

Anno 2011

## IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA

■ Nel 2011, il movimento di aeromobili presso gli scali nazionali cresce dello 0,2% sull'anno precedente, dopo il +3% registrato nel 2010. Nonostante queste dinamiche positive, il livello del traffico aereo è ancora inferiore di oltre il 6% rispetto a quello del 2007, prima della crisi globale.

■ I passeggeri crescono del 6,4%; nel dettaglio, aumentano del 7,7% i passeggeri trasportati su voli di linea, con incrementi significativi sia per i voli nazionali (+6,9%) sia per quelli internazionali (+8,4%). Diminuiscono invece del 14,5% i passeggeri sui voli charter sia nel traffico internazionale (-14,9%) sia, in misura più lieve, in quello nazionale (-7,6%).

■ Gli aeroporti che registrano i maggiori incrementi nel numero di passeggeri trasportati sono Venezia (oltre 1,7 milioni in più, pari al +25,3%), Roma-Fiumicino (circa 1,5 milioni, +4,0%), Milano-Linate (circa 769 mila, +9,3%), Bergamo (circa 750 mila, +9,8%) e Palermo (circa 627 mila, +14,5%).

■ Continua a diminuire la quota di utilizzo di vettori italiani da parte dei passeggeri in arrivo e in partenza dagli aeroporti della Penisola: tra il 2007 e il 2011 è scesa di 16 punti percentuali, dal 56 al 40%.

■ La percentuale di passeggeri che utilizza voli low cost è pari al 46%, ma scende al 28% se si considerano solo le linee aeree italiane.

■ L'Italia, con una quota del trasporto europeo pari al 9,6%, si colloca al quinto posto nell'Ue per numero di passeggeri trasportati, dopo Regno Unito (16,5%), Germania (14,5%), Spagna (13,5%) e Francia (10,9%).

■ L'aumento delle merci e posta trasportate, pari all'1,2% nel 2011, è il risultato di un incremento dei trasporti internazionali (+2,5%) e di una diminuzione di quelli nazionali (-7,5%).

■ I movimenti di merci per area geografica registrano un incremento da e verso il Nord America (+12,9%), il Sud America (+6,6%), l'Asia (+5,3%) e gli Altri paesi europei (+5%); risultano invece in diminuzione quelli da e verso il Centro-America (-17,5%), l'Africa (-14,1%) e l'Unione europea (-4,0%).

PROSPETTO 1. TRAFFICO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA. VOLI DI LINEA E NON DI LINEA (a). Anni 2010 e 2011

	2010	2011	VARIAZIONI	
			Absolute	Percentuali
<b>Movimenti aeromobili (b)</b>	<b>1.425.074</b>	<b>1.427.837</b>	<b>2.764</b>	<b>0,2</b>
<b>Passeggeri: (c)</b>	<b>139.960.942</b>	<b>148.878.543</b>	<b>8.917.601</b>	<b>6,4</b>
<i>Traffico nazionale</i>	<i>59.662.372</i>	<i>63.759.657</i>	<i>4.097.285</i>	<i>6,9</i>
di linea	59.296.181	63.409.643	4.113.462	6,9
charter	323.181	298.778	-24.403	-7,6
Aerotaxi (*)	43.010	51.236	8.226	19,1
<i>Traffico internazionale</i>	<i>79.274.261</i>	<i>84.352.018</i>	<i>5.077.757</i>	<i>6,4</i>
di linea	72.546.646	78.612.027	6.065.381	8,4
charter	6.690.526	5.694.998	-995.528	-14,9
Aerotaxi (*)	37.089	44.993	7.904	21,3
<i>Passeggeri in transito diretto</i>	<i>1.024.308</i>	<i>766.867</i>	<i>-257.441</i>	<i>-25,1</i>
<b>Merchi e posta (d)</b>	<b>879.478</b>	<b>890.193</b>	<b>10.715</b>	<b>1,2</b>

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

(\*) Dati stimati.

## Recupera il traffico aereo, ma è sempre sotto il livello pre crisi

Il traffico aereo ha segnato nel 2011 una leggera crescita, dopo il calo registrato nel biennio di crisi 2008-2009: il movimento di aeromobili è aumentato dello 0,2%, il trasporto di merci e posta dell'1,2% (Prospetto 2). Nonostante queste dinamiche positive, nel 2011 il traffico aereo è ancora inferiore di oltre il 6% rispetto al 2007.

Il numero dei passeggeri registra una crescita del 6,4%, un risultato in linea con quello registrato l'anno precedente (+7%).

### PROSPETTO 2. MOVIMENTO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA. VOLI DI LINEA E NON DI LINEA (a). Anni 2002-2011, valori assoluti in migliaia e variazioni tendenziali percentuali

ANNI	MOVIMENTI (b)		PASSEGGERI (c)			MERCİ (d)	
	Numero	Variazione percentuale	Numero	Variazione percentuale	di cui: in transito diretto	Tonnellate	Variazione percentuale
2002	1.217	-1,7	91.429	0,3	820	737	1,9
2003 (e)	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

(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.

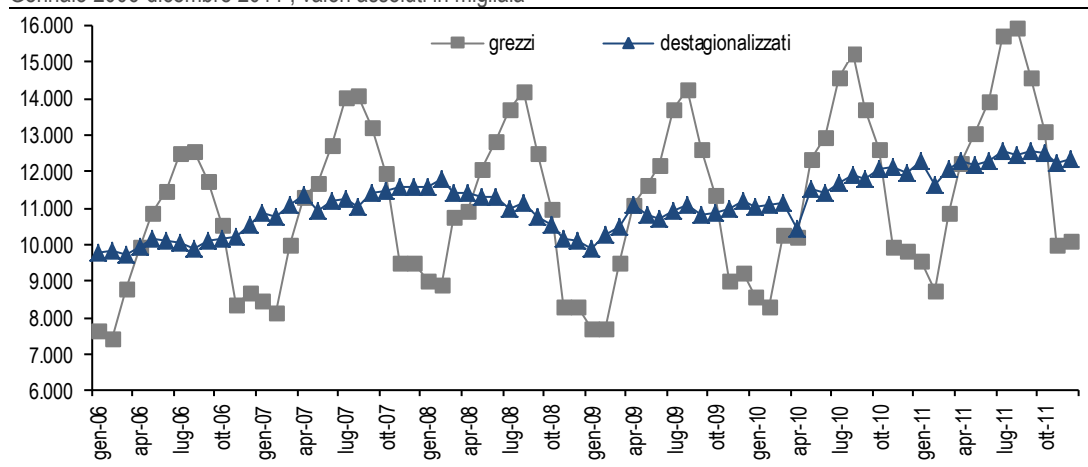
(d) Merci e posta sbarcate e imbarcate negli aeroporti nazionali, traffico nazionale e internazionale nel complesso.

