

Rotte aeree e investimenti diretti esteri

di

Mariasole Bannò, Università degli Studi di Brescia

Renato Redondi, Università degli Studi di Brescia

La relazione tra sviluppo economico e infrastrutture di trasporto è un tema ampiamente affrontato nella letteratura economica che è unanime nel dimostrare come lo sviluppo di queste ultime riesca a generare un impatto positivo sul PIL, sui livelli di occupazione, sulla crescita degli investimenti nonché sul superamento delle disparità regionali (Brueckner, 2003). Allo stesso modo le recenti teorie economiche, nonché le molte evidenze empiriche, concordano sul ruolo positivo delle imprese multinazionali quale stimolo alla crescita dei paesi ospitanti. Infatti, le filiali di imprese estere creano posti di lavoro, pagano salari più elevati rispetto alle imprese domestiche, aumentano il livello locale di produttività, promuovono l'export e infine stimolano l'innovazione (Dunning e Lundan, 2008). Sulla base di tali evidenze, al fine di attrarre nuovi investitori esteri, l'intervento pubblico si basa sia su attività di marketing territoriale sia su attività che portano al miglioramento dell' *investment climate* del paese ospite (Mariotti e Piscitello, 2012).

Entrando più nello specifico, gli strumenti di intervento delle politiche di attrazione degli investimenti diretti esteri (IDE) possono essere classificati tra incentivi monetari (e.g. misure fiscali, agevolazioni finanziarie) e offerta di fattori localizzativi. Premesso che tali strumenti non sono tra loro alternativi, ma anzi si auspica in Italia una politica organica nei confronti degli IDE, lo sviluppo di infrastrutture quale fattore localizzativo riveste un ruolo importante. In tal senso sono però scarsi gli studi empirici che mettono in relazione di diretta causalità la creazione e la disponibilità e la qualità di infrastrutture, in particolare la creazione e la disponibilità di rotte aeree, e il livello di internazionalizzazione di un territorio. In particolare i pochi lavori esistenti dimostrano come la presenza di aeroporti sia in grado di modificare le scelte di localizzazione delle imprese domestiche e in misura ancora maggiore la scelta di localizzazione delle grandi imprese multinazionali (Carod et al., 2010; Strauss-Khan e Vives, 2005).

Le motivazioni alla base di tale evidenze sono da ricondurre a due aspetti fondamentali: l'importanza dei contatti *face to face* e dei costi di viaggio. Se da un lato la conoscenza formalizzata è disponibile ovunque in qualsiasi momento grazie all'impiego delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, dall'altro la possibilità di garantire all'interno di un gruppo multinazionale flussi di conoscenza tacita, complessa e non formalizzata è possibile solo grazie ai contatti personali degli imprenditori, dei manager e dello staff tecnico tra la casa madre e le sussidiarie. A fronte della necessità di muovere le persone all'interno del gruppo multinazionale, si generano inevitabilmente costi effettivi di trasporto e costi opportunità legati ai tempi di percorrenza che le imprese tenderanno a minimizzare (Williams e Balaz, 2009; Bel e Fageda, 2008). In tal senso la rete di connessioni internazionali offerta dalla compagnie aeree determina le spese, la frequenza e la facilità con cui le figure chiave possono mantenere contatti diretti all'interno del gruppo multinazionale (McCann e Acs, 2011). Alla luce di queste osservazioni, si ritiene che l'introduzione di una nuova rotta, e quindi di una nuova connessione tra due aree geografiche, riducendo da un lato i

