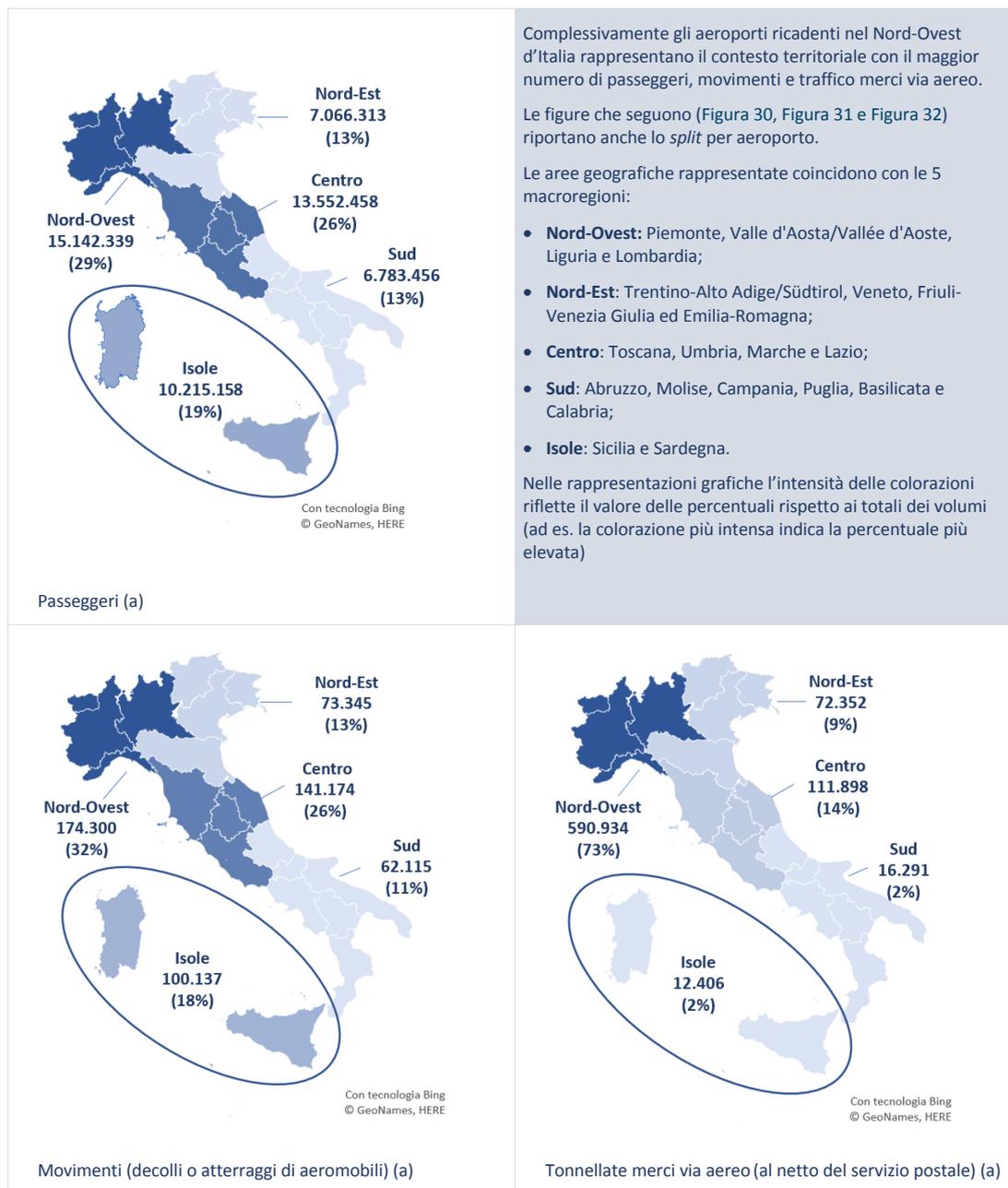


ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

(a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*; al netto del servizio postale

Figura 29. Passeggeri, movimenti e cargo per area geografica – Anno 2020

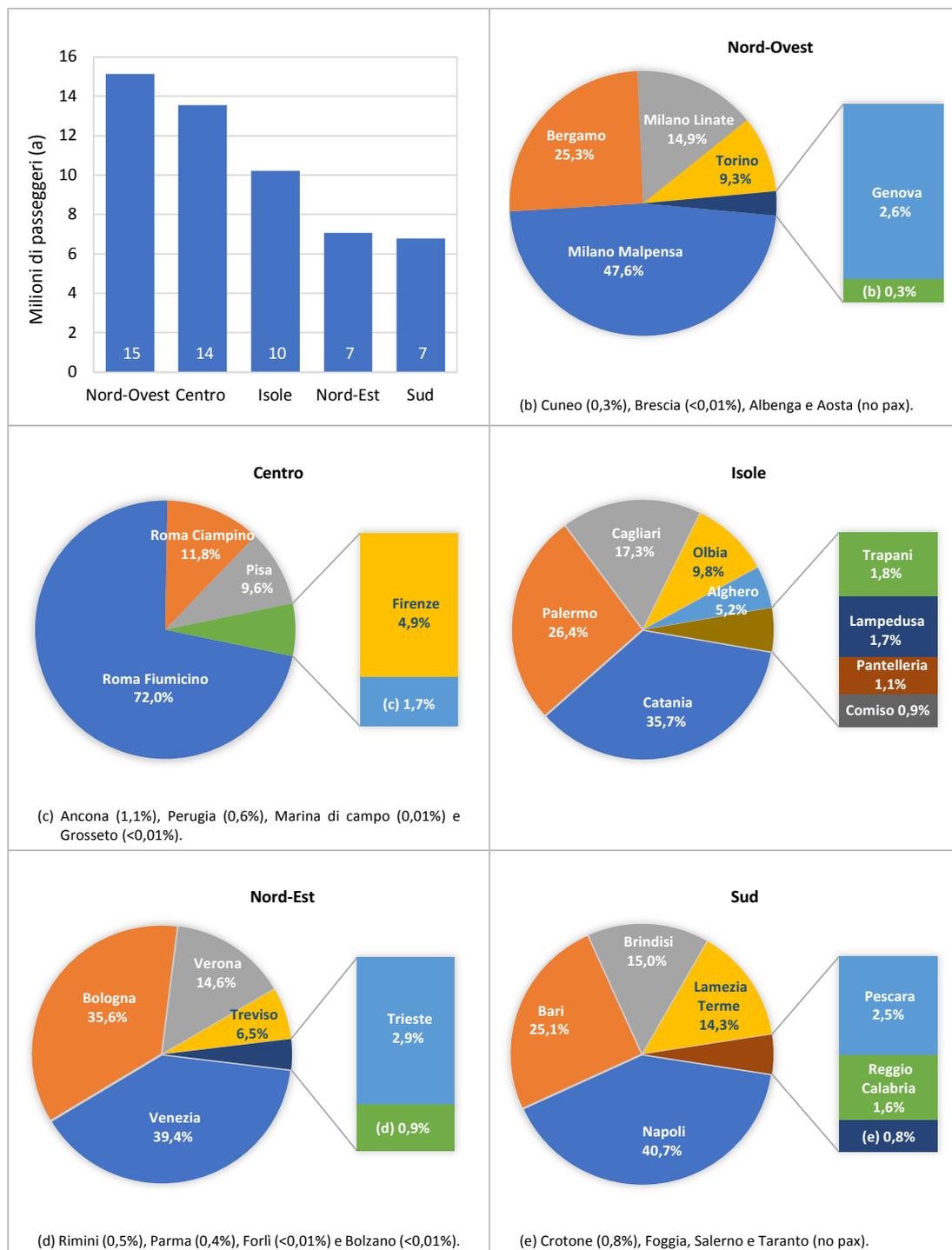


Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico 2020*
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

