

IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA

Anno 2015

■ Nel 2015 si consolida la crescita del traffico aereo da e verso gli scali nazionali, confermando le tendenze espansive registrate nell'anno precedente. I passeggeri aumentano del 4,4%, le merci e la posta del 3,1%, i movimenti commerciali di aeromobili dello 0,6%.

■ L'incremento dei passeggeri riguarda solo i voli di linea e, in particolare, i voli internazionali che crescono in misura più intensa (7,7%) rispetto ai voli nazionali (1,8%).

■ I passeggeri dei voli charter diminuiscono invece in modo significativo, con un calo del traffico sia nazionale (-28,3%) sia internazionale (-20,7%).

■ Gli aeroporti che registrano i maggiori aumenti di passeggeri rispetto all'anno precedente sono Bergamo (1,6 milioni in più), Roma Ciampino (813 mila in più), Perugia (76 mila passeggeri in più), quelli con i cali più consistenti sono invece Rimini (310 mila in meno) e Cuneo (109 mila in meno).

■ Continua a diminuire l'utilizzo dei vettori nazionali da parte dei passeggeri arrivati e partiti negli aeroporti italiani.

■ Oltre la metà dei passeggeri sceglie voli low cost (il 51,2% nel 2015 e il 48,5% nel 2014).

■ Nel periodo 2010-2015 la quota di passeggeri che hanno utilizzato compagnie italiane passa dal 42,1% al 27,8%.

■ Come nel 2014, l'Italia si conferma al quinto posto per quota di passeggeri trasportati (9,3%) sul totale dei paesi dell'Unione europea, dopo Regno Unito (16,8%), Germania (14%), Spagna (12,6%) e Francia (10,2%).

■ L'aumento del trasporto di merci e posta, pari al 3,1%, è dovuto solo all'aumento dei trasporti internazionali (+5,7%), mentre quelli nazionali diminuiscono sensibilmente (-20,5%).

■ I movimenti di merci registrano incrementi soprattutto verso il Sud-America (+15,0%), i paesi europei extra Ue (+10,2%), il Centro America (+7,4%), i Paesi Ue (+6,3%) e l'Asia (+5,7%); risultano, invece, in diminuzione quelli da e verso l'Africa (-5,4%). *Sul data warehouse [I.Stat](#) sono disponibili dati di maggior dettaglio relativi al trasporto aereo in Italia.*

TRAFFICO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA SU VOLI DI LINEA E NON DI LINEA. Anni 2014 e 2015 (movimenti di aeromobili e passeggeri in numero; merci e posta in tonnellate; variazioni assolute e percentuali rispetto all'anno precedente)

TRAFFICO AEREO	2014	2015	Variazione annua	
			Assoluta	Percentuale
Movimenti aeromobili (a)	1.315.470	1.322.735	7.265	0,6
Passeggeri: (b)	151.038.330	157.750.586	6.712.256	4,4
Traffico nazionale (c)	58.296.542	59.221.768	925.226	1,6
- linea e charter	58.259.683	59.188.624	928.941	1,6
<i>linea</i>	57.883.823	58.919.100	1.035.277	1,8
<i>charter</i>	375.860	269.524	-106.336	-28,3
- Aerotaxi (*)	36.859	33.144	-3.715	-10,1
Traffico internazionale (d)	92.163.274	98.055.162	5.891.888	6,4
- linea e charter	92.129.773	98.023.234	5.893.461	6,4
<i>linea</i>	87.841.017	94.621.426	6.780.409	7,7
<i>charter</i>	4.288.756	3.401.808	-886.948	-20,7
- Aerotaxi (*)	33.501	31.928	-1.573	-4,7
Passeggeri in transito diretto (e)	578.514	473.656	-104.858	-18,1
Merci e posta (f)	912.291	940.922	28.631	3,1

(a) Comprendono voli di linea e non di linea (charter). In questo prospetto i voli non di linea comprendono gli aerotaxi.

(b) Passeggeri sbarcati e imbarcati negli aeroporti nazionali comprensivi di aerotaxi; (b) = (c) + (d) + (e).

(f) Merci e posta sbarcate e imbarcate negli aeroporti nazionali comprensivi di aerotaxi.

(g) Dati di fonte Enac.

Prosegue la crescita del traffico aereo

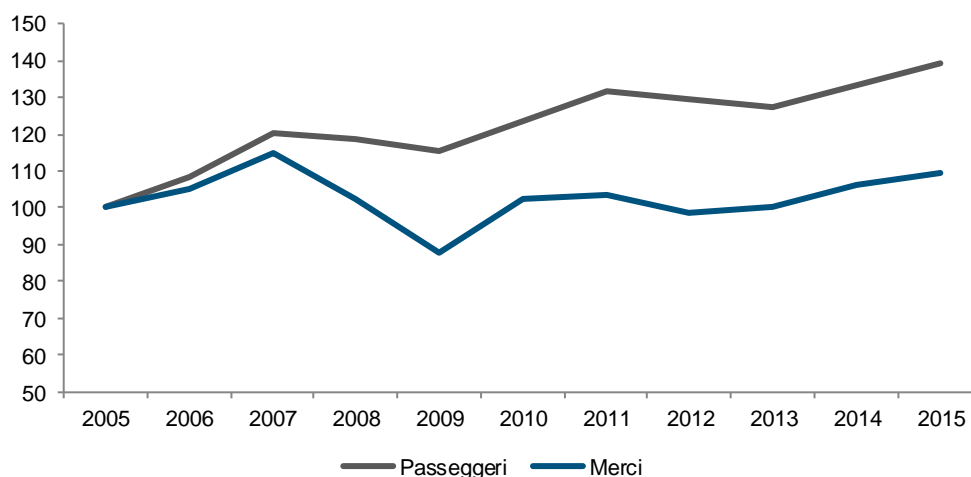
Nel 2015 si conferma dall'anno precedente il trend positivo del traffico aereo che interessa i movimenti commerciali di aeromobili¹ (+0,6%), passeggeri (+4,4%), merci e posta (+3,1%) (Prospetto1).

PROSPETTO 1. MOVIMENTO DI AEROMOBILI, PASSEGGERI, MERCI E POSTA SU VOLI DI LINEA E NON DI LINEA. Anni 2005-2015 (valori assoluti in migliaia e variazioni percentuali rispetto all'anno precedente)

ANNI	Movimenti aeromobili		Passeggeri			Merchi	
	Numero	Variazione percentuale	Numero	Variazione percentuale	di cui: in transito diretto	Tonnellate	Variazione percentuale
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	130.802	-2,5	933	752	-14,4
2010	1.425	3	139.961	7	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
2013	1.301	-5,7	144.304	-1,8	652	859	1,5
2014	1.315	1,2	151.038	4,7	579	912	6,2
2015	1.323	0,6	157.751	4,4	474	941	3,1

I valori dei numeri indice evidenziano un andamento altalenante negli ultimi dieci anni per il settore del trasporto aereo di passeggeri e merci (Figura 1) dovuto, soprattutto tra il 2007 e il 2009, anche alla forte contrazione della produzione e del commercio e all'aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime provocato dalla crisi economica.

FIGURA 1. EVOLUZIONE DEL TRASPORTO AEREO IN ITALIA. Anni 2005-2015 (numeri Indice passeggeri e merci; 2005 = 100)



In Italia, il trasporto aereo di passeggeri e merci, in ripresa tra la fine del 2009 e metà 2010, tende a diminuire, per tornare a crescere soltanto nel 2014-2015. In particolare, dal 2014 aumenta il numero dei passeggeri, grazie anche allo sviluppo dei voli low cost. I movimenti di merci e posta crescono invece già dal 2013, con la diffusione sul mercato mondiale dell'e-commerce che esercita una spinta verso l'alto della domanda di trasporto aereo per garantire tempi rapidi di consegna anche sulle lunghe distanze.

¹ Nel seguito indicati come "movimenti di aeromobili" (vedi glossario).

