

Anno 2012

IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA

■ Nel 2012 il traffico aereo da e verso gli scali nazionali ha segnato, dopo un biennio di crescita, una generale flessione: i movimenti di aeromobili sono diminuiti del 3,4% sull'anno precedente, i passeggeri dell'1,3% e le quantità di merci e posta del 4,9%.

■ La diminuzione dei passeggeri riguarda sia i voli di linea sia i charter: i passeggeri trasportati su voli di linea calano complessivamente dell'1,3%, ma a diminuire sono quelli dei voli nazionali (-5,3%) mentre aumentano quelli dei voli internazionali (+1,9%). I passeggeri sui voli charter diminuiscono dell'1,1%, la variazione è sintesi di un calo del traffico internazionale (-1,7%) e di un aumento di quello nazionale (+10,8%).

■ Gli aeroporti che registrano i maggiori cali di passeggeri sono Milano Malpensa (-758 mila, -4%), Roma Fiumicino (-663 mila, -1,8%) e Catania (-628 mila, -9,3%); quelli con i maggiori incrementi sono Treviso - aeroporto parzialmente chiuso nel 2011 - (poco più di 1,2 milioni, pari al +116,2%) e Bergamo (circa 466 mila, +5,5%).

■ Continua a diminuire l'utilizzo dei vettori italiani da parte dei passeggeri: la relativa quota è scesa tra il 2007 e il 2012 dal 56% al 38%.

■ Il 47% dei passeggeri utilizza voli low cost (46% nel 2011), quota che scende al 24% se si considerano solo le linee aeree italiane (28% nel 2011).

■ L'Italia, con una quota del trasporto europeo pari al 9,5% (9,6% nel 2011), si colloca al quinto posto nell'Ue per numero di passeggeri trasportati, dopo Regno Unito (16,5%), Germania (14,6%), Spagna (13%) e Francia (11%).

■ La diminuzione delle merci e posta trasportate, pari al 4,9%, è il risultato di una riduzione consistente dei trasporti internazionali (-5,5%) e di un leggero calo di quelli nazionali (-0,2%).

■ I movimenti di merci per area geografica registrano un incremento dagli Altri paesi europei (+9%), dal Centro-America (+8,8%) e da Australia e Oceania (+32,9%); risultano, invece, in diminuzione quelli da e verso Africa (-28,9%), Nord America (-13,4%), Sud America (-9,9%), Asia (-4,4%) ed Unione europea (-4,2%).

Sul datawarehouse [I.Stat](#) sono disponibili dati di maggior dettaglio relativi al trasporto aereo in Italia

PROSPETTO 1. TRAFFICO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA. VOLI DI LINEA E NON DI LINEA (a). Anni 2011 e 2012

TRAFFICO AEREO	2011	2012	VARIAZIONI	
			Assolute	Percentuali
Movimenti aeromobili (b)	1.427.837	1.379.814	-48.023	-3,4
Passeggeri: (c)	148.878.542	146.929.598	-1.948.944	-1,3
<i>Traffico nazionale</i>	<i>63.759.657</i>	<i>60.427.840</i>	<i>-3.331.817</i>	<i>-5,2</i>
di linea	63.409.643	60.053.437	-3.356.206	-5,3
charter	298.778	331.106	32.328	10,8
Aerotaxi (*)	51.236	43.297	-7.939	-15,5
<i>Traffico internazionale</i>	<i>84.352.018</i>	<i>85.740.057</i>	<i>1.388.039</i>	<i>1,6</i>
di linea	78.612.027	80.104.532	1.492.505	1,9
charter	5.694.998	5.598.270	-96.728	-1,7
Aerotaxi (*)	44.993	37.255	-7.738	-17,2
<i>Passeggeri in transito diretto</i>	<i>766.867</i>	<i>761.701</i>	<i>-5.166</i>	<i>-0,7</i>
Merchi e posta (d)	890.193	846.754	-43.439	-4,9

(a) I voli non di linea comprendono charter e aerotaxi.

(b) Movimenti di aeromobili in arrivo e in partenza negli aeroporti nazionali, traffico nazionale e internazionale nel complesso.

(c) Passeggeri sbarcati e imbarcati negli aeroporti nazionali.

(d) Merci e posta sbarcate e imbarcate negli aeroporti nazionali, traffico nazionale e internazionale nel complesso.

(*) Dati stimati.

Traffico aereo in calo

Nel 2012 il traffico aereo ha segnato una diminuzione dopo un biennio di crescita: rispetto al 2011 i movimenti di aeromobili sono diminuiti del 3,4%, i passeggeri dell'1,3% e le quantità di merci e posta del 4,9% (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. MOVIMENTO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA. VOLI DI LINEA E NON DI LINEA (a). Anni 2003-2012, valori assoluti in migliaia e variazioni tendenziali percentuali

ANNI	MOVIMENTI (b)		PASSEGGERI (c)			MERCI (d)	
	Numero	Variazione percentuale	Numero	Variazione percentuale	di cui: in transito diretto	Tonnellate	Variazione percentuale
2003	1.300	6,8	100.821	10,3	1.002	777	5,4
2004	1.301	0,1	107.704	6,8	1.083	819	5,4
2005	1.333	2,5	113.301	5,2	1.052	858	4,8
2006	1.406	5,5	122.919	8,5	1.079	904	5,4
2007	1.525	8,5	136.170	10,8	1.110	984	8,8
2008	1.457	-4,5	134.190	-1,5	1.105	879	-10,7
2009	1.384	-5,0	130.802	-2,5	933	752	-14,4
2010	1.425	3,0	139.961	7,0	1.024	879	16,9
2011	1.428	0,2	148.879	6,4	767	890	1,2
2012	1.380	-3,4	146.930	-1,3	762	847	-4,9

(a) I voli non di linea comprendono charter e aerotaxi.

(b) Movimenti di aeromobili in arrivo e in partenza negli aeroporti nazionali, traffico nazionale e internazionale nel complesso.

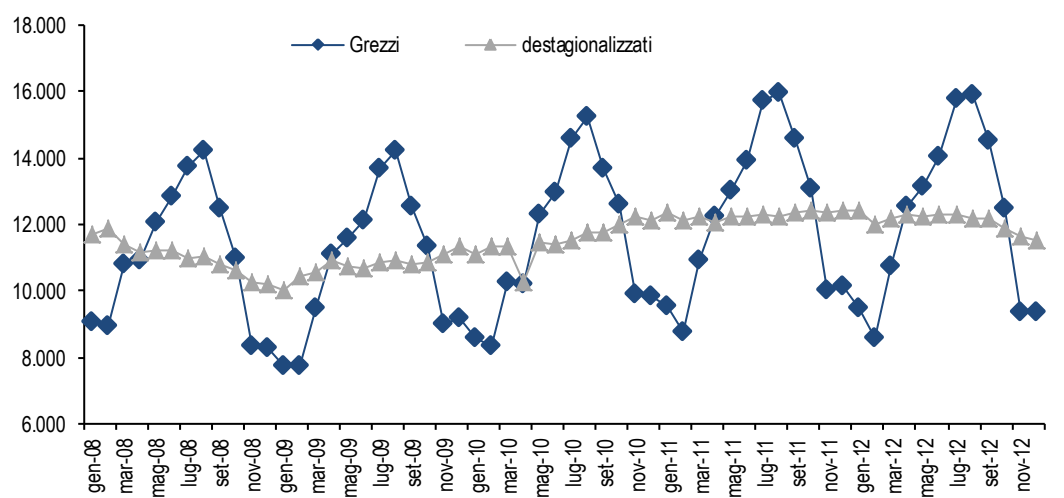
(c) Passeggeri sbarcati e imbarcati negli aeroporti nazionali.

(d) Merci e posta sbarcate e imbarcate negli aeroporti nazionali, traffico nazionale e internazionale nel complesso.

I dati mensili da gennaio 2008 a dicembre 2012 (depurati della stagionalità) mostrano che il movimento di passeggeri ha subito una flessione breve ma intensa, dopo aver toccato un massimo nel febbraio 2008; il calo è stato del 15,4% nell'arco di 11 mesi. Da febbraio 2009 si è verificata una progressiva risalita che ha condotto il livello di traffico, a fine 2011, a un valore superiore del 4,9% rispetto a quello massimo registrato prima della crisi. A fine 2012 il numero dei passeggeri torna ai livelli del 2010 (-3% rispetto a febbraio 2008) (Figura 1).