(e) A partire dal 2003 i dati provengono dalla nuova rilevazione, e quindi sono solo parzialmente confrontabili con quelli degli anni precedenti.

I dati mensili (depurati della stagionalità) mostrano che il movimento di passeggeri ha subito una flessione breve ma intensa: a gennaio 2009 il numero di passeggeri è diminuito del 16,2% rispetto all'anno precedente, per poi risalire progressivamente, attestandosi a dicembre 2011 su un valore superiore del 4,4% rispetto a quello massimo registrato a febbraio 2008, prima della crisi (Figura 1).

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

Gennaio 2006-dicembre 2011, valori assoluti in migliaia

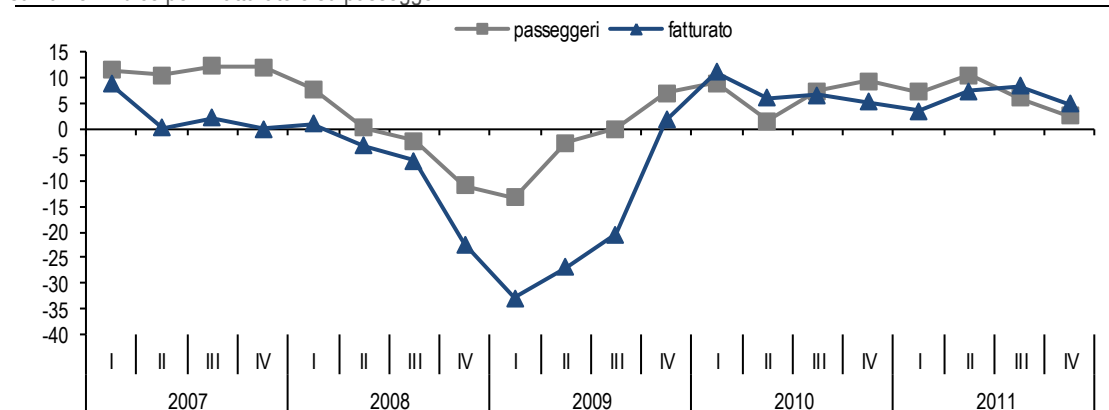


### Trend analoghi per movimento passeggeri e fatturato del trasporto aereo

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 settore<sup>1</sup> (Figura 2).

**FIGURA 2. PASSEGGERI TRASPORTATI E FATTURATO DEL TRASPORTO AEREO.**

I TRIMESTRE 2007-IV TRIMESTRE 2011, Variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, su numeri indice per il fatturato e su passeggeri



L'evoluzione dei due indicatori è simile, ad una flessione culminata nel I trimestre del 2009 segue una risalita, che prosegue fino al II trimestre 2011, ed una leggera attenuazione della crescita nei due trimestri successivi. In particolare, il fatturato segna, nella prima fase, una caduta assai più marcata: il calo tendenziale, già superiore al 5% nel terzo trimestre 2008, ha toccato il 33% nel primo trimestre del 2009; nel medesimo periodo il movimento di passeggeri ha registrato una flessione del 13,2%. Successivamente la dinamica negativa si attenua velocemente e cambia di segno, per entrambi gli indicatori, alla fine del 2009 (+1,8% per il fatturato e +7,2% per il movimento di passeggeri).

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

Nel 2010 l'incremento medio del fatturato è risultato pari al 7,4% e quello del movimento dei passeggeri al 6,9%. Infine, nel primo trimestre del 2011 la variazione tendenziale del fatturato è pari a +3,7% e quella dei passeggeri a +7,4%, mentre nei trimestri successivi la variazione tendenziale cumulata è risultata pari a +7,1% per il fatturato e a +6,6% per il movimento dei passeggeri.

## Il movimento passeggeri cresce in quasi tutti gli aeroporti italiani

Nel 2011, nel complesso degli aeroporti italiani sono transitati poco più di 148 milioni di passeggeri, di cui 37,4 milioni dall'aeroporto di Roma-Fiumicino, 19,1 da Milano-Malpensa e 9,1 milioni 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 2011, valori assoluti e variazioni percentuali tendenziali

AEROPORTI	Voli nazionali		Voli internazionali		Voli di linea		Charter		Totale	
	2011	2011 / 2010	2011	2011 / 2010	2011	2011 / 2010	2011	2011 / 2010	2011	2011 / 2010
Alghero	1.023.452	11,2	487.987	5,1	1.478.170	10,0	33.269	-18,2	1.511.439	9,1
Ancona	173.668	16,8	423.431	19,3	571.927	22,7	25.172	-32,9	597.099	18,5
Bari	2.717.380	8,3	982.868	13,7	3.580.744	11,7	119.504	-28,6	3.700.248	9,7
Bergamo	2.576.814	21,6	5.833.870	5,3	7.996.960	12,0	413.724	-20,7	8.410.684	9,8
Bologna	1.708.187	8,0	4.112.626	6,2	5.452.617	10,4	368.196	-28,5	5.820.813	6,7
Brindisi	1.715.516	28,1	334.126	27,7	2.023.762	29,3	25.880	-28,4	2.049.642	28,0
Cagliari	2.909.054	7,4	772.890	8,2	3.598.111	8,1	83.833	-10,7	3.681.944	7,6
Catania	5.449.263	8,1	1.321.975	5,2	6.434.288	8,6	336.950	-9,7	6.771.238	7,5
Firenze	409.910	10,7	1.483.328	9,5	1.887.257	10,0	5.981	-37,2	1.893.238	9,8
Forlì	47.833	-82,3	296.335	-19,5	335.497	-46,8	8.671	4,4	344.168	-46,1
Genova	860.829	6,3	533.156	15,3	1.362.882	11,4	31.103	-36,3	1.393.985	9,6
Lamezia Terme	1.848.688	13,1	445.056	63,4	1.997.034	21,2	296.710	14,5	2.293.744	20,3
Milano-Linate	5.570.173	1,2	3.491.576	25,1	9.053.891	9,2	7.858	+++	9.061.749	9,3
Milano-Malpensa	3.885.479	6,2	15.201.619	1,0	18.052.938	4,1	1.034.160	-23,7	19.087.098	2,0
Napoli	3.094.226	1,0	2.634.176	6,5	5.309.981	4,6	418.421	-9,0	5.728.402	3,5
Olbia	1.203.358	14,1	622.222	16,3	1.690.913	16,0	134.667	1,8	1.825.580	14,8
Palermo	4.160.725	11,1	805.437	35,7	4.767.491	15,0	198.671	3,4	4.966.162	14,5
Pescara	226.679	17,1	318.420	21,3	521.819	15,7	23.280	344,9	545.099	19,5
Pisa	1.302.181	21,6	3.207.380	7,7	4.419.614	12,4	89.947	-22,1	4.509.561	11,4
Reggio di Calabria	511.372	13,1	8.082	-54,7	519.454	10,5	-	-	519.454	10,5
Rimini	230.978	739,2	682.212	33,7	552.802	57,9	360.388	92,0	913.190	69,8
Roma-Ciampino	968.249	23,5	3.773.038	0,7	4.737.562	4,6	3.725	11,2	4.741.287	4,6
Roma-Fiumicino	12.952.075	2,3	24.452.438	5,0	36.657.648	4,9	746.865	-24,8	37.404.513	4,0
Torino	2.287.201	6,7	1.412.907	1,1	3.528.682	6,2	171.426	-21,6	3.700.108	4,5
Trapani	917.224	-13,1	550.817	-12,5	1.466.218	-12,9	1.823	161,5	1.468.041	-12,9
Treviso (a)	213.000	-42,7	862.319	-51,3	1.072.035	-49,2	3.284	-90,0	1.075.319	-49,8
Trieste	496.800	15,5	357.452	22,9	813.810	15,5	40.442	142,4	854.252	18,5
Venezia (b)	2.085.717	9,7	6.467.922	31,3	8.371.923	26,1	181.716	-4,0	8.553.639	25,3
Verona	1.306.668	10,4	2.042.264	13,9	2.617.401	24,8	731.531	-16,7	3.348.932	12,5
Altri aeroporti	855.722	-0,4	389.096	-3,3	1.148.239	0,8	96.579	-20,4	1.244.818	-1,3
<b>Totale</b>	<b>63.708.421</b>	<b>6,9</b>	<b>84.307.025</b>	<b>6,4</b>	<b>142.021.670</b>	<b>7,7</b>	<b>5.993.776</b>	<b>-14,5</b>	<b>148.015.446</b>	<b>6,6</b>

