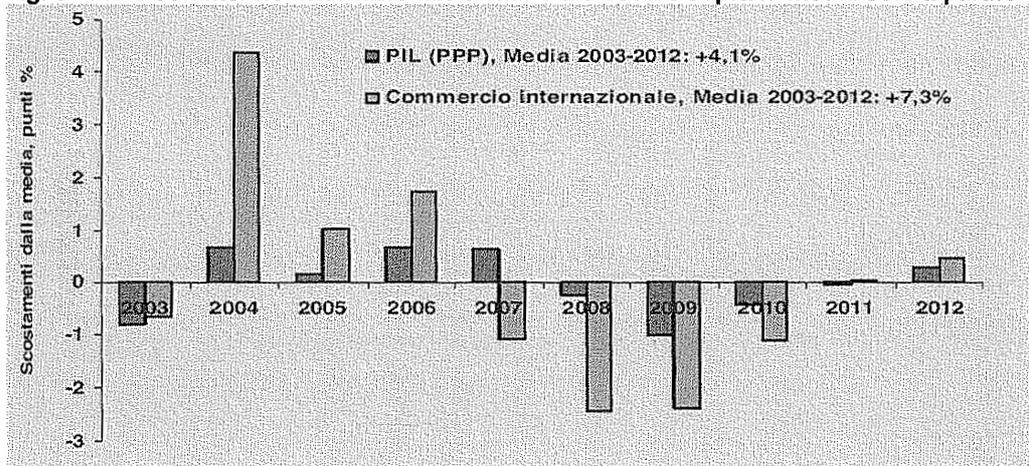


Fonte: elaborazioni SACE su dati Oxford Economics.

L'analisi SACE evidenzia inoltre che per la prima volta da cinque anni a questa parte, il tasso di crescita del PIL globale si attesterà al di sotto del 4% e scenderà sotto la soglia del 3% che ne dimostra lo stato di recessione a livello mondiale.

Anche per la SACE, quindi, gli effetti della crisi finanziaria determineranno nel 2009 condizioni economiche molto deboli con una parziale ripresa del ciclo solo dopo il 2009-2010. Tuttavia si dovrà aspettare il 2012 per veder tornare la crescita globale sopra la media degli ultimi anni (Fig. 3).

**Fig. 3 - PIL e commercio internazionale tornano a crescere sopra la media solo a partire dal 2012 \***

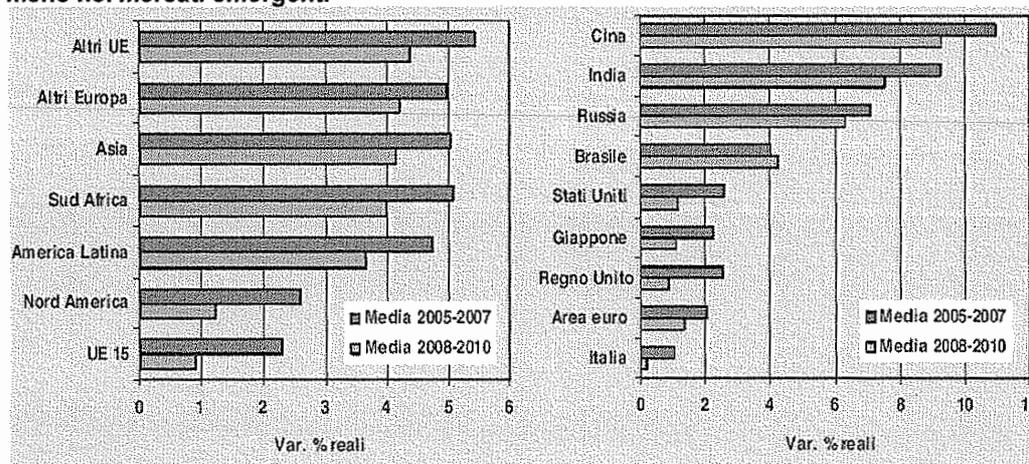


Fonte: SACE.

\* il valore 0 è da intendersi come la media della crescita globale degli ultimi anni (4%); i valori sulla scala delle ordinate sono quindi gli scostamenti, in punti percentuali, dalla media.

Le economie del Nord America e dell'Europa occidentale saranno le più colpite dalla crisi economico-finanziaria in atto. Il gruppo SACE prevede che in media, nel triennio 2008-2010, il tasso di crescita reale del PIL di questi paesi dovrebbe più che dimezzarsi rispetto al periodo 2005-2007 (Fig. 4).

**Fig. 4 - La crescita rallenterà consistentemente nelle economie avanzate nel triennio 2008-2010, meno nei mercati emergenti**



Fonte: SACE.

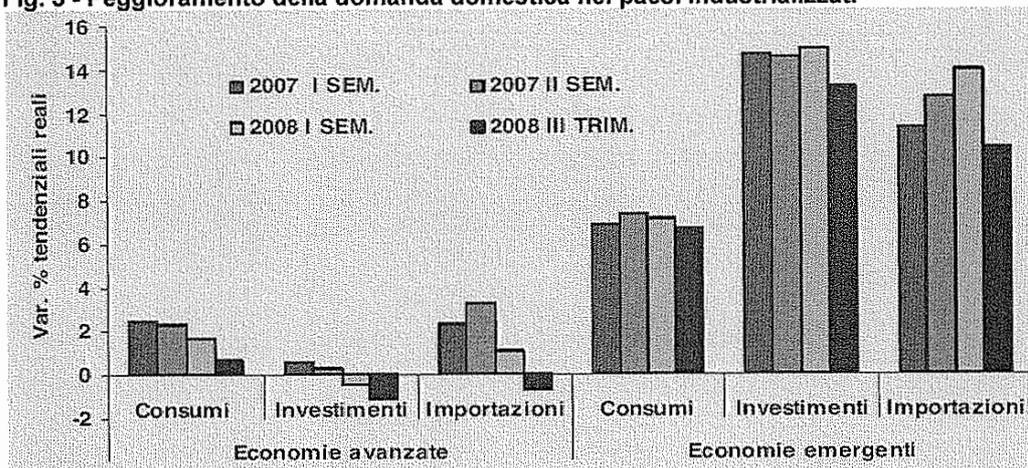
In particolare, tra il 2008 e il 2010, l'attività economica nell'area dell'euro dovrebbe crescere, in media, dell'1,4%<sup>2</sup> mentre il PIL italiano rimarrà pressoché fermo.

Per quanto riguarda le economie emergenti, tutti gli studi e la documentazione analizzata dal gruppo di lavoro sono concordi nel ritenere che finora hanno tenuto meglio di fronte alla crisi economico-finanziaria mondiale.

Anche questi mercati risentiranno tuttavia della crisi in seguito alla riduzione della domanda di beni e servizi da parte delle economie avanzate e delle difficoltà di accesso al credito internazionale. Non riusciranno quindi ad evitare minori tassi di sviluppo e un rallentamento della crescita (in misura in ogni caso limitata rispetto a ciò che è successo nelle economie industrializzate).<sup>3</sup>

Si riporta di seguito un grafico (Fig. 5) elaborato dalla SACE che mette a confronto *consumi*, *investimenti* ed *importazioni*, nel biennio 2007-2008 (fino al III trimestre), sia nelle economie avanzate che in quelle emergenti.

**Fig. 5 - Peggioramento della domanda domestica nei paesi industrializzati**



Fonte: elaborazioni SACE su dati Oxford Economics.

Anche secondo il Centro Studi Confindustria la ripresa di Cina, India e Russia sarà comunque lenta e faticosa, nel 2010 il commercio mondiale crescerà del 2,5%, un avanzamento pari alla metà di quello del 2008, un terzo di quello del 2007:

#### CONFINDUSTRIA

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Commercio mondiale</b>	+9,3	+7,2	+5,0	0,0	+2,5
<b>Paesi emergenti</b>	+7,9	+8,0	+6,5	+4,5	+5,5

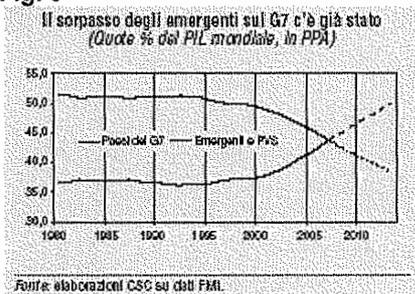
<sup>2</sup> Il profilo della crescita vede risultati ancora positivi per molte economie dell'area ancora nel 2008, una contrazione del PIL soprattutto nel 2009 e una marcata debolezza anche nel 2010.

Le dinamiche della crescita del periodo saranno inferiori al potenziale anche in Germania, Francia, Spagna e Regno Unito. La previsione è simile anche per il Giappone, dopo quattro anni di incremento del PIL.

<sup>3</sup> Nel 2008-2009 la Cina vedrà difatti scendere l'intensità della sua crescita reale al di sotto del 9% per la prima volta negli ultimi sei anni. Le economie emergenti sono state, in particolare, investite dalla crisi attraverso il deflusso di capitali esteri, conseguente alla liquidazione di investimenti azionari ed obbligazionari da parte di banche e fondi di investimento internazionali. Questi sviluppi hanno messo in evidenza la vulnerabilità dei paesi con più ampi disavanzi esterni, divenuti improvvisamente di difficile finanziamento. Al riguardo, il Fondo Monetario Internazionale ha offerto assistenza finanziaria ad alcune economie emergenti colpite dall'arresto dei flussi di finanziamento dall'estero, stanziando fondi per circa 45 miliardi di dollari.

Nel 2009 quindi, secondo le previsioni di Confindustria, le economie emergenti saranno l'unica fonte di crescita mondiale, vista la recessione delle economie avanzate. Dopo l'uscita dalla crisi resteranno la parte più dinamica dell'economia mondiale, contribuendo per i tre quarti dell'incremento del PIL globale, come già avvenuto dal 2001 al 2007. Nel mondo, quindi, dopo la crisi in atto, le dinamiche dei paesi emergenti avranno un'influenza sempre più forte sulla crescita mondiale (Fig. 6).

Fig. 6



### 2.3.1. – Esportazioni ed importazioni (zona Euro ed Italia)

#### Europa

La decelerazione dell'economia mondiale nei mercati avanzati ed emergenti ha determinato un rallentamento della domanda di beni e servizi dell'area euro.

Le prospettive a breve termine per le **esportazioni** permangono piuttosto deboli in quanto dal 2010 l'attività su scala mondiale dovrebbe recuperare in modo molto contenuto.

La ripresa delle esportazioni sarebbe connessa all'accresciuta competitività di prezzo, per effetto del deprezzamento dell'euro, ed alla maggiore espansione della domanda.