Indicatori di performance del trasporto aereo

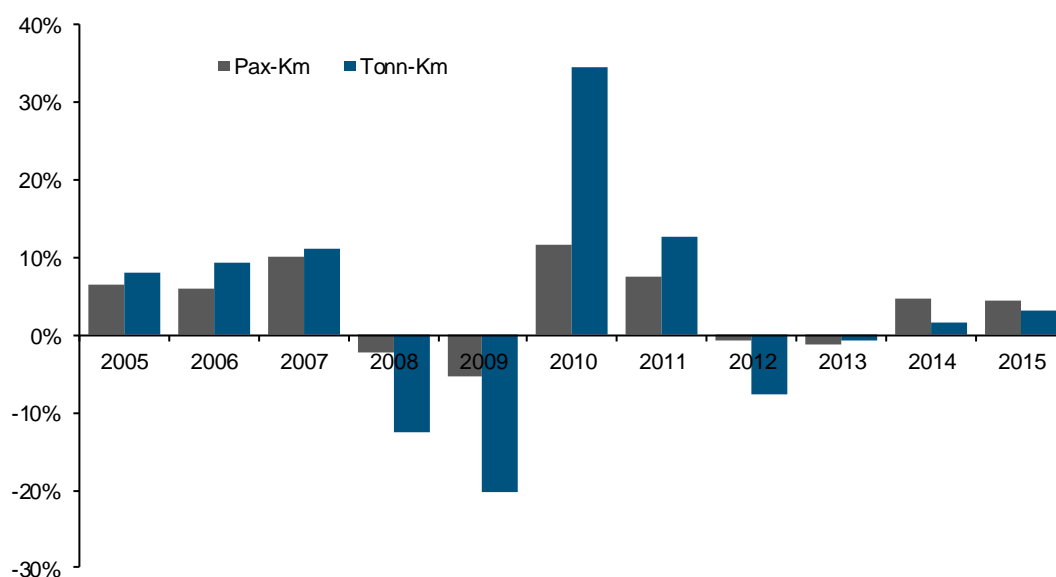
L'analisi delle variazioni percentuali annuali dei passeggeri-km e tonnellate-km, indica un andamento pro-ciclico della performance del trasporto aereo. Alla dinamica sostanzialmente positiva registrata tra il 2005 e il 2007 è seguita una fase negativa delle quantità trasportate, che si riducono del 5,4% in termini di passeggeri-km e addirittura del 20,3% in termini di tonnellate-km (2009).

PROSPETTO 2. PASSEGGERI-KM E TONNELLATE-KM TRASPORTATI. Anni 2005-2015 (variazioni percentuali rispetto all'anno precedente)

ANNI	Passeggeri-Km		Tonnellate-Km	
	Numero (in migliaia)	Variazione percentuale	Numero (in migliaia)	Variazione percentuale
2005	149.833.381	6,5	3.143.221	8
2006	158.974.230	6,1	3.437.693	9,4
2007	174.901.954	10	3.818.467	11,1
2008	171.152.672	-2,1	3.339.010	-12,6
2009	161.929.819	-5,4	2.661.990	-20,3
2010	180.853.830	11,7	3.581.187	34,5
2011	194.379.168	7,5	4.040.159	12,8
2012	193.249.854	-0,6	3.735.455	-7,5
2013	191.048.371	-1,1	3.709.497	-0,7
2014	199.986.953	4,7	3.768.727	1,6
2015	209.059.340	4,5	3.887.033	3,1
Differenza assoluta e percentuale 2005/2015	59.225.959	39,5	743.812	23,7

Nel biennio 2010-2011, la dinamica torna positiva (con un incremento medio annuo dei passeggeri-km del 9,6%, e quello delle tonnellate-Km pari al 23,7%), per diventare nuovamente negativa sia nel 2012 (-0,6% per passeggeri-Km e -7,5% per le tonnellate-Km), sia nel 2013 (-1,1% per passeggeri-Km e -0,7% per le tonnellate-Km). Nel biennio 2014-2015 la variazione risulta di nuovo positiva sia per i passeggeri-km, sia per le tonnellate-km (Prospetto 2 e Figura 2).

FIGURA 2. PASSEGGERI-KM E TONNELLATE-KM TRASPORTATI. Anni 2005-2015 (variazioni percentuali rispetto all'anno precedente)



Passeggeri in aumento in quasi tutti gli aeroporti italiani

Nel 2015, negli aeroporti italiani sono transitati complessivamente poco più di 157 milioni di passeggeri, di cui 40,2 milioni nell'aeroporto di Roma Fiumicino, 18,4 milioni a Milano Malpensa e circa 10 milioni a Milano Linate.

L'aumento di passeggeri in arrivo e in partenza registrato tra il 2015 e il 2014 ha riguardato più della metà degli aeroporti italiani e, in particolare, quelli di Perugia (+37,1%), Bergamo (+18,6%), Roma Ciampino (+16,3%) e Pescara (+10,2%). Il maggiore decremento nel flusso di passeggeri è stato invece registrato a Rimini (-66,2%), Cuneo (-46,6%), Parma (-9,3%) e Verona (-6,7%)

Nel dettaglio, la crescita del numero di passeggeri da e per Perugia è soprattutto dovuta ai voli nazionali (+88,9%) ma la tendenza è positiva anche per quelli internazionali (+22,2%) (Prospetto 4).

L'aumento complessivo (+18,6%) rilevato per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è invece sintesi del risultato positivo sia della componente internazionale (+20,4%) sia di quella nazionale (+14,6%), alla quale ha contribuito soprattutto l'evento Expo 2015, organizzato in un territorio servito anche da linee *low cost*.

La regione che registra, nel complesso, l'aumento più rilevante è l'Umbria, seguita dall'Abruzzo e dalle Marche (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. PASSEGGERI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER REGIONE.

Anni 2014-2015 (valori assoluti e variazioni percentuali rispetto anno precedente)

REGIONI	Numero di aeroporti	Passeggeri		
		2014	2015	2015/2014 %
Umbria	1	203.994	279.674	37,1
Abruzzo	1	553.164	609.637	10,2
Marche	1	472.085	514.935	9,1
Liguria	2	1.259.010	1.353.623	7,5
Lazio	2	43.277.907	46.034.052	6,4
Puglia	4	5.827.572	6.202.984	6,4
Lombardia	4	36.430.428	38.482.871	5,6
Toscana	4	6.928.134	7.217.814	4,2
Calabria	3	2.991.120	3.103.028	3,7
Campania	1	5.917.156	6.132.171	3,6
Piemonte	2	3.652.278	3.779.236	3,5
Sardegna	4	7.359.493	7.601.537	3,3
Veneto	3	13.451.539	13.678.489	1,7
Sicilia	6	14.065.285	14.256.145	1,4
Friuli-Venezia Giulia	1	736.170	738.238	0,3
Emilia-Romagna	4	7.205.788	7.200.488	-0,1
Trentino-Alto Adige (a)	1	58.333	26.936	-53,8
Valle d'Aosta	1	0	0	-
Basilicata	0	-	-	-
Molise	0	-	-	-
Italia	45	150.389.456	157.211.858	4,5

(a) La variazione dei dati è da attribuire in parte alla revisione delle modalità di rilevazione e calcolo effettuata nel 2015 per l'aeroporto di Bolzano

PROSPETTO 4. MOVIMENTO DI PASSEGGERI IN TOTALE, SU VOLI NAZIONALI, INTERNAZIONALI, DI LINEA E CHARTER, PER I PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI (a). Anno 2015 (valori assoluti e variazioni percentuali rispetto anno precedente)