FIGURA 1. MOVIMENTO DI PASSEGGERI. DATI MENSILI GREZZI E DESTAGIONALIZZATI.

Gennaio 2008-dicembre 2012, valori assoluti in migliaia



Il trend del movimento passeggeri e del fatturato del trasporto aereo

L'andamento del traffico passeggeri può essere messo a confronto con quello dell'indicatore trimestrale del fatturato del trasporto aereo, che misura l'evoluzione del giro d'affari delle imprese che operano nel settore¹ (Figura 2).

Ad una flessione dei due indicatori che ha toccato il massimo nel I trimestre del 2009, segue un andamento positivo che prosegue fino al IV trimestre 2011. In particolare, il fatturato segna, nella prima fase, una caduta assai più marcata di quella registrata per il movimento passeggeri: il calo tendenziale, già superiore al 6% nel III trimestre 2008, ha toccato il 32,7% nel I trimestre del 2009; nel medesimo periodo (I trimestre 2009) il movimento di passeggeri ha registrato una caduta del 13,3%.

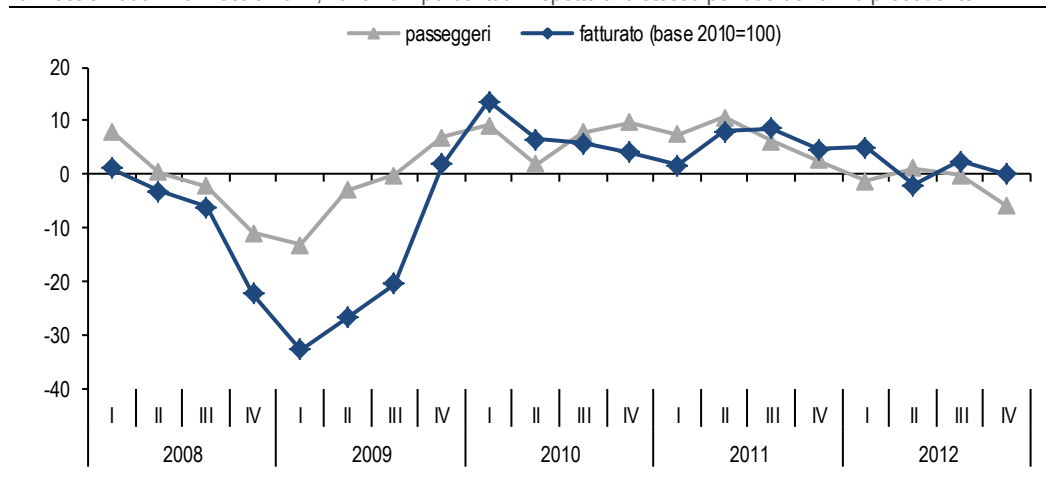
Successivamente per entrambi gli indicatori la dinamica negativa si attenua velocemente e cambia di segno alla fine del 2009 (+1,8% per il fatturato e +6,9% per il movimento di passeggeri).

Nel biennio 2010-2011 continua la tendenza alla crescita del fatturato e del numero di passeggeri, con incrementi medi pari al 6,6% per il fatturato ed al 6,9% per i passeggeri.

Nel corso del 2012, invece, le variazioni del fatturato e dei passeggeri risultano in ogni trimestre di segno opposto: particolarmente accentuate risultano le differenze nel I e nel IV trimestre dell'anno.

FIGURA 2. PASSEGGERI TRASPORTATI E FATTURATO DEL TRASPORTO AEREO.

I trimestre 2008-IV trimestre 2012, variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



¹ L'Istat rileva il fatturato generato, nel corso del trimestre di riferimento, su un campione di imprese estratte dall'archivio Asia (codice Ateco 51).

Il movimento passeggeri diminuisce in quasi tutti gli aeroporti italiani

Nel 2012, nel complesso degli aeroporti italiani sono transitati poco più di 146 milioni di passeggeri, di cui 36,7 milioni dall'aeroporto di Roma Fiumicino, 18,3 da Milano Malpensa e 9,2 da Milano Linate (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. MOVIMENTO DI PASSEGGERI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER CATEGORIA DI SERVIZIO AEREO E PRINCIPALI AEROPORTI. Anno 2012, valori assoluti e variazioni percentuali tendenziali

AEROPORTI	Voli nazionali		Voli internazionali		Voli di linea		Charter		Totale	
	2012	2012 / 2011	2012	2012 / 2011	2012	2012 / 2011	2012	2012 / 2011	2012	2012 / 2011
Alghero	993.519	-2,9	518.928	6,3	1.469.115	-0,6	43.332	30,2	1.512.447	0,1
Ancona	176.127	1,4	377.279	-10,9	540.075	-5,6	13.331	-47,0	553.406	-7,3
Bari	2.734.111	0,6	1.028.004	4,6	3.637.322	1,6	124.793	4,4	3.762.115	1,7
Bergamo	2.737.808	6,2	6.138.746	5,2	8.421.123	5,3	455.431	10,1	8.876.554	5,5
Bologna	1.709.624	0,1	4.170.176	1,4	5.516.443	1,2	363.357	-1,3	5.879.800	1,0
Brindisi	1.753.379	2,2	338.283	1,2	2.075.062	2,5	16.600	-35,9	2.091.662	2,1
Cagliari	2.880.486	-1,0	690.800	-10,6	3.482.985	-3,2	88.301	5,3	3.571.286	-3,0
Catania (a)	4.784.944	-12,2	1.358.587	2,8	5.777.285	-10,2	366.246	8,7	6.143.531	-9,3
Firenze	354.415	-13,5	1.486.363	0,2	1.836.204	-2,7	4.574	-23,5	1.840.778	-2,8
Forlì	1.422	-97,0	259.505	-12,4	258.038	-23,1	2.889	-66,7	260.927	-24,2
Genova	808.136	-6,1	560.977	5,2	1.342.137	-1,5	26.976	-13,3	1.369.113	-1,8
Lamezia Terme	1.823.493	-1,4	376.573	-15,4	1.973.983	-1,2	226.083	-23,8	2.200.066	-4,1
Milano-Linate	5.330.892	-4,3	3.844.727	10,1	9.164.405	1,2	11.214	42,7	9.175.619	1,3
Milano-Malpensa	3.549.560	-8,6	14.779.645	-2,8	17.297.193	-4,2	1.032.012	-0,2	18.329.205	-4,0
Napoli	2.943.697	-4,9	2.814.182	6,8	5.330.067	0,4	427.812	2,2	5.757.879	0,5
Olbia	1.159.321	-3,7	700.919	12,6	1.722.638	1,9	137.602	2,2	1.860.240	1,9
Palermo	3.708.203	-10,9	873.646	8,5	4.380.455	-8,1	201.394	1,4	4.581.849	-7,7
Pescara	242.671	7,1	316.424	-0,6	539.779	3,4	19.316	-17,0	559.095	2,6
Pisa	1.325.771	1,8	3.155.018	-1,6	4.405.823	-0,3	74.966	-16,7	4.480.789	-0,6
Reggio di Calabria	569.286	11,3	-	-	569.286	9,6	-	-	569.286	9,6
Rimini	162.669	-29,6	622.057	-8,8	381.264	-31,0	403.462	12,0	784.726	-14,1
Roma-Ciampino	1.004.042	3,7	3.456.436	-8,4	4.455.438	-6,0	5.040	35,3	4.460.478	-5,9
Roma-Fiumicino	11.811.448	-8,8	24.929.710	2,0	36.119.353	-1,5	621.805	-16,7	36.741.158	-1,8
Torino	2.101.748	-8,1	1.405.750	-0,5	3.320.411	-5,9	187.087	9,1	3.507.498	-5,2
Trapani	1.110.502	21,1	465.967	-15,4	1.573.510	7,3	2.959	62,3	1.576.469	7,4
Treviso (b)	483.938	127,2	1.841.188	113,5	2.312.827	115,7	12.299	274,5	2.325.126	116,2
Trieste	524.471	5,6	352.520	-1,4	829.399	1,9	47.592	17,7	876.991	2,7
Venezia (c)	1.815.409	-13,0	6.343.273	-1,9	8.014.601	-4,3	144.081	-20,7	8.158.682	-4,6
Verona	1.048.382	-19,8	2.103.563	3,0	2.395.383	-8,5	756.562	3,4	3.151.945	-5,9
Altri aeroporti	735.069	-14,1	393.556	1,1	1.016.365	-11,5	112.260	16,2	1.128.625	-9,3
Totale	60.384.543	-5,2	85.702.802	1,7	140.157.969	-1,3	5.929.376	-1,1	146.087.345	-1,3