Oltre al già citato indice PMI anche l'indice relativo agli ordini esteri delle imprese industriali è calato notevolmente dalla metà dell'anno ai livelli del 2001, come emerge da un'indagine recentemente effettuata dalla Commissione Europea.

In linea con il rallentamento delle esportazioni e della domanda interna, anche le **importazioni** dell'area euro hanno registrato una sensibile flessione nel 2008 e dovrebbero ulteriormente flettere nel 2009.

Dal momento che l'attesa che si profila è quella di una minore crescita delle importazioni rispetto alle esportazioni, l'effetto netto sulla crescita del PIL europeo dovrebbe risultare positivo.

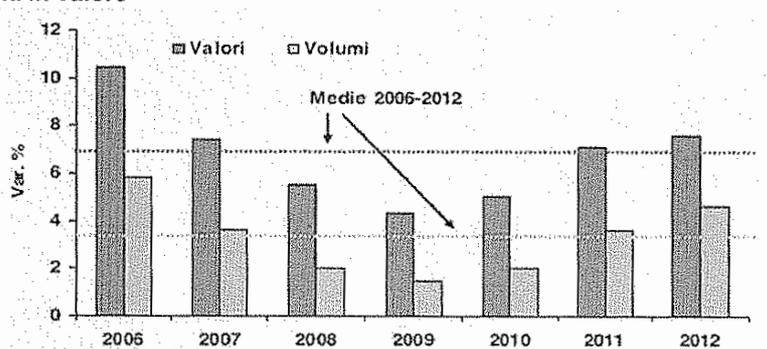
#### Italia

Le stime della SACE prevedono che l'**export** italiano, dopo le buone performances degli ultimi anni, subirà gli effetti della crisi, in particolare, la crescita del valore delle esportazioni (+10% e +8%, rispettivamente nel 2006 e 2007) dovrebbe scendere al +5,5% nel 2008 e toccare il minimo nel 2009, con il +4,3%.

Una tendenza simile è prevista anche per le esportazioni in volume, i cui tassi di crescita scenderanno all'1,5% nel 2009, rimanendo, in tutto il periodo di previsione, al di sotto di quelli previsti per l'export in valore. (Fig. 7).

Al riguardo le stime della Banca d'Italia sono nettamente più pessimistiche per il 2009: si prevede infatti che le esportazioni, in media, si contraggano di oltre il 5 %, per aumentare del 4 % nel prossimo anno, trainate sia dalla ripresa degli scambi internazionali che da discreti guadagni di competitività, dopo le consistenti perdite registrate nell'ultimo quinquennio.

**Fig. 7 - Previsioni per una dinamica a "V" delle esportazioni italiane di beni e servizi, sia in volume sia in valore**



Fonte: SACE.

Sempre secondo le previsioni della SACE, nel complesso le esportazioni italiane reagiranno alla crisi attuale meglio di quanto accaduto nella recessione precedente (2001-2002) anche se si prevede una perdita della quota di mercato italiana che si prolungherà fino al 2012.

Il rallentamento previsto per la crescita delle esportazioni italiane nel biennio 2008-2009 riguarderà sia i beni sia i servizi, anche se con dinamiche diverse.

Il volume dell'export di beni dovrebbe aumentare solo del 2,7% nel periodo 2008-2012, con una previsione di crescita per il 2009 dell'1,5%. In termini di valori l'export di beni crescerà nel periodo 2008-2012 di poco più del 6%.

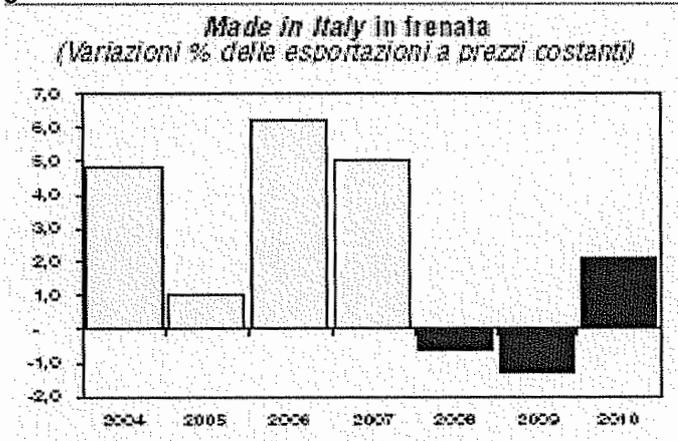
Lo scenario per le esportazioni di servizi, che nel 2007 rappresentavano un quinto della domanda estera, è in parte diverso. L'export di servizi ha subito un rallentamento molto marcato nel 2007 e la previsione di crescita media in volume prevista nel quinquennio 2008-2012 è pari al 2,9%. In termini di valori però la componente di prezzo avrà crescita ridotta per le vendite di servizi all'estero e porterà la crescita media del periodo 2008-2012 al 4%, più di un terzo in meno della crescita dell'export di beni.

Il Centro Studi di Confindustria analizza in maniera particolare le previsioni relative al settore del *Made in Italy* asserendo che la crisi economica internazionale diminuisce gli sbocchi per lo stesso.<sup>4</sup>

Come si evince dal grafico sottostante (Fig. 8), le esportazioni totali italiane diminuiscono già nel 2008 (-0,6%) rendendo lampante il contrasto con il forte aumento registrato nel 2007 (+5%). Si ridurranno in misura maggiore (-,3%) nel 2009.

<sup>4</sup> Particolarmente esposto al calo della domanda causato dalla crisi finanziaria è il settore del 'lusso abbordabile', i cui acquirenti si collocano nelle fasce di reddito medio-alte dei paesi avanzati e, recentemente, anche di quelli emergenti.

Fig. 8



Fonte: elaborazioni e previsioni CSC su dati ISTAT.

Per quanto riguarda le **importazioni**, secondo il Centro Studi di Confindustria la recessione in atto in Italia determina una sensibile riduzione delle importazioni già da quest'anno (-1,6%), che si accentuerà il prossimo (-2%).

Anche per le importazioni il quadro previsivo elaborato dalla Banca d'Italia per il 2009 risulta essere più negativo di quanto rappresentato dallo studio di Confindustria.

La forte contrazione degli investimenti e delle esportazioni, che rappresentano le componenti della domanda a maggior contenuto di beni di provenienza estera, penalizzerebbe le importazioni, che nell'anno in corso si contrarrebbero di circa il 4%, per poi aumentare del 3% nel 2010.

Si sottolinea il fatto che in relazione al 2010, le previsioni della Banca d'Italia, sull'andamento sia delle esportazioni che delle importazioni, risultano più ottimistiche rispetto a quelle elaborate da Confindustria.

#### CONFINDUSTRIA

	2008	2009	2010
EXPORT	-0,6	-1,5	2,1
IMPORT	-1,6	-2	2,5

#### BANCA D'ITALIA

	2008	2009	2010
EXPORT	-0,9	-5,5	4
IMPORT	-1,9	-3,8	3

Il Centro Studi stima che il crollo del prezzo del petrolio avvenuto nella seconda metà del 2008 genererà nel 2009 un sensibile guadagno nelle ragioni di scambio: il differenziale tra i deflatori di export e di import sarà dell'1,6%, nonostante la svalutazione dell'euro.

Questo guadagno contribuirà, assieme all'andamento dei volumi di scambio, ad un notevole miglioramento della bilancia commerciale italiana che nel 2009 avrà un attivo dell'1,7% del PIL.

#### **2.4. Valutazioni conclusive**

Tenuto conto delle previsioni di rallentamento dell'attività economica a livello mondiale e delle condizioni di accesso al credito rese più restrittive dagli effetti della crisi finanziaria in atto, da parte di tutti i centri di analisi economica ci si attende una variazione negativa del PIL italiano e delle sue componenti interne (consumi, investimenti, commercio) per il 2009 in misura variabile fra il -2 % di Banca d'Italia ed il -1,3 di Confindustria (analogamente, per la zona euro, la BCE individua una banda di oscillazione fra il -1% e lo 0%).

La recessione colpirà i consumi privati (-0,2% per Bankitalia, -1,4% per Confindustria), gli investimenti fissi lordi (rispettivamente -7,3% / -2,9%), l'export di beni e servizi (-5,5% / -1,3%) e l'import (-3,8 %/ -2%); le previsioni per quanto riguarda l'occupazione indicano pesanti perdite di posti di lavoro (- 600.000 secondo Confindustria, - 900.000 secondo la CISL).

Il successivo e moderato recupero, previsto a partire dal 2010, rifletterebbe un miglioramento della situazione macroeconomica generale ascrivibile alla marcata flessione dei prezzi delle materie prime, petrolio in testa, al taglio dei tassi di interesse a sostegno dell'economia, al deprezzamento dell'euro ed all'attenuarsi delle ricadute negative dei mercati finanziari nella zona euro.

In questo contesto occorrerà anche considerare gli effetti delle misure adottate dal Governo per sostenere la domanda, attenuare il disagio sociale, rilanciare gli investimenti pubblici (senza tener conto della fondamentale importanza della ripresa di un clima di fiducia sulle prospettive di ripresa dell'economia da parte delle imprese e delle famiglie).

### **3. Le prospettive del trasporto aereo italiano**

#### **3.1. Le previsioni sull'andamento del mercato del trasporto aereo prima della crisi**

Fino al manifestarsi della crisi economica le previsioni circa l'andamento del mercato del trasporto aereo formulate dagli osservatori ed operatori del comparto erano improntate ad un sostanziale ottimismo, peraltro giustificato dai sostenuti tassi di crescita fatti registrare fino al primo semestre 2008 (si consideri che il volume mondiale di trasporto aereo di passeggeri, misurato in termini di RPK<sup>5</sup> era cresciuto dell'8% nel 2005, del 6,1% nel 2006 e di quasi il 5% nel 2007).

A livello mondiale, secondo le stime effettuate da IATA, Eurocontrol ed ACI Europe il sistema del trasporto aereo era previsto in crescita nei prossimi anni ad un tasso annuo medio compreso fra il 4,5% ed il 5,5%<sup>6</sup> che, confrontato con gli attuali volumi di traffico, avrebbe comportato un raddoppio dell'attuale traffico aereo nell'arco del prossimo ventennio; secondo le stesse stime non si prevedevano particolari inversioni di tendenza sul breve termine ed, anzi, le principali problematiche riguardavano il rischio di congestione dei principali scali europei e mondiali.

A livello europeo, in questo ipotetico scenario di crescita generalizzata, le organizzazioni del settore prevedevano che, nel prossimo ventennio, l'Europa occidentale sarebbe stata interessata da una forte crescita annua media (4,5%) sia al proprio interno che nelle tratte verso il Medio Oriente, inteso principalmente come i Paesi del Golfo (+7,6%).