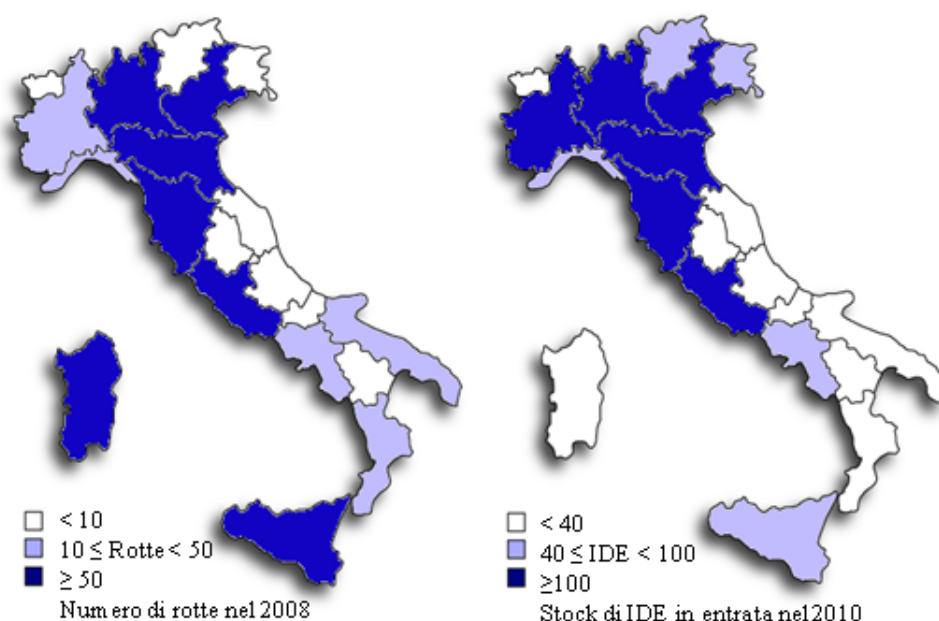


Figura 1: Numero di rotte aeree e numero di IDE in entrata a livello regionale

costi di viaggio e dall'altro facilitando il trasferimento di conoscenza tra le imprese di uno stesso gruppo, sia in grado di incentivare la creazione di nuovi IDE.

Come precedentemente accennato, evidenza specifica in tal senso è scarsa e, nonostante i processi di crescita internazionale coinvolgano un numero sempre maggiore di piccole e medie imprese (PMI), la letteratura si è sempre concentrata sulle scelte di localizzazione delle grandi imprese multinazionali nelle *global city* e nessuno studio ha mai indagato la relazione esistente tra le caratteristiche delle reti aeroportuali e le scelte localizzative delle PMI multinazionali, considerando anche città secondarie fino a livello dei singoli comuni.

Grazie ad un'analisi condotta su un campione di 2.583 IDE italiani effettuati da imprese sia di grandi sia di piccole dimensioni con sede in uno dei principali paesi europei e 629 rotte da e per gli stessi paesi[1], si è voluto cercare evidenza della relazione di causalità che intercorre tra i due fenomeni.

La figura 1 mostra il confronto tra il numero di rotte offerte nel 2008 e il numero complessivo di IDE in entrata fino al 2010 a livello regionale. Ciò che emerge da una prima lettura è che la distribuzione delle filiali di imprese multinazionali tra le regioni è fortemente asimmetrica: oltre il 63% degli IDE ha sede nelle regioni del Nord-ovest (52% solo in Lombardia) e il 20% nelle regioni del Nord-est; il 13% degli IDE ha sede in Toscana, Umbria, Marche e Lazio mentre solo il 4% è ospitato dalle regioni del Sud. Contestualmente anche la distribuzione delle rotte aeree è fortemente asimmetrica e le regioni meglio connesse alla fine del 2008 sono: Lombardia, Lazio e, per motivi turistici, le due isole. Caratterizzate da un livello molto basso di connessioni (i.e. meno di 20 rotte attive) sono invece la Valle d'Aosta, l'Umbria, il Molise e la Basilicata a cui corrisponde anche un livello di internazionalizzazione passiva tra i più bassi in Italia (meno di 20 IDE).

In generale, le regioni caratterizzate da un più elevato grado di connettività sono anche caratterizzate da un più elevato grado di presenza di IDE e viceversa.

Dal punto di vista metodologico due sono gli aspetti critici al fine di effettuare una valutazione rigorosa. Il primo concerne la definizione della *catchment area* ovvero l'attribuzione di ogni IDE a una rotta in grado di collegare il comune in cui risiede la casa madre con il comune in cui risiede la sussidiaria italiana. Seguendo le indicazioni di studi recenti (Lian e Rønnevik, 2011), si è deciso utilizzare il tempo di accesso via terra come meccanismo di attribuzione.

