

Trasporti aerei e turismo internazionale

Punti di forza e di debolezza del sistema regionale

Regione Toscana – Giunta Regionale
Direzione Generale dello Sviluppo Economico

Coordinamento a cura di:
Area Politiche del Turismo, Commercio e Attività Terziarie

Redazione a cura di:
A cura di Mercury S.r.l.

Anno 2009
Distribuzione gratuita
Pubblicazione dell'Osservatorio Regionale del Turismo della Toscana

REGIONE
TOSCANA





TRASPORTI AEREI E TURISMO INTERNAZIONALE

Punti di forza e di debolezza del sistema regionale

a cura di Mercury Srl

Gruppo di lavoro:

Emilio Becheri
Giacomo Becheri
Sandro Billi
Elena Caramaschi
Pierluigi Picilli
Paolo Sani
Serena Scarcella

Mercury S.r.l.
LOGICA PER IL TURISMO

INDICE

IL SISTEMA AEROPORTUALE

Introduzione	3
Benchmarking internazionale	4
Gli aeroporti toscani nei flussi turistici e nel sistema low cost	7
Il traffico commerciale.....	14
1. Il posizionamento della regione nel quadro nazionale	14
2. Il traffico passeggeri	18
3. Pisa e Firenze.....	20
3.1 Analisi di lungo periodo	20
3.2 Il traffico per tipologia di volo: i voli charter e i voli low cost.....	23
3.3 I principali Paesi di origine/destinazione	25
3.4 Le compagnie aeree operanti nell'anno 2008.....	30
4. I primi risultati dell'anno 2009	31
Alcune considerazioni.....	34

ALTRE FORME DI TRASPORTO

La Toscana dal mare	37
1. Un settore oltre la crisi.....	37
2. Il movimento crocieristico in Toscana.....	38
2.1 La grande rilevanza del Porto di Livorno	38
2.2 La stagionalità del turismo crocieristico nel porto di Livorno	41
3. Il traffico di cabotaggio in Toscana	41
3.1 Il posizionamento della regione	42
3.2 Il quadro evolutivo dei porti toscani secondo le statistiche ufficiali.....	42
3.3 I passeggeri traghettati nei maggiori porti toscani (Livorno, Piombino, Portoferraio) secondo i dati forniti dalle singole autorità portuali.....	45
L'accessibilità alle città toscane: il caso dei bus turistici.....	46
1. I ticket d'ingresso alle città: le critiche avanzate.....	46
2. Una visione quantitativa del fenomeno in Toscana.....	47
2.1 Le tariffe applicate.....	47
2.2 Il numero di permessi a pagamento rilasciati ai bus turistici in alcune città toscane (Firenze, Pisa, Siena e San Gimignano)	49

IL SISTEMA AEROPORTUALE

Introduzione

L'avvento di internet non ha rappresentato solo una accelerazione dei processi decisionali, una diffusione maggiore delle conoscenze ed uno spettro più ampio di possibilità, ma ha determinato una nuova logica di mercato, per la quale la clientela ha maggiore conoscenza e maggiori possibilità di controllo sulle opzioni di viaggio possibili.

Sono effetto di questa logica:

- la diffusione delle politiche low cost, che dal trasporto aereo si sono estese, di fatto, a quasi tutti gli altri comparti del turismo;
- lo slittamento della decisione di fare e di organizzare il viaggio a ridosso del momento della effettuazione, cioè le cosiddette scelte last minute, che per reazione e contrapposizione hanno determinato anche un aumento dell' *advanced booking*;
- una sempre maggiore rilevanza dell'*incoming* in un mercato ancora oggi dominato dall'*outgoing*;
- il cambiamento dell'assetto dei trasporti aerei, che, da un'organizzazione intorno ai grandi *hub*, tipica delle compagnie aeree tradizionali, si fonda oggi, in particolare per il mercato vacanziero, sui voli *point to point*, principalmente per effetto delle politiche ed delle destinazioni low cost.

Le compagnie low cost hanno realizzato politiche di dimensionamento dei costi, di collegamento diretto con la clientela finale, di semplificazione delle operazioni di accesso, di utilizzazione delle destinazioni secondarie associate ad una destinazione principale. Un esempio tipico di questo processo è l'aeroporto di Girona, che come e forse più di Pisa ha avuto un sensibile sviluppo grazie a Ryanair e venduto come secondo aeroporto di Barcellona, da cui dista circa 100 km. Le due città sono collegate rapidamente con bus che partono in corrispondenza dell'arrivo degli aerei, utilizzando grandi strade di comunicazione: il tempo di percorrenza è di circa 1h 15min.

Lo sviluppo dei voli *point to point* presuppone, per essere efficace, una grande organizzazione ed integrazione dei trasporti nell'intorno della destinazione scelta; cioè in un raggio di 100-200 km che fa perno sull'aeroporto.

La Toscana, da questo punto di vista, ha alcune somiglianze con la Catalogna con un focus principale su Firenze (ed il Nord est della regione) e con un altro focus sulla costa tirrenica da quella apuana a quella grossetana. Pisa, di fatto, per i voli low cost sta assumendo un ruolo rilevante, stante anche la crescita finora controllata, e perciò limitata, dell'aeroporto di Firenze. Il volume maggiore di traffico aereo ha portato alla necessità di sviluppare anche un nuovo aeroporto a Reus.

Benchmarking internazionale

La differente localizzazione geografica, lo sviluppo delle infrastrutture, le abitudini turistiche dei residenti, la storia dello sviluppo del settore, altre economie attivate nell'area, rendono difficilmente confrontabili i dati di aeroporti di zone turistiche diverse. Anche le aree di riferimento sono difficilmente circoscrivibili, non essendo i confini amministrativi limiti effettivi di gravitazione del traffico. Nel caso della Toscana, infatti, gli aeroporti di Forlì e di Perugia possono essere quelli ai quali si rivolgono i flussi relativi ad alcune aree come la Val Tiberina e la Val di Chiana, così come l'aeroporto di Bologna, con l'apertura della variante di valico e l'entrata in servizio dell'alta velocità, potrà essere il riferimento dell'area di Firenze.

Abbiamo tuttavia voluto rappresentare in forma sintetica alcuni valori riferiti a regioni europee, non tanto per un confronto, ma come spunto di valutazione sulle differenti situazioni. Sono state prese come termine di paragone zone che, per alcuni versi, possono essere considerate simili alla Toscana a livello di risorse: un mix di attrattori artistici, culturali, balneari completate da tipicità locali fortemente caratterizzanti. Le aree individuate sono: Andalusia e Comunidad Valenciana in Spagna, Languedoc – Roussillon in Francia, Veneto ed Emilia e Romagna in Italia. A livello di flussi turistici, fatto 100 il numero di arrivi di stranieri in regione, l'Andalusia ne dichiara il 60% in più e il Veneto il 24%. Inferiori i valori totali delle altre. Se restringiamo l'analisi al solo dato degli arrivi di stranieri, la differenza con l'Andalusia diminuisce (17% in più), mentre quella con il Veneto aumenta (48% in più). I valori sono quelli riferiti agli aeroporti riportati da Eurostat nella tavola "DS-072855-table: avia_tf_ala - Airline traffic data by main airport".

Tra le regioni analizzate, la Toscana è al terz'ultimo posto per "intensità" degli aeroporti normalmente aperti al traffico civile (un aeroporto ogni 11.300 km²), seguita dalla Andalusia (un aeroporto ogni 17.500 chilometri) alla quale fa riferimento un'area molto più vasta e 5 aeroporti, e dalla Comunidad Valenciana (11.600) che presenta un dimensionamento territoriale non lontano da quello della nostra regione e un ugual numero di aeroporti. Migliori le performance delle altre aree analizzate e, in particolare, quella delle altre regioni italiane: l'Emilia Romagna ha un aeroporto ogni 5.500 mila km² e il Veneto uno ogni 6.100. Per quanto riguarda il numero di abitanti per aeroporto, la Toscana ha uno dei valori più alti, (1,8 milioni), preceduta solamente dalla Comunidad Valenciana (2,4 milioni).

Le aree analizzate, nel periodo 2000 – 2007, hanno avuto un incremento di arrivi di turisti nelle strutture ricettive compreso tra un minimo del 14% della Toscana ad un massimo del 61% per la Comunidad Valenciana (notevole anche il 42% della Andalusia). La crescita di queste ultime però è stata influenzata fortemente dalla componente nazionale, probabilmente effetto della favorevole congiuntura economica spagnola e di nuove modalità di uso del prodotto turistico, quali la crescita degli short breaks, che statisticamente si riflette in un sensibile aumento della variabile "arrivi". La componente straniera invece presenta una variazione ampia, con un calo nella regione di Languedoc Roussillon (che potrebbe essere in parte imputabile anche allo sviluppo del traffico aereo tra Spagna e Italia) e la crescita più bassa proprio in Toscana.