Infine, per quanto riguarda l'Italia, i dati relativi al primo semestre 2008, mostravano che il traffico aereo, pari a 65 milioni di viaggiatori, continuava a crescere, anche se in misura più contenuta rispetto al passato (l'incremento infatti si era attestato al 3%, sia per la crescita del traffico internazionale, con una variazione di qualche decimale in più, sia di quello nazionale, in aumento del 2,7%).

Quanto alle ragioni che stavano alla base di queste stime, occorre considerare le cause endogene, proprie del sistema del trasporto aereo, e quelle di contesto, legate agli andamenti economici generali.

Per il primo aspetto, la crescita del traffico aereo in Europa, secondo i più importanti operatori del settore, è riconducibile principalmente: *i)* alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, *ii)* alle politiche di prezzo introdotte dai vettori *low cost*, *iii)* alla reazione dei vettori tradizionali che, per andare incontro anche alle esigenze dei viaggiatori business, hanno esteso la loro rete di collegamenti *point to point* e adottato politiche di prezzi più competitive.

Ai fattori tipici del settore aereo è necessario aggiungere quelli di contesto, capaci di generare nel lungo periodo il bisogno di trasporto di individui e merci. Tra questi figura lo sviluppo economico a livello mondiale.

Due sono in particolare, gli elementi che caratterizzano gli andamenti storici del trasporto aereo che risulta influenzato da shock di natura esterna in misura superiore rispetto ad altre industrie: la sua ciclicità e la sua diretta correlazione con il PIL.

<sup>5</sup> Revenue Passenger per Kilometres: Ricavo passeggero/km è una delle misure del volume di passeggeri trasportati da una compagnia aerea. Un passeggero, per il cui trasporto un vettore aereo riceve la remunerazione commerciale è chiamato revenue passenger. L'RPK è il calcolo che unisce il numero dei revenue passengers ed il numero totale di chilometri percorsi.

<sup>6</sup> Il tasso di crescita del traffico più significativo sarebbe stato quello tra la Cina e il resto dell'Asia (+5,9) e quello interno cinese (+9%)

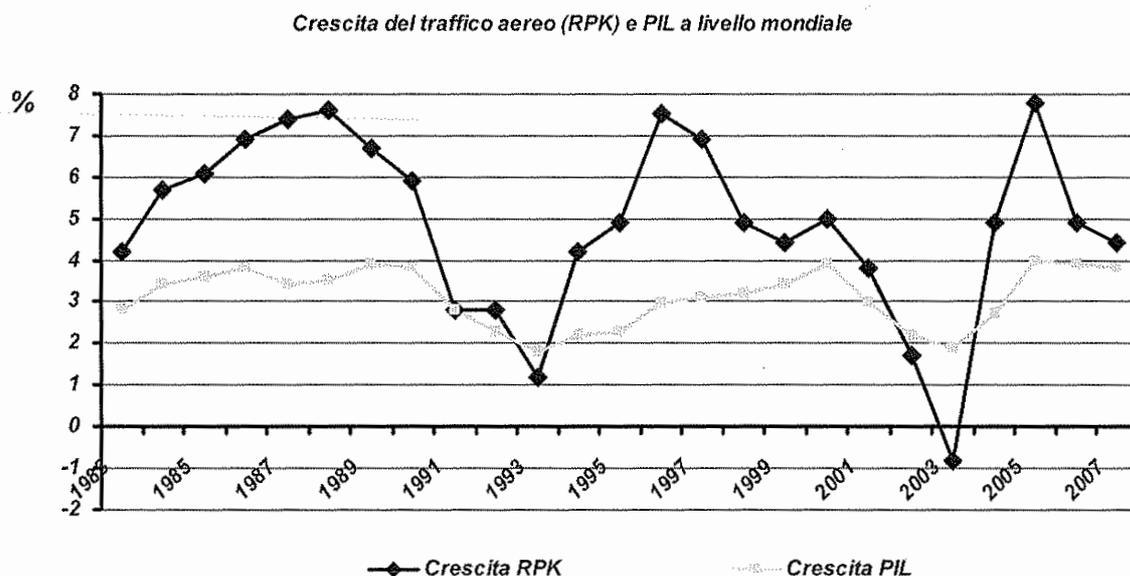
La ciclicità, che si sviluppa su periodi di tempo medio - lunghi (cinque/sette anni) è dovuta principalmente al disallineamento fra domanda e offerta di servizi di trasporto: il trasporto aereo soffre, infatti, più di altri settori della difficoltà di "produrre a richiesta" (a causa dei tempi di produzione dell'industria aeronautica, di quelli di formazione del personale, dei tempi di realizzazione delle infrastrutture).

La ciclicità, quindi, può essere la causa di crisi del trasporto aereo dal lato dell'offerta, mentre le variazioni di PIL di norma agiscono sulla domanda di trasporto aereo, con le modalità di seguito illustrate.

### 3.2. La correlazione fra andamento del PIL e la domanda di trasporto aereo

Per quanto riguarda il legame con le variabili macro-economiche, la figura 9 ci mostra come tra il 1983 e il 2005 sia evidente una correlazione positiva tra l'andamento del traffico aereo internazionale e quello del PIL mondiale. Da quanto emerge, il settore del trasporto aereo tende, infatti, a variare nella stessa direzione ad un ritmo superiore alla variazione del PIL. Le valutazioni prevalenti stimano, che il volume dei traffici passeggeri varia in media con un tasso superiore al punto percentuale rispetto al PIL.

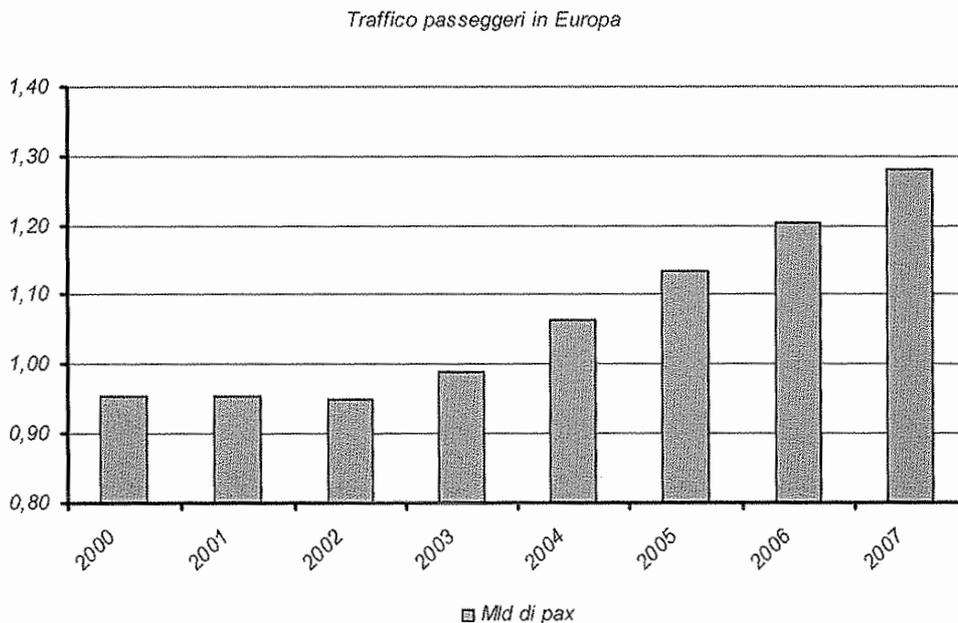
Fig. 9



La correlazione positiva con il PIL non è casuale, ma trova logica spiegazione nel fatto che ad aumenti di PIL coincidono miglioramenti del reddito disponibile e del livello di vita con conseguente miglioramento del benessere nazionale che porta ad un aumento della domanda di viaggi di business e di turismo (gli stessi fattori, evidentemente, operano anche al ribasso).

Negli anni dal 2000 al 2007 in Europa (a parte la leggerissima flessione nel 2002, dovuta principalmente agli attentati dell'11 settembre 2001), il traffico passeggeri è costantemente aumentato.

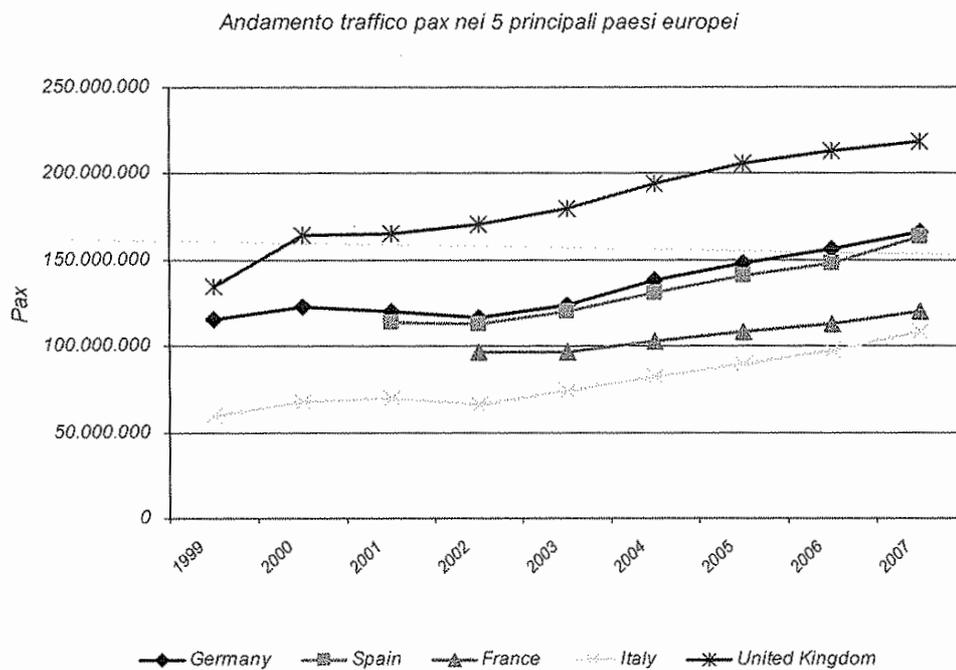
**Fig. 10**



Fonte: Elaborazione ENAC

Nella figura che segue (Fig. 11) viene rappresentato l'andamento del numero dei passeggeri trasportati nei 5 principali paesi europei.