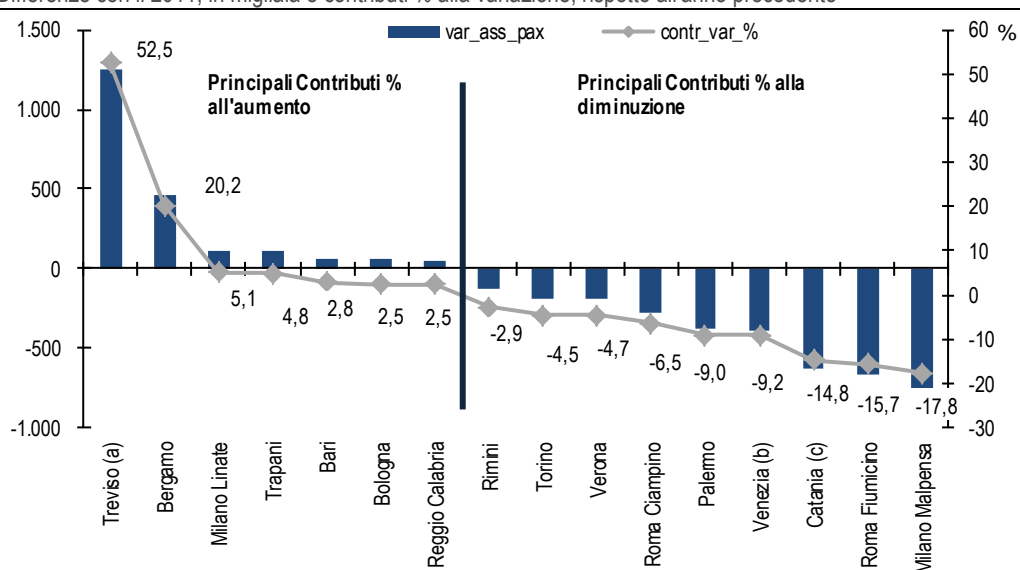
(a) Aeroporto chiuso dal 5/11/12 al 5/12/12. Traffico ridotto e operato sull'aeroporto di Sigonella.

(b) Aeroporto chiuso da giugno a novembre 2011.

(c) Nel periodo giugno-novembre 2011 i voli diretti a Treviso sono stati dirottati verso l'aeroporto di Venezia.

La diminuzione complessiva del numero di passeggeri, in arrivo e in partenza, registrata nel 2012, ha riguardato tutti i principali nodi aeroportuali, ad eccezione di Treviso, Bergamo, Milano Linate, Trapani, Bari, Bologna e di altri aeroporti minori (Prospetto 3). Le maggiori riduzioni riguardano Milano Malpensa (-758 mila, -4,0%), Roma Fiumicino (-663 mila, -1,8%), Catania (-628 mila, -9,3%), Venezia (-395 mila, -4,6%) e Palermo (-384 mila, -7,7%); mentre i maggiori aumenti si registrano per Treviso, rimasto però chiuso da giugno a novembre 2011 (poco più di 1,2 milioni, pari al +116,2%), Bergamo (circa 466 mila, +5,5%) e Trapani (+108 mila, +7,4%) (Figura 3).

FIGURA 3. PASSEGGIERI ARRIVATI E PARTITI DAI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI E CONTRIBUTI ALLA VARIAZIONE (AUMENTO E DIMINUIZIONE) DEI PASSEGGIERI. ANNO 2012
Differenze con il 2011, in migliaia e contributi % alla variazione, rispetto all'anno precedente



- (a) Aeroporto chiuso da giugno a novembre 2011.
 (b) Nel periodo giugno-novembre 2011 i voli diretti a Treviso sono stati dirottati verso l'aeroporto di Venezia.
 (c) Aeroporto chiuso dal 5/11/12 al 5/12/12. Traffico ridotto e operato sull'aeroporto di Sigonella.

Per quel che riguarda l'evoluzione del traffico registrato presso i principali aeroporti, si osserva che la diminuzione dei passeggeri transitati da e per Milano Malpensa è dovuta soprattutto ai passeggeri trasportati su voli nazionali (-8,6%) e, in misura minore, a quelli su voli internazionali (-2,8%); i passeggeri sui voli di linea diminuiscono del 4,2%, mentre quelli trasportati su voli charter dello 0,2% (Prospetto 3).

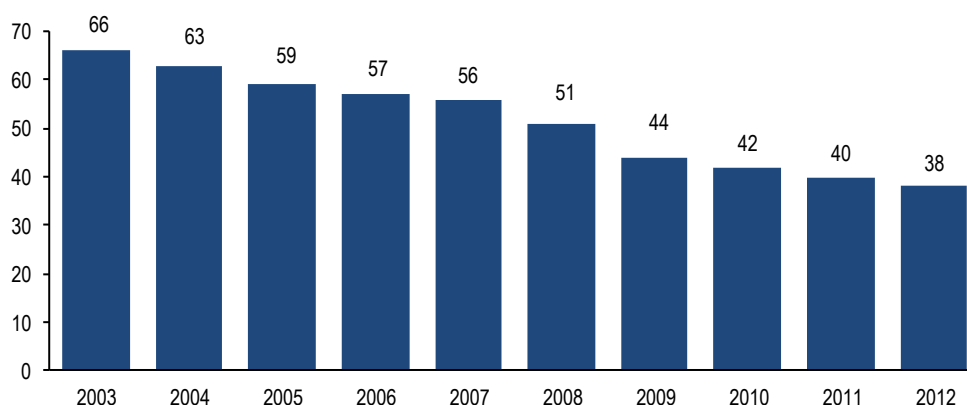
Per Roma Fiumicino la diminuzione è il risultato di un considerevole calo della componente relativa ai voli nazionali (-8,8%) e di un leggero aumento (+2%) di quella dei voli internazionali. Nel medesimo aeroporto i passeggeri trasportati su voli di linea diminuiscono dell'1,5%, mentre la riduzione di quelli trasportati sui voli charter è piuttosto consistente (-16,7%).

Nell'insieme dei restanti aeroporti, le maggiori riduzioni del numero di passeggeri trasportati su voli nazionali si registrano per Forlì (-97%), Rimini (-29,6%) e Verona (-19,8%); gli incrementi più marcati riguardano Treviso (+127,2%), Trapani (+21,1%) e Reggio Calabria (+11,3%). Nell'ambito dei voli internazionali, le diminuzioni più consistenti riguardano Lamezia Terme e Trapani (entrambi -15,4%) e Forlì (-12,4%) e gli incrementi più rilevanti Treviso (+113,5%), Olbia (+12,6%), e Milano Linate (+10,1%).

In calo la quota di mercato delle compagnie italiane

Nel periodo 2003-2012, è progressivamente scesa la quota di utilizzo dei vettori italiani da parte dei passeggeri in arrivo e in partenza dagli aeroporti italiani (Figura 4). Tale tendenza, dovuta al diffondersi in Europa dei voli dei vettori low cost, si è accentuata tra il 2007 e il 2012: i passeggeri che hanno utilizzato compagnie italiane sono scesi dal 56% al 38%.

FIGURA 4. PASSEGGERI ARRIVATI E PARTITI DAGLI AEROPORTI ITALIANI, CHE UTILIZZANO UN VETTORE AEREO ITALIANO. Anni 2003-2012, composizione percentuale sul totale dei passeggeri arrivati e partiti



Nel 2012 le compagnie aeree commerciali, italiane² e straniere, hanno perso, rispetto al 2011, poco meno di 2 milioni di passeggeri, mentre quelle low cost hanno incrementato il proprio traffico di circa 400 mila unità (Prospetto 4).