Tab.1 - Dati strutturali, turistici, aeroportuali Toscana, Andalusia, Comunidad Valenciana, Languedoc – Roussillon, Veneto, Emilia – Romagna

	Pisa, Firenze + Grosseto, Marina di Campo, Siena senza traffico	Malaga, Almeria, Sevilla, Jerez, Granada + Cordoba e 2 Siviglia senza traffico	Valencia, Alicante	Perpignan, Beziers, Montpellier, Carcassonne, + Nimes Mendez senza traffico	Venezia, Verona Villafranca, Treviso + Verona boscomatico	Parma, Bologna, Forli, Rimini
	Toscana	Andalusia	C. Valenciana	Languedoc – Roussillon	Veneto	Emilia Romagna
Superficie km ²	22.657	87.597	23.255	27.376	18.399	22.117
Popolazione 2007	3.638.211	7.917.397	4.759.263	2.565.000	4.773.554	4.223.264
Aeroporti traffico civile regolare	2	5	2	4	3	4
Lunghezza media piste (m)	2.321,8	2.833,9	2.851,8	2.203,9	2.903,7	2.626,7
km ² per aeroporto	11.329	17.519	11.628	6.844	6.133	5.529
Abitanti per aeroporto	1.819.106	1.583.479	2.379.632	641.250	1.591.185	1.055.816
Turisti stranieri / aeroporto	2.942.773	1.374.749	1.532.317	412.429	2.909.409	522.745
Passeggeri internazionali / arrivi stranieri	0,7	1,9	3,4	0,7	1,0	1,9
voli extra UE / giorno / aeroporto	4,7	3,8	10,1	0,3	12,1	5,5
voli intra UE / giorno / aeroporto	60,1	48,9	100,7	4,5	71,3	26,9
voli nazionali / giorno / aeroporto	30,5	58,1	93,3	11,6	39,4	16,8
Voli 2007						
Int. extra UE	3441	6881	7381	384	13252	8000
Int. intra UE	43868	89176	73489	6576	78081	39314
Nazionali	22263	106087	68102	16887	43103	24505
Totale	69.572	202.144	148.972	23.847	134.436	71.819
Passeggeri / volo 2007						
Int. extra UE	67	93	98	66	108	117
Int. intra UE	89	138	130	165	91	77
Nazionali	68	87	69	79	83	76
Totale	81	110	101	102	90	81
Arrivi turisti						
<u>Valori assoluti</u>						
Residenti 2000	4.708.948	6.840.330	3.728.120	4.161.141	4.339.393	5.577.463
Stranieri	5.334.163	5.922.665	2.106.393	1.743.250	7.154.387	1.868.005
Totale	10.043.111	12.762.995	5.834.513	5.904.391	11.493.780	7.445.468
Residenti 2007	5.542.937	11.315.595	6.354.626	5.164.400	5.424.989	6.574.335
Stranieri	5.885.545	6.873.743	3.064.633	1.649.714	8.728.228	2.090.979
Totale	11.428.482	18.189.338	9.419.259	6.814.114	14.153.217	8.665.314
<u>Variazioni</u>						
Nazionali	17,7	65,4	70,5	24,1	25,0	17,9
Stranieri	10,3	16,1	45,5	-5,4	22,0	11,9
Totale	13,8	42,5	61,4	15,4	23,1	16,4
<u>Confronto con Toscana (indice = 100)</u>						
Residenti 2000	100,0	145,3	79,2	88,4	92,2	118,4
Stranieri	100,0	111,0	39,5	32,7	134,1	35,0
Totale	100,0	127,1	58,1	58,8	114,4	74,1
Residenti 2007	100,0	204,1	114,6	93,2	97,9	118,6
Stranieri	100,0	116,8	52,1	28,0	148,3	35,5
Totale	100,0	159,2	82,4	59,6	123,8	75,8

La nostra regione si distingue per la crescita maggiore del traffico passeggeri (arrivi e partenze), più che raddoppiato in generale, con aumenti della componente straniera che vanno dal 240% per i voli extra UE (che tuttavia partiva da valori sensibilmente bassi), al 140% per quelli intra UE. La regione del Languedoc Roussillon ha avuto aumenti più alti nella componente internazionale, ma partendo da valori più bassi e con una sostanziale invarianza di passeggeri a livello generale. Tuttavia i volumi di traffico della Toscana restano lontani dalle altre regioni, pur se la differenza cala: se nel 2000 il numero di passeggeri nelle principali regioni analizzate era mediamente del 188% superiore a quello della Toscana, nel 2007 scende al 104%. I dati a disposizione non consentono di trovare un legame stretto tra la variazione dei passeggeri negli aeroporti e quella degli arrivi nelle strutture ricettive: non è infatti valutabile tra i passeggeri in arrivo o in partenza la

componente nazionale e quella internazionale, resta tuttavia positiva la seppur lenta evoluzione verso valori più vicine al dato medio europeo.

(segue) Tab.1 - Dati strutturali, turistici, aeroportuali Toscana, Andalusia, Comunidad Valenciana, Languedoc – Roussillon, Veneto, Emilia – Romagna

	Pisa, Firenze + Grosseto, Marina di Campo, Siena senza traffico	Malaga, Almeria, Sevilla, Jerez, Granada + Cordoba e 2 Siviglia senza traffico	Valencia, Alicante	Perpignan, Beziers, Montpellier, Carcassonne, + Nimes Mendez senza traffico	Venezia, Verona Villafranca, Treviso + Verona boscomatico	Parma. Bologna, Forlì, Rimini
	Toscana	Andalusia	C. Valenciana	Languedoc - Roussillon	Veneto	Emilia Romagna
Passeggeri (arrivi + partenze)						
<i>Valori assoluti</i>						
Int. Extra UE 2000	67.862	687.550	404.289	4.516	735.411	526.035
Int. Intra UE	1.615.627	7.665.733	4.860.139	182.801	3.266.890	1.909.849
Nazionali	1.065.193	5.104.872	2.957.269	2.332.479	2.401.509	1.191.924
Totale	2.748.682	13.458.155	8.221.697	2.519.796	6.403.810	3.627.808
Int. Extra UE 2007	230.264	640.916	723.205	25.374	1.426.836	936.440
Int. Intra UE	3.895.099	12.325.542	9.560.840	1.083.976	7.082.571	3.009.311
Nazionali	1.522.060	9.244.579	4.693.337	1.326.911	3.581.214	1.856.454
Totale	5.647.423	22.211.037	14.977.382	2.436.261	12.090.621	5.802.205
<i>Variazioni</i>						
Int. Extra UE 2007/2000	239,3	-6,8	78,9	461,9	94,0	78,0
Int. Intra UE	141,1	60,8	96,7	493,0	116,8	57,6
Nazionali	42,9	81,1	58,7	-43,1	49,1	55,8
Totale	105,5	65,0	82,2	-3,3	88,8	59,9
<i>Confronto con Toscana (indice = 100)</i>						
Int. Extra UE 2000	100,0	1013,2	595,8	6,7	1083,7	775,2
Int. Intra UE	100,0	474,5	300,8	11,3	202,2	118,2
Nazionali	100,0	479,2	277,6	219,0	225,5	111,9
Totale	100,0	489,6	299,1	91,7	233,0	132,0
Int. Extra UE 2007	100,0	278,3	314,1	11,0	619,7	406,7
Int. Intra UE	100,0	316,4	245,5	27,8	181,8	77,3
Nazionali	100,0	607,4	308,4	87,2	235,3	122,0
Totale	100,0	393,3	265,2	43,1	214,1	102,7

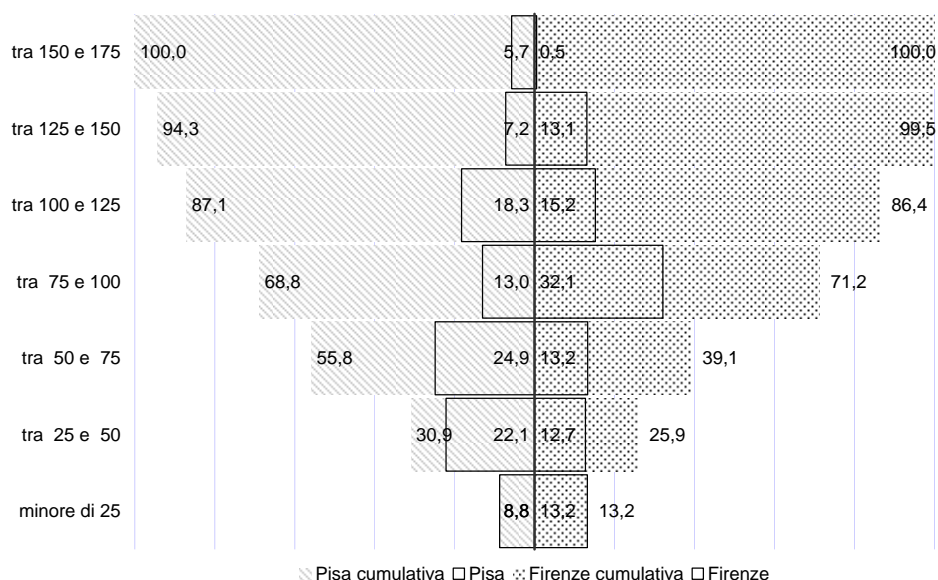
Fonte: Eurostat, Regione Toscana, ISTAT

Gli aeroporti toscani nei flussi turistici e nel sistema low cost

Il sistema aeroportuale toscano è stato a volte al centro di dibattiti anche aspri e di conflitti che, in una regione spesso presa a simbolo della lotta di campanile, ha contrapposto la bandiera alla logica, che Firenze sconta tuttora con un gap infrastrutturale non indifferente.

Di fatto il sistema aeroportuale Toscano si mostra squilibrato nel nord ovest della regione, con infrastrutture che necessitano di interventi nel breve e nel medio termine sia a livello qualitativo sia per il miglioramento della connettività di sistema. Non possiamo infatti negare che diverse aerostazioni sono più avanzate di quelle toscane anche a livello nazionale, così come il trasporto pubblico di collegamento presenta particolarità difficilmente spiegabili che rendono più difficile la vita del viaggiatore. Avviene così che il collegamento ferroviario tra Firenze e Pisa Aeroporto, il primo attivato in Italia, una volta ricorrente, richiede ora cambi di treno e trasferimenti non agevoli all'interno della stazione di Pisa e gli autobus per l'aeroporto di Firenze, una volta di carattere urbano così come avviene in molte città italiane, ora effettuano solamente corse dirette, obbligando di fatto il turista che soggiorna nei quartieri vicino all'aeroporto a recarsi in centro per potere utilizzare un mezzo pubblico.