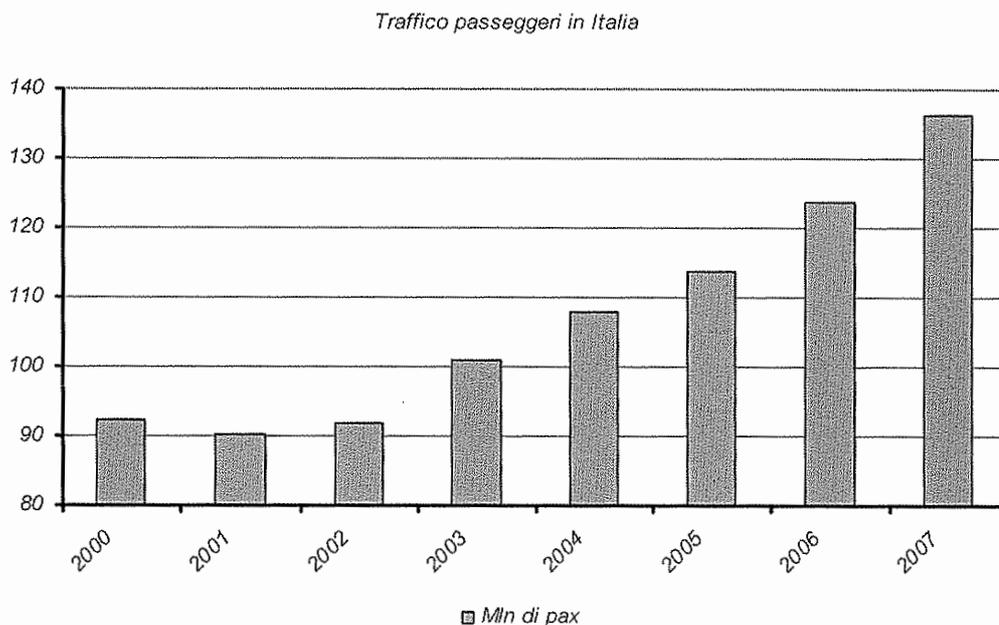
**Fig. 11**



Fonte: Eurostat

Per quanto riguarda l'Italia la situazione, nello stesso periodo, è rappresentata nel seguente grafico (Fig. 12).

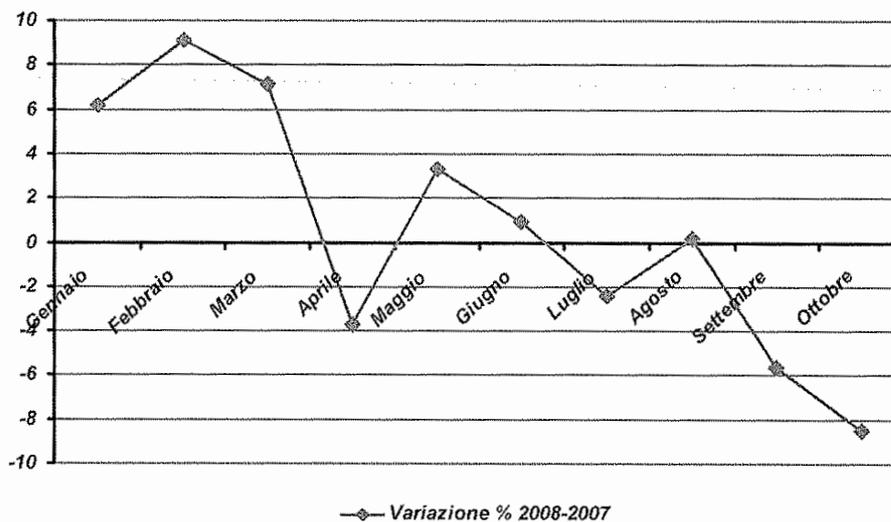
Fig. 12



Fonte: Elaborazione ENAC

Questo trend crescente, protrattosi per otto anni, si è, invece, invertito nel secondo semestre del 2008, come risulta dal grafico seguente (Fig. 13), che mette a confronto il traffico passeggeri sviluppatosi in Italia nei primi dieci mesi del 2008 con lo stesso dato riferito al 2007 (espresso dall'asse delle ascisse corrispondente allo 0%).

Fig. 13



Fonte: Elaborazione ENAC

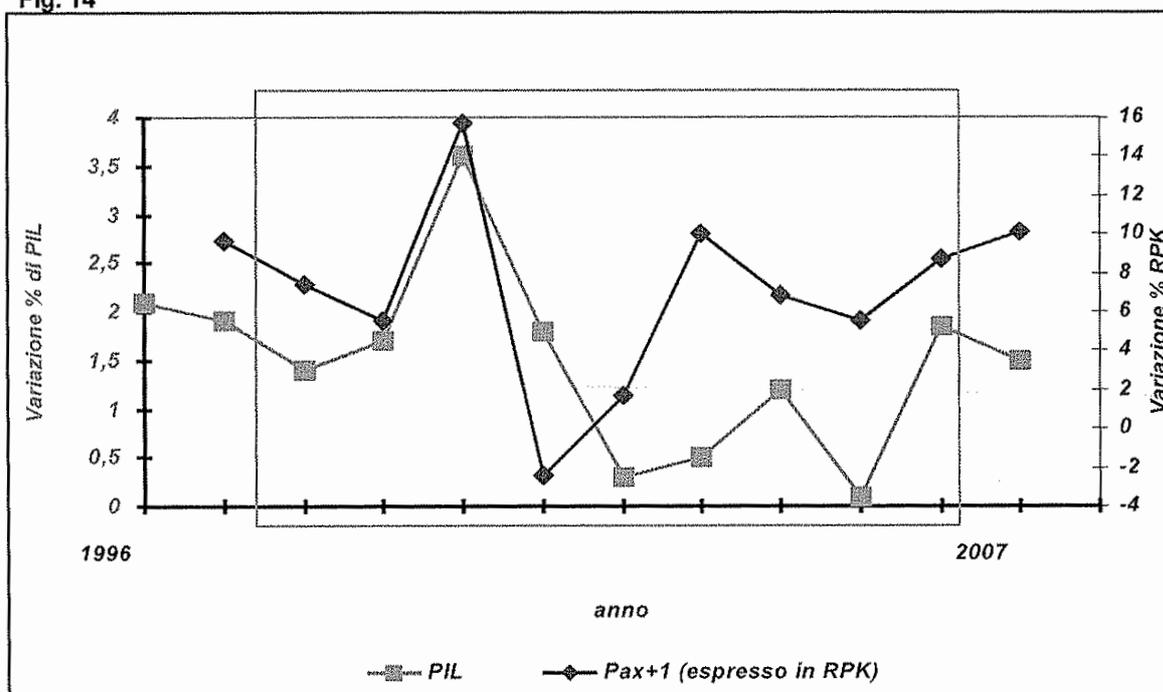
Nella tabella che segue si pongono a raffronto per gli anni dal 1996 al 2007 le variazioni del PIL italiano e quelle del numero dei passeggeri trasportati (considerando arrivi, partenze e transiti), confrontando ogni anno con il precedente al fine di ottenere un dato sull'aumento percentuale annuale.

Variazione percentuale		
	PIL	Pax
1996	2,1	
1997	1,9	9,6
1998	1,4	7,4
1999	1,7	5,6
2000	3,6	15,7
2001	1,8	-2,4
2002	0,3	1,7
2003	0,5	10,0
2004	1,2	6,9
2005	0,1	5,5
2006	1,85	8,7
2007	1,5	10,1

Considerato che gli effetti economici si riflettono sui consumi e, di conseguenza, anche sulla domanda di trasporto aereo a distanza di tempo, si è deciso di confrontare i dati relativi alle variazioni del numero dei passeggeri (espresso in RPK) e quelle del PIL, ritardando questa variabile di un anno relativamente all'andamento delle RPK.

Tanto premesso i grafici che seguono sono stati sviluppati considerando tale fenomeno.

Fig. 14



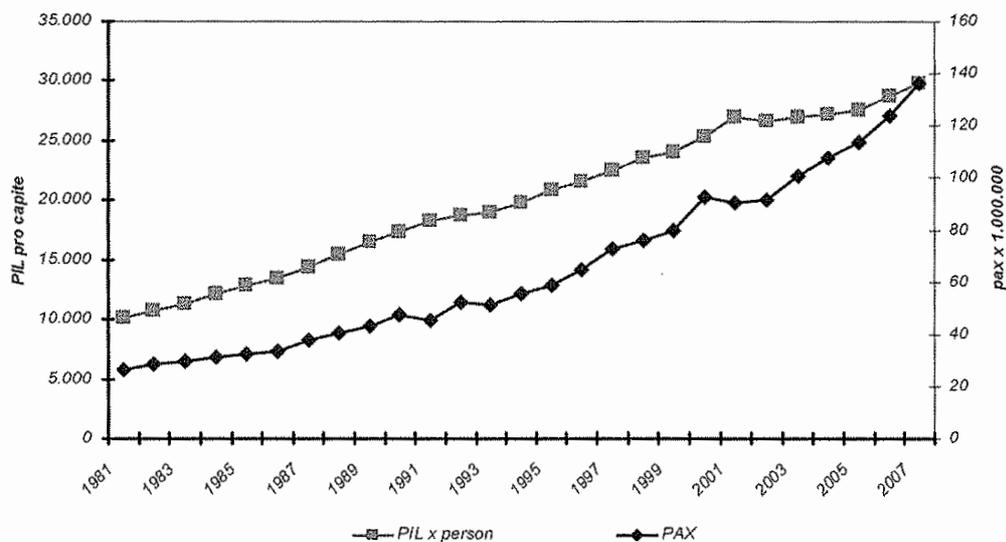
Fonte: Elaborazione ENAC

Nel riquadro sono evidenziati gli anni in cui tale correlazione è maggiormente evidente.

Raffrontando le due grandezze appena esposte in termini assoluti, si nota come l'andamento delle due curve che esprimono l'evoluzione del PIL e del traffico passeggeri sia il medesimo (tendenza comune).

Infine, l'andamento delle curve relative all'evoluzione del PIL pro capite e del traffico passeggeri in Italia sono rappresentate nella figura che segue, dalla quale risulta che, in particolare negli ultimi anni, il numero dei passeggeri è cresciuto più rapidamente del PIL pro capite anche a causa dell'espansione del mercato delle compagnie *low cost* che risente in modo meno evidente delle variazioni di reddito.