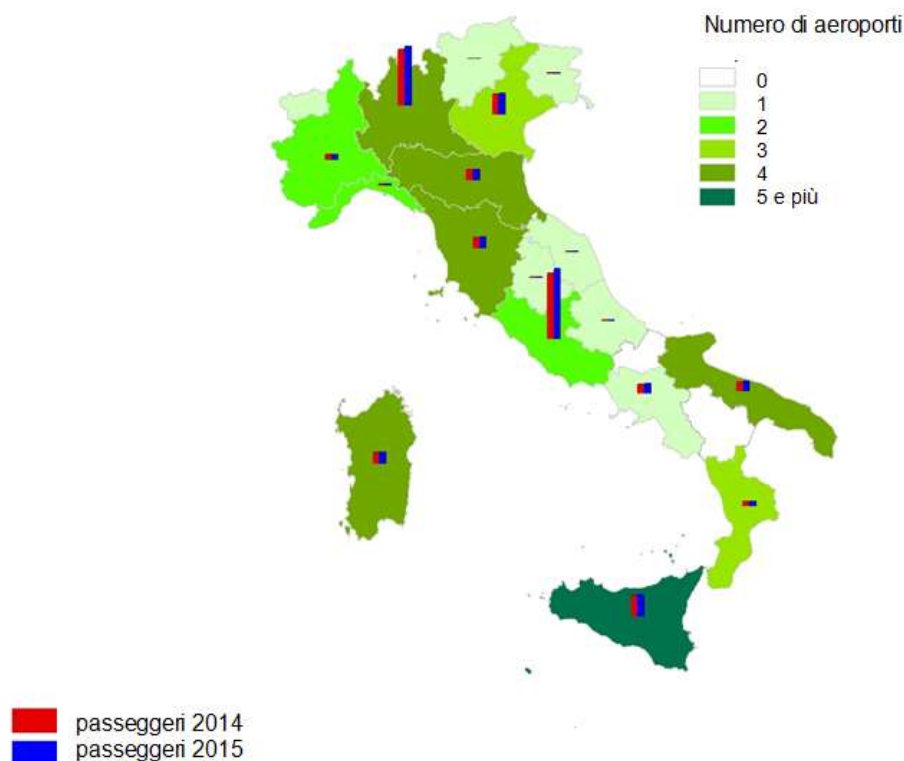
AEROPORTI	TOTALE PASSEGGERI		Di cui: su voli nazionali		Di cui: su voli internazionali		Di cui: su voli di linea		Di cui: su voli charter	
	2015	2015/2014%	2015	2015/2014%	2015	2015/2014%	2015	2015/2014%	2015	2015/2014%
Alghero	1.676.183	2,5	1.129.676	8,9	546.507	-8,5	1.601.249	0,8	74.934	59,2
Ancona	514.935	9,1	199.350	21,4	315.585	2,5	500.224	15,0	14.711	-60,4
Bari	3.954.292	7,9	2.603.423	2,4	1.350.869	20,3	3.874.990	8,3	79.302	-9,8
Bergamo	10.396.349	18,6	3.176.625	14,6	7.219.724	20,4	10.110.250	20,1	286.099	-17,7
Bologna	6.857.829	5,0	1.703.759	-1,7	5.154.070	7,3	6.724.894	6,0	132.935	-29,7
Brindisi	2.246.922	4,2	1.799.709	1,4	447.213	17,2	2.214.047	4,3	32.875	-5,6
Cagliari	3.712.709	2,3	2.975.390	3,3	737.319	-1,4	3.618.229	2,6	94.480	-9,2
Catania	7.091.640	-2,6	4.953.444	-5,0	2.138.196	3,4	6.680.758	-4,2	410.882	31,2
Comiso	372.629	13,6	230.121	33,2	142.508	-8,2	344.429	15,7	28.200	-6,7
Cuneo	124.600	-46,6	54.519	-50,0	70.081	-43,6	121.617	-46,9	2.983	-29,6
Firenze	2.408.191	7,5	387.641	-3,5	2.020.550	9,9	2.403.468	7,5	4.723	-3,8
Genova	1.353.623	7,5	774.432	12,3	579.191	1,7	1.297.589	9,1	56.034	-19,2
Lamezia Terme	2.332.202	-3,0	1.913.018	-3,4	419.184	-1,4	2.050.303	-3,4	281.899	0,1
Lampedusa	183.991	4,5	183.991	4,5	0	-100,0	154.222	8,4	29.769	-12,0
Milano-Linate	9.638.763	7,3	5.019.960	-2,1	4.618.803	19,8	9.638.342	7,3	421	-57,7
Milano-Malpensa	18.444.836	-1,2	2.534.747	-11,6	15.910.089	0,7	18.029.727	0,0	415.109	-35,0
Napoli	6.132.171	3,6	2.417.209	-3,9	3.714.962	9,2	5.803.858	5,0	328.313	-15,6
Olbia	2.212.645	5,6	1.246.092	3,9	966.553	7,9	2.207.385	5,4	5.260	512,3
Palermo	4.892.304	7,4	3.893.145	7,5	999.159	7,2	4.732.857	8,5	159.447	-16,6
Pantelleria	130.238	2,7	130.238	3,5	0	-100,0	122.263	4,4	7.975	-17,5
Parma	184.571	-9,3	132.964	-5,0	51.607	-18,9	182.515	-7,0	2.056	-72,0
Perugia	279.674	37,1	86.272	88,9	193.402	22,2	279.674	37,1	0	0,0
Pescara	609.637	10,2	281.624	20,7	328.013	2,6	606.301	9,9	3.336	106,2
Pisa	4.792.429	2,6	1.446.080	5,7	3.346.349	1,3	4.763.326	3,0	29.103	-37,9
Reggio di Calabria	490.804	-5,7	490.676	-5,0	128	-96,7	490.676	-5,0	128	-96,9
Rimini (b)	158.088	-66,2	625	39,8	157.463	-66,3	61.512	-48,7	96.576	-72,3
Roma-Ciampino	5.802.877	16,3	834.566	-15,7	4.968.311	24,2	5.798.035	16,3	4.842	161,6
Roma-Fiumicino	40.231.175	5,1	11.949.646	4,4	28.281.529	5,4	39.938.334	5,5	292.841	-32,0
Torino	3.654.636	6,9	1.863.587	1,8	1.791.049	12,8	3.490.627	7,7	164.009	-8,0
Trapani	1.585.343	-0,7	1.195.353	3,6	389.990	-11,9	1.578.920	-0,8	6.423	52,2
Treviso	2.378.353	6,0	771.415	11,2	1.606.938	3,7	2.373.407	6,6	4.946	-69,1
Trieste	738.238	0,3	465.333	1,4	272.905	-1,6	709.839	-1,7	28.399	100,7
Venezia	8.729.353	3,3	1.246.123	-8,0	7.483.230	5,4	8.574.550	3,4	154.803	-4,3
Verona	2.570.783	-6,7	786.609	-0,1	1.784.174	-9,3	2.146.016	-0,3	424.767	-29,6
Altri aeroporti	328.845	109,5	311.262	132,8	17.583	-24,4	316.093	150,9	12.752	-58,9
Totale	157.211.858	4,5	59.188.624	1,6	98.023.234	6,4	153.540.526	5,4	3.671.332	-21,3
<i>in aerotaxi</i>	<i>65.072</i>	<i>-7,5</i>	<i>33.144</i>	<i>-10,1</i>	<i>31.928</i>	<i>-4,7</i>	-	-	-	-
Totale	157.276.930	4,5	59.221.768	1,6	98.055.162	6,4	153.540.526	5,4	3.671.332	-21,3

(a) Sono esclusi i passeggeri in transito diretto.

(b) L'aeroporto di Rimini nei primi tre mesi dell'anno 2015 è stato chiuso.

(c) La voce Altri aeroporti comprende: Albenga, Aosta, Bolzano, Brescia, Crotone, Foggia, Forlì, Grosseto, Marina di Campo, Taranto, Tortolì.

FIGURA 3. PASSEGGERI ARRIVATI E PARTITI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER REGIONE.
Anni 2014-2015

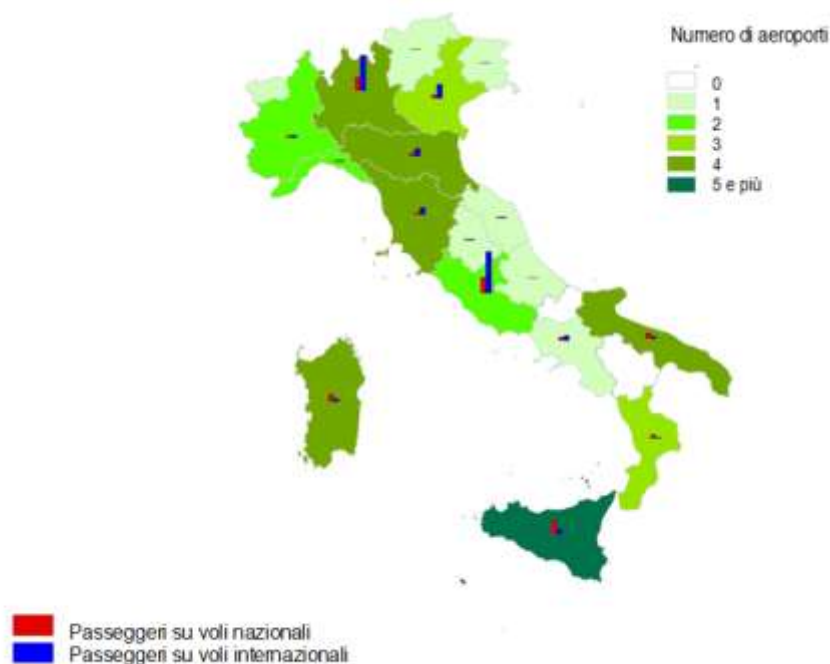


Per quanto riguarda l'Umbria e l'Abruzzo l'incremento del numero di passeggeri è riconducibile ai nuovi collegamenti attivati dagli aeroporti di Perugia e Pescara, mentre per le Marche (aeroporto di Ancona) è stato favorito soprattutto dalla chiusura temporanea degli aeroporti di Forlì e di Rimini (chiuso per 3 mesi) della limitrofa Emilia-Romagna (Prospetto 4).