Il secondo problema riguarda l'attribuzione del nesso di causalità tra i due fenomeni indagati. Non potendo direttamente misurare cosa sarebbe accaduto in assenza della nuova connessione aerea, è stato introdotto un gruppo di controllo costituito dagli IDE localizzati nella stessa regione in cui la nuova rotta è stata aperta ed è stata condotta una analisi *difference in difference*. Grazie quindi al confronto dei due sottoinsiemi (gruppo target e gruppo di controllo) due anni prima e due anni dopo l'introduzione della nuova rotta, è stato possibile misurare l'impatto come la differenza tra il valore atteso della crescita del numero di IDE pre-post introduzione della nuova connessione aerea nelle aree direttamente coinvolte (IDE_i) ed il valore atteso in assenza di nuova connessione nell'intera regione (IDE_j): $IMPATTO = S(IDE_{i,t+2} - IDE_{i,t-2}) - S(IDE_{j,t+2} - IDE_{j,t-2})$.

I risultati mostrano un effetto positivo sul livello di internazionalizzazione di un'area: la differenza tra il numero di nuovi IDE costituiti due anni dopo la creazione di una nuova connessione aerea confrontata con il numero di IDE nei due anni precedenti si assesta a +43 nel gruppo target e a -752 nel gruppo di controllo. L'impatto complessivo generato dall'introduzione di nuove rotte aeree sulla creazione di nuovi IDE dall'Europa in Italia sembra essere quindi significativo e consistente. E' inoltre interessante sottolineare come l'introduzione di una nuova rotta aerea ha effetti positivi sia sulle regioni del Nord sia sulle regioni del Sud. Gli aeroporti che hanno dimostrato un impatto più significativo sono stati Orio al Serio (Bergamo) con 16 nuovi IDE e Galileo Galilei (Pisa) con 7 nuovi IDE, mentre in termini di rotte, la più "produttiva" risulta essere una di Bari con 5 IDE stabiliti tra il 2004 e il 2006 (Tabella 1).

Considerato i benefici che un'area può ottenere dall'attrazione di IDE sia di grandi sia di PMI, i risultati ottenuti suggeriscono significative implicazioni di policy. Politiche regionali e locali atte all'attrazione di investitori esteri dovrebbero infatti contestualmente promuovere lo sviluppo di infrastrutture aeree e in particolare lo sviluppo di nuove rotte volte a collegare i paesi di maggiore interesse strategico. In tal senso si potrebbero attuare strategie locali volte ad attrarre sia compagnie tradizionali si compagnie *low cost* fornendo nuove autorizzazioni legali, finanziando trasporti e collegamenti a terra, migliorando l'accesso agli aeroporti e la distribuzione del traffico tra i diversi aeroporti. Lo sviluppo di aeroporti secondari potrebbe inoltre essere un obiettivo da perseguire qualora fosse ritenuto necessario decongestionare le aree storicamente più attrattive. I risultati dell'analisi dimostrano infatti un effetto positivo delle rotte anche nei territori serviti dagli aeroporti secondari (e.g. Orio al Serio a Bergamo, Montichiari a Brescia). Allo stesso modo potrebbero essere perseguiti obiettivi volti a ridurre le disparità regionali.