(+++)  
Variazione superiore al 999%.

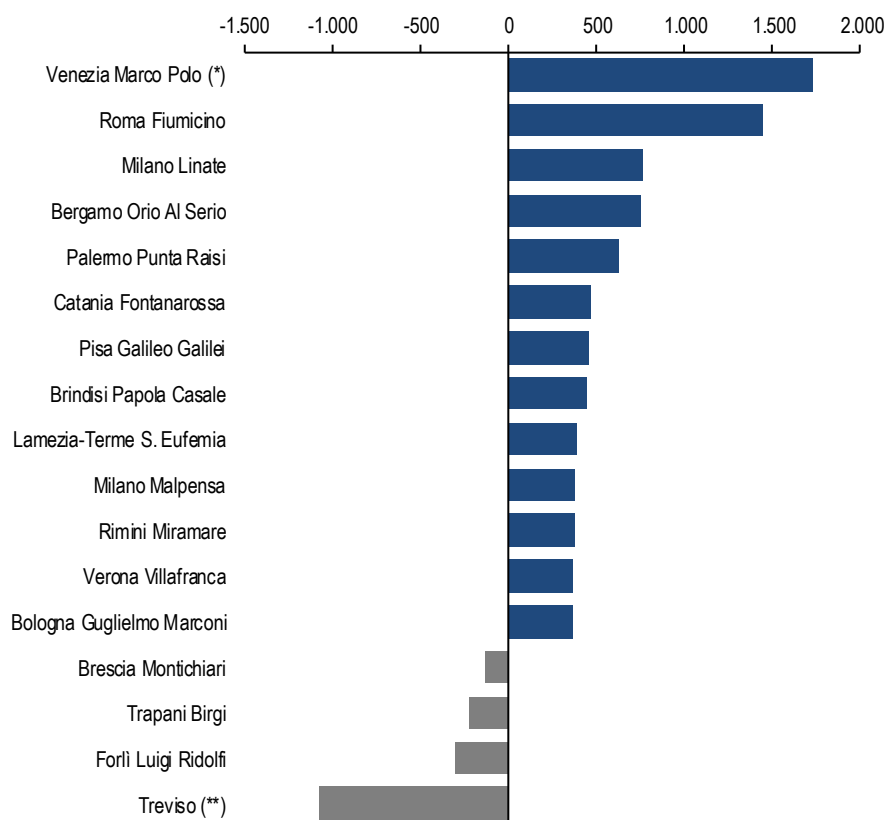
(a) Aeroporto chiuso da giugno a novembre 2011.

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

L'aumento complessivo del numero di passeggeri, in arrivo e in partenza, registrato nel 2011 ha riguardato tutti i principali nodi aeroportuali, ad eccezione di quelli di Forlì, Trapani, Treviso (vedi nota Prospetto 3) e di altri aeroporti minori.

Gli incrementi maggiori (Figura 3) riguardano Venezia (poco più di 1,7 milioni di passeggeri, pari ad un aumento del 25,3%) (vedi nota), Roma-Fiumicino (circa 1,5 milioni, +4,0%), Milano-Linate (circa 769 mila, +9,3%), Bergamo (circa 750 mila, +9,8%). Gli aeroporti che registrano, invece, i cali più significativi del numero di passeggeri sono Treviso (1,1 milioni, -49,8%) (vedi nota), Forlì (circa 295 mila, -46,1%) e Trapani (217 mila, -12,9%).

**FIGURA 3. PASSEGGIERI ARRIVATI E PARTITI DAI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI. ANNO 2011**  
Differenze con il 2010, in migliaia



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

(\*\*) Aeroporto chiuso da giugno a novembre 2011.

La crescita dei passeggeri transitati da e per Roma-Fiumicino è il risultato di un considerevole aumento della componente relativa ai voli internazionali (+5,0%) e di uno più contenuto (+2,3%) di quella dei voli nazionali. Nel medesimo aeroporto i passeggeri trasportati su voli di linea aumentano del 4,9%, mentre diminuiscono del 24,8% quelli che viaggiano sui voli charter (Prospetto 3).

Per Milano-Malpensa l'incremento è dovuto soprattutto ai passeggeri trasportati su voli nazionali (+6,2%) e, in misura minore, a quelli su voli internazionali (+1,0%); i passeggeri sui voli di linea aumentano del 4,1%, mentre quelli trasportati su voli charter diminuiscono del 23,7%.