Considerando la componente dei vettori italiani, emerge un forte peggioramento rispetto al 2011, in quanto diminuiscono sia i passeggeri dei voli tradizionali (-1,3 milioni), sia in maniera molto consistente quelli dei voli low cost (-3,4 milioni).

PROSPETTO 4. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER E COEFFICIENTI DI RIEMPIMENTO DELLE LINEE AEREE IN ARRIVO E IN PARTENZA DAGLI AEROPORTI NAZIONALI, PER TIPOLOGIA DI VOLO. Anni 2011 e 2012, valori assoluti in migliaia e valori percentuali

Tipologie di volo	Passeggeri trasportati			Coefficienti di riempimento		
	2011	2012	Differenza 2012/2011	2011	2012	Differenza 2012/2011
LINEE AEREE IN COMPLESSO						
Tradizionale	80.503	78.156	-2.347	70,3	70,8	0,5
Low cost	67.512	67.931	419	76,4	80,0	3,6
Totale	148.015	146.087	-1.928	72,9	74,8	1,9
LINEE AEREE ITALIANE						
Tradizionale	43.039	41.703	-1.336	69,4	71,1	1,7
Low cost	16.754	13.321	-3.433	67,5	66,7	-0,8
Totale	59.793	55.024	-4.769	68,9	70,0	1,1

² L'elenco delle compagnie aeree italiane è pubblicato nel sito Enac (http://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/index.html).

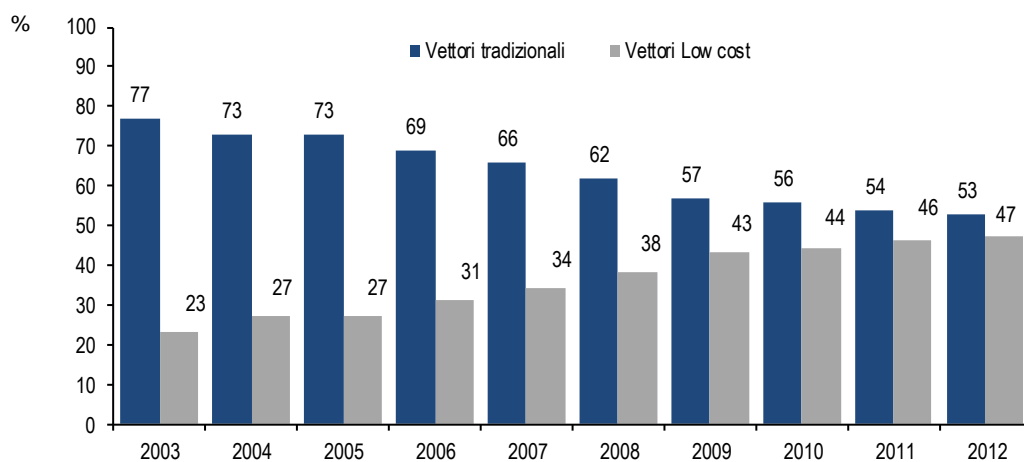
Alla diminuzione del traffico di passeggeri è associato un innalzamento del coefficiente di riempimento degli aerei³, che nel 2012 cresce, per il complesso delle compagnie aeree, di 1,9 punti percentuali, attestandosi al 74,8. L'indicatore aumenta sia per il trasporto tradizionale (+0,5 punti percentuali), sia per i voli low cost (+3,6 punti). Per le compagnie italiane l'incremento (+1,1 punti) ha riguardato i vettori tradizionali (+1,7 punti), mentre il coefficiente di riempimento delle compagnie low cost diminuisce di 0,8 punti.

Mar Rosso e Moldavia le mete più gettonate per i voli low cost italiani⁴

Per il complesso delle compagnie aeree, italiane e straniere, la quota dei passeggeri trasportati su voli low cost aumenta sensibilmente, nel periodo 2003-2012, passando dal 23 al 47% (Figura 5).

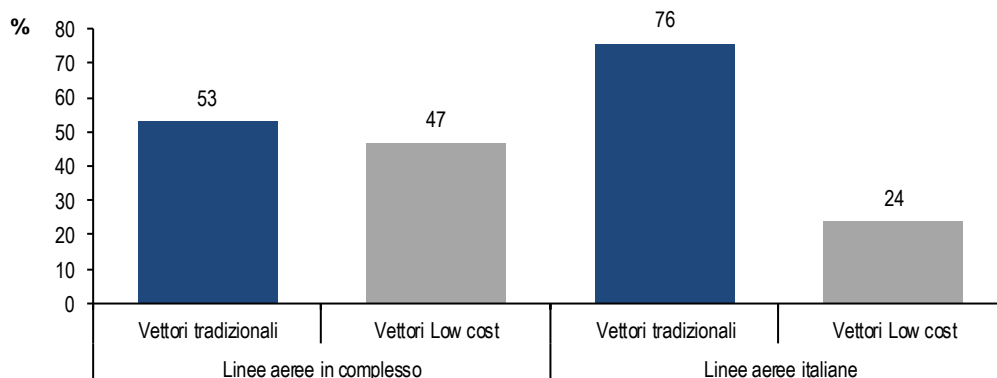
FIGURA 5. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER DAL COMPLESSO DELLE COMPAGNIE AEREE ITALIANE E STRANIERE, PER TIPOLOGIA DI VOLO.

Anni 2003-2012, composizione percentuale



Nel 2012, l'incidenza del traffico low cost in Italia effettuato con vettori italiani è risultata pari al 24% (-4 punti rispetto al 2011), ben al di sotto del valore registrato dal complesso dei vettori low cost (47%, +1 punto rispetto al 2011) (Figura 6).

FIGURA 6. RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL MERCATO ITALIANO TRA COMPAGNIE AEREE TRADIZIONALI E LOW COST. Anno 2012, composizione percentuale sul totale dei passeggeri trasportati

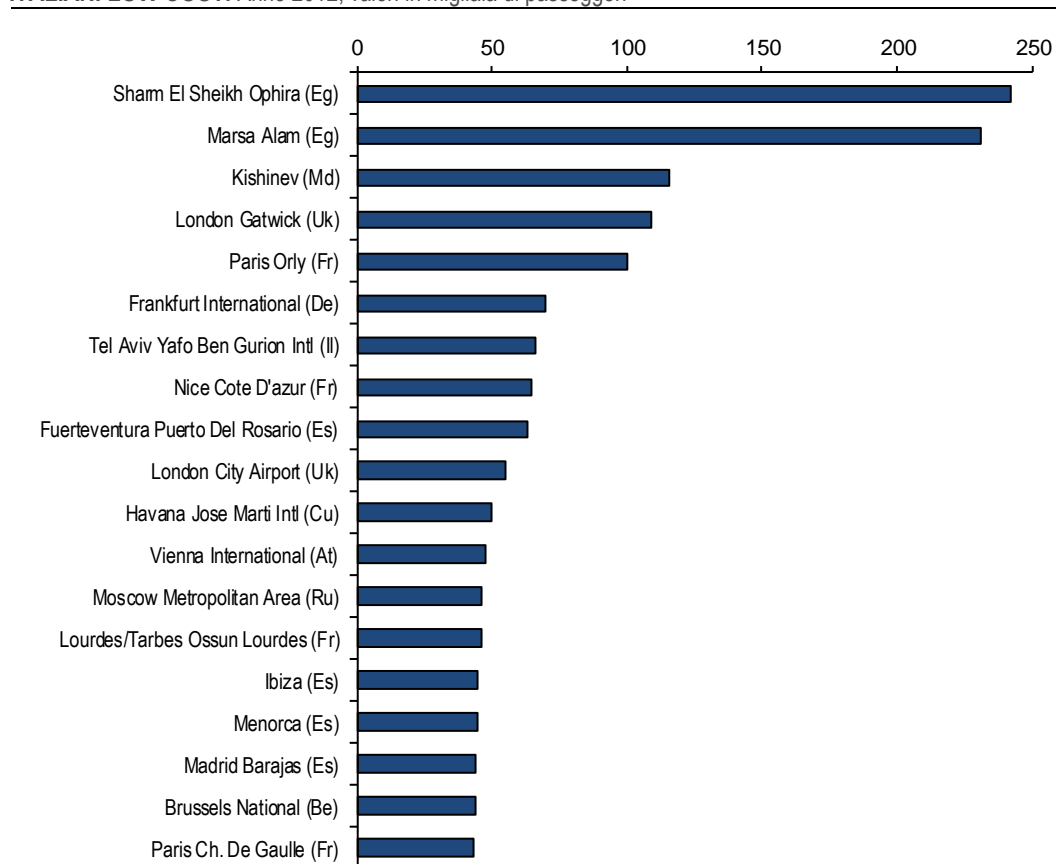


³ Il coefficiente di riempimento è definito come rapporto tra il numero di passeggeri trasportati ed il numero dei posti disponibili.