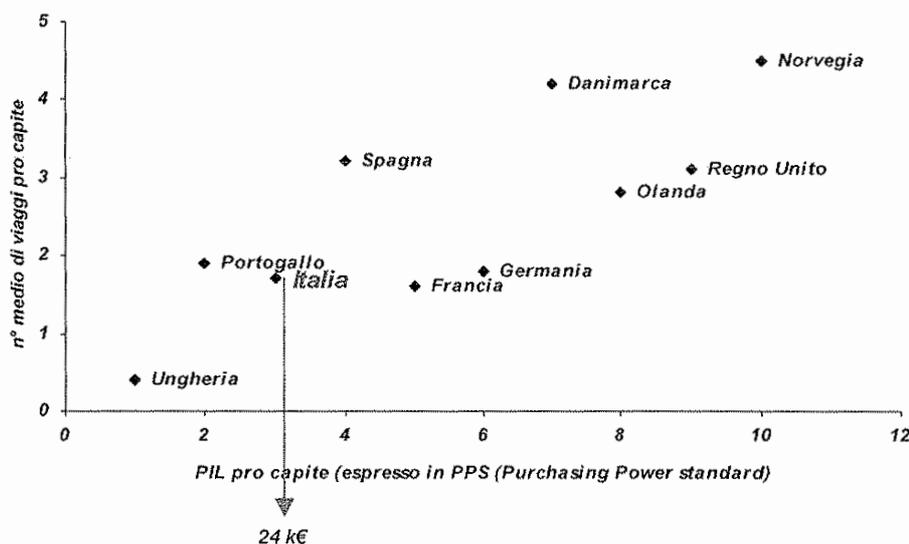
Fig. 15



Fonte: Elaborazione ENAC

Confrontando il reddito pro capite e la propensione a viaggiare degli abitanti dei principali paesi europei, si nota come l'Italia si posiziona tra i paesi nei quali tale rapporto è molto basso (due viaggi/anno per persona).

Fig. 16



Fonte: ICCSAI, 2008

### **3.3. Le precedenti crisi nel trasporto aereo.**

Nel passato, il trasporto aereo è stato influenzato negativamente da cause di diversa natura.

Più in dettaglio, si sono registrati cali nel numero di passeggeri in concomitanza con le crisi energetiche degli anni '70, con la Guerra del Golfo del 1990, con la crisi economica in Asia e Russia nel 1998, con gli attentati terroristici al World Trade Center del 2001 e con la diffusione di focolai SARS a livello mondiale nel 2002-2003.

In concomitanza di ognuno dei suddetti elementi negativi, però, la contrazione dei volumi di traffico non si è mai protratta oltre i 3 anni, a testimonianza del fatto che, seppur maggiormente esposto a crisi derivanti da fattori esogeni, il settore dimostra anche un'elevata rapidità di assorbimento di tali shock.

Ad esempio, dopo due anni di calo e stagnazione dei traffici causati dagli eventi del 2001-2002, i volumi di traffico sono tornati a crescere a ritmi sostenuti. Nel 2004 si è registrata una crescita mondiale dei traffici vicina al 14%, nel 2005 e nel 2006 tale tendenza si è consolidata registrando un incremento del 8% e del 6%.

Quanto appena descritto è valido anche per l'Italia; infatti, come risulta dalla tabella delle variazioni percentuali del PIL e del traffico passeggeri sopra riportata, gli effetti della caduta di PIL del 2001/2002, in termini di passeggeri trasportati, sono stati recuperati nel giro di due anni (nel 2003, a fronte di una crescita di PIL dello 0,5% i passeggeri trasportati erano aumentati del 10%).

### **3.4. Stima dell'andamento del traffico passeggeri nel biennio 2009-2010**

Le analisi descrittive sviluppate in precedenza già forniscono un quadro sufficientemente delineato della fase critica attuale dell'economia mondiale e dei suoi legami con l'andamento del traffico (sia di passeggeri che di merci).

L'eterogeneità, inevitabile, delle stime delle organizzazioni internazionali sulle componenti del reddito sia di area che di paese, determina l'impossibilità di fornire un dato pressoché puntuale di previsione del traffico per gli anni a venire.

È opinione comunemente accettata, infatti, che il volume dei passeggeri, così come delle merci, dipenda rispettivamente dal reddito complessivo a disposizione dei residenti di una determinata area geografica e dal corrispondente volume di esportazioni.

Ragionevolmente, infatti, maggiore è la disponibilità di ricchezza dei consumatori e delle imprese, più elevata sarà la propensione di costoro ad effettuare spostamenti (sia turistici che di lavoro); d'altra parte, maggiore è l'apertura commerciale (rilevata dalla variabile delle esportazioni) di un determinato paese, più elevato sarà il quantitativo di merci che verrà trasportato a bordo dei velivoli.

Entrambe le componenti (ricchezza complessiva ed esportazioni) che, in diversa maniera, influenzano il traffico complessivo degli aeroporti, sono variabili che rappresentano il lato della domanda. La ricchezza ed il volume di commercio internazionale, tuttavia, non hanno un grado esplicativo esaustivo

Infatti, la variabilità dei prezzi – genericamente intesa – assume in ogni caso un ruolo assai rilevante. È, difatti, quanto mai intuitivo pensare che maggiore è il prezzo del trasporto (persone o merci) per gli utenti, minore sarà la domanda e, dunque, il volume di unità in fine trasportate sui velivoli.

I fattori che influenzano il trasporto aereo sono certamente molteplici. Tuttavia, mantenendo un adeguato grado di rappresentatività della realtà, essi possono essere condensati in fattori di domanda e di prezzo, secondo i legami causali e logici illustrati in precedenza.

Per questa ragione, l'ICAO (International Civil Organization), ha adottato già da alcuni anni un modello di previsione che sintetizza quanto discusso precedentemente<sup>7</sup>:

$$y = ax_1^{b_1} x_2^{b_2} \quad (1.1)$$

dove:

- $Y$ : rappresenta il numero di passeggeri (o merci) trasportati;
- $x_1$ : è la variabile che approssima i fattori di domanda (rispettivamente Pil e Esportazioni);
- $x_2$ : è la variabile che approssima i fattori di prezzo (guadagno per unità-passeggero o unità-merce trasportata).

Linearizzando il modello dell'equazione 1.1, le stime ICAO si sono basate su due modelli previsionali che stimano rispettivamente l'elasticità del traffico passeggeri (1.2) e merci (1.3) a domanda e prezzi.

$$PTraff = 2,1 + 1,27Pil - 0,34CPU \quad (1.2)$$

$$MTraff = 8,59 + 1,15Esp - 0,31CMU \quad (1.3)$$

dove

- $PTraff$ : rappresenta il traffico passeggeri;
- $MTraff$ : rappresenta il traffico merci;
- $CPU$ : è il costo unitario per passeggero;
- $CMU$ : è il costo unitario per merce.

Le stime sono state effettuate attraverso la metodologia dei minimi quadrati (OLS, Ordinary Least Square) sulle serie storiche delle variabili aggregate a livello mondiale.

La lettura dei modelli (1.2) e (1.3) mostra come il traffico passeggeri sia più sensibile a variazioni sia del Pil che dei costi unitari rispetto al traffico merci. Infatti i parametri (corrispondenti a  $b_1$  e  $b_2$ ) del modello (1.1) altro non rappresentano se non l'elasticità della variabile dipendente (i rispettivi traffici) alle determinanti di reddito (Pil e esportazione) e di prezzo (rispettivi costi unitari).

Prima di procedere alle nostre valutazioni è importante sottolineare come il risultato della stima econometrica del modello (1.1), esplicitata numericamente nei modelli (1.2) e (1.3), ci mostri come in entrambi i casi (passeggeri e merci) l'influenza delle variabili di reddito e di prezzo abbiano un impatto statisticamente significativo sull'andamento del traffico.

Questo risultato è propedeutico, infatti, per l'analisi previsionale che ci accingiamo a proporre. Oltretutto, confermando quanto già osservato in precedenza, il legame di causalità tra variabili di reddito e traffico è più che proporzionale: ossia all'aumento unitario del tasso di crescita del Pil o delle esportazioni corrisponde un aumento maggiore di uno rispettivamente del tasso di crescita del traffico passeggeri o merci.

Le stime di traffico effettuate dall'ICAO (2007) si basavano sulle seguenti assunzioni:

- a) crescita media annua del reddito mondiale in termini reali pari al 3,5;
- b) crescita media annua delle esportazioni pari al 5,5%;
- c) relativa stabilità in termini reali dei costi unitari per passeggero e merce;
- d) adeguata disponibilità di capitale per lo sviluppo delle strutture aeronautiche e turistiche.

<sup>7</sup> Si veda in particolare ICAO (2007) *Outlook for Air Transport to the Year 2025*, Cir313/AT134.

La crisi reale e finanziaria che si è manifestata in questi ultimi mesi ha fatto sì che le ipotesi a) e b) divenissero quanto mai inadeguate alla realtà e ciò, di conseguenza, impone un netto cambio di prospettive in termini previsionali.

Le ipotesi c) e d), nonostante il drammatico crollo del prezzo del barile del petrolio negli ultimi 6 mesi, possono essere considerate ancora come statisticamente attendibili<sup>8</sup> e, per questa ragione nelle nostre stime non ce ne discosteremo.

Come si accennava all'inizio di questo paragrafo, la stima dell'andamento delle componenti del reddito per i prossimi due anni da parte di organizzazioni prevalentemente sovranazionali, oltre ad essere spesso eterogenee, risultano in continuo cambiamento e tendenzialmente (almeno per l'anno 2009) puntano all'aumento della decrescita sia del reddito (Pil) che del volume delle esportazioni.

**Tabella 1 – Stime dell'andamento del traffico passeggeri e merci**

	□% traffico passeggeri			□% traffico merci		
	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>Mean</i>	<i>min</i>	<i>max</i>	<i>mean</i>
<b>Eurolandia 2009</b>	-2,54%	+0,13%	-0,93%	-1,38%	-1,38%	-1,38%
<b>2010</b>	+0,25%	+1,52%	+1,14%	-4,14%	-4,14%	-4,14%
<b>ITALIA 2009</b>	-2,67%	0%	-1,63%	-6,33%	-0,69%	-2,84%
<b>2010</b>	-0,13%	+1,02%	+0,64%	+2,30%	+4,60%	+3,11%

Fonte: elaborazioni ENAC su dati Ocse, Fmi, Confindustria, Eurostat, Banca d'Italia

La tabella 1 mostra le stime di traffico effettuate attraverso i risultati del modello ICAO (1.2 e 1.3) innanzitutto per la zona Euro e per l'Italia. Nella tabella vengono forniti i limiti dell'intervallo all'interno di cui, in base alle previsioni dei maggiori istituti economico-finanziari del mondo e nazionali, l'evoluzione del traffico di merci e passeggeri dovrebbe muoversi. È importante rilevare come per il 2009 – a parte il limite massimo dell'intervallo relativo al traffico passeggeri della zona Euro, per altro limitatamente al di sopra dello zero – tutti i valori sono non positivi.