Graf.1 - Distribuzione posti letto per distanza dagli aeroporti. Offerta comunale anno 2007



Fonte: Regione Toscana e ISTAT

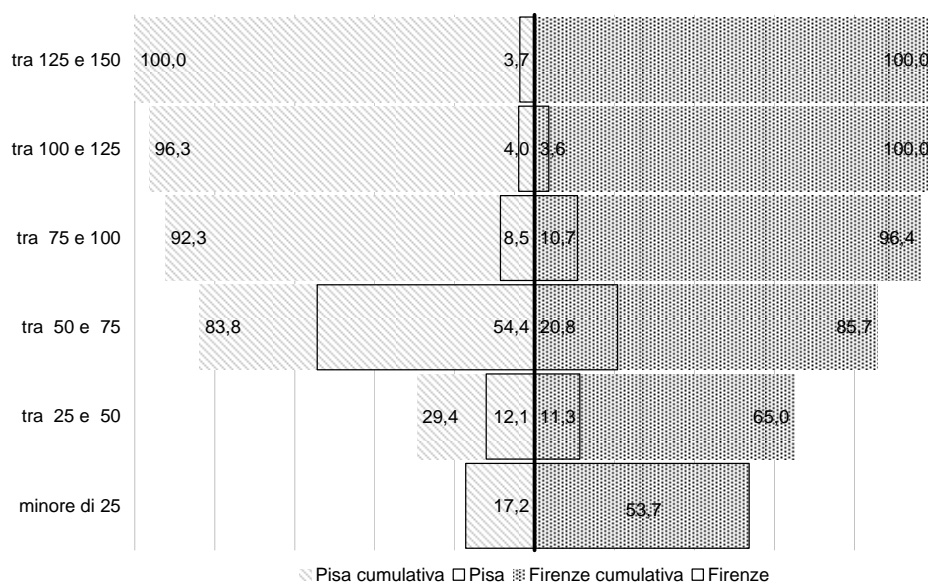
La difficoltà di generare una comoda integrazione del trasporto pubblico porta ovvii problemi allo spostamento dei turisti in una fase in cui la ricerca di autonomia organizzativa del viaggiatore è in forte crescita, aiutata dall'affermarsi di internet e dallo sviluppo delle compagnie low cost, queste ultime risorse importanti per lo scalo di Pisa e, di conseguenza, per l'intera regione. L'insufficienza dell'organizzazione di un trasporto

pubblico integrato e l'incapacità di attivare valide azioni di marketing connesse, si sono tradotte ritrova nella sostituzione del trasporto pubblico su rotaia con quello privato su gomma servizio tra Pisa Aeroporto e Firenze.

Rispetto all'offerta turistica, valutata su basse comunale, l'aeroporto di Firenze vanta un maggior numero di posti letto nel breve raggio (<25kn), Pisa ha invece un maggior numero di posti letto a media distanza: in un raggio di 75 chilometri vi è infatti il 56% dell'offerta mentre Firenze raggiunge il 39%.

Prendendo come termine di confronto gli arrivi degli stranieri, con riferimento agli APT, la distribuzione è sensibilmente diversa: In un raggio di 25 chilometri da Firenze se ne trova oltre il 50%, che salgono al 65% entro i 50 chilometri e all'85% entro i 75. Pisa invece ne intercetta nel breve raggio il 17%, mentre sale al 30% entro i 50 chilometri. Oltre i 75 km le potenzialità dei due aeroporti sono pressoché uguali..

Graf.2 - Distribuzione arrivi stranieri per distanza dagli aeroporti. Domanda per Apt anno 2007



Fonte: Regione Toscana e ISTAT.

A prima vista non esistono evidenze di un collegamento stretto tra la variazione degli arrivi nelle strutture ricettive e il traffico aeroportuale. Nel medio – lungo termine il coefficiente di correlazione tra le due variabili per alcuni paesi mostra una mancanza totale di collegamento (Germania -0,98), mentre allo stesso tempo per altri segnala il caso opposto (Spagna 0,954). Tuttavia analizzando l'insieme dei dati notiamo che le correlazioni più basse sono collegate al traffico verso le destinazione che nel passato (Belgio) o attualmente (Francia, Paesi Bassi, Germania) hanno rappresentato Hub internazionali, mentre le aree con maggiore carattere di traffico "point – to – point" mostrano valori mediamente più alti (unica eccezione la Norvegia che tuttavia può avere risentito di particolarità nella programmazione dei voli).

Occorre ricordare che i dati fanno riferimento alla provenienza dei passeggeri senza distinzione di nazionalità, potendo quindi comprendere sia stranieri che arrivano in Toscana per turismo (con ogni motivazione: leisure, business, ecc) sia italiani che rientrano da viaggi all'estero. Il traffico verso e dagli hub è quindi composto in maniera rilevante anche da italiani o da stranieri per i quali la località di provenienza o destinazione

è solo una sosta all'interno di un itinerario più lungo..Questi flussi possono risentire di condizionamenti derivanti da cicli economici anche settoriali, e dalla tendenza ad usare più o meno una compagnia aerea per i viaggi internazionali, condizionati in ultima analisi anche da strategie di penetrazione nei mercati o particolari azioni di marketing che poco hanno a vedere con gli aeroporti toscani come ultima destinazione di viaggio.

Considerando solamente le destinazioni servite da voli point – to – point, patrimonio quasi esclusivo delle compagnie low cost, si nota invece un maggiore collegamento tra la variazione degli arrivi per origine nelle strutture ricettive e la corrispondente variazione di passeggeri. Il dato è particolarmente evidente per quegli stati come l'Irlanda o la Danimarca verso i quali solo ultimamente sono stati attivati collegamenti diretti.

Tab.2 - Evoluzione arrivi nelle strutture ricettive e passeggeri negli aeroporti per origine

Anno	Arrivi strutture ricettive per origine									
	Belgio	Germania	Danimarca	Spagna	Francia	Irlanda	Paesi Bassi	Norvegia	Regno Unito	Nord Europa
2001	129.998	1.029.966	55.083	224.882	369.978	29.903	251.843	26.738	374.377	81.821
2002	122.780	998.186	47.206	221.658	383.189	31.384	243.213	27.918	357.116	75.124
2003	124.013	868.387	52.024	237.878	415.948	31.201	252.062	34.598	392.571	86.622
2004	113.629	738.847	50.148	243.214	379.833	31.325	220.259	38.237	351.302	88.385
2005	115.277	759.479	65.614	292.484	402.245	41.847	246.087	45.836	434.272	111.450
2006	128.468	780.538	81.200	326.439	441.907	60.650	276.717	56.202	449.290	137.402
2007	135.317	734.350	88.336	369.380	438.973	61.683	302.710	60.675	459.250	149.011
Var.% 07/01	4,1	-28,7	60,4	64,3	18,6	106,3	20,2	32,4	22,7	82,1
	Passenger carried (arrivals)									
2001	83.799	141.330		20.633	164.664	0	37.860	0	48.412	
2002	27.540	161.875		17.989	167.823	0	36.352	0	45.493	
2003	85.502	294.827		29.467	151.334	0	58.850	0	267.443	
2004	117.411	388.147		50.522	175.057	0	69.847	0	358.434	
2005	79.353	412.517		114.026	219.489	13.695	57.545	11.533	448.108	11.533
2006	75.324	412.902	12.323	107.619	232.419	54.458	108.707	13.102	428.406	25.425
2007	83.468	391.819	38.519	250.144	248.355	45.866	133.141	11.489	485.904	50.008
Var.% 07/01	-0,4	177,2	212,6	1.112,3	50,8	234,9	251,7	-0,4	903,7	333,6
Indice correlazione	-0,221	-0,981	1,000	0,954	0,725	0,970	0,780	0,200	0,750	0,930

(*) le variazioni per la Danimarca sono riferite all'intervallo 2006 – 2007, quelle per Irlanda e Norvegia all'intervallo 2005 – 2007.

Fonte: Eurostat e Regione Toscana

Con riferimento ai collegamenti all'interno dell'Europa è interessante analizzare il posizionamento degli aeroporti Toscani con riferimento al *"indice di connettività"* o alla *"accessibilità al PIL europeo"*. Il primo valore misura il numero medio di passaggi necessari per raggiungere un qualsiasi altro aeroporto della rete, il secondo è riferito alla quota di PIL raggiungibile da ogni singolo aeroporto entro un determinato intervallo di tempo¹. A livello europeo, nel 2007, il primo aeroporto per indice di connettività era Amsterdam con un valore di 1,84. Fiumicino era al 16° posto, Malpensa al 17°. Tuttavia un valore alto di connettività è patrimonio più di aeroporti di medie dimensioni che non dei grandi hub internazionali, i primi particolarmente favoriti dalla presenza di low cost che operano proprio con il principio del collegamento diretto.

Gli aeroporti meglio posizionati per l'accessibilità al PIL europeo, garantiscono il raggiungimento dell'80% in meno di due ore di viaggio. Gli aeroporti del Nord sono quelli con performances migliori: da Malpensa si raggiunge il 79,4% del PIL in meno di due ore e il 98,8% in meno di quattro. L'aeroporto di Pisa si posiziona al settimo posto come accessibilità al PIL europeo (50,5%) entro due ore e al quinto (90,1%) per quella entro quattro. Firenze invece si pone rispettivamente al decimo (39,5%) e all'undicesimo (78%).

¹ Paleari S., ICCSAI Fact Book 2008.

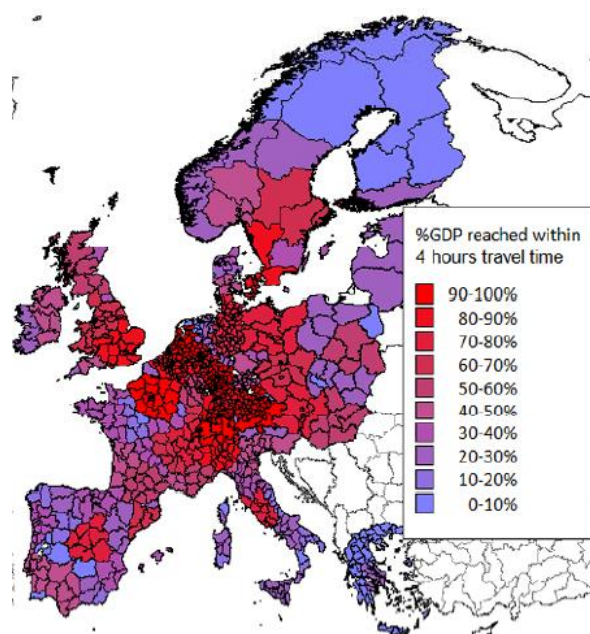
Tab.3 - PIL europeo raggiungibile entro 2 ed entro 4 ore di viaggio. Anno 2007.

	PIL < 2 ore	PIL < 4 ore
Milano Malpensa	79,4	98,8
Bergamo Orio al Serio	70,0	85,4
Torino	61,4	84,5
Venezia Marco Polo	57,4	90,2
Verona	57,2	75,5
Milano Linate	53,7	85,1
Pisa Galilei	50,5	90,1
Roma Fiumicino	42,0	98,6
Bologna G. Marconi	40,8	85,1
Firenze Peretola	39,5	78,0
Treviso	35,4	62,9
Roma Ciampino	28,0	84,8
Napoli Capodichino	26,1	91,6
Genova C. Colomba	22,5	53,7
Olbia Costa Smeralda	18,9	46,0

Fonte: ICCSAI

Il dato consente di misurare le potenzialità dei bacini turistici in termini di valore. Le regioni europee periferiche sono quelle più svantaggiate. Arrivando a sei ore di viaggio per raggiungere il resto di Europa.