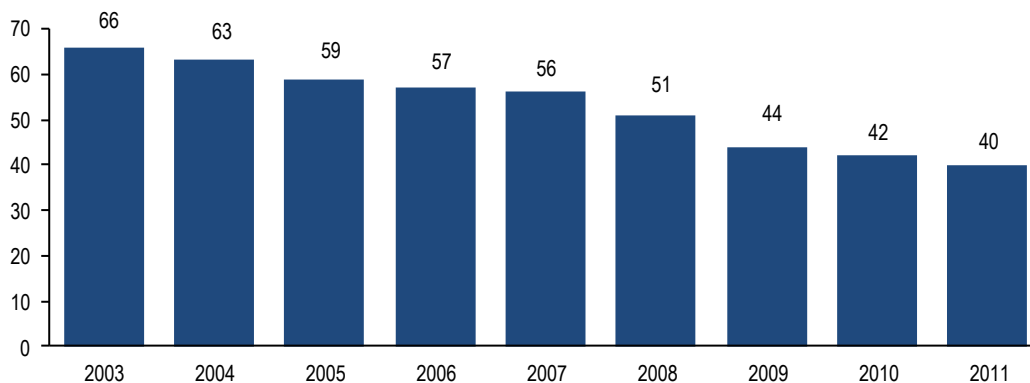
Nell'insieme dei restanti aeroporti, i maggiori incrementi del numero di passeggeri su voli nazionali si registrano per Rimini (+739,2%), Brindisi (+28,1%) e Roma-Ciampino (+23,5%); le diminuzioni più marcate riguardano Forlì (-82,3%) e Treviso (-42,7%).

Nell'ambito dei voli internazionali, gli incrementi più consistenti riguardano Lamezia-Terme (+63,4%), Palermo (+35,7%) e Rimini (+33,7%) mentre i cali più rilevanti si registrano a Reggio Calabria (-54,7%), Treviso (-51,3%) e Forlì (-19,5%).

### In calo la quota di mercato delle compagnie italiane

Fra il 2003 e il 2011 è progressivamente scesa, dal 66 al 40%, la quota di utilizzo dei vettori italiani da parte dei passeggeri in arrivo e in partenza dagli aeroporti della Penisola (Figura 4). Questa tendenza, dovuta al diffondersi in Europa dei voli di vettori low cost, che hanno sottratto consistenti quote di mercato ai tradizionali vettori italiani, si è accentuata tra il 2007 e il 2011, con un calo di 16 punti percentuali.

**FIGURA 4. PASSEGGERI ARRIVATI E PARTITI DAGLI AEROPORTI ITALIANI, CHE UTILIZZANO UN VETTORE AEREO ITALIANO.** Anni 2003-2011 (composizione percentuale sul totale dei passeggeri arrivati e partiti)



Nel 2011 il complesso delle compagnie aeree commerciali, italiane<sup>2</sup> e straniere, ha guadagnato, rispetto al 2010, poco più di 9 milioni di passeggeri. Le compagnie low cost hanno incrementato il proprio traffico di circa 6,5 milioni di unità (Prospetto 4).

Considerando la componente dei vettori italiani, emerge un andamento in controtendenza, in quanto a fronte di una consistente crescita dei passeggeri dei voli tradizionali (+1,9 milioni), si registra una diminuzione di quelli dei voli low cost (-0,6 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 2010 e 2011, valori assoluti in migliaia e valori percentuali

Tipologie di volo	Passeggeri trasportati			Coefficienti di riempimento		
	2010	2011	Differenza 2011/2010	2010	2011	Differenza 2011/2010
<b>LINEE AEREE IN COMPLESSO</b>						
Tradizionale	77.893	80.503	2.610	67,0	70,3	3,3
Low cost	60.964	67.512	6.548	73,9	76,4	2,5
<b>Totale</b>	<b>138.857</b>	<b>148.015</b>	<b>9.158</b>	<b>69,8</b>	<b>72,9</b>	<b>3,1</b>
<b>LINEE AEREE ITALIANE</b>						
Tradizionale	41.151	43.039	1.888	67,1	69,4	2,3
Low cost	17.355	16.754	-601	65,0	67,5	2,5
<b>Totale</b>	<b>58.506</b>	<b>59.793</b>	<b>1.287</b>	<b>66,4</b>	<b>68,9</b>	<b>2,5</b>

<sup>2</sup> L'elenco delle compagnie aeree italiane è pubblicato nel sito Enac ([http://www.enac.gov.it/Aeroporti\\_e\\_Compagnie\\_Aeree/index.html](http://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/index.html)).

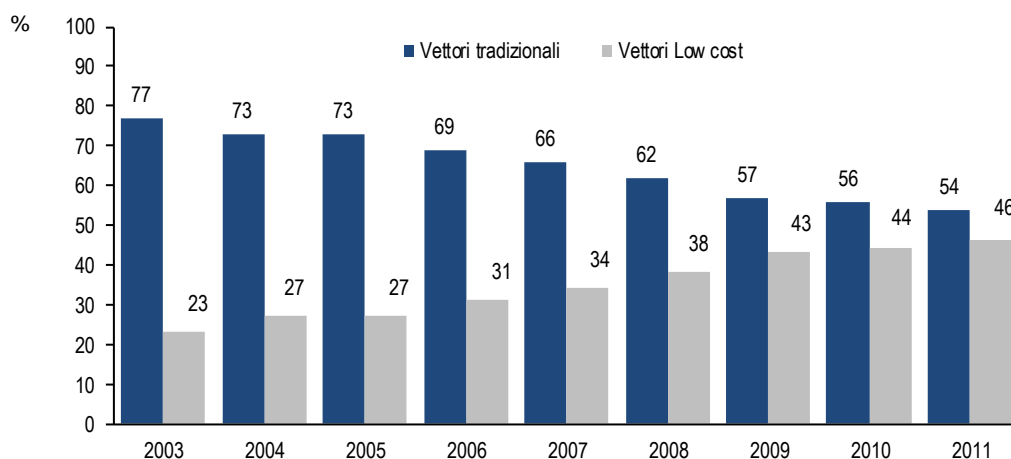
All'incremento del traffico di passeggeri è associato anche un innalzamento del coefficiente di riempimento degli aerei, che nel 2011 cresce, per il complesso delle compagnie aeree, di 3,1 punti percentuali, attestandosi a 72,9. L'indicatore aumenta sia per il trasporto tradizionale (+3,3 punti percentuali), sia per i voli low cost (+2,5 punti). Per le compagnie italiane l'incremento (+2,5 punti) ha riguardato sia i vettori tradizionali (+2,3 punti), sia quelli low cost (+2,5 punti).

### Mar Rosso e Londra le mete più gettonate per i voli low cost<sup>3</sup>

Per il complesso delle compagnie aeree, italiane e straniere, raddoppia la quota dei passeggeri trasportati su voli low cost, nel periodo 2003-2011, passando dal 23% al 46% (Figura 5).