Osservando il valore medio delle previsioni, si può dedurre che il tasso di crescita del traffico passeggeri-merci e quello complessivo, dunque, sarà con elevata probabilità negativo. In particolare i dati del traffico merci per l'Italia nello stesso anno appaiono particolarmente drammatici (soprattutto osservando il dato medio). Il 2010 invece dovrebbe essere l'anno della ripresa del traffico passeggeri sia in Italia che nella zona Euro, mentre le stime del traffico merci sembrerebbero far intuire un andamento italiano in controtendenza rispetto a quello europeo. Questa discrasia è probabilmente dovuta alla elevata eterogeneità delle previsioni che sono state fornite dai differenti istituti economici causata, a sua volta, dalla innegabile difficoltà di stima del reddito complessivo nelle sue componenti disaggregate (consumi, investimenti ed esportazioni).

La metodologia che abbiamo applicato, per ovvie ragioni, fornisce differenti stime previsionali in base alle proiezioni delle variabili indipendenti (esportazioni e Pil) fornite dai diversi istituti economico-finanziari. Come è noto, la più grande difficoltà dinanzi a cui gli analisti si trovano in questo periodo consiste nel riuscire a valutare la dimensione della crisi (in termini principalmente di reddito aggregato e anche di volume di commercio estero). Per questa ragione, più è recente la stima prodotta, più è significativo il valore utilizzato. Non a caso, in soli 3 mesi, il Fondo monetario internazionale (Fmi) ha prodotto un'integrazione ai dati forniti dalla pubblicazione annuale *World Economic Outlook* (ottobre 2008).

<sup>8</sup> La grande variabilità dell'andamento del prezzo del petrolio e l'evoluzione tecnologica del settore aeronautico fa ragionevolmente presupporre che non avvengano generalmente grandi mutazioni nel breve periodo (quindi nei prossimi due anni) della struttura dei costi unitari per passeggero e merce.

In questo limitato compendio (*World Economic Outlook – an Update*, Gennaio 2009), infatti, le stime di tutte le componenti della domanda aggregata (e del suo complesso) sono prodotte drammaticamente al ribasso, mostrando come, più in generale, gli effetti della crisi siano stati sottovalutati anche da un buon numero di analisti.

**Tabella 2 – Stime dell'andamento traffico passeggeri e merci con i dati Fmi**

		% traffico pax	% traffico merci
<b>Eurolandia</b>	2009	-2,54%	
	2010	+0,25%	
<b>ITALIA</b>	2009	-2,67%	
	2010	-0,13%	
<b>Usa</b>	2009	-2,03%	
	2010	+2,03%	
<b>Asia<sup>1</sup></b>	2009	+6,99%	
	2010	+8,76%	
<b>World</b>	2009	+0,64%	-3,22%
	2010	+3,81%	+3,70%

1 – Cina, India, Indonesia, Filippine, Malesia, Singapore e Thailandia

Fonte: elaborazioni ENAC su dati Fmi – *World Economic Outlook – an Update – for release 28.1.09*

La tabella 2 mostra come nel 2009 le previsioni di traffico sono più basse della media dei dati presentati in tabella 1 e, oltretutto, mostrano come i paesi emergenti asiatici – trainati da un saggio di crescita ancora elevato – produrranno un incremento di traffico-passeggeri in controtendenza rispetto all'andamento dei paesi Europei e degli Usa. In ogni caso viene confermata (anche a livello mondiale) una significativa ripresa nel 2010, anche se l'Italia potrebbe registrare ancora una contrazione.

### **3.5. Valutazioni conclusive e previsioni circa i singoli mercati**

Nei paragrafi che precedono si è visto che:

- a) in generale esiste una correlazione positiva (più che proporzionale) fra l'andamento del PIL e quello della domanda di trasporto aereo;
- b) per quanto riguarda l'Italia, questa correlazione positiva risulta confermata dai dati degli ultimi 10 anni;
- c) le precedenti crisi di domanda di trasporto aereo si sono risolte nel giro di 2/3 anni.

Al fine di formulare una previsione anche quantitativa circa l'entità della flessione della domanda di trasporto aereo nel nostro Paese si è utilizzato il modello previsionale elaborato dall'ICAO, nella considerazione che lo stesso – anche se soffre del limite di non poter tenere conto delle specificità delle diverse situazioni locali – è, comunque, in grado di fornire valide indicazioni sulle tendenze del mercato e sugli ordini di grandezza delle sue variazioni.

Secondo questo modello, le stime sull'andamento del traffico passeggeri indicano valori negativi nel 2009 sia per l'Europa sia, ancora di più, per l'Italia l'andamento negativo si dovrebbe invertire nel 2010 sia per l'Europa (+1,14%) sia, in misura minore, per l'Italia (+0,67%).

Tenuto conto, peraltro, delle più recenti stime del FMI (gennaio 2009) circa l'andamento delle componenti della domanda, riviste al ribasso, appare probabile che il decremento del traffico passeggeri, sia in Italia che in Europa, finisca per attestarsi sui valori più sfavorevoli fra quelli indicati nella tabella 1 del paragrafo che precede:

- Europa: -2,54% nel 2009; +0,25% nel 2010
- Italia: -2,67% nel 2009; -0,13% nel 2010

Si ritiene doveroso segnalare che la prevista dimensione della crisi di domanda di trasporto aereo, già di per sé rilevante, potrebbe risultare sottostimata rispetto al suo andamento reale.

Infatti, il modello econometrico utilizzato ai fini di fornire delle indicazioni puntuali sulla quantificazione dell'evoluzione del traffico aereo riflette gli andamenti del Pil e delle esportazioni (domanda aggregata) in base all'elasticità stimata.

Non avendo indicazioni sull'andamento dei costi unitari (ossia la variabile di prezzo) che si prevedono per il prossimo biennio, siamo stati indotti a considerarli costanti, ossia variabili intorno ad una media annuale nulla.

Per questa ragione, il vincolo traffico-domanda aggregata risulta essere ancora più stringente e ciò, in qualche maniera, condiziona inevitabilmente le stime puntuali indicate nella sezione 3.4.

Le stime di andamento della domanda si riflettono, quindi, proporzionalmente nelle variazioni di traffico previsto per i prossimi anni. Dunque, sebbene altamente indicative in quanto evidenziano legami causali statisticamente significativi, potrebbero non captare tutti gli stimoli che invece la domanda di traffico passeggeri e merci normalmente subisce.

Tali stimoli, tuttavia, è presumibile che in una fase di crisi, non agiscano in controtendenza con l'andamento del Pil ma, al contrario possano ampliarne gli effetti

Tale intuizione è confermata, oltretutto, dall'analisi delle statistiche descrittive che mostra una tendenza storica del tasso di crescita del traffico passeggeri nel suo complesso ad andare al di là della poco più che diretta proporzionalità con l'andamento della domanda aggregata.

Perciò, con l'obiettivo di trovare una sintesi tra le informazioni ottenute attraverso lo strumento econometrico e le evidenze statistiche a nostra disposizione, ci **appare ragionevole che l'impatto della crisi economica sul traffico (passeggeri e merci) sia sensibilmente maggiore rispetto a quanto captato dal modello ICAO (con un differenziale minimo del 2%)**.

**Per di più, a causa dell'evidente difficoltà di quantificare puntualmente l'entità della crisi e il suo iter, anche i principali centri di ricerca aggiornano costantemente le stime di andamento del Pil mondiale, sebbene concordino tutti nell'osservare un sostanziale ribasso delle stesse. Questo è un ulteriore elemento che andrebbe a deprimere, e non poco, le previsioni di traffico italiano ed europeo.**

Da quanto in precedenza esposto possono risultare ulteriori indicazioni circa il prevedibile andamento della domanda di traffico da/per l'Italia sui diversi mercati (nazionale, UE, USA, America Latina, Paesi emergenti).

Per quanto riguarda il traffico domestico le possibilità di una rapida ripresa appaiono legate all'efficacia delle misure di sostegno dell'economia adottate dal Governo in linea con gli altri Governi degli Stati membri; più a lungo termine occorre considerare il margine di crescita di cui dispone il nostro paese in relazione alla (ancora bassa) propensione degli italiani per i viaggi aerei, in rapporto al reddito pro capite; in questo contesto, peraltro, occorre tener conto della entrata in funzione sulla principale direttrice interna (Roma - Milano) del treno ad alta velocità.

Analogamente, a livello di mercato unico europeo, la ripresa della domanda di trasporto aereo dipenderà essenzialmente dall'efficacia degli interventi disposti dai Governi degli Stati membri per fronteggiare la crisi economica.

Dal punto di vista geo-politico, i paesi asiatici – il cui tasso medio di crescita è previsto ancora a livelli congrui – dovrebbero veder incrementata la mole di passeggeri/merci trasportati. Su questo assumerebbe grande importanza il ruolo di Cina e India che – come concordano molti degli istituti di ricerca consultati – assumerebbero una centralità nello scacchiere economico mondiale per le contemporanee e profonde crisi del sistema economico statunitense ed europeo.

Anche per quanto riguarda zone più "periferiche" come l'America Latina, in generale il traffico non dovrebbe subire dei crolli così drammatici come quelli prevedibili in Europa, Giappone e America settentrionale, anche perché molti dei paesi aderenti all'area non hanno la possibilità di disporre di mezzi di trasporto alternativi.

Con particolare riferimento ai flussi di traffico commerciale di beni e servizi dall'Italia sui diversi mercati internazionali nel periodo 2008-2012, la SACE prevede che la quota di domanda di importazioni mondiali che sarà soddisfatta dalle esportazioni italiane si ridurrà in maniera generalizzata da un punto di vista geografico, seppur con una certa diversità a seconda dell'area.

Premesso che le quote di mercato italiane, in termini di export, sono più elevate nei vicini paesi dell'Unione Europea, in quelli dell'Europa centro orientale, del Nord Africa e del Medio Oriente, risultando viceversa più contenute in Nord America, Africa Sub Sahariana e soprattutto Asia, la SACE, relativamente al periodo 2008-2012, stima che le esportazioni italiane subiranno una più limitata contrazione nei paesi UE, dell'America Latina, del medio Oriente e del Nord Africa, mentre quelle verso i paesi asiatici e dell'Europa centrale subiranno una riduzione dei flussi commerciali sarà nettamente più marcata (del 30% nel caso dell'Asia e tra il 20% - 25% nel caso dell'Europa centro orientale).