A livello regionale, si vola di più in Lombardia, Lazio, Sicilia e Sardegna (Prospetto 5 e Figura 4): le prime due regioni - che ospitano i principali snodi aeroportuali di Milano Malpensa, Milano Linate, Roma Fiumicino e Ciampino - registrano un alto numero di voli internazionali; a queste regioni si aggiungono la Sicilia e la Sardegna con riferimento alla domanda di voli nazionali. Queste quattro regioni assorbono insieme il 66,6% dei passeggeri arrivati e partiti a livello nazionale e il 78,8% dell'utenza a livello internazionale (Prospetto 5).

PROSPETTO 5. PASSEGGERI SU VOLI DI LINEA E CHARTER, SU VOLI NAZIONALI E INTERNAZIONALI, PER REGIONE. Anni 2014-2015 (valori assoluti e composizioni percentuali rispetto anno precedente)

REGIONI	Passeggeri su voli nazionali			Passeggeri su voli internazionali		
	2014	2015	% 2015	2014	2015	% 2015
Piemonte	1.939.599	1.918.106	3,2	1.712.679	1.861.130	1,9
Liguria	689.738	774.432	1,3	569.272	579.191	0,6
Valle d'Aosta	-	-	0,0	-	-	0,0
Lombardia	10.771.491	10.731.332	18,1	25.658.937	27.751.539	28,3
Trentino-Alto Adige	57.455	26.897	0,0	878	39	0,0
Veneto	2.834.865	2.804.147	4,7	10.616.674	10.874.342	11,1
Friuli-Venezia Giulia	458.810	465.333	0,8	277.360	272.905	0,3
Emilia-Romagna	1.873.032	1.837.348	3,1	5.332.756	5.363.140	5,5
Toscana	1.772.903	1.837.287	3,1	5.155.231	5.380.527	5,5
Umbria	45.675	86.272	0,1	158.319	193.402	0,2
Marche	164.249	199.350	0,3	307.836	315.585	0,3
Lazio	12.433.172	12.784.212	21,6	30.844.735	33.249.840	33,9
Abruzzo	233.405	281.624	0,5	319.759	328.013	0,3
Molise	-	-	0,0	-	-	0,0
Campania	2.515.218	2.417.209	4,1	3.401.938	3.714.962	3,8
Puglia	4.322.626	4.403.909	7,4	1.504.946	1.799.075	1,8
Basilicata	-	-	0,0	-	-	0,0
Calabria	2.562.150	2.683.716	4,5	428.970	419.312	0,4
Sicilia	10.466.701	10.586.292	17,9	3.598.584	3.669.853	3,7
Sardegna	5.118.594	5.351.158	9,0	2.240.899	2.250.379	2,3
Italia	58.259.683	59.188.624	100,0	92.129.773	98.023.234	100,0

FIGURA 4. PASSEGGERI ARRIVATI E PARTITI SU VOLI NAZIONALI E INTERNAZIONALI (LINEA E CHARTER), PER REGIONE. Anni 2014-2015


Ancora in calo la quota di mercato delle compagnie italiane

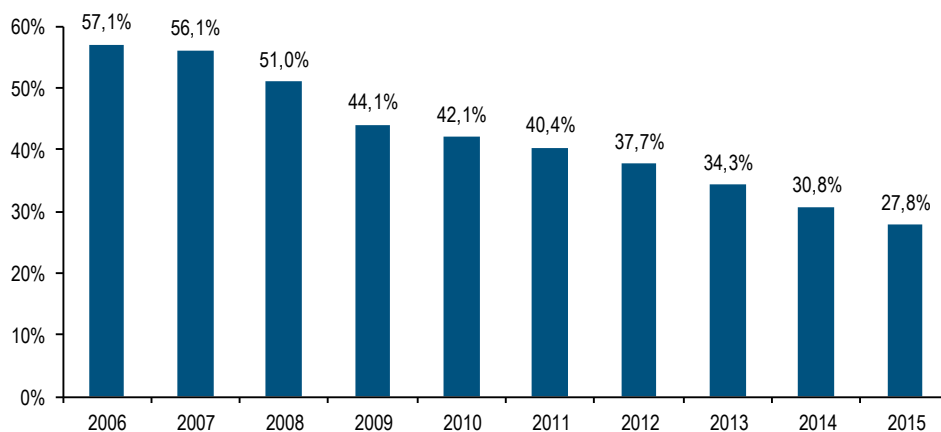
Nel periodo 2006-2015, diminuisce progressivamente la quota di utilizzo delle compagnie di bandiera da parte dei passeggeri in arrivo e in partenza dagli aeroporti italiani. Tale tendenza, dovuta al diffondersi in Europa dei voli di vettori *low cost*, si è accentuata tra il 2010 e il 2015, periodo in cui la quota di passeggeri che hanno utilizzato compagnie italiane passa dal 42,1% al 27,8% (Figura 5).

Nel 2015 le compagnie aeree registrano nel complesso un incremento di passeggeri del 4,5% rispetto al 2014; in particolare, i passeggeri di quelle *low cost* aumentano del 10,3% (Prospetto 6).

L'incremento del traffico di passeggeri è accompagnato da un calo del coefficiente di riempimento degli aerei² che, nel 2015, per il complesso delle compagnie aeree passa dal 76% al 73%.

L'indicatore aumenta solo per i voli *low cost* (+3,6 punti; da 80,4% a 84,0%) mentre per il trasporto tradizionale diminuisce (-8,1 punti; da 72,3% a 64,2%) (Prospetto 6).

FIGURA 5. PASSEGGERI ARRIVATI E PARTITI DAGLI AEROPORTI ITALIANI, CHE UTILIZZANO UN VETTORE AEREO ITALIANO. Anni 2006-2015 (composizione percentuale sul totale dei passeggeri arrivati e partiti)



Con riferimento ai soli vettori italiani, si evidenzia un peggioramento rispetto al 2014, quantificabile in una riduzione complessiva pari al -5,6% e attribuibile a una diminuzione dei passeggeri sia dei voli *low cost* (-17,4%) sia dei voli tradizionali (-3,4%). Per le compagnie italiane la diminuzione del coefficiente di riempimento (-14,5 punti; da 70,9% a 56,5%) è dovuto unicamente ai vettori tradizionali (-17,6 punti; da 72,5% a 54,9%), mentre quello delle compagnie *low cost* aumenta sensibilmente (+5,8 punti; da 63,3 a 69,2) (Prospetto 6).

² Il coefficiente di riempimento è definito come rapporto tra il numero di passeggeri trasportati e il numero dei posti disponibili.

PROSPETTO 6. 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 2014 e 2015 (valori assoluti in migliaia e valori percentuali)

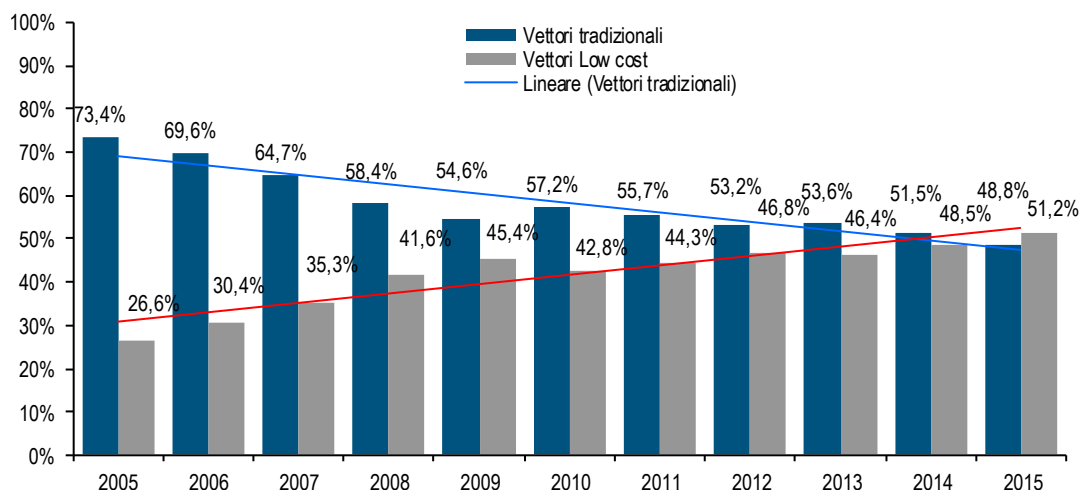
TIPOLOGIE DI VETTORE	Passeggeri trasportati			Coefficienti di riempimento (%)		
	2014	2015	2015/2014 %	2014	2015	Differenza 2015-2014
Linee aeree nel complesso						
Tradizionale	77.453	76.759	-0,9	72,3	64,2	-8,1
Low cost (a)	72.936	80.453	10,3	80,4	84,0	3,6
Totale	150.389	157.212	4,5	76,0	73,0	-3,0
Linee aeree italiane						
Tradizionale	39.187	37.841	-3,4	72,5	54,9	-17,6
Low cost (a)	7.064	5.834	-17,4	63,3	69,2	5,8
Totale	46.251	43.676	-5,6	70,9	56,5	-14,5