Figura 30. Passeggeri per area geografica e split per aeroporto – Anno 2020

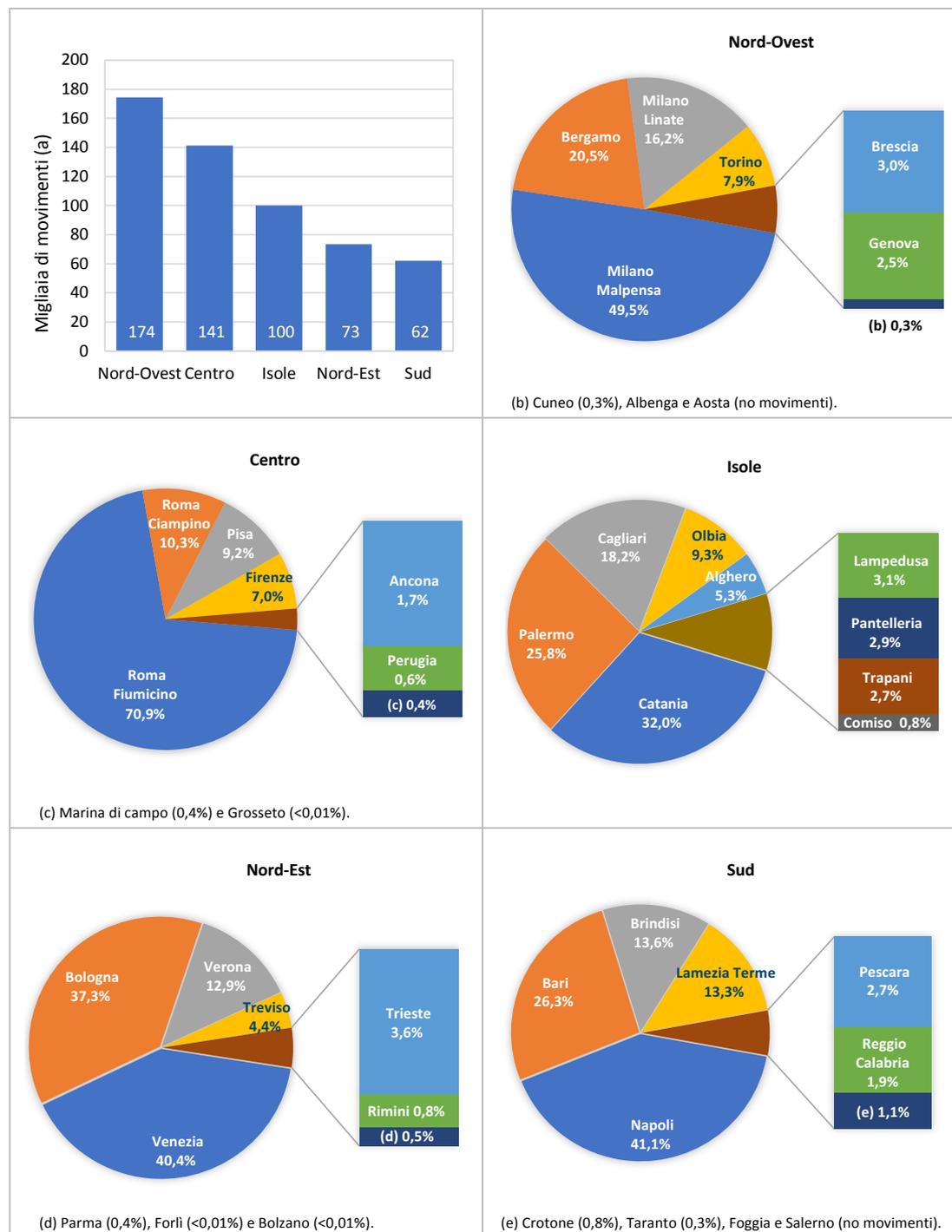


Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico 2020*
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

ART

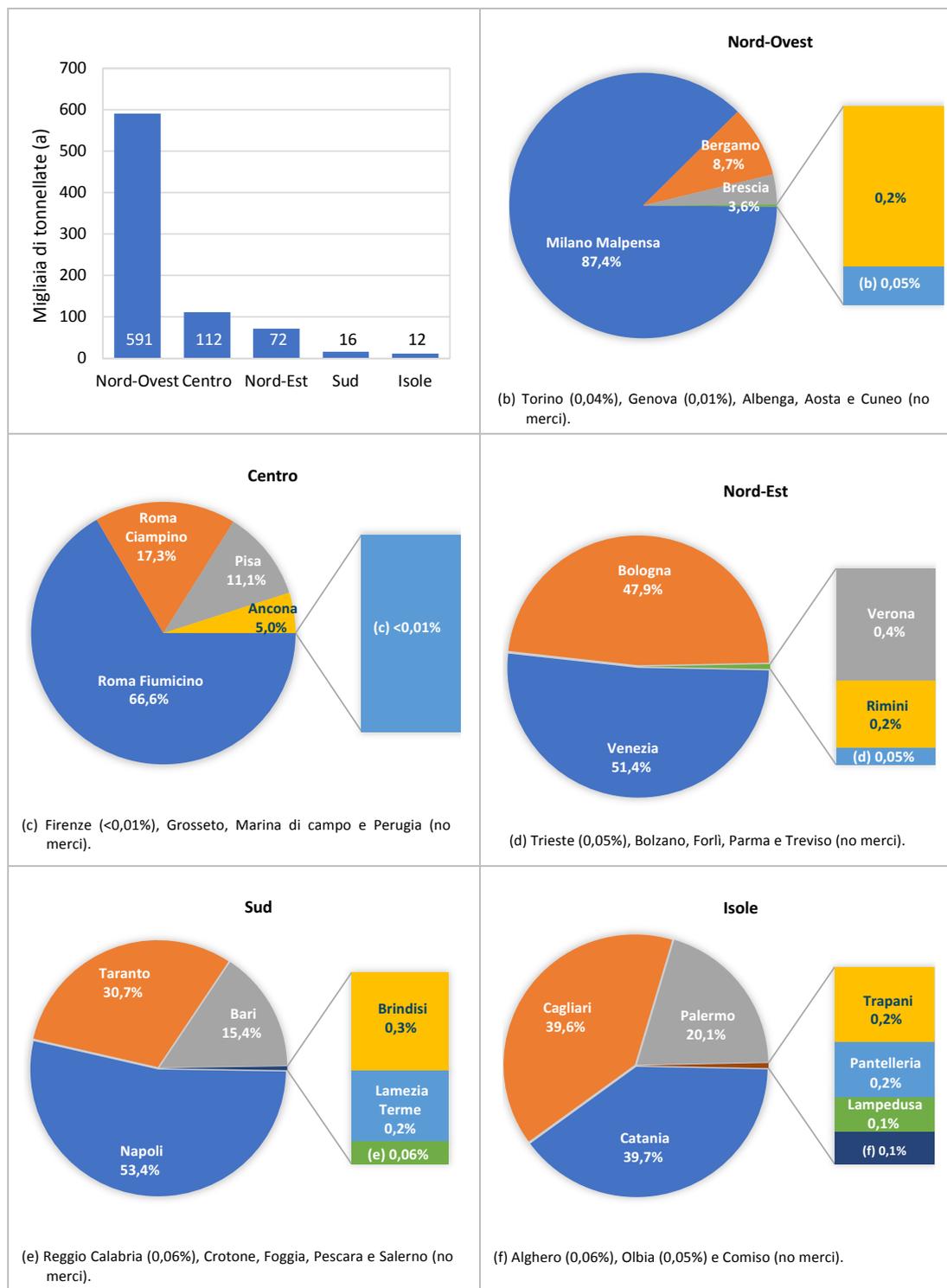
OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Figura 31. Movimenti di aeromobili per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020



Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico 2020*
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*