⁴ La lista dei collegamenti low cost con l'Italia è tratta da: "Dati di traffico 2011" e "Dati di traffico 2012", Enac.

Le principali destinazioni dei voli low cost effettuati da vettori italiani nel 2012 sono: Sharm El Sheikh Ophira (242 mila passeggeri), Marsa Alam (231 mila passeggeri) e Kishinev (116 mila passeggeri) (Figura 7).

FIGURA 7. GRADUATORIA DELLE PRINCIPALI DESTINAZIONI UE ED EXTRA-UE DEI VETTORI ITALIANI LOW COST. Anno 2012, valori in migliaia di passeggeri



Il maggior numero di passeggeri sulla rotta Roma-Catania e viceversa

Per il traffico passeggeri del 2012 sulle principali direttrici nazionali le rotte Catania-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Catania, pur diminuendo in valore assoluto rispetto all'anno precedente, superano, per il terzo anno consecutivo, quelle di Milano Linate-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Milano Linate: le prime segnano, rispetto al 2011, una diminuzione di passeggeri di circa 370 mila unità e le seconde un calo di 287 mila unità (Prospetto 5).

L'incidenza sul totale dei passeggeri trasportati sulle due tratte Catania-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Catania passa dal 5,8% al 5,5%, mentre quella relativa alle tratte Milano Linate-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Milano Linate scende dal 4,8% al 4,6%.

Per le altre rotte nazionali, le principali diminuzioni si registrano sulle tratte Roma Fiumicino-Palermo e Palermo-Roma Fiumicino (-265 mila unità), Roma Fiumicino-Cagliari e Cagliari-Roma Fiumicino (-134 mila unità), Catania-Milano Malpensa e Milano Malpensa-Catania (-124 mila unità); in aumento risulta, invece, la tratta Napoli-Milano Linate e Milano Linate-Napoli (+35 mila unità).

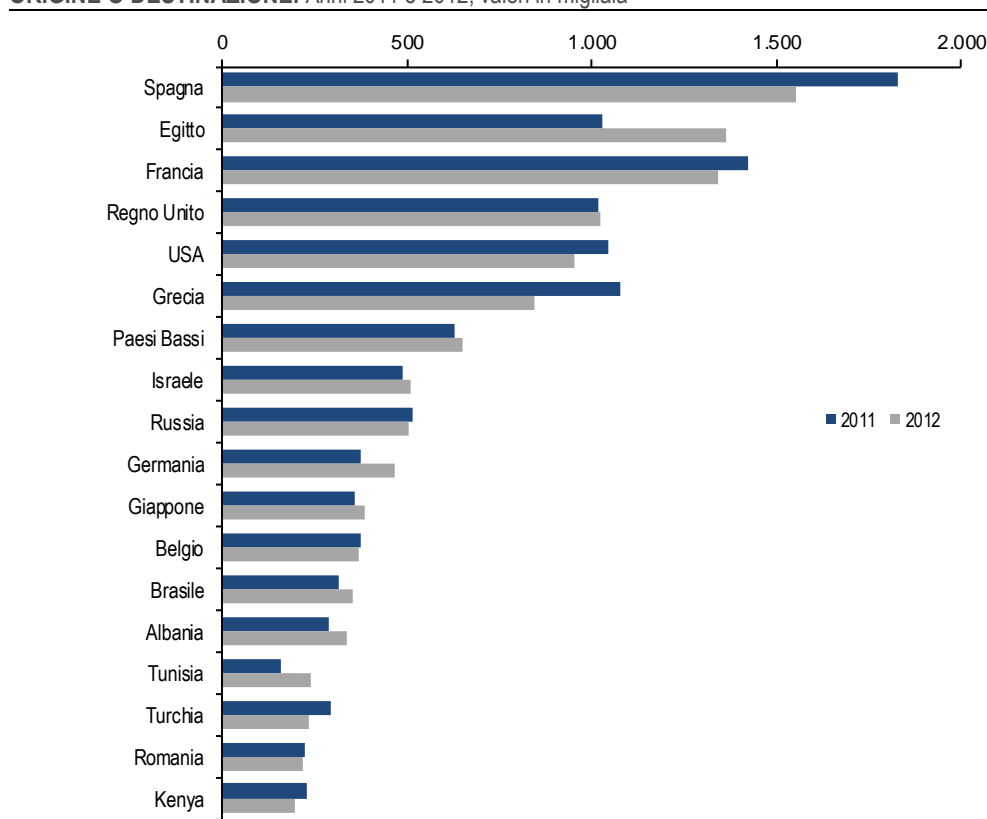
PROSPETTO 5. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER PRINCIPALI ROTTE NAZIONALI. Anni 2011 e 2012, passeggeri in numero, variazioni assolute e composizioni percentuali

GRADUA- TORIA	ROTTE NAZIONALI	PASSEGGERI		VARIAZIONI ASSOLUTE	COMPOSIZIONI PERCENTUALI	
		2011	2012	2012/2011	2011	2012
1	Catania-Roma Fiumicino	1.841.551	1.694.449	-147.102	2,9	2,8
2	Roma Fiumicino-Catania	1.835.551	1.612.331	-223.220	2,9	2,7
3	Milano Linate-Roma Fiumicino	1.522.736	1.378.846	-143.890	2,4	2,3
4	Roma Fiumicino-Milano Linate	1.520.710	1.377.604	-143.106	2,4	2,3
5	Roma Fiumicino-Palermo	1.499.548	1.365.728	-133.820	2,4	2,3
6	Palermo-Roma Fiumicino	1.492.044	1.360.374	-131.670	2,3	2,3
7	Torino-Roma Fiumicino	937.869	881.253	-56.616	1,5	1,5
8	Roma Fiumicino-Torino	940.417	880.671	-59.746	1,5	1,5
9	Catania-Milano Linate	806.145	772.965	-33.180	1,3	1,3
10	Milano Linate-Catania	808.460	745.426	-63.034	1,3	1,2
11	Roma Fiumicino-Venezia	787.943	731.501	-56.442	1,2	1,2
12	Venezia-Roma Fiumicino	790.242	730.921	-59.321	1,2	1,2
13	Napoli-Milano Linate	672.393	689.869	17.476	1,1	1,1
14	Milano Linate-Napoli	672.325	689.830	17.505	1,1	1,1
15	Roma Fiumicino-Cagliari	749.000	682.474	-66.526	1,2	1,1
16	Cagliari-Roma Fiumicino	745.536	678.314	-67.222	1,2	1,1
17	Catania-Milano Malpensa	725.005	663.636	-61.369	1,1	1,1
18	Milano Malpensa-Catania	725.446	663.117	-62.329	1,1	1,1
19	Milano Malpensa-Napoli	702.439	641.113	-61.326	1,1	1,1
20	Napoli-Milano Malpensa	702.802	640.830	-61.972	1,1	1,1
21	Roma Fiumicino-Milano Malpensa	675.490	603.236	-72.254	1,1	1,0
22	Milano Malpensa-Roma Fiumicino	670.730	598.160	-72.570	1,1	1,0
	Altre Rotte Nazionali	41.884.039	40.301.895	-1.582.144	65,5	66,6
	Totale	63.708.421	60.384.543	-3.323.878	100,0	100,0

Spagna, Egitto e Francia i paesi più importanti per le compagnie italiane

Nel 2012 i principali paesi di origine/destinazione internazionale per i vettori italiani sono stati Spagna (poco più di 1,5 milioni di passeggeri), Egitto (circa 1,4 milioni) e Francia (circa 1,3 milioni). Le maggiori diminuzioni di passeggeri si rilevano verso Spagna (-279 mila unità), Grecia (-234 mila unità) e USA (-89 mila unità), mentre gli aumenti più rilevanti rispetto all'anno precedente, si registrano per Egitto (+339 mila unità), Germania (+91 mila unità) e Tunisia (+86 mila unità) (Figura 8).