Come già detto precedentemente, il buon dato sulla raggiungibilità del PIL europeo è da imputare in gran parte al sistema delle Low Cost ed alla scelta strategica effettuata dall'Aeroporto di Pisa di favorire questo tipo di traffico. Nell'arco di 10 anni, dopo l'inizio delle operazioni di Ryanair e di altre compagnie low cost, le frequenze settimanali dei voli sono pressoché triplicate passando da 137 a 398 e le destinazioni internazionali servite sono passate da 4 a 47. Nel 1997 dall'aeroporto di Pisa operavano 4 compagnie aeree, nel 2008 sono passate a 20, delle quali 9 IATA e 11 low cost. Attualmente vi atterrano anche alcune compagnie charter che operano verso il Mar Rosso ed occasionalmente verso altre destinazioni, ma è traffico esclusivamente di turismo outgoing.

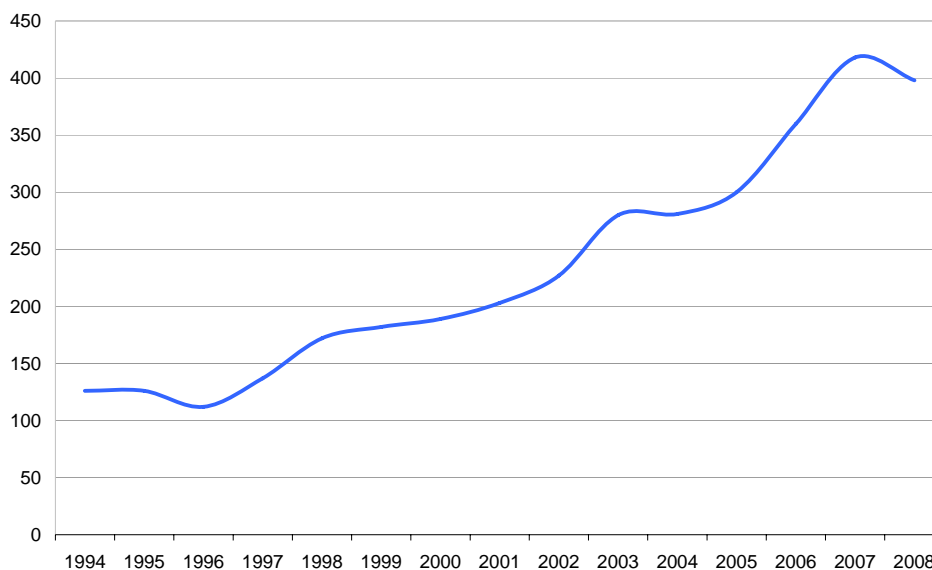
Fig.1 - Raggiungibilità del PIL europeo entro quattro ore di viaggio per area di origine

Fonte: ICCSAI

Tab.4 - Sviluppo aeroporto di Pisa 1997 – 2008

Anno	Destinazioni		Frequenze	Compagnie	
	Nazionali	Internazionali		lata	Low cost
1997	6	4	137	4	0
2008	10	47	398	9	11

Fonte: SAT

Graf.3 - Frequenze voli settimanali aeroporto Pisa

Fonte: SAT

Tab.5 - Impatto economico e impatto occupazionale traffico aeroporto di Pisa

	Traffico passeggeri	Impatto economico (€ / 1.000)	Impatto occupazionale
1997	1.065.691	273.000	1.436
1998	1.122.794	289.700	1.524
1999	1.145.589	291.800	1.537
2000	1.246.807	317.100	1.669
2001	1.378.322	350.900	1.846
2002	1.654.570	410.400	2.174
2003	1.982.897	493.200	2.595
2004	2.131.890	506.000	2.663
2005	2.334.843	578.000	3.039
2006	3.014.656	742.000	3.900
2007	3.725.770	912.000	4.800

Fonte: SAT

Il rapporto con Ryanair, che nel mese in corso ha raggiunto il primo posto in Europa come numero di posti offerti, che ha portato all'attivazione di una base a Pisa con sei aerei stabilmente dislocati, oltre ad aumentare i volumi di traffico, rappresenta anche una risorsa economica per il territorio, portando occupazione diretta a circa 200 persone e dando origine con i passeggeri trasportati a ricaduta economica diffusa.

In generale, ogni milione di passeggeri in più, comporta un impatto economico pari a 230 milioni di euro e a 1.200 posti di lavoro.

Il modello dell'aeroporto di Pisa rientra tra quelli che Eurocontrol definisce come "mixed airport", dove cioè convivono traffico tradizionale e low cost ed entrambe hanno oltre il 25% del volume totale di traffico. È un modello utilizzato da 41 aeroporti in Europa (17 con

prevalenza low cost e 24 con prevalenza tradizionale), per la maggior parte localizzati nel Regno Unito.

Fig.2 - Localizzazione degli aeroporti a carattere misto



Fonte: Eurocontrol

Nel 2008 il numero di aeroporti serviti da compagnie low cost in Europa è stato di 319, con un aumento del 73% dal 2002. Un mercato che in Italia rappresenta il 32% dell'offerta, in un panorama che va dall'85% dell'offerta in Irlanda al 21% della Francia (dove la resistenza posta dalla compagnia di bandiera si fa sentire). Al primo posto nell'offerta continentale low cost è l'aeroporto di Londra Stansted con circa 13,6 milioni di posti, in leggero calo dall'anno precedente (-6,6%). Pisa si posiziona al 42mo posto con una offerta di 2 milioni di posti, in aumento dell'11,2% rispetto al 2007.

Tab.6 - Incidenza offerta low cost su totale per paese. Anno 2008.

N	Paese	Low_cost	Totale	%LCC
1	United_Kingdom	69,260,779	119,812,009	57.8%
2	Spain_and_Canary_Islands	47,277,269	119,630,022	39.5%
3	Germany	42,452,800	109,562,278	38.7%
4	Italy	28,264,857	87,068,254	32.5%
5	Ireland	16,116,566	18,868,763	85.4%
6	France	15,304,013	73,159,735	20.9%
7	Norway	8,830,611	36,406,496	24.3%
8	Poland	6,112,641	12,224,433	50.0%
9	Sweden	5,891,649	23,642,521	24.9%
10	Netherlands	5,785,183	22,007,507	26.3%

Fonte: RDC Aviation Ltd

Tab.7 - Toscana nell'offerta low cost per paese di origine. Anno 2008

Origine	Posizione	Aeroporto	Voli	Posti	Aeroporti in Italiani con importanza maggiore e loro posizione
UK	36	Pisa	3.132	547.104	Roma 25, Bergamo 30
I	19	Pisa	2.730	509.112	Catania 2, Malpensa 3, Palermo 5, Bergamo 6, Venezia 16, Fiumicino 17
F	35	Pisa	865	145.688	Ciampino 13, Malpensa 16, Bergamo 27
NL	16	Pisa	660	119	Bergamo 8
B	13	Pisa	428	80.892	Bergamo 5, Ciampino 6
DK	32	Pisa	114	21.546	Fiumicino 21, Malpensa 24, Bergamo 27
DK	33	Firenze	127	18.070	
Ro	34	Pisa	103	19.080	Bergamo 1, Fiumicino 3, Ciampino 7, Malpensa 8, Bologna 13, Venezia 14, Napoli 16, Catania 18, Treviso 19, Bari 26, Verona 21, Cuneo 24, Forlì 32
S	40	Firenze	254	37.458	Ciampino 29

Fonte: RDC Aviation Ltd

Tab.8 – Pisa nell'offerta low cost per aeroporto di origine. Anno 2008

Origine	Posizione	Destinazione	Compagnia	Capacità (posti)	Partenze/ settimana	Offerta	
						Totale (posti)	Low cost (posti)
Stansted	14	Pisa	FR	180.306	18	14.075.454	13.614.057
Gatwick	32	Pisa	U2	72.986	9	14.015.613	7.723.065
Luton	50		u2	35.760	5	6.103.987	5.501.012
Colonia	31		x3	42.433	6	6.475.238	4.839.664
Amsterdam	33		hv	50.039	6	20.211.914	4.290.499
Edimburgo	41		fr	20.979	2	5.968.764	3.611.611
Berlino	39		u2	35.724	4	3.787.916	3.505.096
Liverpool	26		FR	50.841	5	3.466.360	3.433.096
Belfast	50		ls	5.328	1	3.438.036	3.392.251
Girona	14		FR	68.607	7	3.389.023	3.319.823
Birmingham	41		FR	22.113	2	5.053.167	3.316.935
Stuttgart	45		x3	19.491	2	6.624.297	3.291.395
East Midlands	38		fr	30.429	3	3.010.707	2.934.773

Fonte: RDC Aviation Ltd

Il sistema low cost ha creato una rete di relazioni che ha portato a scavalcare località prima centrali nello snodo dei flussi. La geografia dei rapporti ha creato nuovi valori. Con riferimento al traffico low cost è Pisa rappresenta la 36ma destinazione in termini di posti disponibili per il mercato inglese (Roma è 25^a e Bologna 30^a), mentre sale al 13mo posto per il mercato belga con 81 mila posti a disposizione, e al 16mo per quello olandese. Importante anche il peso su alcuni importanti aeroporti con la 14ma posizione sia a Londra Stansted che a Girona, segnale di una presenza ben visibile nella rete europea e l'inserimento in un sistema che, facilitando la mobilità, può dare opportunità a tutto il sistema economico e non solo a quello turistico se ben percepito e utilizzato e i risultati di traffico, come vedremo più avanti, danno segnali incoraggianti.

Il traffico commerciale

Il seguente capitolo analizza il traffico commerciale² nel sistema aeroportuale toscano, partendo in primis dal posizionamento della regione nel panorama nazionale.

Da un'analisi evolutiva che interessa gli anni dal 2000 al 2008, l'ultima sezione del capitolo si sofferma sui principali risultati dei primi mesi dell'anno in corso e sulle problematiche che stanno attanagliando il trasporto aereo nazionale e mondiale frutto del rapido deterioramento della situazione economica globale.