(a) Elaborazioni su dati di fonte ICAO (<http://www.icao.int/sustainability/Documents/LCC-List.pdf>)

Barcellona e Londra: mete *low cost* più richieste anche nel 2015

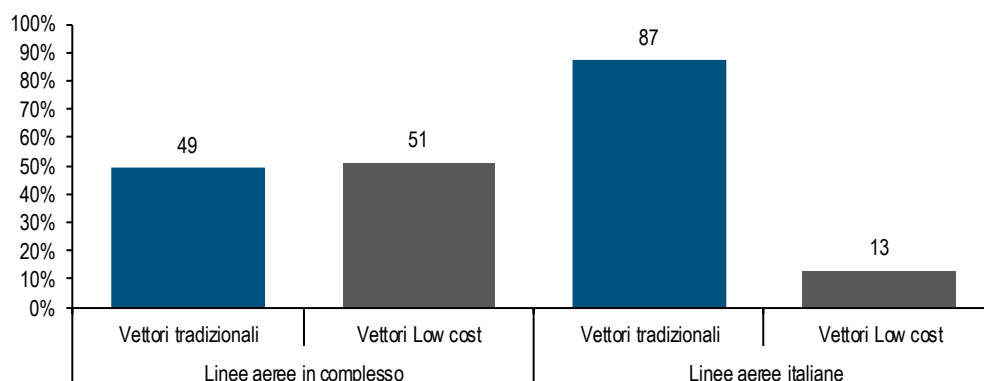
La quota dei passeggeri trasportati su voli *low cost* continua ad aumentare, passando dal 48,5% nel 2014 al 51,2% nel 2015. Al contrario la quota dei passeggeri trasportati su vettori tradizionali diminuisce, dal 51,5% al 48,8% (Figura 6).

FIGURA 6. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER DAL COMPLESSO DELLE COMPAGNIE AEREE ITALIANE E STRANIERE, PER VETTORE TRADIZIONALE E LOW COST. Anni 2006-2015 (composizione percentuale)



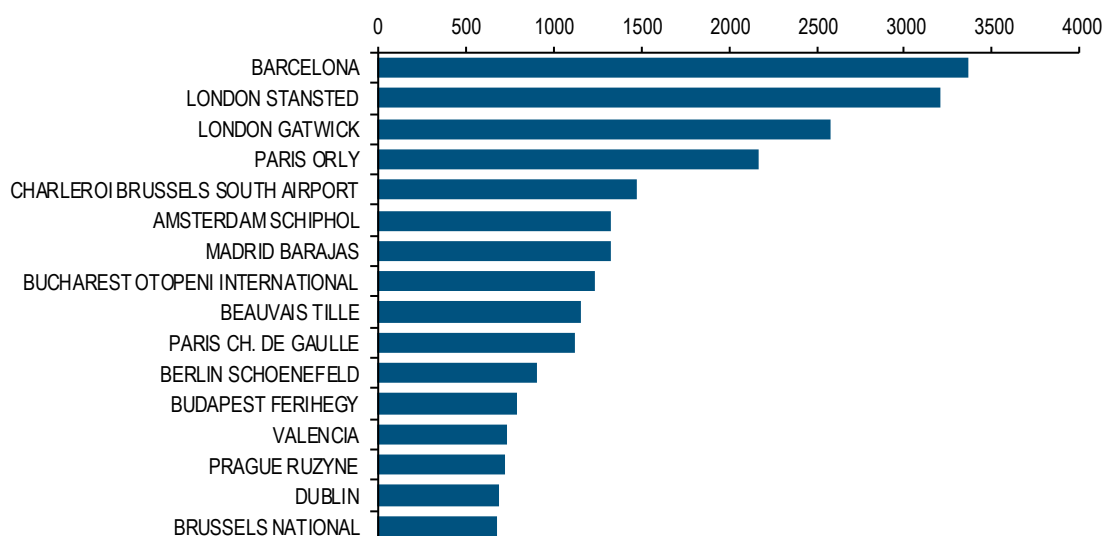
Nel 2015, l'incidenza del traffico low cost effettuato con vettori italiani è del 13%, molto al di sotto del valore registrato dal complesso dei vettori low cost (Figura 7).

FIGURA 7. RIPARTIZIONE DEL MERCATO ITALIANO TRA COMPAGNIE AEREE TRADIZIONALI E LOW COST.
Anno 2015 (composizione percentuale sul totale dei passeggeri trasportati)



Le principali destinazioni dei voli *low cost* effettuati da vettori italiani e stranieri nel 2015 sono Barcellona (circa 3,5 milioni di passeggeri), Londra Stansted (poco più di 3,2 milioni di passeggeri), e Londra Gatwick (circa 2,5 milioni di passeggeri) (Figura 8).

FIGURA 8. GRADUATORIA DELLE PRINCIPALI DESTINAZIONI UE ED EXTRA-UE DEI VETTORI LOW COST NEL COMPLESSO. Anno 2015 (valori in migliaia di passeggeri)



Catania-Fiumicino-Catania: la rotta con il maggior numero di passeggeri

Con riferimento alle principali direttrici nazionali, il traffico passeggeri del 2015 relativo alle rotte, diretta e inversa, Catania-Fiumicino-Catania aumenta in valore assoluto rispetto all'anno precedente e supera quello di Fiumicino-Palermo-Fiumicino; in particolare: le prime due con origine-destinazione Fiumicino si attestano su 1,9 milioni e 117 mila passeggeri in più, in media, rispetto all'anno precedente; viceversa, la terza rotta, Fiumicino-Palermo, perde 942 passeggeri, mentre la quarta, quella inversa (Palermo-Fiumicino) ne acquista 989 (Prospetto 7), proprio grazie al peso che ha Fiumicino rispetto a tutti gli altri scali nazionali.

PROSPETTO 7. PASSEGGERI TRASPORTATI SU VOLI DI LINEA E CHARTER PER PRINCIPALI ROTTE NAZIONALI. Anni 2014 e 2015
(passeggeri in numero, variazioni assolute e composizioni percentuali)

Graduatoria	Rotte nazionali	Passeggeri (a)				
		2014	2015	Variazioni assolute	Composizioni percentuali	
				2015-2014	2014	2015
1	Catania-Roma Fiumicino	1.869.881	1.987.739	117.858	3,2	3,4
2	Roma Fiumicino-Catania	1.859.710	1.977.740	118.030	3,2	3,3
3	Roma Fiumicino-Palermo	1.481.999	1.481.057	-942	2,5	2,5
4	Palermo-Roma Fiumicino	1.475.957	1.476.946	989	2,5	2,5
5	Milano Linate-Roma Fiumicino	1.453.610	1.366.513	-87.097	2,5	2,3
6	Roma Fiumicino-Milano Linate	1.454.090	1.365.436	-88.654	2,5	2,3
7	Roma Fiumicino-Cagliari Elmas	782.282	830.963	48.681	1,3	1,4
8	Cagliari Elmas-Roma Fiumicino	778.183	826.523	48.340	1,3	1,4
9	Milano Linate-Catania	716.692	712.146	-4.546	1,2	1,2
10	Catania-Milano Linate	717.005	711.395	-5.610	1,2	1,2
11	Roma Fiumicino-Torino	619.048	670.757	51.709	1,1	1,1
12	Torino-Roma Fiumicino	617.583	668.311	50.728	1,1	1,1
13	Roma Fiumicino-Lamezia Terme	675.686	634.222	-41.464	1,2	1,1
14	Lamezia Terme-Roma Fiumicino	670.774	633.347	-37.427	1,2	1,1
15	Roma Fiumicino-Bari	543.134	624.087	80.953	0,9	1,1
16	Bari-Roma Fiumicino	540.683	623.227	82.544	0,9	1,1
17	Napoli-Milano Linate	635.474	598.925	-36.549	1,1	1,0
18	Milano Linate-Napoli	634.852	598.669	-36.183	1,1	1,0
19	Altri aeroporti	40.733.040	41.400.621	667.581	69,9	69,9
Totale		58.259.683	59.188.624	928.941	100,0	100,0

(a) I passeggeri qui considerati sono al netto di quelli in aerotaxi.