FIGURA 8. PASSEGGERI TRASPORTATI DA VETTORI ITALIANI, PER PRINCIPALE PAESE DI ORIGINE O DESTINAZIONE. Anni 2011 e 2012, valori in migliaia



Italia al quinto posto nella classifica europea dei passeggeri

Nel 2012 il complesso dei passeggeri trasportati in Europa è aumentato dell'1%, rispetto al 2011 passando da 1.223 a 1.235 milioni (Prospetto 6).

I paesi che presentano il maggiore traffico sono Regno Unito, con circa 204 milioni di passeggeri (+1,6 milioni rispetto al 2011), Germania, con circa 180 milioni (+3,1 milioni), Spagna, con circa 160 milioni (-5,3 milioni) e Francia, con circa 136 milioni (+3,6 milioni); l'Italia si colloca al quinto posto, con circa 117 milioni di passeggeri (-129 mila unità) (Prospetto 6). Complessivamente, nel 2012, questi cinque paesi rappresentano circa il 65% dell'intero mercato europeo (Figura 9).

In termini di variazioni percentuali, tra il 2011 e il 2012, i maggiori incrementi si sono registrati per Norvegia (+6,8%), Polonia (+5,8%) e Svizzera (+4,3%); le riduzioni più significative riguardano, invece, Repubblica Ceca (-7%), Grecia (-5%) e Spagna (-3,2%).

PROSPETTO 6 - MOVIMENTO DI PASSEGGERI, PER PAESE EUROPEO (a).

Anni 2011 e 2012, valori assoluti in migliaia, variazioni assolute in migliaia e percentuali

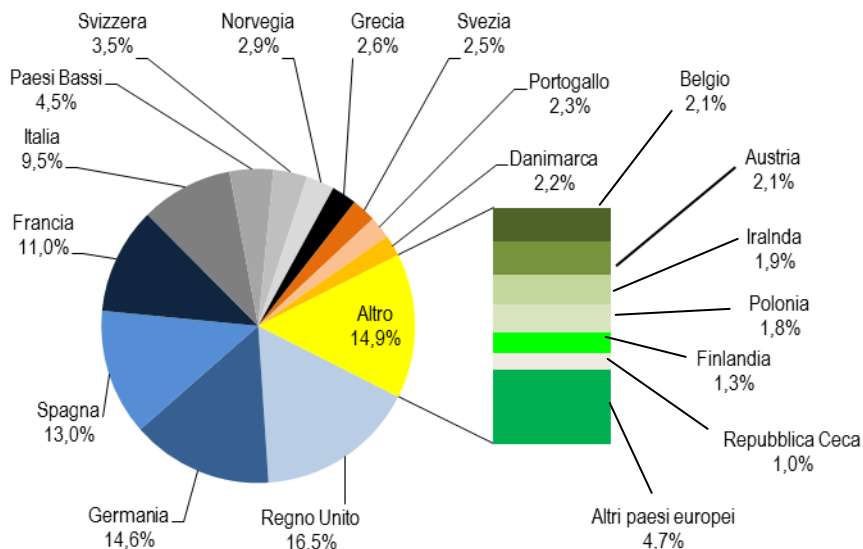
PAESI EUROPEI	PASSEGGERI		VARIAZIONI	
	2011	2012	Assolute	Percentuali
Regno Unito	201.956	203.509	1.553	0,8
Germania	177.123	180.255	3.132	1,8
Spagna	165.668	160.386	-5.282	-3,2
Francia	132.620	136.225	3.605	2,7
Italia	117.492	117.363	-129	-0,1
Paesi Bassi	54.199	55.946	1.747	3,2
Svizzera	41.556	43.362	1.806	4,3
Norvegia	32.959	35.197	2.238	6,8
Grecia	33.769	32.081	-1.688	-5,0
Svezia	29.950	30.556	606	2,0
Portogallo	27.247	27.926	679	2,5
Danimarca	25.948	26.660	712	2,7
Belgio	25.393	26.176	783	3,1
Austria	25.285	26.083	798	3,2
Irlanda	23.366	23.628	262	1,1
Polonia	20.676	21.871	1.195	5,8
Finlandia	16.448	16.515	67	0,4
Repubblica Ceca	12.825	11.927	-898	-7,0
Altri paesi europei	58.318	59.013	695	1,2
Totale	1.222.798	1.234.679	11.881	1,0

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

(a) Il numero dei passeggeri arrivati e partiti dagli aeroporti italiani, di fonte Eurostat, è differente da quello diffuso da Istat, per il metodo di calcolo utilizzato da Eurostat, che conteggia i passeggeri di un particolare volo solo una volta e non per ogni tratta di volo.

FIGURA 9. MOVIMENTO DI PASSEGGERI, PER PAESE EUROPEO.

Anno 2012, composizione percentuale



Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

In diminuzione anche il trasporto di merci

Il trasporto aereo ha fatto registrare, nel corso del 2012, un traffico complessivo di merci e posta caricate e scaricate su voli di linea e charter di circa 847 mila tonnellate (- 4,9%, rispetto all'anno precedente) (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER CATEGORIA E TIPO DI SERVIZIO AEREO. Anni 2011 e 2012, valori assoluti in tonnellate, variazioni percentuali e composizioni percentuali

TIPI DI SERVIZI AEREI	2011			2012			2012/2011 (variazioni percentuali)		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
VALORI ASSOLUTI									
Totale Merci e posta	844.595	45.508	890.103	805.800	40.951	846.751	-4,6	-10,0	-4,9
<i>Servizi nazionali</i>	95.927	5.053	100.980	98.190	2.553	100.743	2,4	-49,5	-0,2
<i>Servizi internazionali</i>	748.668	40.455	789.123	707.610	38.398	746.008	-5,5	-5,1	-5,5
COMPOSIZIONI PERCENTUALI									
Totale Merci e posta	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0			
<i>Servizi nazionali</i>	11,4	11,1	11,3	12,2	6,2	11,9			
<i>Servizi internazionali</i>	88,6	88,9	88,7	87,8	93,8	88,1			

Il traffico merci nazionale e internazionale è concentrato nei due grandi sistemi aeroportuali di Milano Malpensa (con una quota del 48,9%) e Roma Fiumicino (16,9%) e nell'aeroporto di Bergamo (13,8%); complessivamente nei tre aeroporti viene movimentata una quota di merce pari a circa l'80% (Prospetto 8).

PROSPETTO 8. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER PRINCIPALI AEROPORTI NAZIONALI. Anni 2011 e 2012, valori assoluti in tonnellate, differenze assolute e composizioni percentuali

AEROPORTI	Merci (tonnellate)		Differenza 2012/2011	Composizioni percentuali	
	2011	2012		2011	2012
Milano-Malpensa	450.445	414.317	-36.128	50,6	48,9
Roma-Fiumicino	151.867	143.244	-8.623	17,1	16,9
Bergamo-Orio Al Serio	112.250	116.732	4.482	12,6	13,8
Venezia-Tessera	32.695	33.112	417	3,7	3,9
Brescia-Montichiari	29.250	31.884	2.634	3,3	3,8
Bologna-Borgo Panigale	32.578	30.510	-2.068	3,7	3,6
Milano-Linate	19.591	19.808	217	2,2	2,3
Roma-Ciampino	18.848	16.943	-1.905	2,1	2,0
Catania-Fontanarossa	8.966	7.873	-1.093	1,0	0,9
Ancona-Falconara	6.997	6.864	-133	0,8	0,8
Pisa-San Giusto	6.787	6.836	49	0,8	0,8
Altri Aeroporti	19.829	18.628	-1.201	2,1	2,3
Totale	890.103	846.751	-43.352	100,0	100,0

Rispetto al 2011, il peso di Milano Malpensa sul totale delle merci e posta trasportate è diminuito di 1,7 punti percentuali (-36 mila tonnellate), quello di Roma Fiumicino è sceso di 0,2 punti percentuali (-8,6 mila tonnellate), mentre quello di Bergamo è aumentato di 1,2 punti (+4,5 mila tonnellate).

