RICADUTE ECONOMICHE DELL'AEROPORTO DI ORIO AL SERIO SUL TERRITORIO

L'Aeroporto di Orio al Serio è ormai il terzo maggior aeroporto italiano per numero di passeggeri, preceduto soltanto dagli scali intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Lo sviluppo non è solo strutturale, in termini di passeggeri e merci trasportate, ma anche e soprattutto economico: ricavi, utili e posti di lavoro sono infatti in continuo aumento. Tutto ciò non passa inosservato: la stampa locale esalta infatti lo scalo bergamasco per i circa 20.000 posti di lavoro creati, i 37 milioni di Euro di utili distribuiti in 10 anni e, in generale, la ricchezza generata da questa azienda del nostro territorio che varrebbe circa il 9-10% del PIL provinciale. Quello che purtroppo passa inosservato è da un lato la destinazione finale di questa ricchezza, che non sempre rimane sul territorio bergamasco, dall'altro i costi sociali e ambientali di uno scalo di queste dimensioni, che invece ricadono interamente su chi sul territorio vive e lavora.
Cerchiamo pertanto di quantificare quale sia il vero impatto economico che un aeroporto come quello di Orio al Serio può avere sul territorio circostante, con la sola finalità di fare chiarezza sui numeri che spesso vengono presentati con eccessiva superficialità.
La letteratura economica classifica l'impatto economico di un aeroporto in quattro categorie: diretto, indiretto, indotto e catalitico, le cui stime per l'aeroporto di Orio al Serio sono riportate in Tabella 1.

	Val. aggiunto (m)	Posti di lavoro	% del PIL
Diretto	466,40	8.371	1,48%
Indiretto	434,30	7.308	1,38%
Indotto	155,63	5.860	0,50%
Catalitico	2.243,09	32.645	7,14%
Totale	3.299,42	54.184	10,5%

Tabella 1: L'impatto economico dell'aeroporto di Orio al Serio

L'impatto diretto è rappresentato da tutte le attività e posti di lavoro legati direttamente allo scalo e alle compagnie aeree, come addetti aeroportuali, assistenti di volo e di terra, controllori di volo, manutentori e agenti addetti ai controlli di sicurezza e passaporti. Nonostante sia l'aspetto più evidente di un aeroporto, non è necessariamente quello economicamente più significativo. È inoltre utile sottolineare come l'impatto diretto sia marginalmente decrescente nel numero di passeggeri: infatti fino a un 1 milione di passeggeri si creano 1,2 posti di lavori ogni 1.000 passeggeri, ma solo 0,85 posti di lavoro se lo scalo supera i 10 milioni di passeggeri. L'Aeroporto di Orio al Serio si trova pertanto già nella fase di minima, seppur sempre positiva, crescita economica diretta. In aggiunta, si stima che scali con prevalenza di compagnie aeree low-cost generino il 20% in meno di posti di lavoro diretti, in virtù di una riduzione estrema dei servizi offerti dalle compagnie stesse.
Il secondo impatto, leggermente più ampio del precedente, è quello indiretto, che comprende tutte quelle attività indirettamente collegata ad un aeroporto, quali società per il rifornimento di carburante, catering a bordo, agenzie di viaggio, consulenze legali-amministrative per compagnie