Nonostante la brusca frenata del commercio internazionale che comporterà inevitabilmente una crescita dell'export ad un ritmo inferiore rispetto all'evoluzione della domanda potenziale nelle diverse aree geografiche, le esportazioni italiane di beni e servizi dovrebbero crescere a tassi medi annui di circa il 10% in Brasile, India, e Russia e di circa il 7% in altri mercati come Argentina, Indonesia, Polonia e Turchia, confermando pertanto le opportunità offerte dai paesi emergenti. In particolare i primi cinque mercati emergenti (Cina, Russia, Turchia, Polonia e Romania) dovrebbero contribuire, mediamente, all'incremento delle vendite complessive di beni in misura pari al 19% circa per anno.

Negative viceversa risultano le previsioni sugli sviluppi delle esportazioni di beni e servizi nelle economie più avanzate, in particolare negli Stati Uniti, nel Regno Unito ed in Canada.

La crescita nei cinque principali mercati di destinazione per l'Italia (Germania, Francia, Stati Uniti, Francia, Regno Unito e Spagna) si attesterebbe a circa il 4% con un contributo medio all'incremento dell'export complessivo di beni pari al 25% per anno.

Infine, qualche beneficio al settore del trasporto aereo potrebbe derivare dalla previsione, formulata dalla SACE, circa la tenuta e la prevedibile ripresa degli investimenti diretti all'estero.

**Bibliografia**

**Aci Europe.** *Global traffic forecast 2008 – 2027.*

**Ambrosetti.** *The European House - Il futuro del sistema del trasporto aereo: una sfida chiave per l'Italia e per l'Europa.* 31 agosto 2008.

**Associazione Economia Reale.** *Nota di aggiornamento al III Rapporto di previsione 2009-2011.* 11 dicembre 2008.

**Banca Centrale Europea.** *Bollettino mensile.* 11 dicembre 2008.

**Banca d'Italia.** *Bollettino Economico n. 55,* 16 gennaio 2009.

**CISL.** *Rapporto Industria 2008.* 2 dicembre 2008.

**Confindustria (Centro Studi).** *L'economia italiana nella crisi globale.* Dicembre 2008.

**Decreto legge n. 185 del 29 novembre 2008.** *Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale (G. U. n. 280 del 29 novembre 2008).*

**FEDERTRASPORTO.** (Centro Studi.) *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti II semestre 2008.* Numero 27 Dicembre 2008.

**FMI.** *World Economic Outlook.*

**IATA.** *"Annual report" 2007.*

**ICAO.**(2007) *Outlook for Air Transport to the Year 2025, Cir313/AT134.*

**ICCSAI.** *Fact Book 2008.*

**OCSE.** *Perspectives économiques n° 84.* 25 novembre 2008.

**SACE.** *Esportare in tempo di crisi.* Novembre 2008.

**STOCK J.H., WATSON M.W.,** *Introduzione all'econometria,* Pearson, Milano 2005

**WOOLDRIGE J M,** *Econometrics Analysis Of Cross Section and Panel Data,* Mit Press, Usa, 2006.

**Siti web**

<http://europa.eu>  
<http://www.europarl.europa.eu>  
<http://www.aci-europa.org>  
<http://www.aea.be>  
<http://www.aena.es>  
<http://www.assaeroporti.it>  
<http://www.assoturismo.it>  
<http://www.bancaditalia.it>  
<http://www.confcommercio.it>  
<http://www.ecac-ceac.org>  
<http://www.eurocontrol.int>  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>  
<http://www.iata.org>  
<http://www.icao.int>  
<http://www.iccsai.eu>  
<http://www.imf.org/external/index.htm>  
<http://www.istat.it>  
<http://www.mef.it>  
<http://www.parlamento.it>

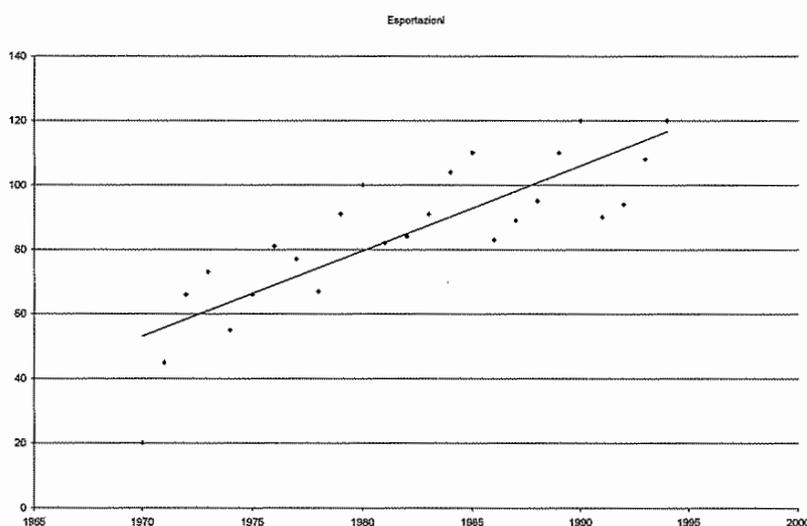
**Appendice metodologica – Lo sviluppo di un modello previsionale alternativo**

Nel paragrafo 3.4 abbiamo tentato di proporre un quadro previsionale, in termini di andamento di traffico passeggeri e merci, a livello italiano e sopranazionale prendendo a riferimento il modello econometrico sviluppato dall'Icao e utilizzato in maniera sufficientemente ampia da enti di ricerca e singoli studiosi della materia.

La metodologia attraverso cui vengono prodotte le stime dei parametri che legano le variabili indipendenti (o regressori) con quella dipendente (che nel nostro caso corrispondono rispettivamente all'elasticità alla domanda e ai prezzi) è quella dei minimi quadrati ordinari (altrimenti OLS, *ordinary least squared*) applicata alle *serie storiche* delle variabili (dipendenti e indipendenti) presenti nel modello.

A partire dai dati rilevati nel passato (per cui vige la regola *standard* – ed intuitiva – per cui maggiore è il numero di periodi  $n$ , più precisa è la stima finale) la tecnica consiste nell'interpolare i dati in modo da individuare uno "schema" (che può essere ad esempio una retta, nel caso di un modello lineare con un'unica variabile esplicativa) che possa essere generalmente descrittivo del periodo passato e che possa fungere da modello per le stime future.

**Figura 1 – Interpolazione semplice**



Nella Figura 1 osserviamo una tipica interpolazione dei dati rilevati storicamente di una determinata variabile (nell'esempio proposto, le esportazioni). La retta interpolante è frutto dei dati rilevati dal 1970 al 1994 ed è "ottima" in quanto minimizza il quadrato delle distanze tra i punti (in blu) che rappresentano i valori realmente rilevati a livello storico. Ciò che restituisce un tipo di modellistica (vedi equazione (1)) di questo tipo è dunque un'intercetta della curva e l'inclinazione della stessa che altro non è se non il parametro che lega la variabile dipendente (in questo caso le esportazioni) a quella indipendente (il tempo).

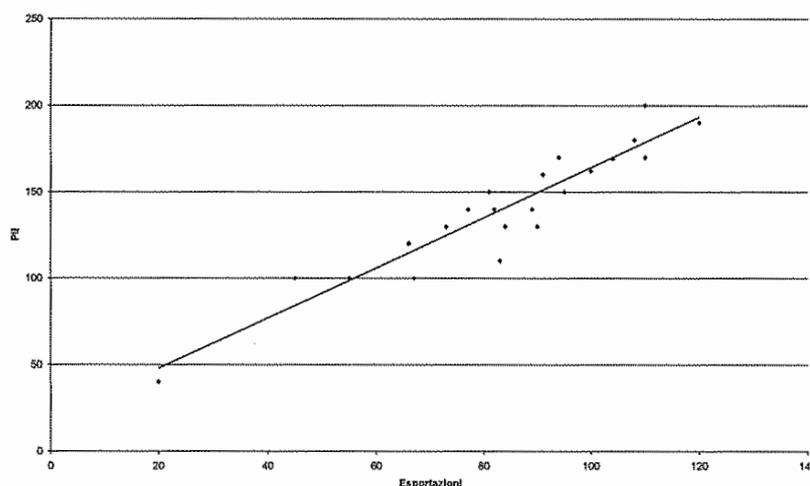
$$(1) \text{Exp}_t = a + b \cdot t$$

L'esempio proposto è quello basilare e ci dice che il livello di esportazioni di un determinato paese ha un *trend*, ossia in qualche maniera cresce *indipendentemente* nel tempo ad un tasso pari a  $b$ . Nonostante l'apparente semplicità, esso ci fornisce gli elementi necessari a poter proseguire nel nostro ragionamento. Infatti ciò che emerge è che i dati considerati vengono rapportati in base alla loro appartenenza periodale. Ossia, il piano statistico di confronto è proprio il tempo.

$$(2) \text{ Pil}_t = a + b \cdot \text{exp}_t$$

Quando, come nell'equazione (2), proponiamo un modello di interpretazione della realtà a partire dal passato, sostanzialmente tentiamo di trovare quel valore di  $b$  (inclinazione della retta) e  $a$  (l'intercetta) che minimizzano le distanze (al quadrato per evitare problemi relativi al segno della differenza) tra le coppie rilevate nella stessa unità statistica (tempo, in questo caso).

Figura 2 – Interpolazione semplice con un regressore.



La figura 2 mostra un esempio di interpolazione tra coppie di dati rilevati allo stesso periodo ( $Y_t$ ,  $X_t$  dove  $Y$ , variabile dipendente, è il prodotto interno lordo, mentre  $X$  sono le esportazioni).

Questo tipo di modellistica assume dunque come unità di riferimento quella temporale, ossia confronta come anno dopo anno i valori rilevati delle due variabili siano evoluti, tentando, così di trovare un legame persistente che sia, dunque, statisticamente significativo e che faccia sì che la stima effettuata possa fungere da modello di comportamento della realtà.

Questo tipo di modellistica è probabilmente quello più utilizzato poiché, generalmente, i *datasets* generalmente composti da serie storiche (con variabili aggregate) sono di gran lunga i più diffusi. Tuttavia, ci sono altre metodologie con cui è possibile determinare un legame tra una variabile dipendente e un set di regressori. La figura 2 mostra un'interpolazione tra coppie di valori rilevati che noi sappiamo appartenere a *periodi* identici. Ossia, ogni punto è contraddistinto da un insieme di dati  $\{X_t, Y_t\}$ , che sappiamo essere riferito ad un anno ( $t$ ) specifico. Il punto in basso a sinistra può indicare, ad esempio, che nel 1970 le esportazioni erano pari a 20, mentre il Pil di poco inferiore ai 50. Andando verso destra, il primo punto che incontriamo ci indica che, ad esempio, nel 1973 il livello di esportazioni era pari a poco più di 40, mentre il Pil era pari 100.