Asia, Ue e Nord America principali paesi per il traffico aereo di merci

In termini di flusso complessivo, le principali zone internazionali di destinazione e provenienza delle merci trasportate nel 2012 sono i Paesi asiatici (circa 329 mila tonnellate, pari al 44,1%), i Paesi Ue (245 mila tonnellate, pari al 32,8%) e il Nord America (101 mila tonnellate, pari al 13,5%) (Prospetto 9).

PROSPETTO 9. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA SU SERVIZI AEREI INTERNAZIONALI DI LINEA E CHARTER, PER AREA GEOGRAFICA DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE.

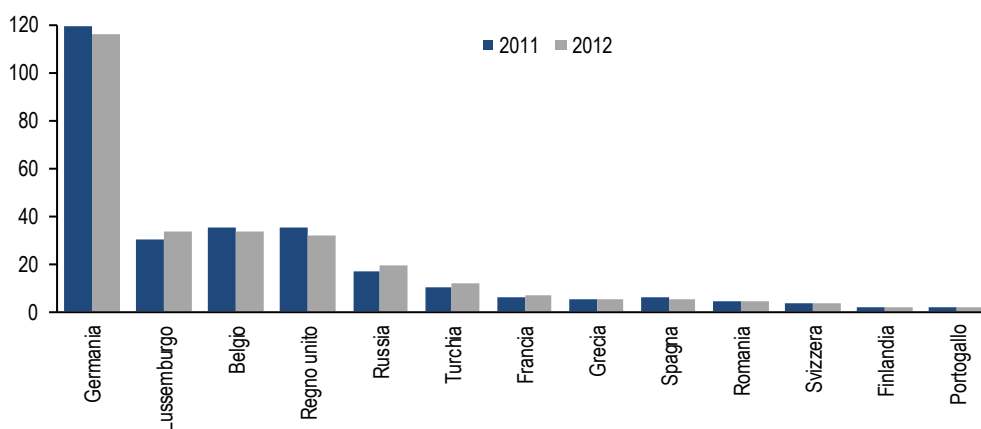
Anni 2011 e 2012, valori assoluti in tonnellate e variazioni percentuali

AREE GEOGRAFICHE	2011			2012			2012/2011		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
	VALORI ASSOLUTI						VARIAZIONI PERCENTUALI		
Unione europea	224.954	30.407	255.361	212.723	31.916	244.639	-5,4	5,0	-4,2
Altri paesi europei	32.241	1.427	33.668	35.187	1.499	36.686	9,1	5,0	9,0
Africa	10.054	4.309	14.363	8.727	1.478	10.205	-13,2	-65,7	-28,9
Asia	342.330	1.421	343.751	326.840	1.781	328.621	-4,5	25,3	-4,4
Nord-America	114.092	2.614	116.706	99.684	1.329	101.013	-12,6	-49,2	-13,4
Centro-America	1.761	185	1.946	1.920	197	2.117	9,0	6,5	8,8
Sud-America	21.390	88	21.478	19.295	46	19.341	-9,8	-47,7	-9,9
Australia&Oceania	82	0	82	0	109	109	-100,0	100,0	32,9
Area non identificata	1.764	4	1.768	3.234	43	3.277	83,3	975,0	85,4
Totale	748.668	40.455	789.123	707.610	38.398	746.008	-5,5	-5,1	-5,5

Rispetto al 2011 l'andamento, è stato positivo per gli Altri paesi europei (+9%), il Centro America (+8,8%), Australia e Oceania (+32,9%). In calo risultano, invece, il trasporto di merci da e verso l'Africa (-28,9%), il Nord America (-13,4%), il Sud America (-9,9%), l'Asia (-4,4%) ed i paesi dell'Ue (-4,2%).

Nel 2012, i principali paesi europei di origine/destinazione delle merci e della posta sono Germania (circa 116 mila tonnellate), Lussemburgo e Belgio (circa 33 mila tonnellate, ciascuno), Regno Unito (circa 32 mila tonnellate) e Russia (circa 19 mila tonnellate) (Figura 10).

FIGURA 10. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA PER PRINCIPALE PAESE EUROPEO DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE. Anni 2011 e 2012, valori assoluti in migliaia di tonnellate



Germania al top per traffico merci verso i paesi BRIC

Nel 2012, il trasporto di merci e posta da e verso Brasile, Russia, India e Cina (i cosiddetti paesi BRIC), effettuato presso gli aeroporti italiani è pari a circa 83 mila tonnellate (-14,1%). Il confronto con gli altri paesi Ue evidenzia che in Germania transitano merci per circa 846 mila tonnellate (-5,9% rispetto al 2011), nei Paesi Bassi 374 mila tonnellate (+8,9%), in Francia 228 mila tonnellate (-1,7%) e nel Regno Unito 225 mila tonnellate (-2,2%) (Prospetto 10).

In Italia, nel 2012, la diminuzione dell'andamento del trasporto merci per paese risulta differente: il movimento di merci da e verso la Cina ed il Brasile diminuisce, mentre quello da e verso Russia e India risulta in aumento.

Tra i paesi BRIC la Cina è il principale mercato per l'Italia (circa 43 mila tonnellate nel 2012, -26,6%), ma il maggiore incremento, rispetto all'anno precedente, in termini percentuali si registra nell'interscambio di merci con la Russia (+12%).

PROSPETTO 10. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA DEI PAESI UE, PER PAESE BRIC DI ORIGINE O DESTINAZIONE.

Anno 2012, valori assoluti in tonnellate e variazioni percentuali rispetto all'anno precedente

PAESI UE	BRASILE		RUSSIA		INDIA		CINA		PAESI BRIC	
	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%
Germania	42.110	2,4	324.141	-13,3	222.030	-1,6	257.233	-0,4	845.514	-5,9
Paesi Bassi	26.765	73,0	106.849	43,4	20.045	-6,9	220.684	-5,0	374.343	8,9
Francia	30.396	-15,8	19.350	37,5	65.424	-1,3	112.779	-2,3	227.949	-1,7
Regno Unito	21.241	-9,2	11.401	-4,9	150.333	-5,0	42.465	15,1	225.440	-2,2
Lussemburgo	20.164	-34,4	33.120	233,8	1.965	114,8	33.704	-49,6	88.953	-18,0
Belgio	-	-100,0	1.223	15,8	40.356	4,3	43.293	-29,5	84.872	-16,3
Italia	14.029	-7,5	18.960	12,0	7.894	11,9	42.525	-26,6	83.408	-14,1
Spagna	21.934	-20,2	19.977	24,4	-	-100,0	3.959	-45,1	45.870	-9,7
Finlandia	-	-	3.105	13,2	10.790	52,0	21.920	10,8	35.815	20,9
Austria	-	-	14.459	36,1	4.612	-53,0	10.435	-38,5	29.506	-21,1
Portogallo	26.156	-15,7	2	-88,2	-	-	-	-	26.158	-15,8
Danimarca	-	-	1.016	13,4	-	-100,0	22.126	41,8	23.142	39,7
Altri paesi europei	-	-	13.776	-9,8	876	-7,6	14.762	7,7	29.414	-1,7
Totale	202.795	-8,1	567.379	3,6	524.325	-2,2	825.885	-8,5	2.120.384	-3,9

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

Glossario

Aeroporto: infrastruttura di trasporto formalmente istituita dallo Stato e destinata ad essere usata per decolli, atterraggi e stazionamenti di aeromobili.

Aeroporto comunitario: una zona definita su terra o acqua in uno Stato membro soggetta alle disposizioni del trattato e destinata ad essere utilizzata totalmente o parzialmente per l'arrivo, la partenza e il movimento in superficie di aeromobili ed aperta a servizi aerei commerciali.