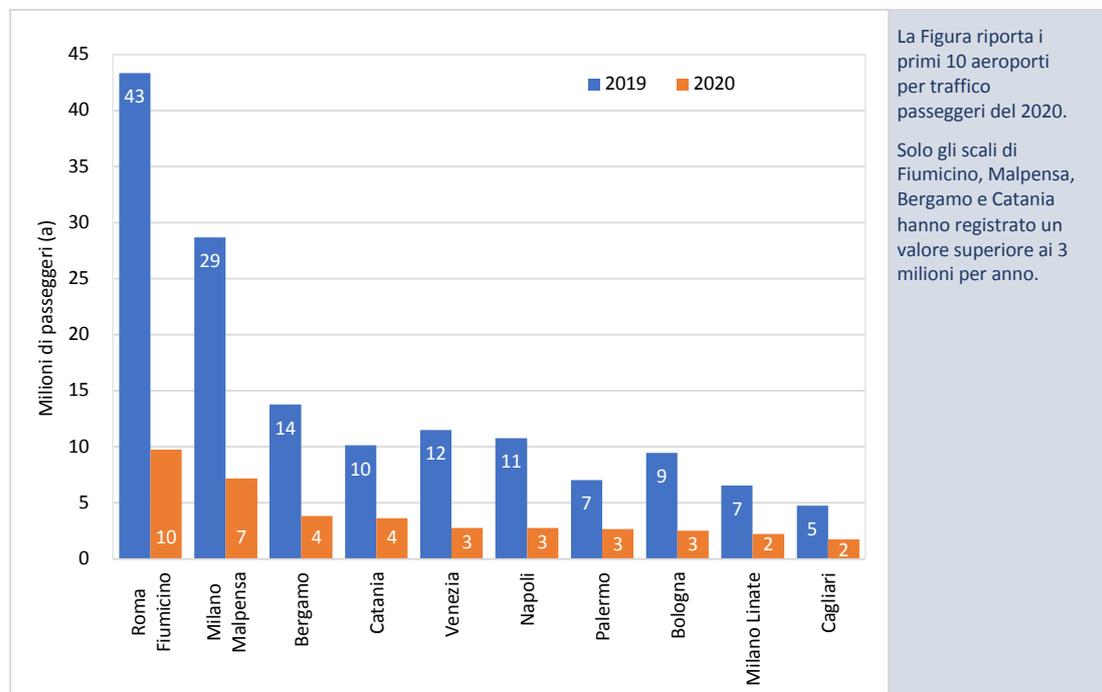
Figura 32. Traffico merci via aereo per area geografica e *split* per aeroporto – Anno 2020



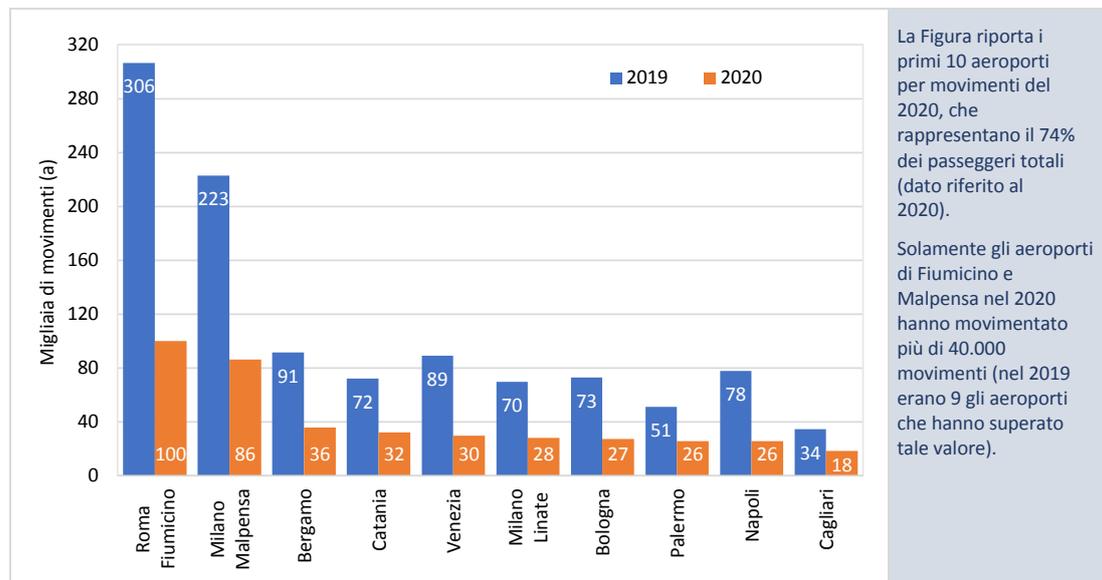
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, 2021, *Dati di traffico 2020*
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*; al netto del servizio postale

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

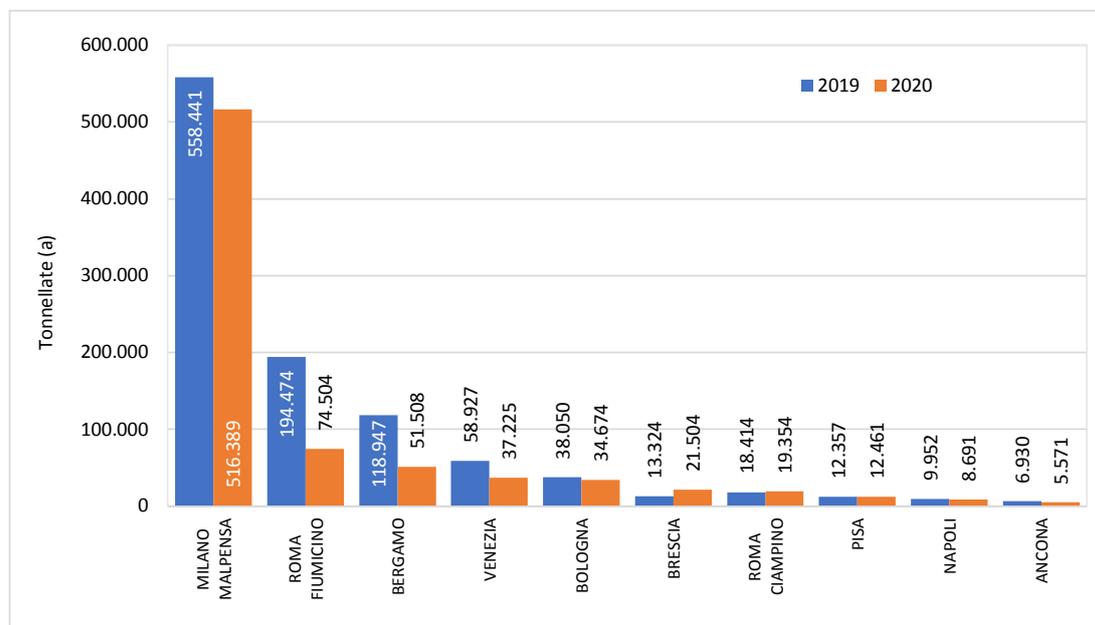
Figura 33. Principali aeroporti italiani per traffico passeggeri – Anni 2019-2020

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

Figura 34. Principali aeroporti italiani per movimenti di aeromobili – Anni 2019-2020

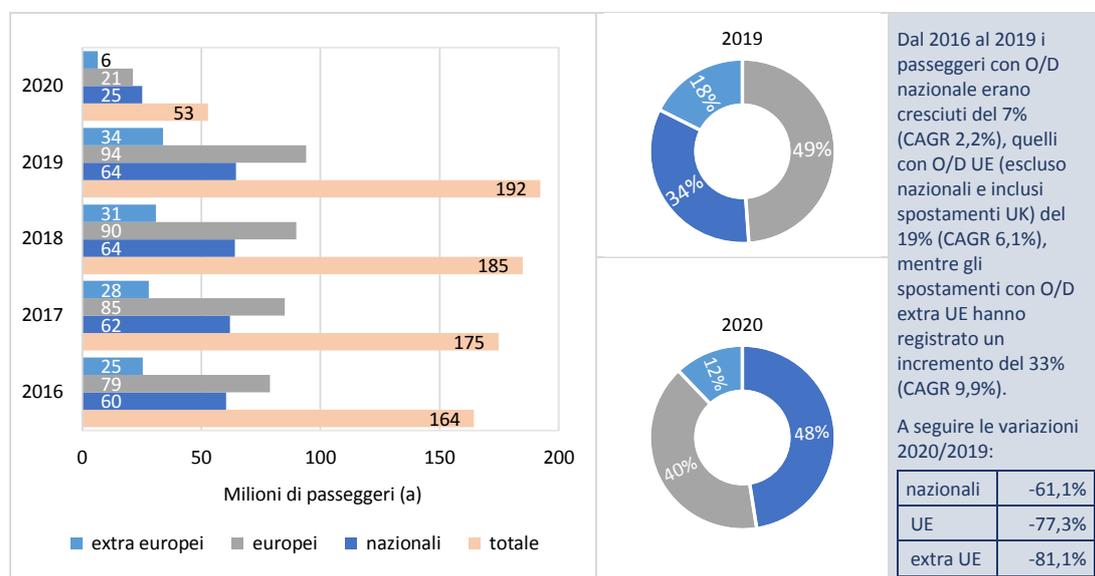
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
 (a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