Il presente contributo sottolinea l'importanza dello sviluppo delle infrastrutture quale scheletro portante su cui si articola e prende forma lo sviluppo economico locale. Infine

Anno	Partenza	Arrivo	IDE _{it+2}	IDE _{it-2}	ΔIDE_i
2004	Palese, Bari	Barcellona	5.0	0.0	5.0
2007	Orio al Serio, Milano	Metz-Nancy-Lorraine	4.3	0.2	4.1
2005	Orio al Serio, Milano	Newcastle	4.1	0.0	4.1
2006	Parma	Stansted, Londra	4.0	0.4	3.6
2004	Fontanarossa, Catania	Gatwick, Londra	3.0	0.0	3.0
2004	Bolzano	Monaco	2.8	0.0	2.8
2003	Galileo Galilei, Pisa	Manchester	2.8	0.0	2.8
2005	Verona	Stoccarda	3.7	1.3	2.3
2005	Montichiari, Verona	Newcastle	2.3	0.0	2.3
2006	Galileo Galilei, Pisa	Billund	2.0	0.0	2.0
2003	Ciampino, Roma	Amburgo	1.9	0.0	1.9
2007	Orio al Serio, Milano	Marsiglia	1.9	0.0	1.9
2008	Guglielmo Marconi, Bologna	Bruxelles, S. Charleroi	2.2	0.4	1.7
2005	Malpensa, Milano	Bristol	2.2	0.6	1.6
2005	Cristoforo Colombo, Genova	Amsterdam, Schiphol	1.9	0.4	1.6
2007	Ciampino, Roma	Vienna	1.5	0.0	1.5
2005	Fiumicino, Roma	Rotterdam	1.5	0.0	1.5
2003	Orio al Serio, Milano	Birmingham	2.8	1.3	1.4
2005	Galileo Galilei, Pisa	Bournemouth	1.4	0.0	1.4
2008	Orio al Serio, Milano	Saeve, Goteborg	3.0	1.6	1.4

Tabella I: TFP Numero di IDE in entrata associati ad ogni rotta

si sottolinea la manifesta necessità di una politica organica nei confronti dell'attrazione degli IDE che preveda non solo la presenza di incentivi di natura finanziaria a volte alla correzione dei fallimenti di mercato ma abbia uno sguardo di più ampio spettro includendo anche la promozione e lo sviluppo di fattori localizzativi immobili quali, tra gli altri, le infrastrutture e in particolare gli aeroporti.

Riferimenti bibliografici

Bel G., Fageda X. (2008), Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters. *Journal of Economic Geography*, 8, 4: 471-495.

Blundell R., Costa Dias M. (2000), Evaluation Methods for Non-experimental Data. *Fiscal Studies*, 21, 4: 427-468.

Brueckner J.K. (2003), Airline Traffic and Urban Economic Development. *Urban Studies*, 40, 8: 1455-1469.

Carod J.M., Solis D., Antolín M. (2010), Empirical Studies in Industrial Location: an Assessment of Their Methods and Results. *Journal of Regional Science*, 50, 3: 685-711.

Dunning J.H., Lundan S. (2008). *Multinational Enterprise and the Global Economy*, Second Edition, Cheltenham: Edward Elgar.

Lian J.I., Rønnevik J. (2011), Airport Competition. Regional Airports Losing Ground to Main Airports. *Journal of Transport Geography*, 19, 1: 85-92.

Mariotti S., Mutinelli M. (2010), *Italia Multinazionale 2010*. Soveria Mannelli: Rubbettino Editore.

Mariotti S., Piscitello L. (2012), Linee guida per un'efficace politica di attrazione degli investimenti esteri. *Economia e Politica Industriale*, 39, 1: 139-157.

McCann P., Acs Z.J. (2011), Globalization: Countries, Cities and Multinationals. *Regional Studies*, 45, 1: 17-32. Strauss-Kahn V., Vives X. (2009), Why and Where Do Headquarters Move?. *Regional Science and Urban Economics*, 39, 2: 168-186.

Williams A.M., Balaz V. (2009), Low-cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities. *Regional Studies*, 43, 5: 677-691.

Note

[1] Le informazioni sui progetti di investimento estero e le imprese selezionate tra il 2000 e il 2010 sono state ricavate dalla banca dati REPRINT (Mariotti e Mutinelli, 2010) mentre le informazioni relative alle rotte aeree dalla banca dati Innovata. Il database REPRINT censisce le partecipazioni all'estero delle imprese italiane e, viceversa, le partecipazioni in Italia da parte di imprese estere dal 1986 ad oggi con aggiornamento annuale.