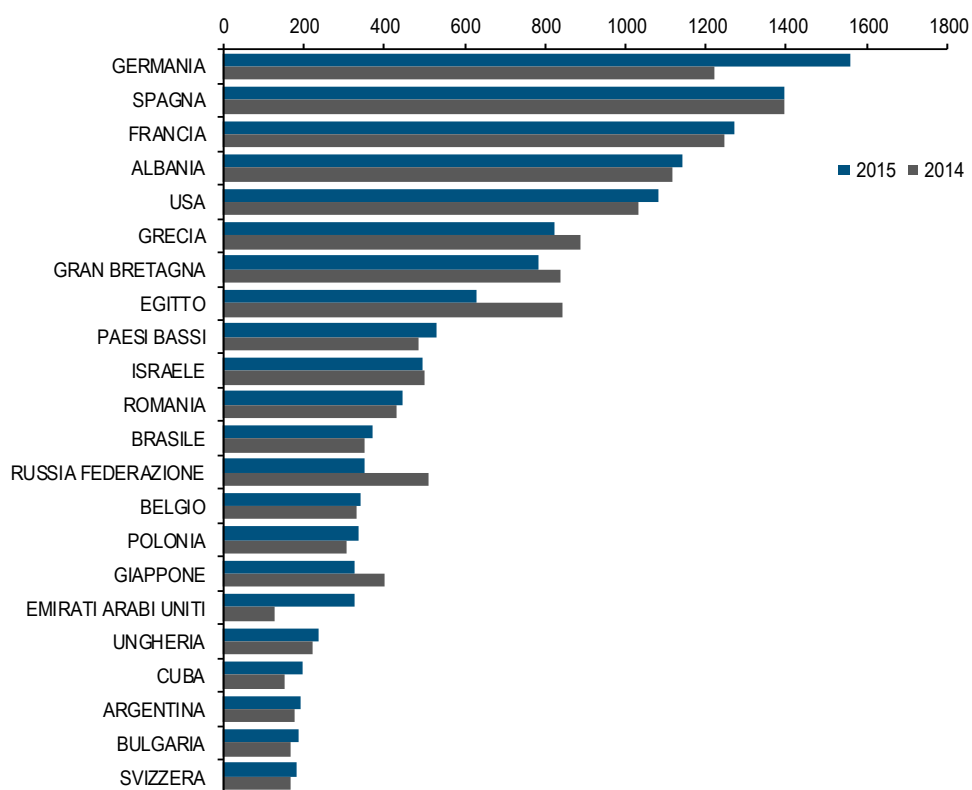
Considerando le altre rotte nazionali, le principali diminuzioni si registrano sulle rotte, dirette e inverse, Linate-Fiumicino-Linate, Fiumicino-Lamezia Terme-Fiumicino e Napoli-Linate-Napoli, la prima con circa 88 mila unità in meno, la seconda con circa 40 mila unità in meno, la terza con circa 36 mila unità in meno (Prospetto 7).

Germania, Spagna e Francia ancora le mete più importanti per le compagnie italiane.

Nel 2015, i principali paesi di origine/destinazione internazionale dei vettori italiani sono Germania (poco più di 1,5 milioni di passeggeri), Spagna (circa 1,4 milioni) e Francia (circa 1,3 milioni).

Gli incrementi più marcati si registrano per la Germania (+337 mila passeggeri) e per gli Emirati Arabi (+198 mila passeggeri). Le diminuzioni più evidenti si rilevano da/per l'Egitto (-211 mila unità) e la Russia (-157 mila unità) (Figura 9).

FIGURA 9. PASSEGGERI TRASPORTATI DA VETTORI ITALIANI, PER PRINCIPALE PAESE ESTERO DI ORIGINE O DESTINAZIONE. Anni 2014 e 2015 (valori in migliaia)



Italia ancora al quinto posto nella classifica europea dei passeggeri

Nel 2015, il traffico dei passeggeri in Europa è aumentato del 4,8% rispetto al 2014, passando da 1,3 a 1,4 milioni (Prospetto 8). I paesi che nel 2015 presentano il maggior traffico in termini assoluti sono Regno Unito con circa 232 milioni di passeggeri (+12,2 milioni rispetto all'anno precedente), Germania con più di 194 milioni (+7,4 milioni rispetto all'anno precedente), Spagna con 175 milioni (+9,3 milioni rispetto all'anno precedente) e Francia con circa 142 milioni, ma con una diminuzione di 927 mila passeggeri; l'Italia si colloca al quinto posto nella classifica europea, con poco più di 128 milioni di passeggeri (+6,1 milioni rispetto al 2014). Complessivamente nel 2015 questi cinque paesi rappresentano circa il 62,9% delle destinazioni europee.

Considerando l'andamento registrato tra il 2014 e il 2015 i maggiori incrementi riguardano Polonia (+12,6%), Irlanda (+12,5%) e Portogallo (+10,5), mentre si registra una forte riduzione per Danimarca (-5,9%) e Francia (-0,7%) (Prospetto 8).

PROSPETTO 8. MOVIMENTO DI PASSEGGERI IN EUROPA, PER PAESE (a). Anni 2014 e 2015 (valori assoluti in migliaia, variazioni assolute in migliaia e percentuali)

PAESI EUROPEI	Passeggeri			
	2014	2015	Variazioni	
			Assolute	Percentuali
Regno Unito	220.295	232.524	12.229	5,6
Germania	187.344	194.741	7.397	3,9
Spagna	165.711	175.032	9.321	5,6
Francia	142.574	141.647	-927	-0,7
Italia	122.297	128.446	6.149	5,0
Paesi Bassi	61.164	64.916	3.752	6,1
Svizzera	46.212	49.158	2.946	6,4
Norvegia	38.073	38.106	33	0,1
Grecia	39.113	42.081	2.968	7,6
Svezia	32.955	34.178	1.223	3,7
Portogallo	32.259	35.650	3.391	10,5
Danimarca	32.259	30.349	-1.910	-5,9
Belgio	29.101	31.353	2.252	7,7
Austria	26.566	26.982	416	1,6
Irlanda	26.347	29.649	3.302	12,5
Polonia	25.743	28.975	3.232	12,6
Finlandia	17.212	17.475	263	1,5
Repubblica Ceca	12.211	12.957	746	6,1
Altri paesi europei	65.456	72.049	6.593	10,1
Europa	1.322.892	1.386.268	63.376	4,8

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.

(a) Passeggeri a bordo, cioè comprensivi dei passeggeri in transito diretto.

Trasporto di merci soprattutto a Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Bergamo

In Italia, il traffico aereo complessivo di merci e posta (caricate e scaricate su voli di linea e charter) è quantificabile, nel 2015, in circa 941 mila tonnellate trasportate, con un aumento del 3,1% rispetto all'anno precedente (Prospetto 9).

PROSPETTO 9. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA SU VOLI DI LINEA E CHARTER, PER CATEGORIA DI TRASPORTO AEREO. Anni 2014 e 2015 (valori assoluti in tonnellate, variazioni e composizioni percentuali)

TIPI DI TRASPORTO	2014			2015			2015/2014%		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
Totale merci e posta	725.337	186.947	912.284	733.628	207.294	940.922	1,1	10,9	3,1
Trasporti nazionali	74.759	13.342	88.101	50.737	19.308	70.045	-32,1	44,7	-20,5
Trasporti internazionali	650.578	173.605	824.183	682.891	187.986	870.877	5,0	8,3	5,7
Totale merci e posta	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	-	-
Trasporti nazionali	10,3	7,1	9,7	6,9	9,3	7,4	-	-	-
Trasporti internazionali	89,7	92,9	90,3	93,1	90,7	92,6	-	-	-

Il traffico merci si concentra nei due grandi sistemi aeroportuali di Milano Malpensa, che nel 2015 copre il 54,3% del traffico totale delle merci, e Roma Fiumicino, con il 15,4% dell'intero traffico; al

terzo posto si colloca l'aeroporto di Bergamo (12,9%). Complessivamente nei tre aeroporti viene movimentata una quota di merce pari all'82,6% del traffico totale.