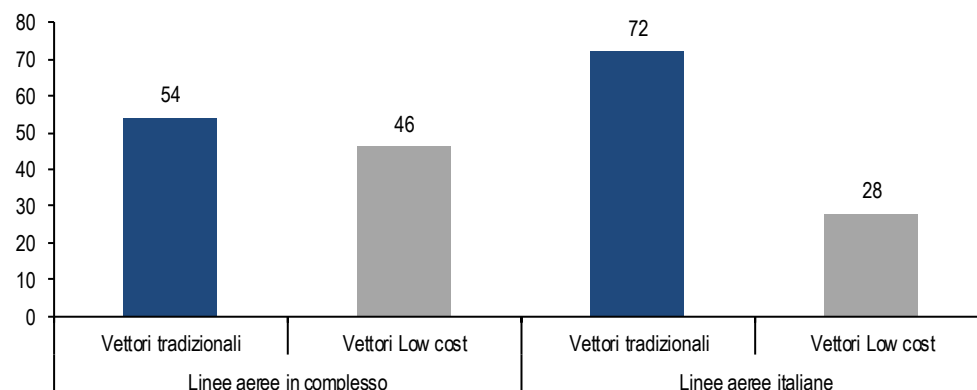
**FIGURA 5. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER DAL COMPLESSO DELLE COMPAGNIE AEREE ITALIANE E STRANIERE, PER TIPOLOGIA DI VOLO.**

Anni 2003-2011, composizione percentuale



Nel 2011 l'incidenza del traffico low cost in Italia, effettuato con vettori italiani, è risultata pari al 28% (meno due punti rispetto al 2010), ben al di sotto del valore registrato dal complesso dei vettori low cost (46%, più due punti rispetto al 2010) (Figura 6).

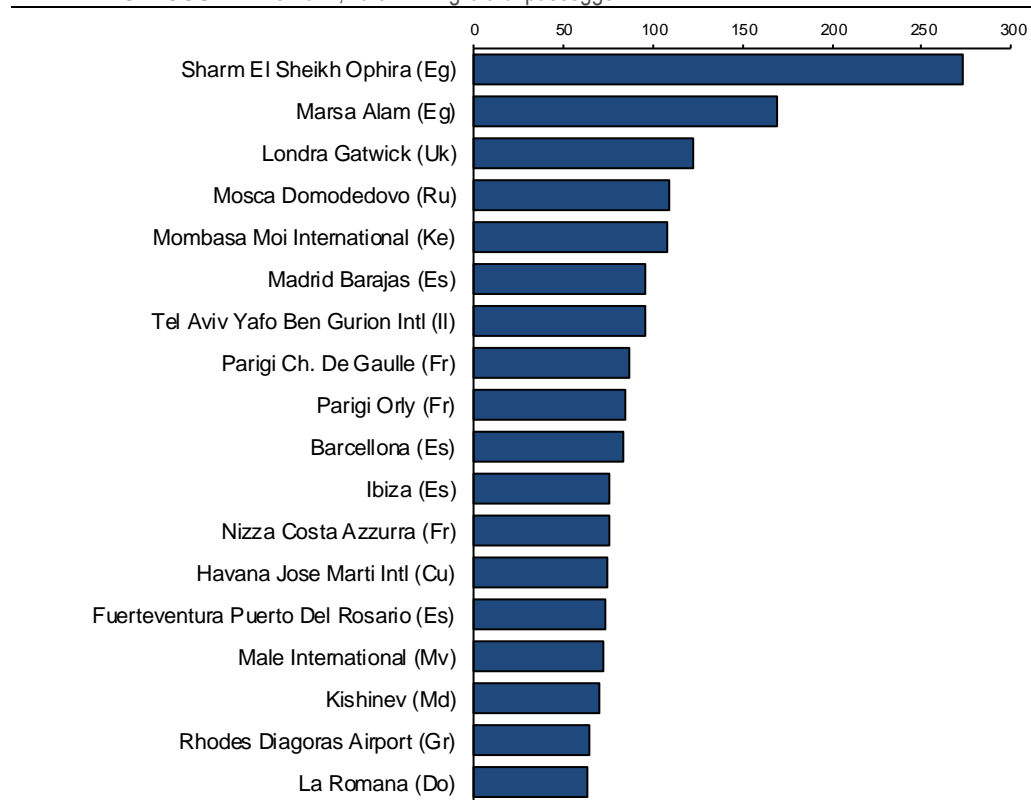
**FIGURA 6. RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL MERCATO ITALIANO TRA COMPAGNIE AEREE TRADIZIONALI E LOW COST. Anno 2011, composizione percentuale sul totale dei passeggeri trasportati**



<sup>3</sup> La lista dei collegamenti low cost con l'Italia è tratta da: "Dati di traffico 2010" e "Dati di traffico 2011", Enac.

Le principali destinazioni dei voli low cost effettuati da vettori italiani (Figura 7) sono Sharm El Sheikh Ophira (273 mila passeggeri), Marsa Alam (169 mila passeggeri) e Londra Gatwick (122 mila passeggeri).

**FIGURA 7. GRADUATORIA DELLE PRINCIPALI DESTINAZIONI UE ED EXTRA-UE DEI VETTORI ITALIANI LOW COST.** Anno 2011, valori in migliaia di passeggeri



### In deciso aumento i passeggeri sulla rotta Roma - Catania e viceversa

Per il secondo anno consecutivo le rotte Catania-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Catania superano quelle di Milano Linate-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Milano Linate: le prime segnano, rispetto al 2010, un aumento di circa 245 mila passeggeri e le seconde un leggero calo, pari a 917 unità (Prospetto 5).

L'incidenza sul totale dei passeggeri trasportati sulle due tratte Catania-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Catania rimane stabile (2,9%), mentre quella relativa alle tratte Milano Linate-Roma Fiumicino e Roma Fiumicino-Milano Linate scende dal 2,6 al 2,4%.

Per le altre rotte nazionali, aumentano i passeggeri trasportati sulle tratte Catania-Milano Malpensa e Milano Malpensa-Catania (+363 mila unità), Roma Fiumicino-Palermo e Palermo-Roma Fiumicino (+166 mila unità), Roma Fiumicino-Torino e Torino-Roma Fiumicino (+112 mila unità); in diminuzione risulta il numero di passeggeri trasportati sulle tratte Roma Fiumicino-Milano Malpensa e Milano Malpensa-Roma Fiumicino (-28 mila unità) Roma Fiumicino-Venezia e Venezia-Roma Fiumicino (-12 mila unità).