Figura 35. Principali aeroporti italiani per traffico merci – Anni 2019-2020



Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

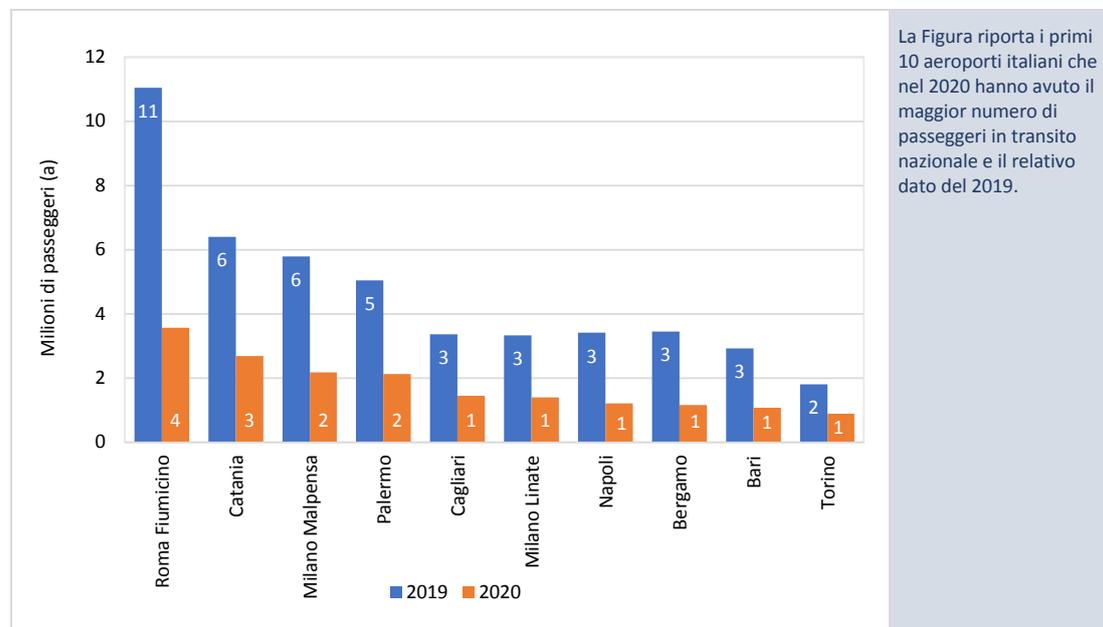
Figura 36. Passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione – Anni 2016-2020



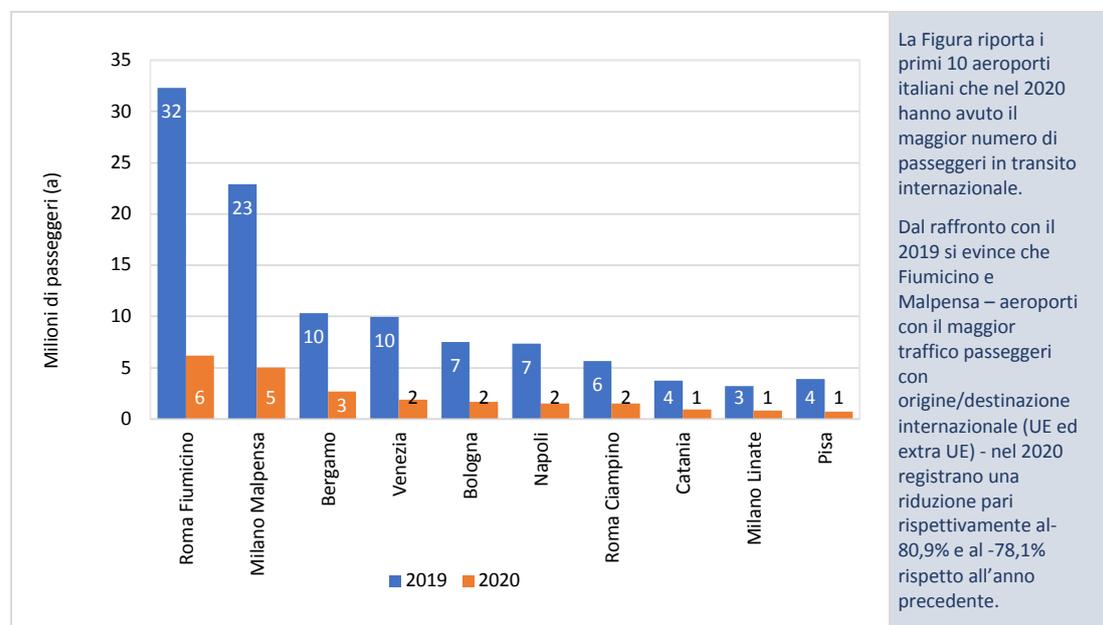
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

ART

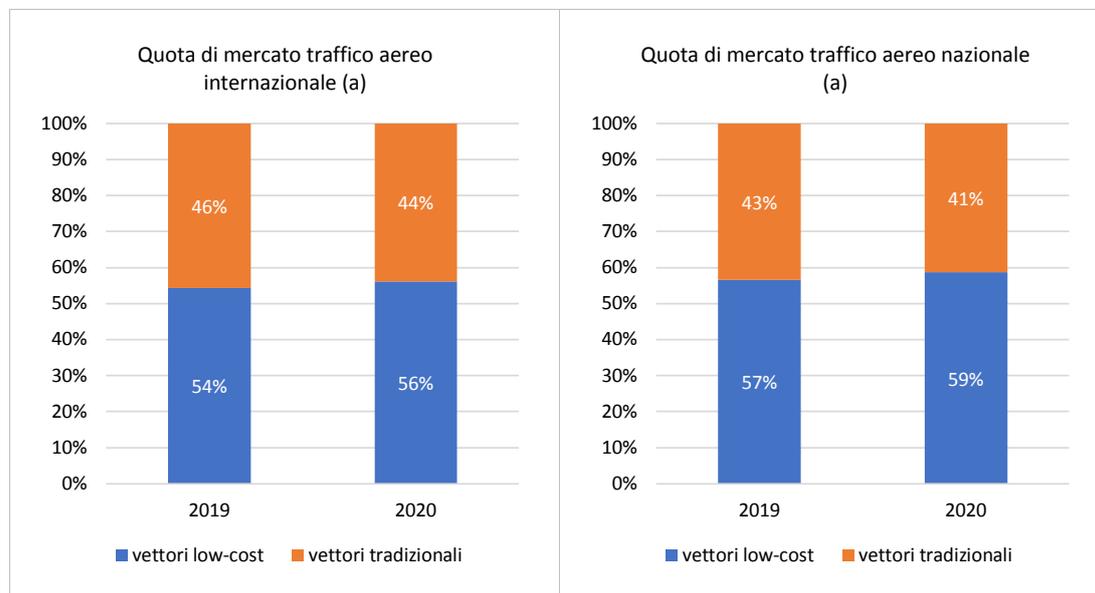
OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Figura 37. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito nazionale – Anni 2019-2020

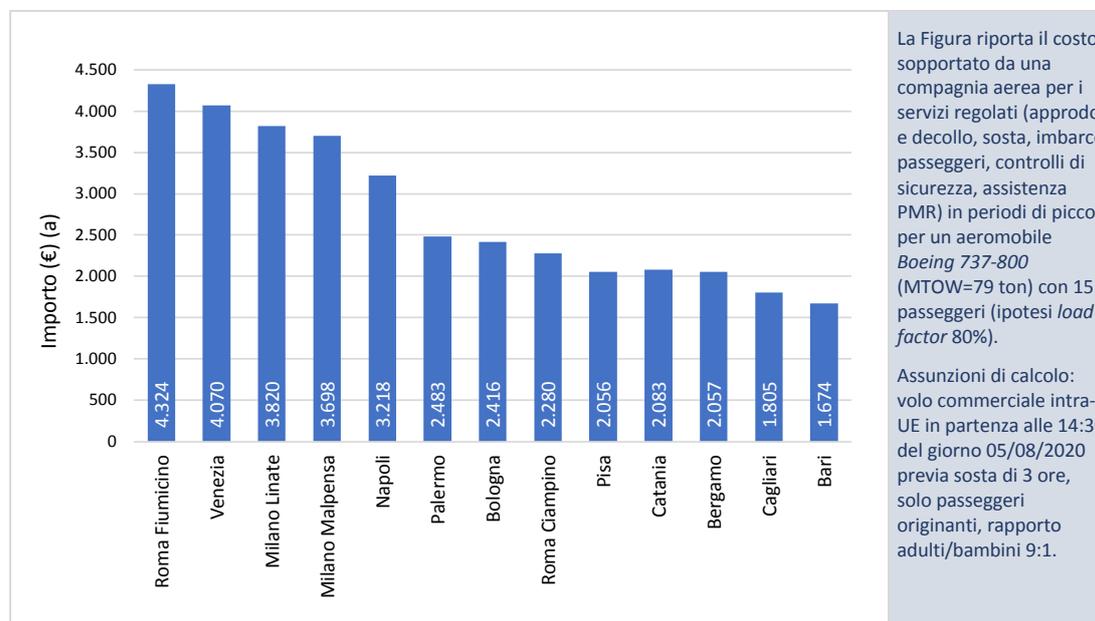
Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