1. Il posizionamento della regione nel quadro nazionale

Tab.9 – Le caratteristiche infrastrutturali degli aeroporti nazionali, graduatoria (1° Gennaio 2007)

Regione	Numero	Comunitari internazionali	Ad uso solo civile	Doganali	Sanitari	Valichi di frontiera
Lombardia	14	5	1	5	3	4
Emilia Romagna	12	4	8	3	1	4
Veneto	12	6	6	4	1	3
Lazio	9	3	3	3	2	3
Piemonte	8	4	6	1	1	2
Toscana	8	4	4	2	-	2
Sicilia	6	4	3	2	1	4
Puglia	5	3	3	2	1	2
Sardegna	5	4	3	3	-	4
Liguria	4	2	2	2	-	2
Calabria	3	2	3	2	2	2
Campania	3	1	1	1	-	1
Friuli V. G.	3	2	2	1	-	1
Abruzzo	2	1	1	1	1	1
Marche	2	1	-	1	1	1
Trentino A. A.	2	1	1	1	-	1
Umbria	1	1	2	0	-	1
Valle d'Aosta	1	1	-	0	-	-
Nord Est	29	13	17	9	2	9
Nord Ovest	27	12	9	8	4	8
Centro	20	9	9	6	3	7
Sud e Isole	24	15	14	11	5	14
Italia	100	49	49	34	14	38

Legenda: **Aeroporto comunitario**: qualsiasi aeroporto situato nel territorio doganale della Comunità; **aeroporto comunitario di carattere internazionale**: qualsiasi aeroporto comunitario che previa autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti, è abilitato al traffico aereo con i paesi terzi.

Aeroporto ad uso solo civile: aperto esclusivamente al traffico civile.

Aeroporto doganale: aeroporto in cui si svolge traffico passeggeri e/o merci da/per l'estero, per cui è prescritto l'espletamento dei controlli e delle formalità doganali.

Aeroporto sanitario: aeroporto abilitato ad accogliere traffico da qualsiasi provenienza, comprese le zone sottoposte ad Ordinanza Sanitaria (cioè affette da malattie epidemiche, come colera, febbre gialla, etc.).

Valico di frontiera: aeroporto abilitato all'ingresso di cittadini extracomunitari soggetti all'obbligo di visto.

Fonte: elaborazione su dati CNIT ed Annuario statistico del trasporto aereo

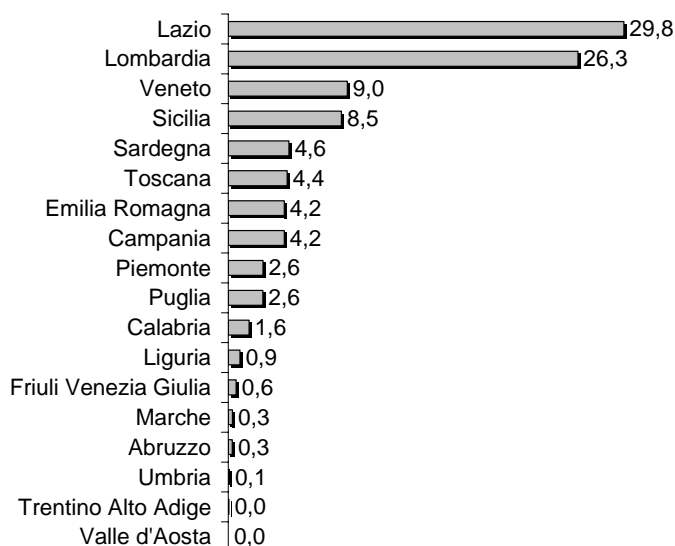
² Traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Esso comprende quindi il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.

In Italia il settore del trasporto aereo può contare, ad oggi, su 100 aeroporti dei quali 49 di tipo comunitario internazionale, ovvero classificati come scali dell'Unione Europea ed abilitati al traffico aereo commerciale con i Paesi terzi.

La regione Toscana conta 8 aeroporti: 4 di tipo comunitario (Firenze, Pisa, Grosseto, Marina di Campo) e 3 con funzioni di aviazione generale e connessi a servizi di protezione civile (Lucca, Arezzo e Massa-Cinquale); 4 adibiti ad uso esclusivamente civile (Arezzo, Firenze, Lucca, Siena), 2 militari aperti al traffico civile autorizzato (Grosseto, Pisa) e uno privato (Marina di Campo).

Confrontando le performance della Toscana con le altre regioni d'Italia, il traffico passeggeri intercettato nel 2008 è stato pari al 4,4% del totale nazionale, ancora inferiore a quello del Veneto (9,0%), che come la Toscana presenta due sistemi aeroportuali principali, e poco superiore a quello dell'Emilia-Romagna (4,2%), regione limitrofa e con caratteristiche socio-culturali simili.

Graf.4 – Incidenza % del traffico passeggeri commerciali sul totale nazionale. Anno 2008*



* I dati di alcuni aeroporti sono ancora in forma provvisoria

Fonte: Elaborazione dati ENAC Rapporto 2008

La Toscana ha gestito nel 2008 un traffico di 5,9 milioni di passeggeri, il 4,5% in più rispetto al 2007. Nonostante i risultati positivi, notevole è il rallentamento subito dalla regione rispetto ai 3 anni precedenti come mostra la serie storica rappresentata nel Graf.5. Tra le cause vanno certamente menzionati gli effetti della crisi economica che hanno iniziato a manifestarsi nella seconda metà del 2008, portando ad una flessione congiunturale del movimento passeggeri a livello nazionale dell'1,8%, interrompendo così un trend positivo che perdurava dall'anno 2002. Oltre alla crisi globale, il decremento nazionale è stato certamente influenzato anche dalla vicenda Alitalia, con il taglio dei voli intercontinentali su Malpensa non completamente riassorbiti da Fiumicino, e dalle relative conflittualità che ne hanno ridotto la capacità competitiva.

Tab.10 – Movimenti di aeromobili (arrivi+partenze) e di passeggeri (arrivi+partenze) in Toscana e in Italia negli anni 2000-2008. Valori assoluti, variazione % su anno precedente e incidenza % della regione sul totale nazionale

	Toscana (a)				Italia (b)				Incidenza % Toscana/Italia	
	Movimenti	Var.%	Passeggeri	Var.%	Movimenti	Var.%	Passeggeri	Var.%	Movimenti	Passeggeri
2000	58.667		2.780.794		1.247.419		91.454.127		4,7	3,0
2001	61.514	4,9	2.883.611	3,7	1.238.239	-0,7	90.210.038	-1,4	5,0	3,2
2002	57.101	-7,2	3.054.333	5,9	1.216.750	-1,7	90.609.737	0,4	4,7	3,4
2003	60.670	6,3	3.378.704	10,6	1.301.868	7,0	100.107.925	10,5	4,7	3,4
2004	58.682	-3,3	3.535.248	4,6	1.312.445	0,8	106.989.798	6,9	4,5	3,3
2005	62.596	6,7	4.046.914	14,5	1.348.715	2,8	112.931.916	5,6	4,6	3,6
2006	63.362	1,2	4.555.014	12,6	1.419.875	5,3	122.889.091	8,8	4,5	3,7
2007	74.094	16,9	5.648.108	24,0	1.532.987	8,0	135.308.151	10,1	4,8	4,2
2008	75.318	1,7	5.899.473	4,5	*1.466.604	*-4,3	*132.900.327	*-1,8	*5,1	*4,4

* dati provvisori

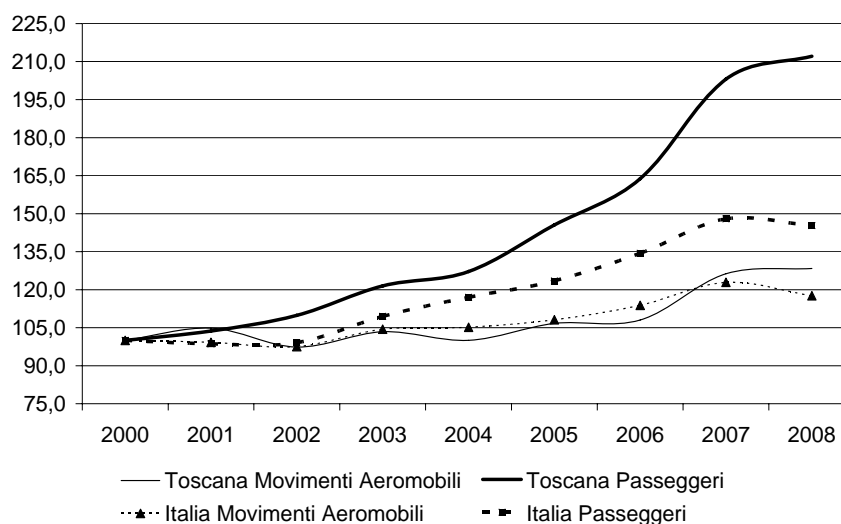
Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

(b) Elaborazioni su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ENAC

Dal 2000 al 2008, il numero di passeggeri trasportati in Toscana ha registrato un incremento medio annuo pari al 9,9%, ben al di sopra della media italiana che sfiora quasi il 5%, mentre il movimento aeromobili è aumentato nel medesimo periodo ad un tasso medio annuo del 3,2% contro il 2,0% nazionale.

In generale, lo scenario evolutivo regionale risulta essere comunque in linea con quello italiano, con eccezione degli anni 2001 e 2008, dove le flessioni congiunturali nazionali (-1,4% di passeggeri trasportati nel 2001 rispetto al 2000, e -1,8% nel 2008 rispetto al 2007) non hanno colpito la regione, trainata principalmente dalle ottime performance dell'aeroporto di Pisa.

Graf.5 – Evoluzione del numero di movimenti di aeromobili (arrivi+partenze) e del numero di passeggeri (arrivi+partenze) in Toscana (a) e in Italia (b) dal 2000 al 2008*. Numero Indice base fissa anno 2000=100,0

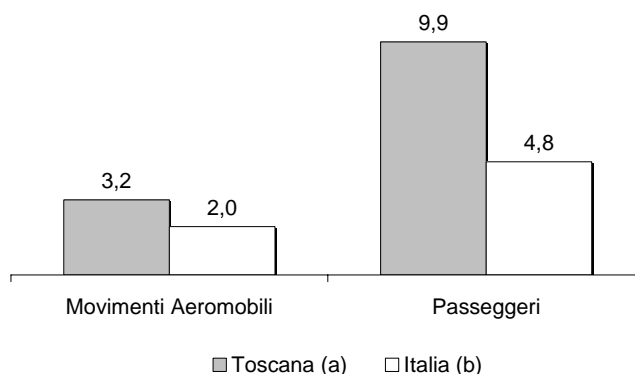


* Dati 2008 per l'Italia provvisori

Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

(b) Elaborazioni su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ENAC

Graf.6 – Tasso di variazione medio annuo 2000-2008* del numero di aeromobili (arrivi+partenze) e di passeggeri (arrivi+partenze) nel sistema aeroportuale toscano (a) e in Italia (b). Valori in percentuale



* Dati 2008 per l'Italia provvisori

Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

(b) Elaborazioni su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ENAC

Secondo le ultime statistiche diffuse dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (da ora in avanti ENAC), i due principali aeroporti toscani, Pisa e Firenze, si collocano rispettivamente in 11esima e 16esima posizione nella classifica degli aeroporti per numero di passeggeri trasportati, con una incidenza rispettiva pari al 3,0% e 1,4%.