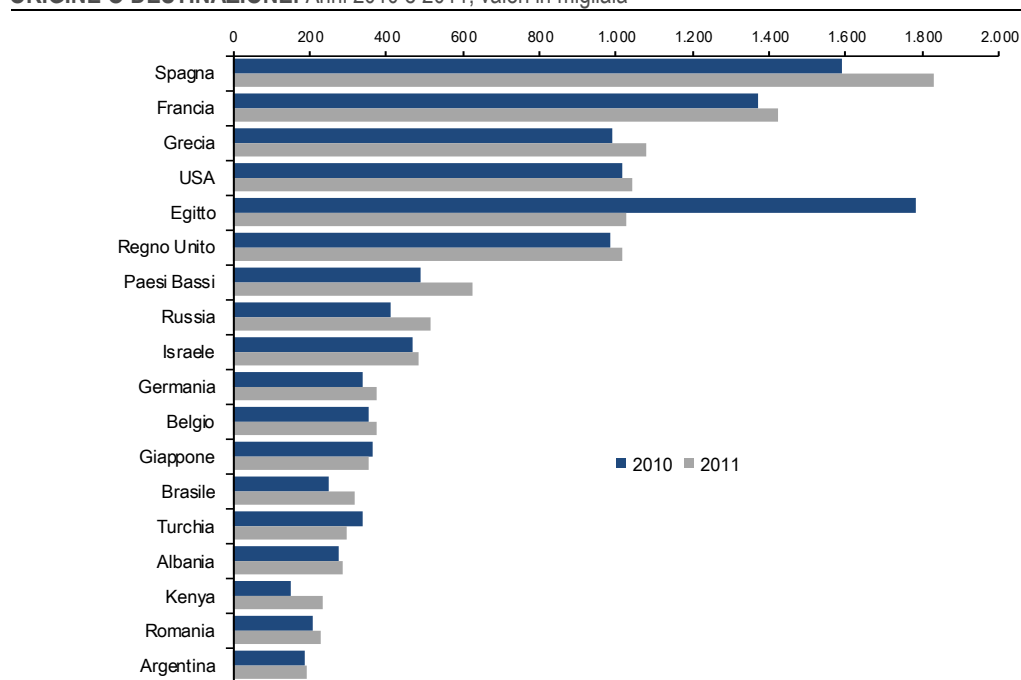


**PROSPETTO 5. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER PRINCIPALI ROTTE NAZIONALI.** Anni 2010 e 2011, passeggeri in numero, variazioni assolute e composizioni percentuali

GRADUA- TORIA	ROTTE NAZIONALI	PASSEGGERI		VARIAZIONI ASSOLUTE	COMPOSIZIONI PERCENTUALI	
		2010	2011	2011/2010	2010	2011
1	Catania-Roma Fiumicino	1.717.793	1.841.551	123.758	2,9	2,9
2	Roma Fiumicino-Catania	1.714.035	1.835.551	121.516	2,9	2,9
3	Milano Linate-Roma Fiumicino	1.522.646	1.522.736	90	2,6	2,4
4	Roma Fiumicino-Milano Linate	1.521.717	1.520.710	-1.007	2,6	2,4
5	Roma Fiumicino-Palermo	1.418.612	1.499.548	80.936	2,4	2,4
6	Palermo-Roma Fiumicino	1.406.783	1.492.044	85.261	2,4	2,3
7	Roma Fiumicino-Torino	884.518	940.417	55.899	1,5	1,5
8	Torino-Roma Fiumicino	881.344	937.869	56.525	1,5	1,5
9	Milano Linate-Catania	804.381	808.460	4.079	1,3	1,3
10	Catania-Milano Linate	805.374	806.145	771	1,4	1,3
11	Venezia-Roma Fiumicino	795.649	790.242	-5.407	1,3	1,2
12	Roma Fiumicino-Venezia	794.140	787.943	-6.197	1,3	1,2
13	Roma Fiumicino-Cagliari	744.446	749.000	4.554	1,2	1,2
14	Cagliari-Roma Fiumicino	739.071	745.536	6.465	1,2	1,2
15	Milano Malpensa-Catania	542.915	725.446	182.531	0,9	1,1
16	Catania-Milano Malpensa	544.947	725.005	180.058	0,9	1,1
17	Napoli-Milano Malpensa	703.262	702.802	-460	1,2	1,1
18	Milano Malpensa-Napoli	702.742	702.439	-303	1,2	1,1
19	Roma Fiumicino-Milano Malpensa	685.148	675.490	-9.658	1,1	1,1
20	Napoli-Milano Linate	676.051	672.393	-3.658	1,1	1,1
21	Milano Linate-Napoli	672.524	672.325	-199	1,1	1,1
22	Milano Malpensa-Roma Fiumicino	689.395	670.730	-18.665	1,2	1,1
	Altre Rotte Nazionali	38.651.869	41.884.039	3.232.170	64,8	65,5
	<b>Totale</b>	<b>59.619.362</b>	<b>63.708.421</b>	<b>4.089.059</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### Spagna Francia e Grecia i paesi più importanti per le compagnie italiane

Nel 2011, i principali paesi di origine/destinazione internazionale per i vettori italiani (Figura 8) sono Spagna (poco più di 1,8 milioni di passeggeri), Francia (circa 1,4 milioni) e Grecia (circa 1,1 milioni). I maggiori incrementi di passeggeri si rilevano verso Spagna (+239 mila unità), Paesi Bassi (+140 mila unità) e Russia (+105 mila unità), mentre la diminuzione più ampia in valore assoluto, rispetto all'anno precedente, si registra per l'Egitto (-755 mila passeggeri).

**FIGURA 8. PASSEGGERI TRASPORTATI DA VETTORI ITALIANI, PER PRINCIPALE PAESE DI ORIGINE O DESTINAZIONE. Anni 2010 e 2011, valori in migliaia**


### Italia al quinto posto nella classifica europea dei passeggeri

Nel 2011, il numero di passeggeri trasportati in Europa è aumentato del 6,5%, rispetto all'anno precedente, passando da 1.148 a 1.223 milioni (Prospetto 6).