aeree e scalo stesso. Per l'Aeroporto di Orio al Serio, il valore economico degli impatti diretto e indiretto sono pressoché identici, con un valore aggiunto creato di circa 450 milioni di Euro.
L'impatto indotto è rappresentato dalla capacità di spesa dei lavoratori degli impatti diretti e indiretti. Ad esempio, un assistente di volo che vive sul territorio di Bergamo spende il proprio stipendio in prevalenza sul territorio (affitto della casa, spesa al supermercato, mangiare al ristorante…), incrementando così l'economia locale. Allo stesso tempo, però, usufruisce anche dei servizi locali, ad esempio, istruzione e sanità per i quali paga attraverso le tasse sul lavoro. Tuttavia, come vedremo successivamente, queste ultime non sempre ricadono sul territorio.
Troviamo infine l'impatto catalitico, rappresentato dalla capacità dell'aeroporto di far crescere l'economia di un Paese nel suo complesso, collegandolo con le realtà economiche di altri Paesi, favorendo il turismo e gli investimenti. Quest'ultimo è sicuramente l'aspetto più significativo con i suoi 2.2 miliardi di Euro di valore economico (il 7% del PIL di Bergamo) e i 32.000 posti di lavori creati. Tuttavia, questi dati necessitano di alcune considerazioni in merito alla loro effettiva destinazione.
Bisogna infatti tenere presente che queste stime derivano da calcoli statistici effettuati su gran parte degli aeroporti europei, senza tenere conto delle specificità di ogni singolo scalo. Per quanto riguarda Orio al Serio, il tipo di clientela e le compagnie aeree che vi operano rappresentano sicuramente peculiarità che incidono in modo non trascurabile sull'impatto economico dello scalo stesso.
Con riferimento alla clientela, è ormai consolidato il ruolo di aeroporto low-cost, a cui si associa un turismo che possiamo definire altrettanto low-cost. Tra il 2008 e il 2012, infatti, la spesa media per turista è crollata da 81 Euro a 64 Euro, con conseguente calo dell'indotto economico[1], come si può notare in Tabella 2. Contemporaneamente, sempre in un'ottica di riduzione della spesa, il turismo si è indirizzato verso strutture ricettive alternative, come bed&breakfast e affitti brevi, che da un lato penalizzano le strutture alberghiere che potremmo definire classiche, dall'altro non producono lo stesso ritorno economico sul territorio in quanto gestite spesso a livello internazionale o addirittura in nero. Recentemente è stata emanata una legge con il fine che le tasse sui soggiorni in Italia vengano pagate in Italia, ma alcune aziende hanno fatto ricorso e dichiarato che non la rispetteranno. In questa direzione la strada è ancora lunga.

	2008	2010	2012
Turisti che si fermano a Bergamo (%)	14,3	17,5	12,2
Turisti che si fermano in Lombardia (%)	59,6	64,6	59,8
Tursti che vanno verso altre regioni (%)	40,4	35,4	40,2
Spesa media per turista (€)	81,7	57	63,9

Tabella 2: Dati turistici dell'Aeroporto di Orio al Serio

Da notare inoltre come nel 2012 solo il 12% dei turisti transitati da Orio al Serio si siano fermati a Bergamo, mentre il 40% è addirittura andato verso altre regioni d'Italia. Questi dati indicano chiaramente come sia sbagliato e fuorviante attribuire l'intero impatto economico, soprattutto quello catalitico, dell'aeroporto al territorio bergamasco e confrontarlo con il PIL provinciale.

[1] Andrea Macchiavelli e Andrea Pozzi, *I passeggeri low cost tra crisi economica e politiche dei vettori: tendenze all'aeroporto di Orio al Serio.*