Tab.11 – Graduatoria degli scali italiani in base al numero totale di movimenti aerei commerciali e al numero di passeggeri. Prime 20 posizioni e posizioni degli aeroporti toscani. Anno 2008 e confronto Rank 2000

Rank		AEROPORTO	Movimenti aeromobili	Inc. %	Rank		AEROPORTO	Passeggeri commerciali	Inc. %
2000	2008				2000	2008			
1	1	Roma Fiumicino	340.971	23,2	1	1	Roma Fiumicino	34.815.230	26,2
2	2	Milano Malpensa	212.841	14,5	2	2	Milano Malpensa	19.014.186	14,3
3	3	Milano Linate	96.823	6,6	3	3	Milano Linate	9.264.561	7,0
4	4	Venezia	73.744	5,0	4	4	Venezia	6.848.244	5,2
10	5	Bergamo	61.980	4,2	16	5	Bergamo	6.462.591	4,9
6	6	Napoli	60.448	4,1	6	6	Catania	6.020.606	4,5
5	7	Bologna	56.993	3,9	5	7	Napoli	5.594.043	4,2
8	8	Catania	56.704	3,9	19	8	Roma Ciampino	4.778.059	3,6
16	9	Roma Ciampino	51.275	3,5	8	9	Palermo	4.424.867	3,3
7	10	Torino	48.797	3,3	7	10	Bologna	4.124.298	3,1
9	11	Palermo	47.120	3,2	15	11	Pisa	3.940.490	3,0
14	12	Pisa	37.887	2,6	9	12	Torino	3.402.047	2,6
12	13	Verona	36.362	2,5	10	13	Verona	3.366.766	2,5
11	14	Firenze	35.305	2,4	11	14	Cagliari	2.924.805	2,2
13	15	Cagliari	33.824	2,3	14	15	Bari*	2.461.958	1,9
18	16	Bari*	29.156	2,0	12	16	Firenze	1.926.837	1,4
17	17	Olbia	18.323	1,2	13	17	Olbia	1.739.619	1,3
15	18	Genova	18.322	1,2	25	18	Treviso	1.697.720	1,3
20	19	Trieste	14.731	1,0	18	19	Lamezia Terme	1.495.421	1,1
23	20	Lamezia Terme	14.076	1,0	20	20	Alghero	1.383.296	1,0
44	39	Grosseto	908	0,1	39	40	Elba	10.360	0,0
38	40	Elba	563	0,0	43	41	Grosseto	5.627	0,0
46	42	Siena	462	0,0	46	45	Siena	798	0,0
		Altri aeroporti	118.989	8,1			Altri aeroporti	7.197.898	5,4
		TOTALE	1.466.604	100,0			TOTALE	132.900.327	100,0

* dati provvisori

Fonte: ENAC Rapporto 2008

Anche nel 2008, l'aeroporto di Roma Fiumicino si è confermato quale primo scalo italiano per numero di passeggeri (34,8 milioni, con un incremento rispetto al 2007 del 7,2%); al primo aeroporto della capitale segue l'aeroporto di Milano Malpensa con 14,3 milioni di passeggeri, in flessione del 19,8% rispetto al 2007. Con riferimento a questa particolare graduatoria, è possibile notare come i primi 4 aeroporti hanno mantenuto salda la propria posizione rispetto al 2000, mentre ottime sono state le performance dell'aeroporto di Bergamo Orio Al Serio, passato dalla 16esima alla quinta posizione, e di Roma Ciampino (dalla 19esima all'ottava posizione).

Anche relativamente al traffico degli aeromobili, la graduatoria 2008 presenta numeri in linea con quanto espresso in termini di traffico passeggeri. L'aeroporto più trafficato resta quello di Roma Fiumicino (340.971 aeromobili con un incremento del 3,9%), seguito da quello di Milano Malpensa (212.841) che subisce un calo del 19,3% rispetto al 2007 dovuto in particolar modo alla vicenda Alitalia. Pisa si colloca in 12esima posizione con 37.887 aeromobili, migliorando il proprio rank rispetto al 2000, mentre Firenze scende dalla 12esima alla 14esima posizione.

2. Il traffico passeggeri

Le tabelle e i grafici presenti in questa sezione evidenziano l'evoluzione del movimento aeromobile e dei passeggeri commerciali nei singoli aeroporti Toscani.

L'aeroporto di Pisa "Galileo Galilei" conta nel 2008 un traffico di quasi 4 milioni di passeggeri e di 42.034 movimenti aerei, incidendo sul totale regionale rispettivamente per il 67,2% e il 55,8%. Nell'arco temporale considerato, il Galileo Galilei presenta una evoluzione nettamente positiva, incrementando il traffico passeggeri del 15,6% annuo, ben al di sopra della media regionale del 9,9%.

L'aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" registra anch'esso un'evoluzione positiva ma con ritmi decisamente inferiori rispetto a Pisa (+3,3% di incremento annuo di passeggeri). Questo è dovuto in particolar modo alle difficoltà dei primi anni duemila che vedono netti cali di traffici nel biennio 2001-2002 (probabilmente dovuti alla "fobia del volo" diffusa in conseguenza all'attacco terroristico delle torri gemelle) e alla chiusura al traffico aereo dal 2 febbraio all'8 aprile 2006 a causa della manutenzione straordinaria della pista di volo per incrementare la capacità e la sicurezza di volo. Nel 2008, i passeggeri trasportati sono stati 1,9 milioni, valore sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente.

L'aeroporto "Corrado Baccarini" di Grosseto è attualmente limitato ai voli charter oltre che alla scuola di volo e al traffico di aviazione generale. Nel 2008 il traffico charter ha registrato 908 movimenti di aeromobili per 5.627 passeggeri, una crescita esponenziale rispetto al 2007 dove il traffico passeggeri si attestava intorno alle 1.700 persone.

La riduzione di passeggeri che ha avuto luogo negli anni 2003, 2004 e 2005 rispetto ai primi anni duemila è dipesa dalla limitazione dell'attività commerciale imposta dall' ENAC dal maggio 2003 al giugno 2005.

Nel biennio 2001-2002, invece, l'aeroporto maremmano aveva avuto alcuni collegamenti charter nel periodo estivo provenienti dal nord Europa (Olanda in particolare), mentre il traffico promesso per il Giubileo, per il quale si erano fatti importanti investimenti, di fatto non si è mai verificato. Grazie al piano economico-finanziario triennale 2006-2008 promosso per rivitalizzare l'attività dell'aeroporto e all'attività di promozione organizzata dalla camera di Commercio, il traffico commerciale sta uscendo dalla fase di regresso e ha prodotto negli ultimi anni buoni risultati.

Il traffico aeroportuale di Siena Ampugnano, è quasi totalmente di aviazione generale³. In passato ci sono stati voli commerciali di linea, in particolare dal 2000 al 2003 collegamenti con Olbia, Vienna e Monaco, ma adesso il traffico commerciale è esclusivamente di tipo charter e collegato ad eventi e manifestazioni particolari. Nel 2008, infatti, i passeggeri trasportati sono stati 852, in calo rispetto al 2007 del 21,3%.

L'aeroporto di Marina di Campo nell'isola d'Elba è aperto, oltre al traffico charter, anche al traffico di linea. Le compagnie aeree operanti nel 2008 sono state la Elbafly, la SkyWork, e la Intersky. Diversamente dagli altri aeroporti toscani, l'aeroporto di Marina di Campo subisce una flessione media annua del movimento aeromobili e del traffico passeggeri del 7%, invertendo i buoni risultati ottenuti fino ai primi anni duemila: da 18.854 passeggeri trasportati nel 2000, il 2008 ha chiuso con 10.459 passeggeri, il 15,5% in meno rispetto all'anno precedente.

Tab.12 – Movimenti di aeromobili (arrivi+partenze) in Toscana per aeroporto. Anni 2000-2008. Valori assoluti, variazione % su anno precedente

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pisa	24.116	26.717	26.757	31.598	31.551	32.709	37.509	42.691	42.034
Firenze	30.721	31.014	26.908	25.896	24.096	26.262	21.749	27.324	29.238
Grosseto	496	519	436	90	26	352	734	660	908
Siena	144	256	302	415	346	476	581	568	462
Marina di Campo	1.190	1.007	696	668	659	792	783	844	668
Toscana	58.667	61.514	57.101	60.670	58.682	62.596	63.362	74.094	75.318
Variazione % anno precedente									
Pisa		10,8	0,1	18,1	-0,1	3,7	14,7	13,8	-1,5
Firenze		1,0	-13,2	-3,8	-7,0	9,0	-17,2	25,6	7,0
Grosseto		4,6	-16,0	-79,4	-71,1	1.253,8	108,5	-10,1	37,6
Siena		77,8	18,0	37,4	-16,6	37,6	22,1	-2,2	-18,7
Marina di Campo		-15,4	-30,9	-4,0	-1,3	20,2	-1,1	7,8	-20,9
Toscana		4,9	-7,2	6,3	-3,3	6,7	1,2	16,9	1,7