Nel 2015, la quota del traffico di merci e posta di Milano Malpensa aumenta di 2,8 punti, passando da 51,5% a 54,3%, mentre quella di Roma Fiumicino (scesa di 0,3 punti; dal 15,7% al 15,4%) e quella di Bergamo (scesa di 0,5 punti; dal 13,4% al 12,9%) rimangono sostanzialmente stabili (Prospetto 10).

PROSPETTO 10. MOVIMENTO DI MERCI (a) E POSTA SU VOLI DI LINEA E CHARTER PER PRINCIPALI AEROPORTI NAZIONALI. Anni 2014 e 2015 (valori assoluti in tonnellate, differenze assolute e composizioni percentuali)

AEROPORTI	Merci (tonnellate)		Differenza 2015/2014	Composizioni percentuali	
	2014	2015		2014	2015
Milano-Malpensa	469.658	511.192	41.534	51,5	54,3
Roma-Fiumicino	143.088	145.017	1.929	15,7	15,4
Bergamo-Orio Al Serio	122.494	120.952	-1.542	13,4	12,9
Venezia-Tessera	40.269	47.969	7.700	4,4	5,1
Bologna-Borgo Panigale	32.203	30.836	-1.367	3,5	3,3
Brescia-Montichiari	31.438	12.890	-18.548	3,4	1,4
Milano-Linate	17.457	15.715	-1.742	1,9	1,7
Roma-Ciampino	15.668	15.758	90	1,7	1,7
Ancona-Falconara	6.989	6.712	-277	0,8	0,7
Catania-Fontanarossa	6.126	6.212	86	0,7	0,7
Napoli-Capodichino	7.773	8.481	708	0,9	0,9
Altri Aeroporti	19.121	19.188	67	2,1	2,0
Totale	912.284	940.922	28.638	100,0	100,0

(a) Le merci qui considerate sono al netto di quelle in aerotaxi.

Asia, Nord America e Ue le principali aree geografiche del traffico aereo di merci

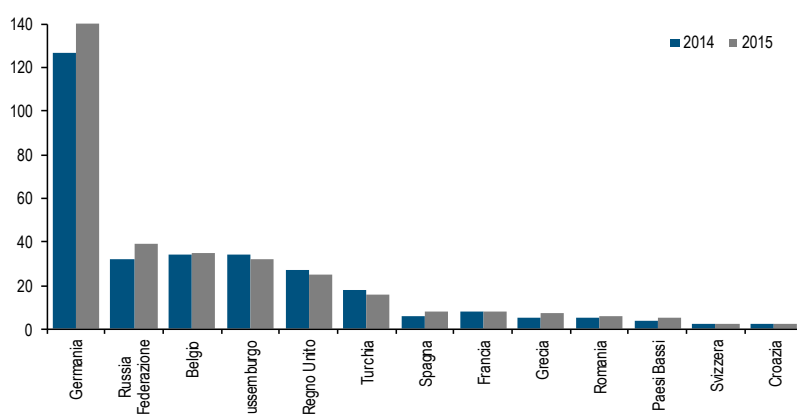
La principale area geografica di destinazione e provenienza delle merci trasportate negli aeroporti italiani nel 2015 è l'Asia, con circa 370 mila tonnellate (pari al 42,5% del totale della merce trasportata da e per l'estero); per i Paesi Ue si contano invece 277 mila tonnellate (pari al 31,8%), mentre per il Nord America le tonnellate sono 130 mila (il 14,9% circa del totale) (Prospetto 11).

PROSPETTO 11. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA SU VOLI INTERNAZIONALI DI LINEA E CHARTER, PER AREA GEOGRAFICA DI PROVENIENZA E DESTINAZIONE. Anni 2014 e 2015 (valori assoluti in tonnellate e variazioni percentuali)

AREE GEOGRAFICHE	2014			2015			2015/2014		
	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale	Linea	Charter	Totale
	Valori assoluti						Variazioni percentuali		
Unione europea	123.008	137.353	260.361	124.032	152.662	276.694	0,8	11,1	6,3
Altri paesi europei	51.963	952	52.915	57.428	879	58.307	10,5	-7,7	10,2
Africa	8.874	1.678	10.552	8.892	1.095	9.987	0,2	-34,7	-5,4
Asia	317.832	32.302	350.134	338.500	31.717	370.217	6,5	-1,8	5,7
Nord-America	123.684	865	124.549	128.723	858	129.581	4,1	-0,8	4,0
Centro-America	3.154	135	3.289	3.455	79	3.534	9,5	-41,5	7,4
Sud-America	18.883	254	19.137	21.612	404	22.016	14,5	59,1	15,0
Altro	3.180	66	3.246	249	292	541	-92,2	342,4	-83,3
Totale	650.578	173.605	824.183	682.891	187.986	870.877	5,0	8,3	5,7

In particolare, con circa 140 mila tonnellate di merce movimentata, la Germania rimane anche nel 2015 il principale paese europeo di origine/destinazione; seguono la Russia (circa 39 mila tonnellate) e il Belgio (più di 34 mila tonnellate) (Figura 10).

FIGURA 10. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA PER PRINCIPALE PAESE EUROPEO DI PROVENIENZA E DESTINAZIONE. Anni 2014 e 2015 (valori assoluti in migliaia di tonnellate)



Germania si conferma prima per traffico merci verso i paesi BRIC

Nel 2015, il trasporto di merci e di posta da e verso Brasile, Russia, India e Cina (i cosiddetti paesi BRIC) che ha interessato gli aeroporti italiani, è pari a circa 82 mila tonnellate, con un incremento pari al 20,4% rispetto al 2014 (Prospetto 12).

PROSPETTO 12. MOVIMENTO DI MERCI E POSTA DEI PAESI UE, PER PAESE BRIC DI ORIGINE E DESTINAZIONE. Anno 2015 (merce in tonnellate e variazioni percentuali rispetto all'anno precedente)

PAESI UE	BRASILE		RUSSIA		INDIA		CINA		PAESI BRIC	
	tonnellate	2015/ 2014 %	tonnellate	2015/ 2014 %	tonnellate	2015/ 2014 %	tonnellate	2015/ 2014 %	tonnellate	2015/ 2014 %
Germania	47.820	-1,0	253.752	-15,0	200.950	-8,0	406.325	14,9	908.847	-1,1
Paesi Bassi	42.917	80,5	103.582	-3,3	26.737	-27,8	252.019	-9,4	425.255	-4,7
Francia	39.991	16,3	66.055	536,2	76.262	28,1	165.045	61,8	347.353	68,4
Regno Unito	24.152	-2,5	10.126	-22,9	121.116	-7,4	66.041	6,2	221.435	-4,1
Lussemburgo	26.829	-8,6	69.688	19,0	316	...	33.924	8,2	130.757	9,6
Italia	12.271	-8,8	38.976	21,8	1.945	20,2	28.945	37,0	82.137	20,4
Belgio	1	100,0	1.082	-15,7	13.997	53,2	29.456	-31,0	44.536	-16,4
Spagna	26.269	8,5	10.445	-46,6	5	100,0	12.833	8,7	49.552	-10,8
Finlandia	0	...	1.349	-77,4	4.821	23,8	21.308	-8,3	27.478	-17,0
Austria	0	...	15.698	-19,5	4.789	-1,9	16.938	-13,1	37.425	-14,7
Portogallo	31.232	2,5	100	56,3	0	...	0	...	31.332	2,6
Danimarca	0	...	498	-45,0	29	...	19.671	-1,1	20.198	-2,9
Altri paesi UE	0	...	17.433	3,2	58	...	14.664	201,8	32.155	47,8
Totale	251.482	9,9	588.784	0,9	451.025	-3,1	1.067.169	9,9	2.358.460	4,9

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat.
(...) variazione non significativa.