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

Anni 2010 e 2011, valori assoluti in migliaia, variazioni assolute in migliaia e percentuali

PAESI EUROPEI	PASSEGGERI		VARIAZIONI	
	2010	2011	Assolute	Percentuali
Regno Unito	193.534	201.956	8.422	4,4
Germania	168.804	177.123	8.319	4,9
Spagna	153.916	165.668	11.752	7,6
Francia	126.287	132.802	6.515	5,2
Italia	110.739	117.523	6.784	6,1
Paesi Bassi	48.904	54.199	5.295	10,8
Svizzera	37.739	41.556	3.817	10,1
Grecia	32.624	33.769	1.145	3,5
Norvegia	29.982	32.959	2.977	9,9
Svezia	26.865	29.950	3.085	11,5
Portogallo	25.442	27.247	1.805	7,1
Danimarca	24.461	25.948	1.487	6,1
Belgio	23.040	25.393	2.353	10,2
Austria	23.704	25.285	1.581	6,7
Irlanda	23.165	23.366	201	0,9
Polonia	18.434	20.676	2.242	12,2
Finlandia	14.274	16.448	2.174	15,2
Repubblica Ceca	12.427	12.825	398	3,2
Altri paesi europei	53.913	58.319	4.406	8,2
<b>Totale</b>	<b>1.148.254</b>	<b>1.223.012</b>	<b>74.758</b>	<b>6,5</b>

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

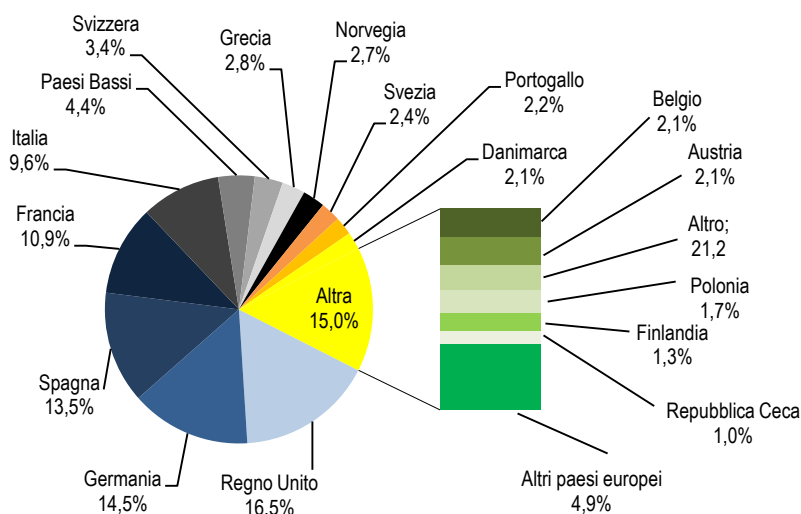
(a) Il numero dei passeggeri arrivati e partiti dagli aeroporti italiani, di fonte Eurostat, è differente da quello diffuso da Istat, per il metodo di calcolo di Eurostat, che conteggia i passeggeri di un particolare volo solo una volta e non per ogni tratta di volo.

I paesi che presentano il maggiore traffico sono Regno Unito, con circa 202 milioni di passeggeri (+8,4 milioni, rispetto al 2010), Germania, con circa 177 milioni (+8,3 milioni), Spagna, con circa 166 milioni (+11,7 milioni) e Francia con circa 133 milioni (+6,5 milioni); l'Italia si colloca al quinto posto, con circa 118 milioni di passeggeri (+6,8 milioni). In termini di variazioni relative tra il 2010 e il 2011 (Prospetto 6), i maggiori incrementi si sono registrati per Finlandia (+15,2%), Polonia (+12,2%), Svezia (+11,5%), Paesi Bassi (+10,8%), Belgio e Svizzera (poco più del 10%).

Nel 2011, i primi cinque paesi rappresentano complessivamente circa il 65% dell'intero mercato europeo (Figura 9).

**FIGURA 9. MOVIMENTO DI PASSEGGERI, PER PAESE EUROPEO.**

Anno 2011, composizione percentuale



Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

## In crescita anche il trasporto di merci

Il trasporto aereo ha fatto registrare, nel corso del 2011, un traffico complessivo di merci e posta caricate e scaricate su voli di linea e charter di circa 890 mila tonnellate, con un incremento dell'1,3% 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 2010 e 2011, valori assoluti in tonnellate, variazioni percentuali e composizioni percentuali

TIPI DI SERVIZI AEREI	2010			2011			2011/2010 (variazioni percentuali)		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
<b>VALORI ASSOLUTI</b>									
<b>Totale Merci e posta</b>	<b>718.534</b>	<b>160.217</b>	<b>878.751</b>	<b>844.595</b>	<b>45.508</b>	<b>890.103</b>	<b>17,5</b>	<b>-71,6</b>	<b>1,3</b>
<i>Servizi nazionali</i>	76.285	32.894	109.179	95.927	5.053	100.980	25,7	-84,6	-7,5
<i>Servizi internazionali</i>	642.249	127.323	769.572	748.668	40.455	789.123	16,6	-68,2	2,5
<b>COMPOSIZIONI PERCENTUALI</b>									
<b>Totale Merci e posta</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>			
<i>Servizi nazionali</i>	10,6	20,5	12,4	11,4	11,1	11,3			
<i>Servizi internazionali</i>	89,4	79,5	87,6	88,6	88,9	88,7			

Il traffico merci nazionale e internazionale (Prospetto 8) è concentrato nei due grandi sistemi aeroportuali di Milano Malpensa (con una quota del 50,6%) e Roma Fiumicino (17,1%), e nell'aeroporto di Bergamo (12,6%); complessivamente nei tre aeroporti viene movimentata una quota di merce superiore all'80%.

**PROSPETTO 8. MOVIMENTO DI MERCI (a) SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER PRINCIPALI AEROPORTI NAZIONALI.**

Anni 2010 e 2011, valori assoluti in tonnellate, differenze assolute e composizioni percentuali

AEROPORTI	Merci (tonnellate)		Differenza 2011/2010	Composizioni percentuali	
	2010	2011		2010	2011
Milano-Malpensa	432.317	450.445	18.128	49,2	50,6
Roma-Fiumicino	164.368	151.867	-12.501	18,7	17,1
Bergamo Orio Al Serio	105.787	112.250	6.463	12,0	12,6
Venezia Tessera	29.363	32.695	3.332	3,3	3,7
Bologna Borgo Panigale	28.207	32.578	4.371	3,2	3,7
Brescia Montichiari	34.320	29.250	-5.070	3,9	3,3
Milano-Linate	19.059	19.591	532	2,2	2,2
Roma-Ciampino	18.001	18.848	847	2,0	2,1
Catania Fontanarossa	9.210	8.966	-244	1,0	1,0
Ancona Falconara	6.289	6.997	708	0,7	0,8
Pisa San Giusto	6.126	6.787	661	0,7	0,8
Altri Aeroporti	25.704	19.829	-5.875	3,1	2,1
<b>Totale</b>	<b>878.751</b>	<b>890.103</b>	<b>11.352</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Merci comprensive di posta.

Rispetto al 2010, il peso di Milano Malpensa sul totale delle merci e posta trasportate aumenta di 1,4 punti percentuali (+18 mila tonnellate), quello di Bergamo di 0,6 punti percentuali (+6,5 mila tonnellate), mentre l'incidenza di Roma Fiumicino è diminuita di 1,6 punti (-12,5 mila tonnellate).

In termini di flusso complessivo, le principali zone internazionali di destinazione e provenienza delle merci trasportate nel 2011 (Prospetto 9) sono i Paesi asiatici (circa 344 mila tonnellate, pari al 43,6%), i Paesi Ue (255 mila tonnellate, pari al 32,4%) e il Nord America (117 mila tonnellate, pari al 14,8%).