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

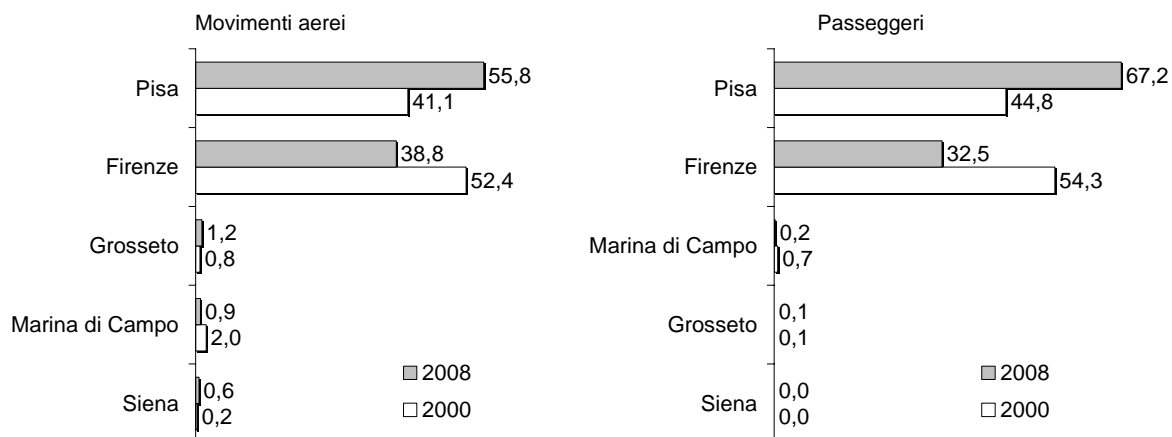
Tab.13 – Traffico passeggeri (arrivi+partenze) in Toscana per aeroporto. Anni 2000-2008. Valori assoluti, variazione % su anno precedente

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pisa	1.246.807	1.378.322	1.654.570	1.982.897	2.031.890	2.334.843	3.014.656	3.725.770	3.963.717
Firenze	1.510.429	1.479.250	1.376.392	1.379.762	1.485.207	1.692.760	1.520.621	1.905.143	1.916.810
Grosseto	1.890	8.386	8.720	2.009	918	1.361	3.186	1.724	5.627
Siena	814	455	2.062	2.789	3.351	2.436	1.723	1.083	852
Marina di Campo	18.854	15.197	10.587	9.244	11.878	13.509	12.822	12.381	10.459
Toscana	2.780.794	2.883.611	3.054.333	3.378.704	3.535.248	4.046.914	4.555.014	5.648.108	5.899.473
Variazione % anno precedente									
Pisa		10,5	20,0	19,8	2,5	14,9	29,1	23,6	6,4
Firenze		-2,1	-7,0	0,2	7,6	14,0	-10,2	25,3	0,6
Grosseto		343,7	4,0	-77,0	-54,3	48,3	134,1	-45,9	226,4
Siena		-44,1	353,2	35,3	20,2	-27,3	-29,3	-37,1	-21,3
Marina di Campo		-19,4	-30,3	-12,7	28,5	13,7	-5,1	-3,4	-15,5
Toscana		3,7	5,9	10,6	4,6	14,5	12,6	24,0	4,5

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

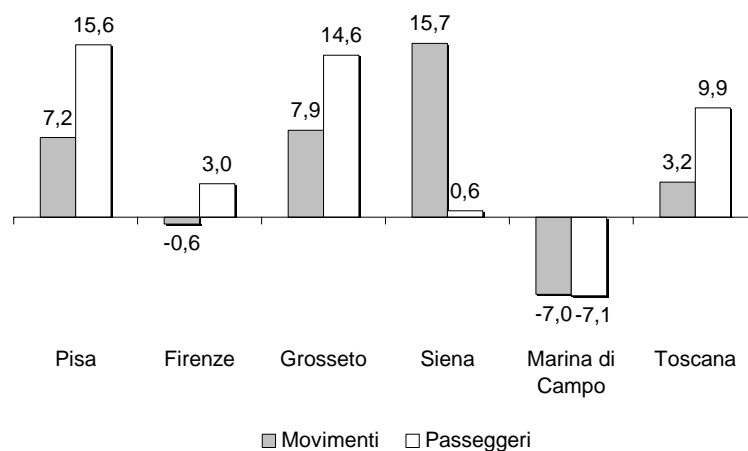
³ L'Aviazione Generale è il settore dell'aviazione civile di cui fanno parte tutti i voli non militari e non di linea.

Graf.7 – Incidenza % del numero di movimenti aerei (arrivi+partenze) e di passeggeri (arrivi+partenze) degli aeroporti toscani sul totale regionale. Anni 2000 e 2008. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

Graf.8 – Tassi di variazione medi annui 2000-2008 del numero di aeromobili (arrivi+partenze) e di passeggeri (arrivi+partenze) negli aeroporti toscani. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa, Firenze, Grosseto, Siena e Marina di Campo

3. Pisa e Firenze

3.1 Analisi di lungo periodo

Il seguente paragrafo pone attenzione sulla dinamica del movimento passeggeri, distinto in arrivi e partenze, nei due principali scali toscani, al fine di verificarne il livello di accessibilità. A tal proposito, le analisi riportate si sono concentrate prevalentemente sulla evoluzione degli arrivi, mentre per un quadro generale si rimanda al paragrafo precedente.

Nel 2008 il numero di passeggeri arrivati negli aeroporti di Firenze e Pisa⁴ sono stati rispettivamente 954.409 e 1,9 milioni, lo 0,4% e il 6,4% in più rispetto all'anno precedente. Il Graf.9 mostra sinteticamente l'andamento storico degli arrivi. Se l'aeroporto di Firenze ha mantenuto una posizione di maggiore rilevanza nei primi anni duemila ed in particolare nel 2000 e nel 2001, migliori sono stati i risultati dello scalo pisano nei restanti anni, passando da una incidenza sul territorio regionale del 44,8% (riferita all'anno 2000) ad una del 67,2% nel 2008, attestandosi l'11esima posizione a livello nazionale.

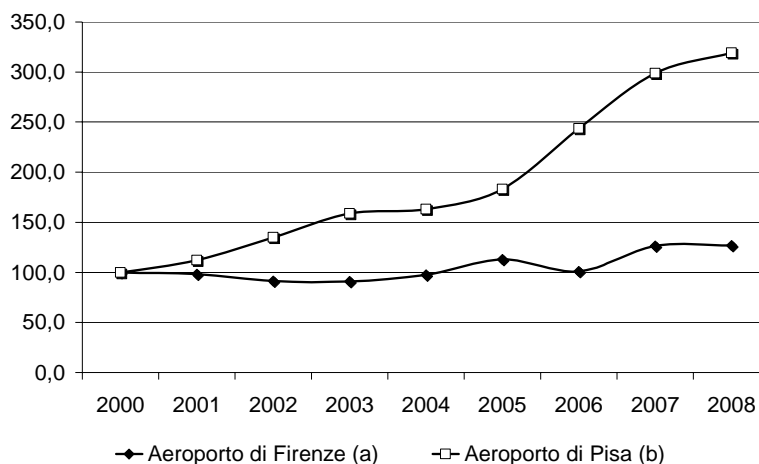
Tab.14 – Traffico passeggeri distinto in arrivi e partenze negli aeroporti di Firenze (a) e di Pisa (b). Anni 2000-2008. Valori assoluti

Anno	Aeroporto di Firenze (a)			Aeroporto di Pisa (b)		
	Arrivi	Partenze	Totale complessivo	Arrivi	Partenze	Totale complessivo
2000	752.837	757.592	1.510.429	620.101	615.302	1.235.403
2001	739.338	739.912	1.479.250	696.692	681.630	1.378.322
2002	687.207	689.185	1.376.392	836.385	818.185	1.654.570
2003	686.035	693.727	1.379.762	985.267	1.007.225	1.992.492
2004	735.338	749.869	1.485.207	1.012.262	999.881	2.012.143
2005	851.548	841.212	1.692.760	1.135.031	1.126.927	2.261.958
2006	760.396	760.225	1.520.621	1.511.450	1.500.774	3.012.224
2007	950.496	954.647	1.905.143	1.853.387	1.859.860	3.713.247
2008	954.409	962.401	1.916.810	1.978.411	1.985.306	3.963.717

Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze

(b) Anni 2000, 2001, 2004-2007 dati Eurostat; anno 2003 dati ENAC; anni 2002 e 2008 arrivi e partenze stimate partendo dal dato complessivo

Graf.9 – Evoluzione del numero di passeggeri arrivati negli aeroporti di Firenze (a) e Pisa (b) dal 2000 al 2008. Numero Indice base fissa anno 2000=100,0



Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze

(b) Anni 2000, 2001, 2004-2007 dati Eurostat; anno 2003 dati ENAC; anni 2002 e 2008 arrivi e partenze stimate partendo dal dato complessivo

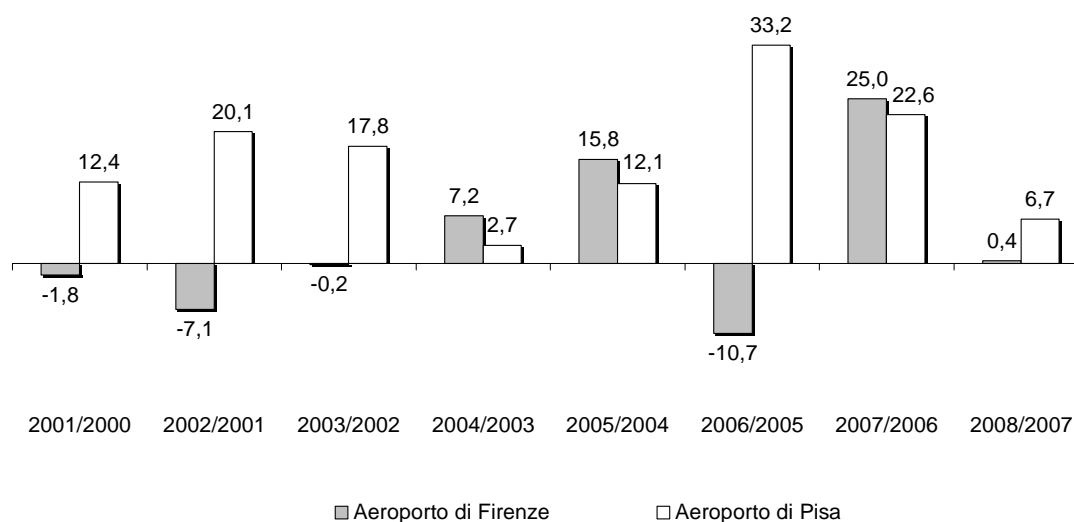
Nei primi anni duemila, l'aeroporto Vespucci di Firenze ha risentito della crisi del trasporto aereo nata in conseguenza agli attacchi terroristici, aggravando il calo degli arrivi manifestatosi nel 2001 (-1,8% rispetto all'anno precedente). Ancor più evidente è stata,

⁴ I dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Pisa SAT S.p.A. non sono disponibili distinti in arrivi e partenze; per analizzare il dettaglio del traffico passeggeri sono state quindi impiegate altre fonti ufficiali, ad eccezione degli anni 2002 e 2008. Questo può causare piccole incongruenze con i valori forniti dalla SAT S.p.A., utilizzati per le elaborazioni presenti negli altri paragrafi.

infatti, la flessione registrata nel 2002 che ha portato gli arrivi di passeggeri da 739.338 a 687.207 (-7,1%). Dopo un anno di sostanziale stazionarietà, nel 2004 il traffico passeggeri ha ripreso a crescere, con un incremento annuale degli arrivi del 7,2%, fino a raggiungere 851.548 passeggeri nel 2005 (+15,8%). Il calo dell'anno 2006 (-10,7%) è imputabile alla chiusura dello scalo dal 2 febbraio all'8 aprile a causa della manutenzione straordinaria della pista di volo. Questo ridimensiona anche l'elevata crescita degli arrivi nel 2007 (+25,0%) che si ferma nell'anno successivo (+0,4%).