Figura 38. Principali aeroporti italiani per passeggeri in transito internazionale – Anni 2019-2020

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

Figura 39. Traffico aereo nazionale e internazionale: ripartizione tra tradizionale e low cost – Anni 2019-2020

Fonte: elaborazione ART su dati ENAC; ENAC, *Dati di traffico*, vari anni
(a) Dati riferiti ai servizi di linea e charter

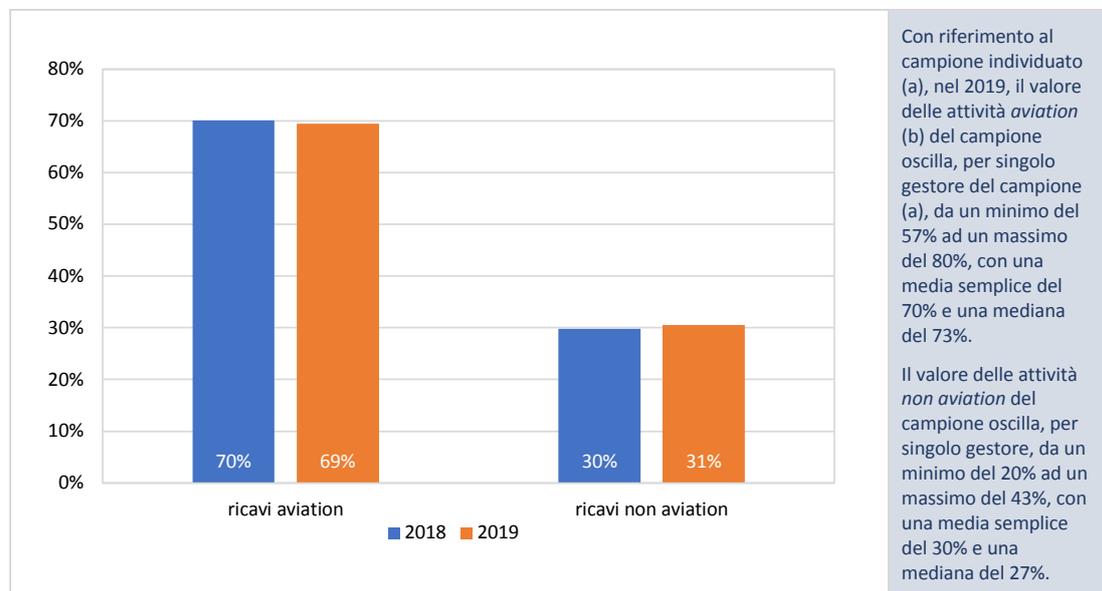
Figura 40. Benchmark nazionale sui diritti aeroportuali – Anno 2020

Fonte: elaborazione ART su diritti aeroportuali 2020

(a) Non si tiene conto di addizionale comunale, tassa sul rumore e corrispettivi PNSAC

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Figura 41. Composizione percentuale dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anni 2018-2019Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, vari anni

(a) Le elaborazioni di cui alla Figura 41 e alla Figura 42 sono state effettuate sulla base dei dati di bilancio SACBO (Orio al Serio), Aeroporto di Bologna, SAC (Catania), Toscana Aeroporti (Firenze, Pisa), SEA (Milano Malpensa e Linate), GESAC (Napoli), GESAP (Palermo), ADR (Roma Fiumicino e Ciampino), SAGAT (Torino) e SAVE (Venezia). Nel 2019 i dati di GESAC contengono anche quelli riferiti alla gestione dell'aeroporto di Salerno

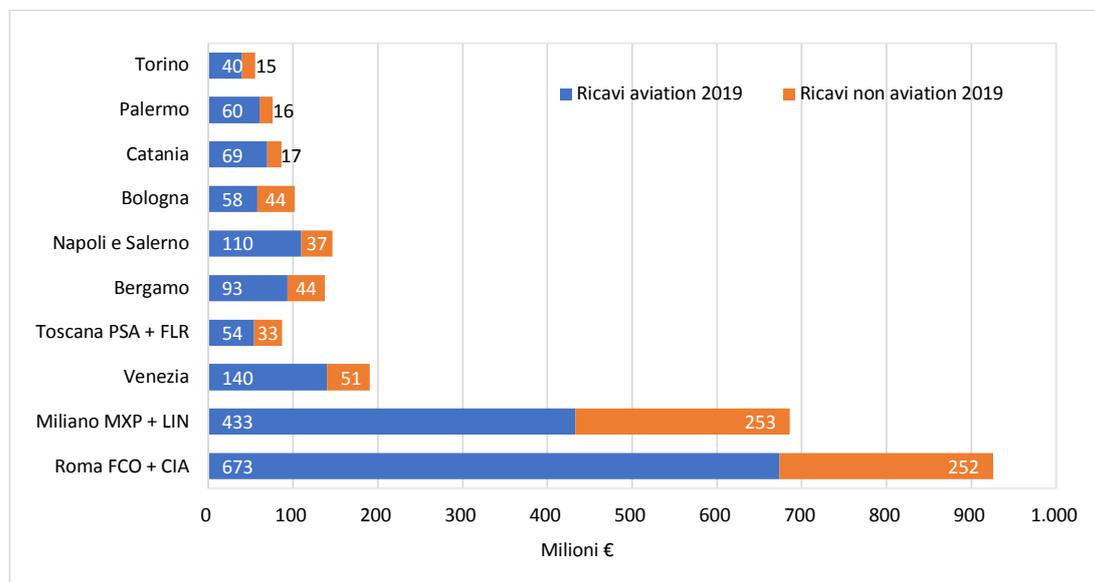
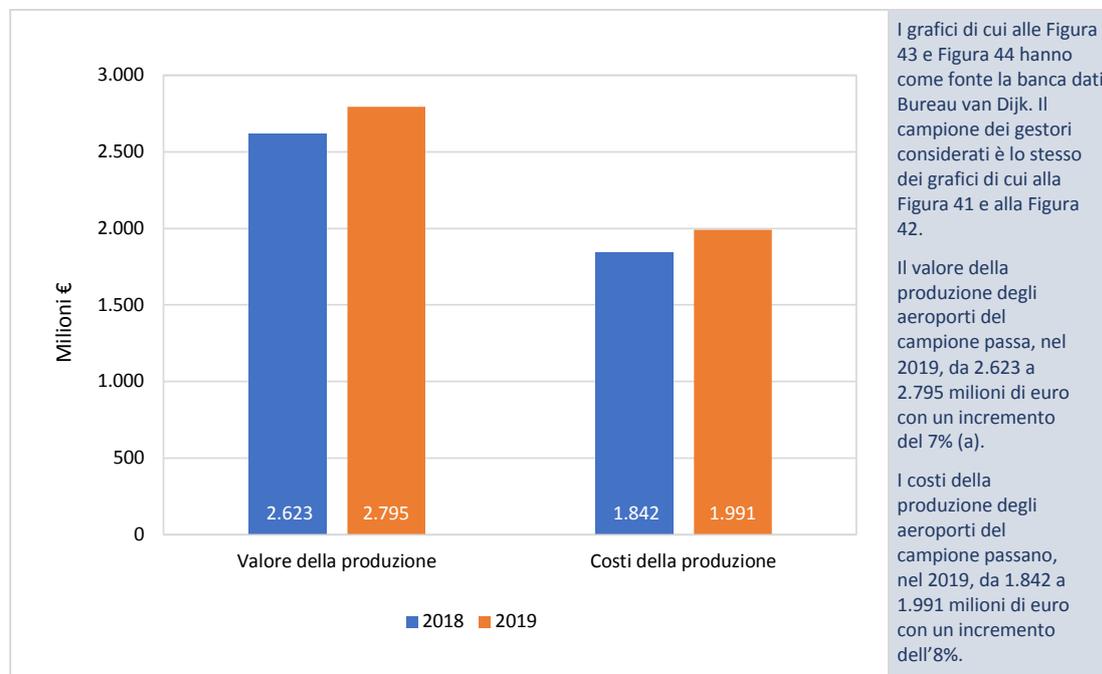
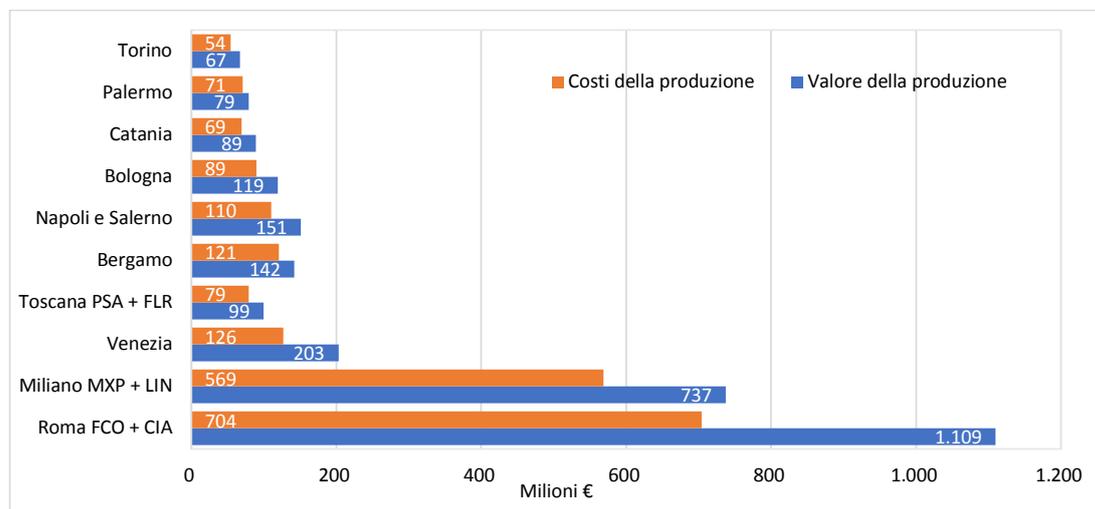
(b) La voce *aviation*, per Torino, comprende anche i ricavi da subconcessione di spazi a tariffa regolamentata (classificati nei bilanci precedenti tra le subconcessioni spazi ed attività *extra aviation*)**Figura 42. Ammontare dei ricavi *aviation* e *non aviation* – Anno 2019**Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, 2019