Aeroporto comunitario di carattere internazionale: qualsiasi aeroporto comunitario che, previa autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti, è abilitato al traffico aereo con i paesi terzi.

Coefficiente di utilizzazione (o riempimento) posti: il rapporto tra il numero di passeggeri trasportati ed il numero dei posti disponibili.

Contributo alla variazione tendenziale dei passeggeri trasportati: misura l'incidenza delle variazioni dei passeggeri in arrivo e partenza dagli aeroporti italiani, sull'aumento o sulla diminuzione del totale dei passeggeri trasportati in Italia.

Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile): l'organismo istituito il 25 luglio 1997 con Decreto legislativo 250/97, quale soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia. L'Enac nasce dalla fusione di tre organizzazioni: la Direzione generale dell'aviazione civile, il Registro aeronautico italiano e l'Ente nazionale gente dell'aria.

Icao (International Civil Aviation Organisation): l'organizzazione internazionale alla quale aderiscono 190 paesi nata nel 1944 con l'obiettivo di sviluppare i principi e le tecniche dell'aviazione internazionale e di aiutare la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Iata (International Air Transport Association): l'organizzazione internazionale alla quale aderiscono circa 230 compagnie aeree di tutto il mondo, nata nel 1919 con lo scopo di rappresentare e promuovere le compagnie. Partecipano come partner le società appartenenti all'industria aeronautica.

Indice del fatturato del trasporto aereo: misura la variazione nel tempo, rispetto all'anno base, delle vendite delle imprese di trasporto aereo, espresse a prezzi correnti.

Merci e posta a bordo: le merci e la posta a bordo di un aeromobile all'atterraggio all'aeroporto dichiarante oppure al decollo dall'aeroporto dichiarante, ossia le merci e la posta a bordo di un aeromobile durante una tappa di volo. Sono incluse: merci e posta in transito diretto, colli espresso e valigie diplomatiche. Sono esclusi i bagagli dei passeggeri.

Merci e posta imbarcate o sbarcate: le merci imbarcate o sbarcate da un aeromobile. Sono inclusi i colli espresso e le valigie diplomatiche. Sono esclusi i bagagli dei passeggeri e le merci e posta in transito diretto.

Movimento di aeromobile: il decollo o l'atterraggio di un aeromobile in un aeroporto.

Movimenti complessivi di aeromobili su servizi aerei commerciali: gli atterraggi e i decolli per voli effettuati a titolo oneroso e a noleggio. Sono inclusi i servizi aerei commerciali come pure tutte le prestazioni generali dell'aviazione commerciale (aerei impiegati nell'agricoltura, nell'edilizia, nella fotografia e nel rilevamento).

Movimenti complessivi di aeromobili: comprende i servizi aerei commerciali, quelli dell'aviazione generale non commerciale (voli di addestramento, voli privati, voli di posizionamento eccetera) e i servizi dell'aviazione generale commerciale. È esclusa l'aviazione di Stato.

Origine o destinazione di un volo: traffico su un servizio aereo commerciale identificato da un unico numero di volo, suddiviso per coppie di aeroporti, in base al punto d'imbarco e sbarco del volo.

Paese di destinazione: lo Stato all'interno del quale è situato lo scalo di destinazione dell'aeromobile in partenza dall'aeroporto dichiarante.

Paese di provenienza: lo Stato all'interno del quale è situato lo scalo di provenienza dell'aeromobile in arrivo all'aeroporto dichiarante.

Passeggeri in transito diretto: i passeggeri che dopo un breve scalo proseguono il loro viaggio con un volo avente lo stesso numero di quello sul quale sono arrivati. Nelle statistiche aeroportuali complessive i passeggeri in transito diretto devono essere contati una volta sola. I passeggeri che invece proseguono il viaggio su un volo con un altro numero sono in transito indiretto e devono essere contati due volte (una volta come sbarcati e una come imbarcati).

Passeggeri trasportati: i passeggeri il cui viaggio inizia o termina nell'aeroporto dichiarante. Sono esclusi i passeggeri in transito diretto.

Passeggeri in transito diretto: i passeggeri che, dopo una breve sosta, continuano il loro viaggio sullo stesso aereo, con lo stesso numero del volo d'arrivo. Passeggeri che cambiano aereo, per problemi tecnici, ma continuano su un volo con lo stesso numero di volo.

Esclusione del doppio conteggio, nel calcolo del numero dei passeggeri, di Eurostat: il trasporto nazionale (incluso nel trasporto totale a livello nazionale) e intra-UE di trasporto aggregato (incluso nel totale dei trasporti a livello europeo) sono stati calcolati escludendo il doppio conteggio, prendendo in considerazione solo le dichiarazioni di partenza (vedi: "Data sources and availability", sul sito http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_passenger_transport_-_monthly_statistics)

Posti passeggeri disponibili: numero complessivo di posti passeggeri disponibili per la vendita su un aeromobile durante una tappa di volo tra una coppia di aeroporti. Per una tappa di volo, il numero totale di passeggeri paganti non deve superare il numero totale dei posti passeggeri disponibile per la vendita.

Servizi aerei internazionali o traffico internazionale: il movimento e il traffico aeroportuale che si svolgono con aeroporti situati al di fuori dello Stato dell'aeroporto dichiarante.

Servizi aerei interni o traffico interno: il traffico aeroportuale tra due aeroporti che si trovano nello stesso stato.

Servizio di aerotaxi: i voli aerei commerciali non di linea, a domanda dell'utente, effettuati con un aeromobile di limitata capacità (peso massimo al decollo pari a 5,7 tonnellate).

Servizi aerei commerciali: un volo o una serie di voli per il trasporto pubblico di passeggeri e/o merci e posta a titolo oneroso o a noleggio. I servizi possono essere di linea o non di linea.

Servizi commerciali di linea: i voli effettuati per il trasporto di passeggeri, posta e merci in base ad accordi bilaterali o a concessioni governative e che sono accessibili agli utenti secondo un orario pubblicizzato e con una regolarità ed una frequenza tali da costituire una evidente serie sistematica dei voli su predeterminati itinerari a tariffe omologate.

Servizi commerciali non di linea: i servizi effettuati a titolo oneroso diversi da quelli figuranti nei servizi di linea. Includono: i voli charter, se effettuati da aerei con un numero di posti passeggeri superiore a 12, altrimenti si parla di servizi di aerotaxi.

Servizi passeggeri: i voli che trasportano uno o più passeggeri paganti e tutti i voli elencati negli orari pubblicati come voli che prestano servizi passeggeri.

Servizi merci e posta: i servizi relativi a voli di linea o non di linea effettuati da aeromobili che trasportano carichi diversi dai passeggeri, cioè merci e posta.

Tappa di volo: l'attività di un aeromobile dal decollo fino all'atterraggio successivo. Ai fini della classificazione di un tappa di volo non viene tenuto conto degli scali tecnici. La classificazione del traffico, a prescindere dalla sua natura (passeggeri, merci, posta), deve essere identica alla classificazione della tappa di volo eseguita dall'aeromobile.

Traffico aereo: il trasporto di passeggeri, merce e posta tra due aeroporti, effettuato da un vettore aereo.

Traffico di origine e destinazione del volo: il traffico su un servizio aereo commerciale identificato da un numero unico di volo per coppie di aeroporti conformemente al punto di imbarco e al punto di sbarco del volo in questione.

Variazione tendenziale: variazione percentuale rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Vettore aereo (operatore di trasporto aereo commerciale): impresa di trasporto aereo titolare di una licenza valida per effettuare voli commerciali.

Vettore low cost: vettore aereo a basso costo, che offre voli a prezzi molto inferiori rispetto alle compagnie aeree tradizionali, eliminando gran parte dei servizi non essenziali rivolti ai passeggeri. Le caratteristiche principali di un vettore aereo a basso costo sono: singola classe di passeggeri; singolo modello di aeroplano; configurazione dell'aereo con maggior numero di posti a sedere; peso consentito per il bagaglio inferiore, rispetto agli offerenti "tradizionali"; eliminazione dei pasti gratuiti durante il volo; multiruolo dei dipendenti.