Sembra invece più appropriato, sebbene comunque in eccesso, paragonare l'impatto totale al PIL almeno regionale; in questo caso si otterrebbe un valore vicino all'1% del PIL della Lombardia.
Il secondo aspetto riguarda le compagnie aeree che utilizzano lo scalo, con particolare riferimento a Ryanair che da sola gestisce l'83% dei voli. Elemento chiave del modello di business del low-cost è sicuramente l'assenza totale di servizi a bordo e una riduzione di qualsiasi costo non necessario nella gestione ordinaria dell'azienda, inclusi i costi del personale, per cui anche il moltiplicatore economico di una compagnia low-cost è significativamente inferiore rispetto a quello delle compagnie tradizionali. Questo si riflette, come citato in precedenza, in una riduzione del 20% dei posti di lavori direttamente generati da un aeroporto servito in prevalenza da compagnie low-cost. È tuttavia lecito attendersi una riduzione anche nell'impatto catalitico e indotto, nel primo caso dovuto agli effetti sul turismo appena discussi, nel secondo caso per la ridotta capacità di spesa del personale assunto da una compagnia come Ryanair. È ormai infatti ben noto come Ryanair sia la compagnia con il costo del personale più basso in Europa, costo che indice per l'8% del fatturato, contro il 16% di Alitalia e il 22% di Lufthansa. Per comprendere tali percentuali, è sufficiente notare che in media un primo ufficiale o un comandante della prima compagnia low-cost europea ricevono un salario netto rispettivamente il 36% e il 42% inferiore di un parigrado in Alitalia. Differenze sostanziali esistono anche per quanto riguarda il salario lordo: sfruttando una legge europea che stabilisce che il luogo di lavoro del personale di bordo sia l'aeromobile e registrando tutti gli aeromobili in Irlanda, Ryanair riesce ad assumere i propri dipendenti con contratti di lavoro irlandesi, ritenuti più *business friendly* (quindi favorevoli al datore di lavoro) in termini di tassazione. In questo caso l'azienda paga minori oneri fiscali, mentre i lavoratori sono penalizzati. In aggiunta, gli stati in cui opera Ryanair perdono così una parte del gettito fiscale (in generale le tasse sul lavoro) che vengono invece versate in Irlanda. Una recente sentenza di un tribunale belga ha forse dato inizio a un cambiamento di questa situazione paradossale, ma ci vorrà del tempo. Da notare, infine, come altre compagnie, anch'esse low-cost, non traggano vantaggio da questa situazione legislativa, assumendo il personale di base in Italia secondo contratti di lavoro italiani.
A testimonianza di come l'Italia abbia un settore aeroportuale molto sviluppato ma non riesca a tradurlo in valore aggiunto, basti pensare che siamo il settimo paese europeo per posti di lavoro creati, ma solo ventiquattresimo per impatto sul PIL. In altre parole, il sistema aeroportuale genera molta domanda ed è in continua crescita, ma tutta la ricchezza ad esso associata viene spesso dispersa o portata all'estero.
Nell'analisi economica di uno scalo è inoltre importante tenere conto che i numerosi benefici economici in termini di occupazione e valore aggiunto creati vengono parzialmente ridotti da costi sia di carattere economico che sociale. Sebbene una precisa quantificazione dei costi sia impossibile da effettuare e qualsiasi stima sarebbe esageratamente esposta a criteri di soggettività, mi limito a citare quelli che, a mio parere, sono i costi più significativi. Tra questi rientrano tutti i costi ambientali, quali l'inquinamento acustico e dell'aria, con i secondi meno evidenti dei primi ma altrettanto importanti. È infatti stato stimato che per un aeroporto delle dimensioni di Orio al Serio i costi annuali per persona legati all'inquinamento acustico, ambientale e climatico sono in media pari a 300$, 90$ e 10$ rispettivamente. Ad essi si aggiungono i costi legati alla svalutazione immobiliare delle aree nei dintorni degli aeroporti, comunemente stimati intorno al 10% del valore degli immobili stessi.
In ultimo, è utile fare una riflessione sulla posizione che ha l'aeroporto di Orio al Serio (così come molti altri aeroporti italiani) nei confronti di Ryanair. Per farlo, bisogna immaginare l'aeroporto come una normale azienda e le compagnie aeree come sue clienti. Storicamente, gli scali hanno cercato di attirare il maggior numero di compagnie con il fine di creare concorrenza fra le stesse, raggiungere economie di scala e diversificare il rischio in caso di fallimento o perdita di una compagnia. A loro volta le compagnie pagavano (molte lo fanno ancora oggi) per utilizzare i servizi