Figura 43. Totale di valore e costi della produzione – Anni 2018-2019

Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, vari anni

(a) Il valore della produzione differisce dalla somma dei ricavi *aviation* e non *aviation* in quanto può comprendere ricavi di altra natura (quali ad esempio i ricavi per servizi di costruzione)

Figura 44. Valore della produzione – Anni 2019

Fonte: elaborazione ART su *database* Bureau van Dijk; dati di bilancio delle società del campione, 2019

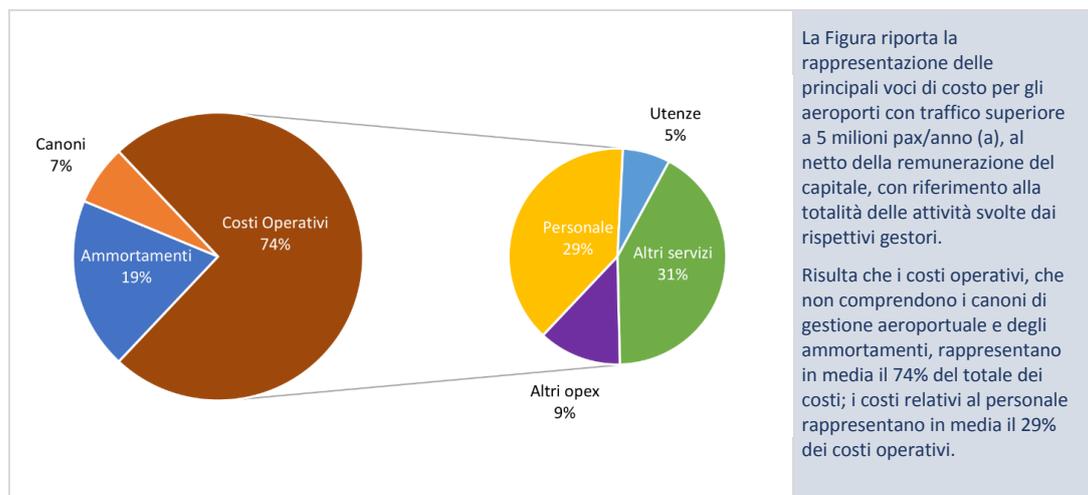
ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

Focus sezione C – AIR di cui alla del. ART 136/2020

Si riportano di seguito alcune rappresentazioni contenute nella sezione C della Relazione di Analisi di Impatto delle Regolazione allegata alla del. ART 136/2020 avente ad oggetto “Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali” a cui si rimanda per gli opportuni approfondimenti¹³³.

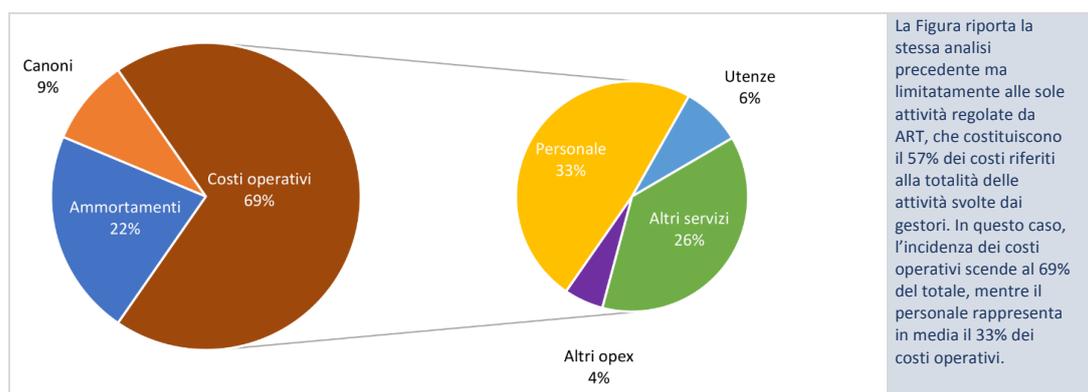
Figura 45. Composizione delle principali voci di costo per il settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)



Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 17

(a) L'analisi è limitata ai c.d. “aeroporti principali” come definiti nella Relazione AIR citata; essi sono: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Milano Linate, Bologna, Palermo, Roma Ciampino, Pisa e Bari; inoltre, a causa dell'inscindibilità dei dati della società Aeroporti di Puglia, i grafici/le tabelle riferiti al totale delle attività, comprendono anche gli scali di Brindisi, Foggia e Taranto

Figura 46. Composizione delle principali voci di costo per le attività regolate da ART nel settore aeroportuale – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)



Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 18

¹³³ https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Modelli-apt_Relazione-AIR.pdf