All'interno dell'Unione europea la Germania è il primo paese per quantità di merce movimentata con i paesi BRIC; vi transitano merci per poco più di 900 mila tonnellate (-1,1% rispetto al 2014); seguono i Paesi Bassi con circa 425 mila tonnellate (-4,7%) e la Francia con 347 mila tonnellate, che registra anche l'incremento maggiore rispetto all'anno precedente (+68,4%).

Glossario

Aeroporto: una zona definita di terra o acqua (compresi edifici, installazioni e attrezzature) destinata ad essere utilizzata interamente o in parte per l'arrivo, la partenza e il movimento sulla superficie di aeromobili e aperta ad operazioni di trasporto aereo commerciale.

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

Iata (International Air Transport Association): l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile alla quale aderiscono circa 250 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.

Icao (International Civil Aviation Organisation): l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile alla quale aderiscono 191 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, rendendolo più sicuro e ordinato.

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.

Movimenti commerciali di aeromobili: 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).

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

Paesi BRIC: sono i quattro paesi Brasile, Russia, India e Cina, accomunati da alcune caratteristiche (condizione di economie in via di sviluppo, popolazione numerosa, vasto territorio, abbondanti risorse naturali) e caratterizzati, nell'ultimo decennio, da una forte crescita del PIL.

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

Passeggeri in transito diretto: passeggeri che, dopo un breve scalo, proseguono il loro viaggio con un volo avente lo stesso numero di quello sul quale sono arrivati.

Passeggero-km per aeroporti di origine/destinazione: il prodotto ottenuto moltiplicando il numero di passeggeri trasportati tra i due aeroporti di origine e di destinazione finale, per la distanza da aeroporto a aeroporto.

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.

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.

Servizi commerciali di linea: il servizio aereo commerciale gestito in base ad un orario pubblicato, oppure con una regolarità e una frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente.

Servizi commerciali non di linea: il servizio aereo commerciale diverso da un servizio aereo 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

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).

Tonnellata-km di merci per aeroporti di origine/destinazione: tonnellata metrica di carico pagante di merci trasportata per un chilometro. Si ottiene moltiplicando il totale delle tonnellate di carico pagante di merci trasportate durante una tappa di volo per la distanza da un aeroporto all'altro.

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.

Vettore tradizionale: vettore aereo "*no low cost*".

Nota metodologica

La rilevazione sul "Trasporto aereo" viene effettuata presso le Società di gestione degli aeroporti in conformità a quanto previsto dai Regolamenti CE n. 437/2003 e n. 1358/2003, modificati dal Regolamento (CE) n. 1791/2006. Tali regolamenti, nel contesto della politica comunitaria dei trasporti aerei, disciplinano le relative statistiche all'interno di un quadro concettuale e metodologico uniforme per tutti gli Stati membri.

La rilevazione è censuaria. Le informazioni sul trasporto aereo di passeggeri, di merci e posta, sulle tappe di volo, sui posti disponibili e sui movimenti degli aeromobili vengono raccolte sul territorio nazionale presso le Società di gestione aeroportuali.

Le unità di rilevazione sono costituite dagli aeroporti, i quali sono classificati in quattro categorie sulla base del volume annuo di traffico aereo espresso in termini di unità di passeggeri:

- gli aeroporti che hanno un traffico inferiore a 15 mila unità di passeggeri appartengono alla categoria 0;
- quelli con un traffico compreso tra le 15 mila e le 150 mila unità appartengono alla categoria 1;
- della categoria 2 fanno parte gli aeroporti che hanno un traffico compreso tra 150 mila e 1,5 milioni di unità di passeggeri;
- della categoria 3 quelli con un traffico superiore a 1,5 milioni di unità di passeggeri.

Gli aeroporti di categoria 0 non rientrano nell'universo di osservazione della rilevazione.

I dati vengono raccolti, elaborati e trasmessi all'Istat per via telematica dalle società di gestione aeroportuale (unità rispondenti) in tre diversi formati standard (dataset A1, dataset B1, dataset C1). Il dataset A1 contiene i dati per tappe di volo e registra un movimento aereo in partenza o in arrivo con tutto il carico a bordo; comprende perciò i transiti diretti. Il dataset B1 invece contiene i dati per origine/destinazione del volo e registra un movimento aereo in partenza o in arrivo con tutto il carico a bordo, a meno dei passeggeri in transito diretto.

Nei dataset A1 e B1 vengono raccolte le informazioni relative ai movimenti dell'aviazione commerciale; nel dataset C1 vengono riportati, oltre ai dati sull'aviazione commerciale, anche quelli sull'aviazione generale commerciale e non commerciale. Gli aeroporti di categoria 1 sono tenuti ad inviare soltanto dati riassuntivi mensili nel dataset C1, mentre quelli di categoria 2 e 3 sono tenuti ad inviare tutti e tre i dataset. I dataset A1 e B1 considerano lo stesso fenomeno, ma sotto profili diversi.

Il campo di osservazione dell'indagine è costituito dai movimenti registrati negli aeroporti nazionali (con un numero di passeggeri annui superiore a 15.000 unità) di aerei italiani e stranieri e del relativo carico trasportato (passeggeri, merci e posta). Vengono rilevati i movimenti dell'aviazione civile commerciale (che comprendono voli di linea e non di linea, charter e aerotaxi), i movimenti dell'aviazione generale commerciale (servizi pubblicitari, ecc.) e i movimenti dell'aviazione generale non commerciale (voli privati, di addestramento, di posizionamento, ecc.). I voli di Stato sono esclusi dal campo di osservazione.

I dati raccolti sono sottoposti a procedure di validazione, basate su controlli formali relativamente alla congruenza (tra i dataset) e alla consistenza (analisi delle variazioni del traffico aereo rispetto all'anno precedente, per ciascuno aeroporto).

La periodicità della raccolta dei dati è mensile.

La diffusione dei risultati dell'indagine è trimestrale e i comunicati sono pubblicati sul sito web dell'Istituto; i dati provvisori trimestrali e quelli annuali definitivi vengono diffusi nella banca dati *on-line* dell'Istat I.Stat (<http://dati.istat.it>), oltre che nella banca dati di Eurostat con maggior dettaglio.

PROSPETTO 1. AEROPORTI ITALIANI COMPRESI NELLA RILEVAZIONE RIFERITA ALL'ANNO 2015

N.	Aeroporto	Codice Iata	Codice Icao
1	Albenga	ALL	LIMG
2	Alghero Fertilia	AHO	LIEA
3	Ancona Falconara	AOI	LIPY
4	Aosta	AOT	LIMW
5	Bari Palese	BRI	LIBD
6	Bergamo Orio al Serio	BGY	LIME
7	Bologna Borgo Panigale	BLQ	LIPE
8	Bolzano	BZO	LIPB
9	Brescia Montichiari	VBS	LIPO
10	Brindisi Casale	BDS	LIBR
11	Cagliari Elmas	CAG	LIEE
12	Catania Fontanarossa	CTA	LICC
13	Comiso	CIY	LICB
14	Crotone	CRV	LIBC
15	Cuneo Levaldigi	CUF	LIMZ
16	Firenze Peretola	FLR	LIRQ
17	Foggia	FOG	LIBF
18	Forlì	FRL	LIPK
19	Genova Sestri	GOA	LIMJ
20	Grosseto	GRS	LIRS
21	Lamezia Terme	SUF	LICA
22	Lampedusa	LMP	LICD
23	Marina di Campo	EBA	LIRJ
24	Milano Linate	LIN	LIML
25	Milano Malpensa	MXP	LIMC
26	Napoli Capodichino	NAP	LIRN
27	Olbia Costa Smeralda	OLB	LIEO
28	Palermo Punta Raisi	PMO	LICJ
29	Pantelleria	PNL	LICG
30	Parma	PMF	LIMP
31	Perugia	PEG	LIRZ
32	Pescara	PSR	LIBP
33	Pisa San Giusto	PSA	LIRP
34	Reggio di Calabria	REG	LICR
35	Rimini San Marino	RMI	LIPR
36	Roma Ciampino	CIA	LIRA
37	Roma Fiumicino	FCO	LIRF
38	Taranto Grottaglie	TAR	LIBG
39	Torino Caselle	TRN	LIMF
40	Trapani Birgi	TPS	LICT
41	Tortoli	TTB	LIET
42	Treviso	TSF	LIPH
43	Trieste Ronchi dei Legionari	TRS	LIPQ
44	Venezia Tessera	VCE	LIPZ
45	Verona Villafranca	VRN	LIPX

Campo di osservazione del traffico aereo