dell'aeroporto, quali, ad esempio, carico e scarico di passeggeri e bagagli, rifornimento agli aeromobili, utilizzo delle aree di parcheggio. Oggi il rapporto si è completamente invertito. L'aeroporto di Orio al Serio si è sviluppato con e grazie a Ryanair, la quale, avendo assunto il ruolo di (quasi) unico cliente, si trova oggi nella posizione di imporre politiche commerciali e prezzi, che l'aeroporto non può che accettare. In quest'ottica vanno considerati i 33 milioni di Euro che nel 2016 Sacbo ha versato alle compagnie aeree (prevalentemente "Ryanair") sotto la voce di contributi di co-marketing. Come giustificazione, lo sviluppo del turismo locale che però, come descritto sopra, locale in realtà non è. Sebbene non si configurino come veri e propri costi, i contributi di co-marketing rappresentano comunque una uscita di denaro dal territorio, frutto di una politica aziendale parzialmente miope, ed è importante tenerne conto in un'analisi di costi e benefici di uno scalo.

Come già anticipato, il saldo finale netto di questa analisi non è quantificabile, ma si può dire che, pur restando positivo, è probabilmente molto lontano dal 10% del PIL come ci viene spesso ricordato. Ciò che bisogna però tenere a mente è che un aeroporto è una azienda così come tante altre, che cresce nel territorio ma anche con il territorio. Pertanto, il rapporto con il territorio è bidirezionale: crea molto in termini economici per la popolazione locale ma ha bisogno anche di un terreno fertile per crescere. Basti pensare alle infrastrutture a supporto dell'aeroporto costruite negli anni per rendersene conto. Purtroppo ci vengono spesso ricordati i benefici di avere un aeroporto (ad esempio i 37 milioni di Euro di utili distribuiti negli ultimi 10 anni), ma difficilmente vengono citati i soldi spesi perché lo stesso potesse crescere negli anni.

Infine, la letteratura economica ci dice che una azienda crea valore fino a che il costo sociale marginale non uguaglia il ricavo sociale marginale. In altre parole, ogni Euro di crescita deve generare più utilità che costi per la popolazione. Nel caso di un aeroporto, l'utilità si estende ben oltre il territorio in cui fisicamente si estende lo scalo, mentre i costi sono molto più circoscritti. Pertanto c'è una parte della popolazione per cui il costo marginale supera ampiamente il ricavo marginale e per la quale l'aeroporto non crea valore, ma al contrario lo distrugge. Per un'altra parte della popolazione i costi sono pressoché nulli, mentre l'utilità è leggermente positiva, con un saldo pertanto positivo. La questione è forse più etica che economica: bisogna dimenticarsi di coloro che hanno una utilità fortemente negativa ma sono in numero minore a favore di un saldo positivo per la maggioranza della popolazione? O al contrario bisogna cercare di limitare il numero di coloro che hanno una utilità negativa, al costo di privare molti dei benefici di cui oggi godono? A queste domande, purtroppo, non esiste una risposta. E vista la delicatezza del tema, nemmeno la politica si sbilancia.

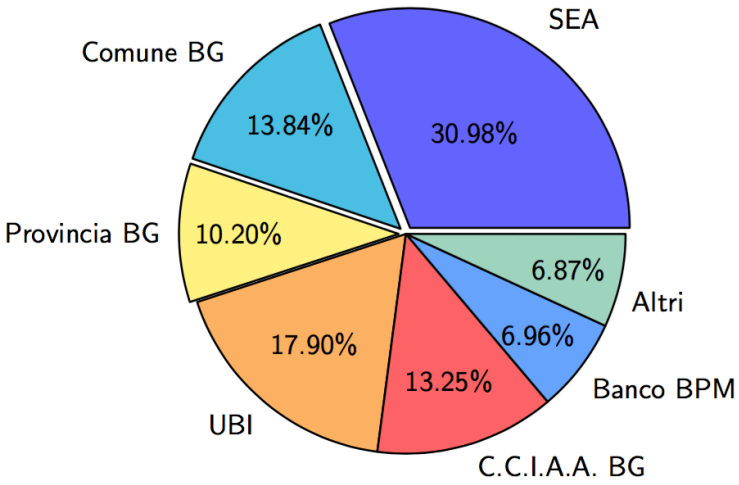

Figura 1: Composizione societaria di Sacbo