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

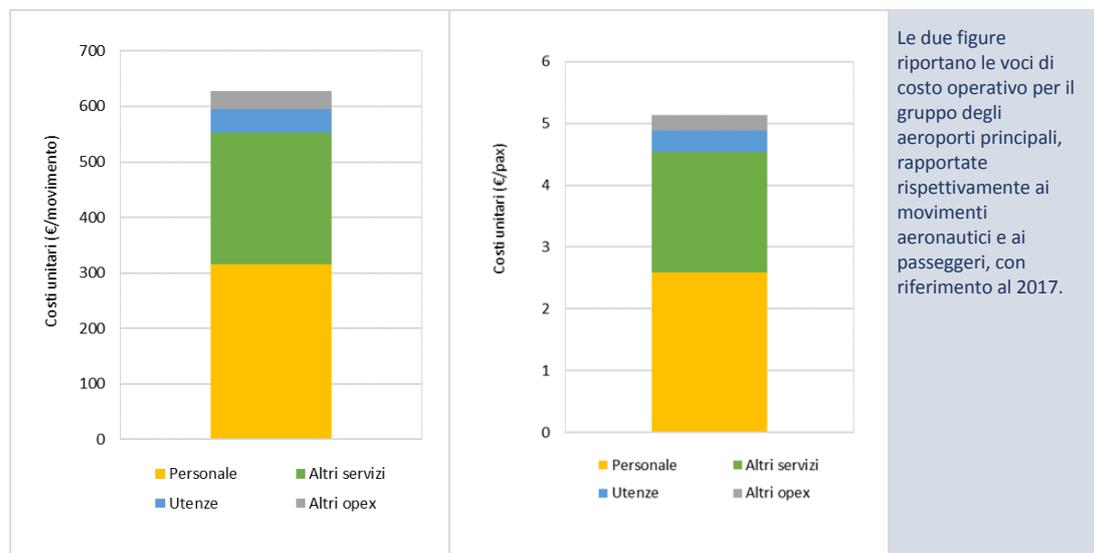
ART

Tabella 11. Analisi della variabilità delle componenti di costo – Media 2013-2017, dati deflazionati con indice IPCA (Anno base 2017)

Voci di costo	Totale attività		Attività regolate ART	
	"Peso" relativo su totale costi		"Peso" relativo su totale costi	
	MIN	MAX	MIN	MAX
ammortamenti	7%	30%	10%	27%
canoni	5%	12%	7%	12%
personale	22%	48%	22%	40%
utenze	3%	6%	5%	8%
altri servizi	21%	54%	22%	47%
altri <i>opex</i>	3%	15%	2%	7%

La Tabella riporta l'intervallo di incidenza percentuale, rispetto al totale (costi operativi + canoni + ammortamenti), entro cui si situano i valori relativi alle diverse voci del costo operativo per gli aeroporti considerati.

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 8

Figura 47. Voci di costo relative alle attività regolate per movimento e passeggero – Anno 2017

Fonte: elaborazione ART su Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figure 19-20

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

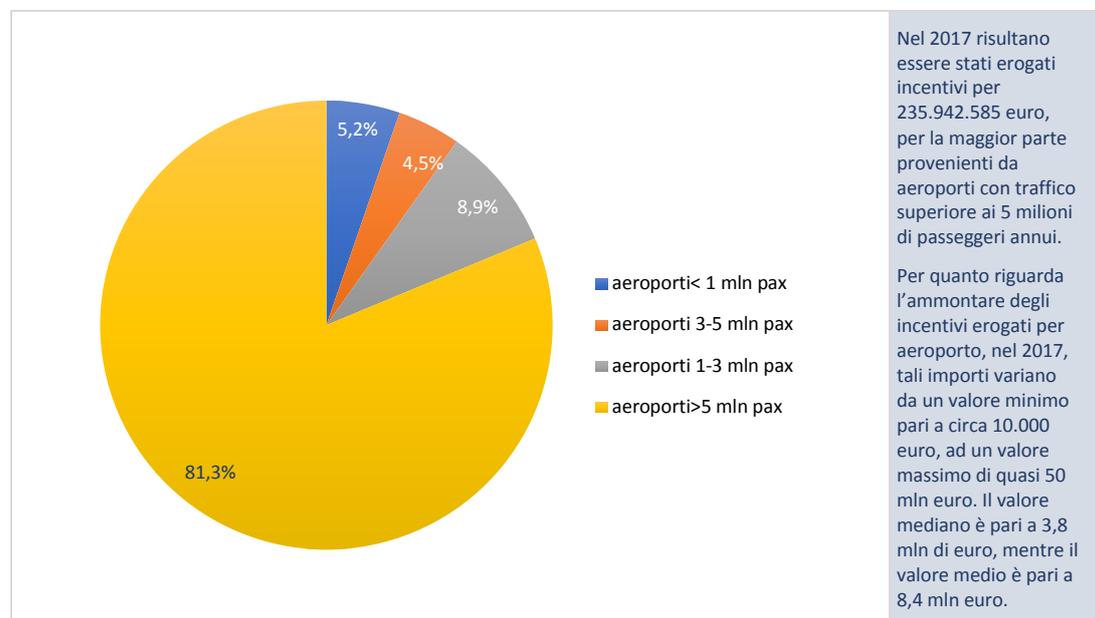
Tabella 12. Andamento degli incentivi all'attività volativa erogati dai gestori aeroportuali – Anni 2015-2017

	2015 (€)	2016 (€)	2017 (€)	Δ% 2015-17
APT ≤ 1 mln pax	16.475.768	14.093.229	12.379.562	-24,9%
1 mln pax < APT < 3 mln pax	7.535.278	7.685.147	10.688.798	41,9%
3 mln pax ≤ APT < 5 mln pax	12.456.009	15.746.482	21.041.348	68,9%
APT ≥ 5 mln pax	138.560.774	165.769.202	191.832.877	38,4%
Totale	175.027.829	203.294.060	235.942.585	34,8%

In Tavola si fornisce evidenza dell'andamento degli incentivi al volativo erogati dal 2015 al 2017 dagli aeroporti, suddivisi per classi dimensionali.

Gli incentivi erogati dal complesso degli aeroporti italiani sono passati da 175 a 236 milioni di euro, crescendo del 34,8% (tasso annuale del 16,1%).

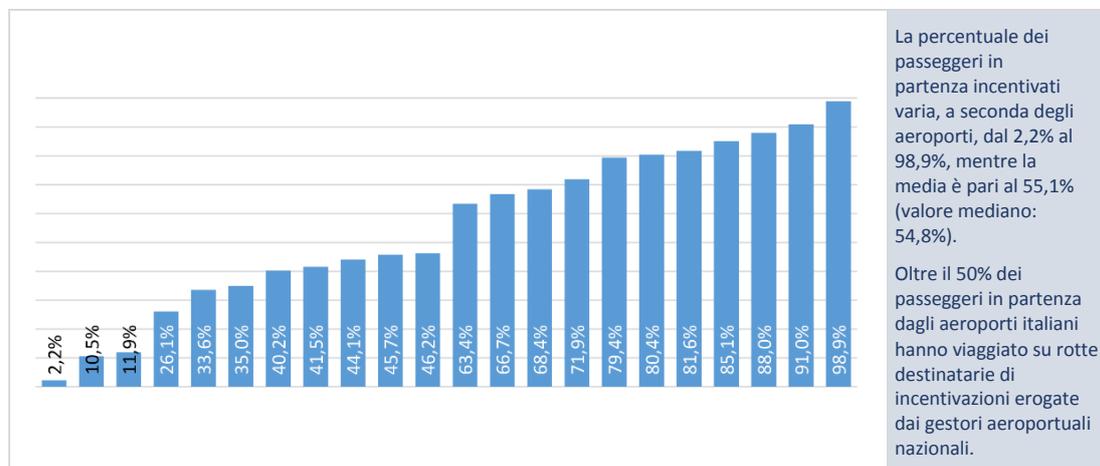
Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 9

Figura 48. Totale degli incentivi erogati dai gestori aeroportuali – Anno 2017

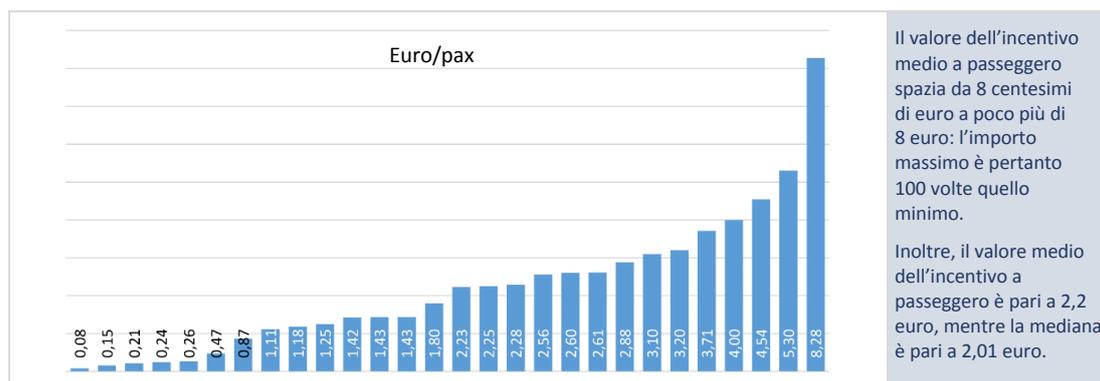
Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 22