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

Anni 2010 e 2011, valori assoluti in tonnellate e variazioni percentuali

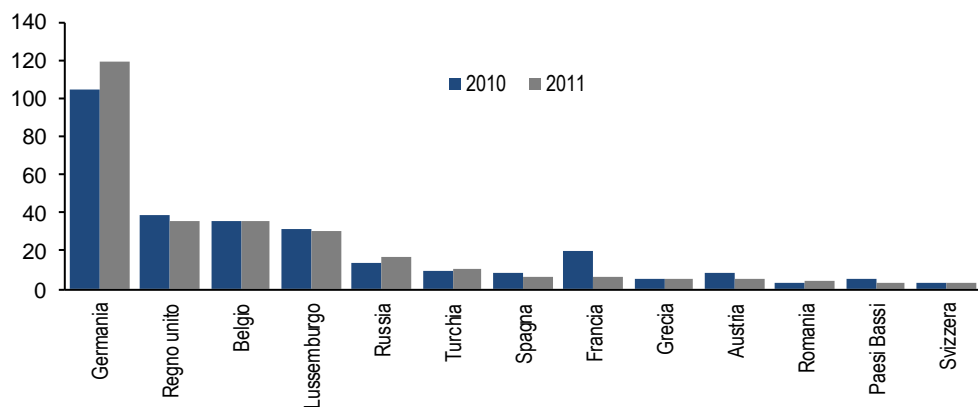
AREE GEOGRAFICHE	2010			2011			2011/2010		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
	VALORI ASSOLUTI						VARIAZIONI PERCENTUALI		
Unione europea	156.483	109.599	266.082	224.954	30.407	255.361	43,8	-72,3	-4,0
Altri paesi europei	27.741	4.317	32.058	32.241	1.427	33.668	16,2	-66,9	5,0
Africa	13.476	3.248	16.724	10.054	4.309	14.363	-25,4	32,7	-14,1
Asia	318.113	8.265	326.378	342.330	1.421	343.751	7,6	-82,8	5,3
Nord-America	102.195	1.191	103.386	114.092	2.614	116.706	11,6	119,5	12,9
Centro-America	1.969	391	2.360	1.761	185	1.946	-10,6	-52,7	-17,5
Sud-America	19.854	303	20.157	21.390	88	21.478	7,7	-71,0	6,6
Australia&Oceania	-	-	-	82	-	82	100,0	-	100,0
Area non identificata	2.418	9	2.427	1.764	4	1.768	-27,0	-55,6	-27,2
<b>Totale</b>	<b>642.249</b>	<b>127.323</b>	<b>769.572</b>	<b>748.668</b>	<b>40.455</b>	<b>789.123</b>	<b>16,6</b>	<b>-68,2</b>	<b>2,5</b>

(a) Merci comprensive di posta.

Rispetto al 2010, l'andamento risulta positivo per il Nord America (+12,9%), Sud America (+6,6%), Asia (+5,3%) e per gli altri paesi europei (+5%). I maggiori cali hanno riguardato, invece, il trasporto di merci da e verso il Centro America (-17,5%), l'Africa (-14,1%) ed i paesi dell'Ue (-4,0%).

Nel 2011, i principali paesi europei di origine/destinazione delle merci e della posta (Figura 10) sono Germania (circa 119 mila tonnellate), Regno Unito e Belgio (circa 35 mila tonnellate, ciascuno), Lussemburgo (circa 30 mila tonnellate) e Russia (circa 17 mila tonnellate).

**FIGURA 10. MOVIMENTO DI MERCI (a) PER PRINCIPALE PAESE EUROPEO DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE.** Anni 2010 e 2011, valori assoluti in migliaia di tonnellate



(a) Merci comprensive di posta.

### Germania al top per traffico merci verso i paesi BRIC

Nel 2011, 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 94 mila tonnellate. Il confronto con gli altri paesi Ue (Prospetto 10) evidenzia che in Germania transitano merci per circa 900 mila tonnellate (+11,4% rispetto al 2010), nei Paesi Bassi 344 mila tonnellate (+6,5%) e nel Regno Unito 230 mila tonnellate (+3,1%). L'Italia ha fatto registrare la variazione positiva più sostenuta, tra il 2010 e il 2011, pari al +33,6%.

Fra i paesi BRIC, la Cina è il principale mercato per l'Italia (circa 49 mila tonnellate nel 2011), con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 20,2%; il maggiore incremento in termini percentuali (+329,8%) si registra, invece, nell'interscambio di merci con l'India.

**PROSPETTO 10. Movimento di merci (a) dei paesi Ue, per paese BRIC di origine o destinazione.**

Anno 2011, valori assoluti in tonnellate e variazioni percentuali rispetto all'anno precedente

PAESI UE	RUSSIA		BRASILE		CINA		INDIA		PAESI BRIC	
	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%	Tonnellate	%
Germania	373.746	19,3	41.130	3,8	258.381	-2,9	225.549	20,2	898.806	11,4
Paesi Bassi	74.507	2,9	15.469	18,8	232.209	11,6	21.542	-26,4	343.727	6,5
Regno Unito	11.987	12,9	23.387	2,7	36.880	7,9	158.166	1,4	230.420	3,1
Lussemburgo	9.923	560,2	30.729	44,5	66.859	-11,0	915	-80,7	108.426	5,6
Belgio	1.056	-76,9	219	146,1	61.448	50,9	38.698	-4,8	101.421	17,9
Italia	22.407	49,6	14.466	16,4	49.111	20,2	7.569	329,8	93.553	33,6
Spagna	16.054	17,5	27.484	6,6	7.215	-61,4	20	-94,1	50.773	-13,2
Austria	10.623	-23,4	-	-	16.971	-26,8	9.816	35,2	37.410	-15,6
Portogallo	17	70,0	31.039	-4,1	-	-	-	-	31.056	-4,1
Finlandia	2.742	13,2	-	-	19.785	-4,7	7.099	11,8	29.626	0,3
Altri paesi Ue	10.347	-44,6	-	-100,0	25.158	-78,7	690	-98,3	36.195	-83,1
<b>Totale (b)</b>	<b>533.409</b>	<b>14,4</b>	<b>183.923</b>	<b>-9,6</b>	<b>774.017</b>	<b>-8,5</b>	<b>470.064</b>	<b>-1,1</b>	<b>1.961.413</b>	<b>-1,5</b>

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

(a) Merci comprensive di posta.

(b) Non sono comprese le merci della Francia, Repubblica Ceca, Irlanda e Grecia, in quanto non ancora disponibili nella banca 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.

**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](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.