In tutti questi casi ciò che varia è dunque il tempo ( $t$ , per questo *serie storiche*), mentre il dato *sezionale*, ossia l'unità a cui sono riferiti i dati è costante: per esempio si può trattare dei dati di Pil e delle Esportazioni dell'Italia, della Cina o del Mondo intero, informazione che abbiamo a priori e che è invariante. Il modello espresso nell'equazione (2) dunque presenta la  $t$  variabile, mentre il dato *sezionale* (che d'ora in poi indicheremo con  $\bar{i}$ ) costante. È tuttavia possibile applicare un altro tipo di modello (la cui tecnica di stima è tuttavia immutata) capovolgendo quest'ultima impostazione: ossia, ci sono casi in cui è possibile trovarsi dinanzi ad un *dataset* con dati relativi ad un anno specifico ( $t$  costante) e non ad un unico soggetto ma, ad esempio, ad un numero  $n$  di individui o paesi. Il piano statistico su cui avviene il confronto (e di cui si minimizzano le distanze)

non è dunque il tempo bensì gli individui o i paesi ( $i$ ) a cui si riferisce il dato. Il modello generale diviene dunque di questo tipo (questo tipo di dati si definiscono *sezionali*):

$$(3) \text{ Pil}_i = a + b * \exp_i.$$

A differenza delle stime precedenti la variabilità sia del Pil che delle esportazioni è dovuta dall'eterogeneità dei paesi (in questo caso) a cui si riferiscono, per il medesimo anno. Infatti, la relazione rilevata in un anno base (per esempio il 2000) tra esportazione e Pil sarà presumibilmente diversa tra paesi distanti come gli Usa ed il Ghana, ad esempio. Anche qui la minimizzazione dei quadrati delle distanze è il criterio che permette l'ottimizzazione della stima dei parametri che, in senso *generale*, legano le due variabili. La figura 2 ancora può permettere una visualizzazione grafica del concetto. Ad esempio, il dato in basso a sinistra può essere quello degli Usa  $\{X_i, Y_i\}$  dove  $i$  è appunto gli Usa, quello più a destra relativo alla Cina e così via.

La metodologia dei minimi quadrati (Ols), dunque, può essere applicata indifferentemente a dati *storici* o *sezionali* a seconda della base dati di cui si dispone o del carattere che si vuole estrapolare attraverso la stima. I limiti più evidenti di entrambi gli approcci consistono nel fatto che le serie storiche tendono ad aggregare eccessivamente i dati, perdendo l'eterogeneità dei soggetti di riferimento, mentre, specularmente, i dati sezionali non presentano alcuna variabilità temporale. I cosiddetti *dati panel*, il cui utilizzo è incrementato nettamente negli ultimi anni, riescono, invece a sintetizzare entrambe le modalità di applicazione della metodologia di stima. L'equazione (4) ne descrive l'impostazione generale:

$$(4) \text{ Pil}_{it} = a + b * \exp_{it}.$$

Sostanzialmente ogni tipo di metodologia viene adattata a dati simultaneamente *sezionali* e *temporali*, arricchendo così la stima dei parametri dell'eterogeneità *periodale* e *individuale*. Chiaramente, ogni punto non potrà più essere rappresentato su di un piano ma necessiterà di una dimensione ulteriore e sarà individuato da un insieme di punti  $\{X_{it}, Y_{it}\}$ . In questa maniera il *database* sarà accresciuto qualitativamente per la contemporanea variabilità del tempo e del soggetto (paese/individuo) e quantitativamente in quanto i dati ( $n$ ) non saranno più uguali a  $t$  come nelle serie storiche ( $n=t$ , ossia il numero di periodi considerati) o uguali ad  $i$  ( $n=i$  ossia il numero di paesi o individui considerati) ma  $n=i*t$ .

Il modello utilizzato dall'Icao, e da noi applicato per produrre alcune stime sull'evoluzione del traffico mondiale nel prossimo biennio, sopporta i tipici limiti di analisi di serie storiche. Nello specifico, essi dipendono dal fatto che ogni area del mondo, paese, compagnia aerea ha delle precise e distinte peculiarità in termini di trasporto di passeggeri o merci. Aggregando i dati a livello mondiale (in termini di numero di passeggeri, Pil ed Esportazioni) c'è il rischio di produrre un modello che, nonostante la significatività statistica, non sia in grado di rappresentare adeguatamente la realtà. Infatti, accanto a problemi metodologici<sup>9</sup>, ci sono quelli concettuali: non è irragionevole, ad esempio, supporre che l'elasticità al prezzo e alla domanda del traffico passeggeri sia profondamente differente tra paesi con diverso sviluppo economico, distribuzione del reddito ed efficienza di trasporti alternativi: ad esempio il trasporto aereo in un paese relativamente piccolo come il Belgio subirà delle sollecitazioni da domanda e prezzo presumibilmente diverse da quelle sostenute in un paese come il Brasile, che non ha un sistema di trasporto alternativo (come quello ferroviario), e, oltre ad essere notevolmente più grande, ha un indice di distribuzione del reddito molto polarizzato agli estremi (moltissimi individui che vivono in condizioni di profonda indigenza, pochissimi che posseggono una gran parte della ricchezza totale del reddito del paese).

Per le ragioni di metodo e di concetto appena espresse, abbiamo reputato quanto mai opportuno provare ad applicare il modello Icao a dati *panel*, eventualmente apportando delle modifiche alle variabili. I dati sono stati *sezionati* (le nostre  $i$ ) per compagnia aerea, comprendendo le maggiori al

<sup>9</sup> Si fa riferimento ad esempio alle *omitted variables*, l'esistenza di trend comuni e la eventuale non normalità dei residui, a cui sul documento Icao non si fa mai riferimento.

mondo, ossia quelle che complessivamente realizzavano il 90% del traffico passeggeri del 2006. Per quanto riguarda  $t$ , abbiamo selezionato gli anni dal 1980 ad oggi. Nonostante il database non sia perfettamente *bilanciato*, le mancanze di dati (*missing values*) sono ragionevolmente poche e ciò ci offre la possibilità di lavorare su un *panel* di composto da 1082 osservazioni per 68 compagnie. Il modello da cui generalmente si è partiti è del tipo:

$$(5) \quad TKP_{it} = a + b \cdot P_{it} + b \cdot Exp_{it} + b \cdot TYelds_{it} + u_{it}.$$

Dove  $i$  è la compagnia aerea (e nel caso di  $P_{it}$  e  $Exp_{it}$  il paese dove la compagnia ha la sede principale), mentre  $t=1980-2007$ ;  $TKP_{it}$ , è invece il Total Kilometers Performed che, a differenza del modello Icao, aggrega il volume dei passeggeri con quello merci, attraverso un sistema di equivalenza per cui, generalmente,  $100kg$  di merci = 1 passeggero. Tutte le prove effettuate con l'applicazione di modelli e metodologie differenti (che non si affrontano nel dettaglio per amore di brevità) confermano generalmente quanto rilevato dal modello Icao, ossia che esiste una elasticità significativa dal punto di vista statistico del traffico (di merci e passeggeri) sia alla domanda che al prezzo. I nostri risultati preliminari, tuttavia, ci presentano un quadro leggermente differente, mostrando un'influenza delle componenti della domanda relativamente maggiore rispetto a quanto espresso dal modello Icao (vedi, ad esempio la stima presentata nell'equazione 6 nei confronti delle equazioni 1.2 e 1.3): ciò, di fatto aggraverebbe le previsioni effettuate in precedenza, proponendo un quadro prospettico ben più drammatico per i prossimi due anni.

$$(6) \quad Ttraff = 4,19 + 1,51 \cdot DomIntW + 0,59 \cdot ExpW - 0,635 \cdot TYelds^{10}$$

dove

- $DomIntW$  è la domanda interna mondiale<sup>11</sup>
- $ExpW$  sono le esportazioni mondiali
- $TYelds$  sono i *total operating yields* di ogni compagnia

I risultati presentati rappresentano per ora una stima preliminare di quel che potrà essere in futuro un modello di ampio respiro da poter applicare. È probabile che possa essere profondamente migliorato ed integrato a partire dalla comprensione di quali possano essere le variabili esplicative da inserire *ex novo*. Infatti, sostenere che il traffico aereo dipenda solamente – o prevalentemente – da domanda e prezzi, appare un po' troppo schematico. Certamente queste sono variabili molto rilevanti ma, ad esempio, non è detto che l'adozione di un'eventuale innovazione tecnologica che punti ad ottimizzare i costi e dunque i consumi di carburante, sia immediatamente inglobata dalla variabile  $TYelds$ ; alla stessa maniera, il  $P_{it}$  complessivo può non riflettere l'andamento della domanda di trasporto aereo. Infatti, la distribuzione del reddito, insieme alla *tipologia* del volo (linea, charter, low cost), agisce in maniera notevole sull'evoluzione dell'acquisto di biglietti aerei. Per esempio, una diminuzione del reddito di un paese, a tutto danno delle classi meno abbienti, deprimerebbe probabilmente le *low cost*, lasciando invariati (o addirittura incrementando) le richieste di volo *business*. Specularmente, una diminuzione del reddito generalizzato (ossia mantenendo invariata la distribuzione) potrebbe aumentare l'acquisto di biglietti *low cost*, a danno dei voli di linea e *business*.

Per concludere, le prospettive del traffico passeggeri e merci sono soggette ad un gran numero di variabili che – anch'esse – evolveranno nei prossimi due anni, presumibilmente contraddistinti da uno stato di crisi i cui esiti sono sconosciuti e imprevedibili. Per questo motivo, sarebbe quanto mai opportuno, a nostro parere, procedere alla costruzione di un modello che contempli uno spettro di variabili ben più ampio di quello sin ora utilizzato e che venga applicato su dati panel, in modo da ottenere una stima dei parametri il più possibile rigorosa, tenendo sempre a mente che l'econometria è uno strumento di interpretazione della realtà con un grado di inesattezza dipendente in maniera inversa dal livello di cautela e consapevolezza con cui esso viene utilizzato.

<sup>10</sup> Qui viene presentato solo uno dei modelli sviluppati, quello che – sebbene non consideri i dati sezionali delle componenti della domanda – è più compatibile e confrontabile con i risultati del modello Icao.

<sup>11</sup> Il dato del  $P_{it}$  è stato depurato dalle esportazioni per non incorrere nel problema della collinearità tra i regressori, poiché le esportazioni sono parte del prodotto interno lordo

€ 1,26



\*16STC0003320\*