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

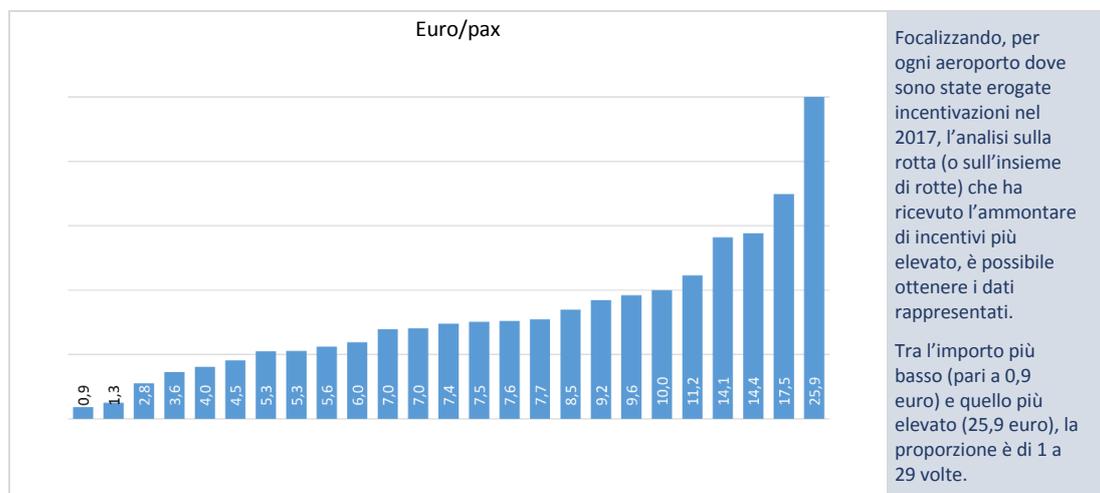
ART

Figura 49. Percentuale di passeggeri incentivati per aeroporto – Anno 2017

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 23

Figura 50. Ammontare degli incentivi per passeggero – Anno 2017

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 24

Figura 51. Ammontare degli incentivi per specifiche rotte – Anno 2017

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 25

ART

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

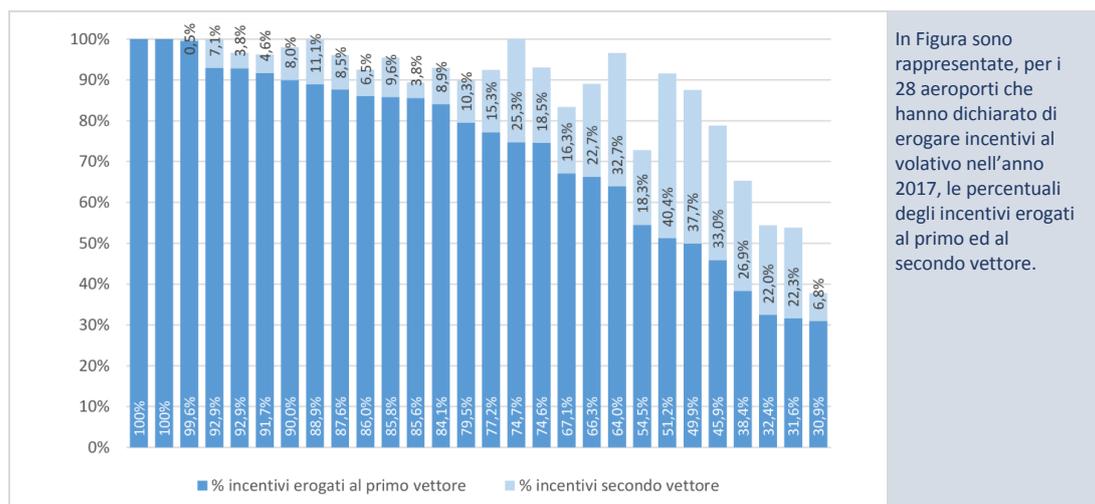
Tabella 13. Correlazioni tra incentivi, passeggeri in partenza e ricavi commerciali – Anni 2015-2017

	totale	APT≤1mln	APT 1-3 mln	APT 3-5 mln	APT >5
incentivi-depax	0.4071*	0.8823*	0.2597	0.9267*	-0.0675
incentivi-ricavi comm.li	0.5247*	0.6329*	-0.3323	0.5960	0.2198
depax-ricavi comm.li	0.9510*	0.5792*	0.6132*	0.5280	0.9296*

La correlazione totale tra incentivi e passeggeri in partenza è pari al 40% e significativa dal punto di vista statistico, mentre quella tra incentivi e ricavi commerciali è, pari al 52% (a).

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 10

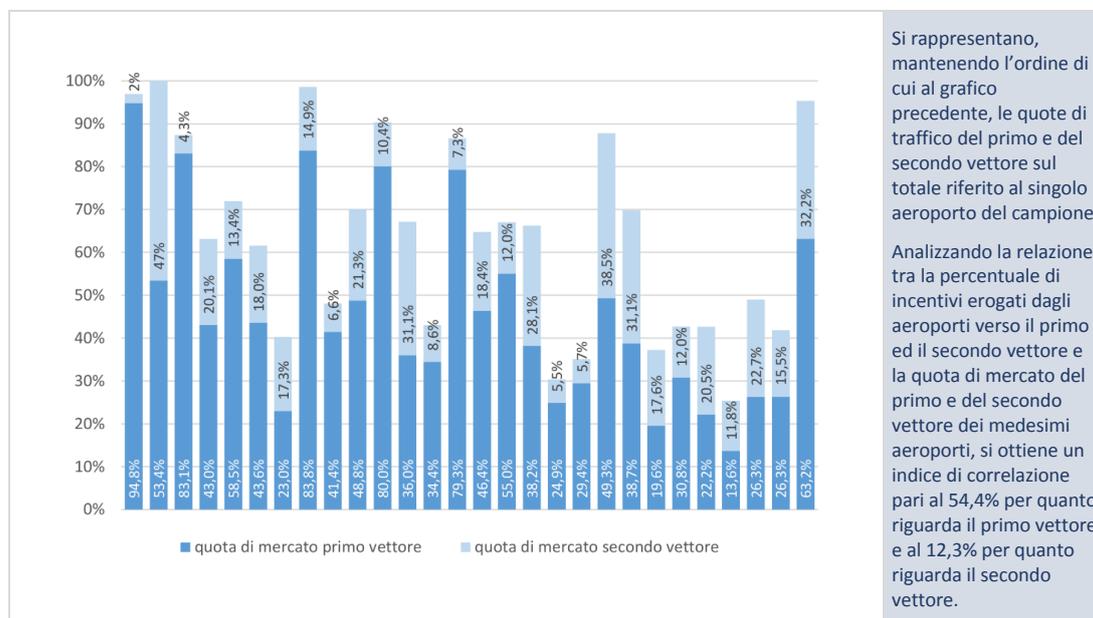
(a) Il livello di significatività scelto per l'analisi è pari a 0.01. A ciò si riferisce l'asterisco riportato in tavola; ciò significa che si considerano significative statisticamente le correlazioni che hanno una probabilità non superiore all'1% che le differenze osservate siano dovute al caso

Figura 52. Percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti italiani ai primi due vettore – Anno 2017

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 27

OTTAVO RAPPORTO ANNUALE AL PARLAMENTO

ART

Figura 53. Quota di traffico servito dei primi due vettori degli aeroporti italiani – Anno 2017

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. figura 28

Tabella 14. Media degli incentivi erogati totali e ai primi due vettori aerei – Anno 2017

	media incentivi erogati	% incentivi erogati al primo vettore	media incentivi erogati al primo vettore	% incentivi erogati al secondo vettore	media incentivi erogati al secondo vettore	% incentivi ai primi due vettori
vettori < 1 mln pax	1.440.695	82,4%	1.169.348	16,0%	204.638	96,4%
1-3 mln pax	2.598.665	72,9%	2.073.483	17,8%	487.708	88,1%
3-5 mln pax	7.587.325	61,8%	5.115.794	19,7%	1.401.594	81,5%
> 5 mln pax	19.541.896	73,0%	15.030.729	14,9%	2.906.990	87,9%

Fonte: Relazione AIR correlata alla del. ART 136/2020; rif. tabella 11