A differenza dell'aeroporto di Firenze, il Galilei reagisce positivamente alla crisi del trasporto aereo dei primi anni duemila, in contrasto anche con quanto avviene a livello nazionale. Gli arrivi di passeggeri commerciali subiscono un forte incremento fino all'anno 2003 e, dopo un lieve rallentamento nell'anno 2004, riprendono a crescere con ritmi sostenuti fino ad oggi. Evidenti i risultati relativi all'anno 2006, dove gli arrivi di passeggeri passano da 1,1 a 1,5 milioni (+33,2%), valore notevolmente influenzato dalla parallela chiusura dello scalo fiorentino. Nel 2006, infatti, i vettori Lufthansa, AirFrance, Alitalia e Meridiana hanno aumentato la loro operatività su questo scalo⁵.

Graf.10 – Variazione annua degli arrivi di passeggeri negli aeroporti di Firenze (a) e Pisa (b) dal 2000 al 2008. Valori in percentuale



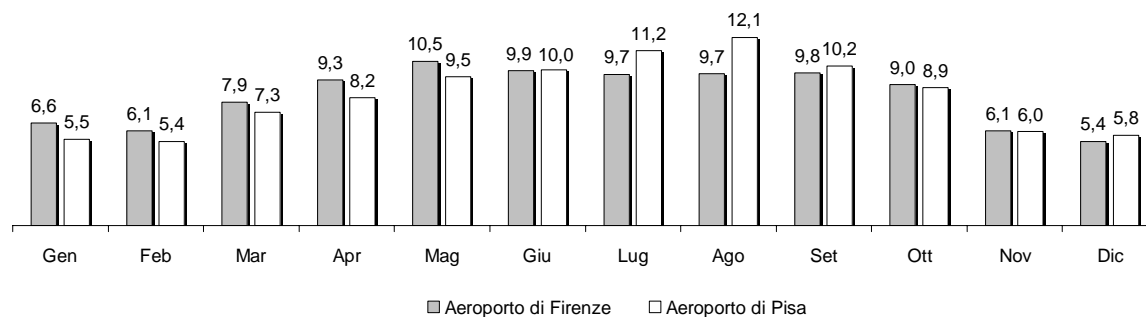
Fonti: (a) Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze

(b) Anni 2000, 2001, 2004-2007 dati Eurostat; anno 2003 dati ENAC; anni 2002 e 2008 arrivi e partenze stimate partendo dal dato complessivo

Il Graf.11 mette a confronto la distribuzione percentuale mensile del traffico passeggeri totale nei due scali toscani. I mesi di maggior traffico che hanno interessato l'aeroporto Vespucci sono stati Maggio, che intercetta il 10,5% dei passeggeri, Giugno (9,9%) e Settembre (9,8%); i traffici di Pisa si sono concentrati maggiormente nei mesi di Agosto (12,1%), Luglio (11,2%) e Settembre (10,2%).

⁵ Complessivamente nel periodo febbraio-3 maggio 2006 l'aeroporto di Pisa ha acquisito da Firenze 31 voli di linea (per un totale di 2.437 movimenti) derivanti dall'operatività aggiuntiva di Lufthansa, Meridiana ed Air France, mentre Alitalia ha mantenuto lo stesso numero di voli incrementando però la capacità offerta. Il traffico aggiuntivo generato è stato di 225.719 passeggeri.

Graf.11 – Stagionalità mensile del traffico passeggeri (arrivi+partenze) negli aeroporti di Firenze e di Pisa. Anno 2008. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

3.2 Il traffico per tipologia di volo: i voli charter e i voli low cost

Il traffico commerciale che è stato fino ad adesso analizzato comprende il trasporto aereo di linea e non di linea (voli charter e aerotaxi):

- le compagnie aeree di linea sono quelle che predispongono un programma di voli per un determinato periodo, secondo tariffe ed orari pubblicati;
- il traffico charter contraddistingue quelle compagnie che attivano i collegamenti tra due aeroporti solo in conseguenza di pregressi contratti stipulati con aziende di produzione (per il trasporto di merci) o tour operator (per il trasporto di passeggeri che acquistano i "pacchetti" vacanze volo + soggiorno), e comprende anche tutti quei casi in cui la compagnia effettua un servizio non agganciato ad un regolare programma predefinito (es: eventi speciali);
- gli aerotaxi sono quei voli effettuati per il trasporto passeggeri o merce in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti per l'utilizzo dell'intera capacità dell'aeromobile che è inferiore a 12 posti (si parla di voli charter se si superano i 12 posti).

Distinguendo il traffico passeggeri commerciale nelle due principali sub-componenti di linea e charter, è possibile notare come quest'ultimo abbia un'incidenza notevolmente bassa nell'aeroporto fiorentino (0,6% nel 2008) anche se, rispetto al traffico di linea, subisce un incremento medio annuo 2000-2008 leggermente più alto (+4,8% contro il 3,0% del traffico di linea).

Nell'aeroporto di Pisa, i passeggeri trasportati nei voli charter influiscono nel 2008 per il 3,1% sul totale passeggeri. Rispetto al 2000, registrano una flessione media annua del 2,1%, contro il +17,3% dei passeggeri che hanno utilizzato servizi di linea.

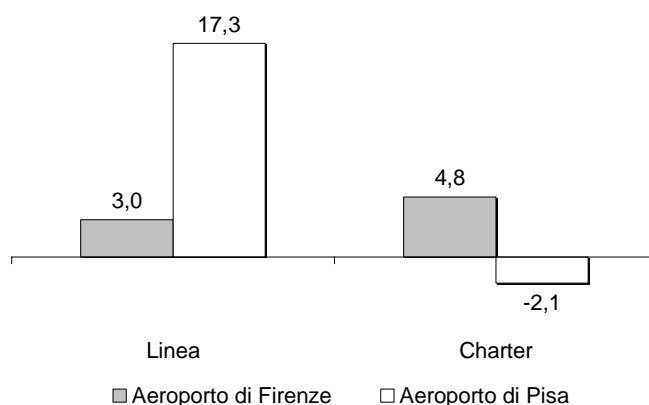
Parlando in termini assoluti, nel 2008 i passeggeri charter complessivi sono stati 11.291 nell'aeroporto di Firenze (+0,6% rispetto al 2007) e 120.760 nell'aeroporto di Pisa (+24,5%). La crescita del traffico charter nell'aeroporto Galilei nell'ultimo anno è legata principalmente all'incremento dei voli da/per l'Egitto (+69,8%) che si conferma il primo mercato estero per voli charter outgoing dello scalo pisano (rappresenta il 42,6% del traffico charter totale registrato nel 2008), con l'apertura della nuova destinazione Marsa Alam e l'incremento dell'operatività per Sharm el Sheik⁶.

⁶ Bilancio di esercizio SAT S.p.A. 2008.

Tab.15 – Passeggeri totali (arrivi+partenze) per tipologia di volo (linea e charter) negli aeroporti di Firenze e Pisa. Anni 2000-2008. Valori assoluti e variazioni % annue

	Traffico di linea				Traffico charter			
	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa
	Valori assoluti		Variazione % annua		Valori assoluti		Variazione % annua	
2000	1.502.697	1.064.773			7.732	143.383		
2001	1.468.530	1.217.058	-2,3	14,3	10.720	122.671	38,6	-14,4
2002	1.365.857	1.508.968	-7,0	24,0	10.535	117.474	-1,7	-4,2
2003	1.366.445	1.836.163	0,0	21,7	13.317	116.991	26,4	-0,4
2004	1.459.978	1.863.243	6,8	1,5	25.229	128.009	89,4	9,4
2005	1.658.627	2.206.427	13,6	18,4	34.133	95.729	35,3	-25,2
2006	1.512.551	2.900.099	-8,8	31,4	8.070	93.454	-76,4	-2,4
2007	1.893.916	3.609.151	25,2	24,4	11.227	96.980	39,1	3,8
2008	1.905.519	3.813.931	0,6	5,7	11.291	120.760	0,6	24,5

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze e dai bilanci annuali della società di gestione dell'Aeroporto di Pisa

Graf.12 – Tasso di variazione medio annuo 2000-2008 del numero di passeggeri trasportati nei voli di linea e charter negli aeroporti di Firenze e Pisa. Valori in percentuale

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze e dai bilanci annuali della società di gestione dell'Aeroporto di Pisa

Per quanto concerne il traffico di linea⁷, l'aeroporto di Pisa ha fortemente sviluppato il segmento low cost⁸, con conseguenti effetti benefici per l'intera Toscana: tramite l'inclusione del Galileo Galilei nel network dei vettori low cost, la regione ha acquisito competitività rispetto alle altre destinazioni turistiche all'interno dell'U.E raggiungibili solo con voli tradizionali, ovvero a tariffe elevate e con transito su aeroporti hub. Al contrario lo scalo fiorentino non ha beneficiato appieno del segmento low cost. La causa principale è da ricercarsi nei problemi infrastrutturali, ossia la lunghezza delle piste presenti impedisce l'operatività degli aeromobili normalmente impiegati da questi vettori. La principale compagnia low cost operativa sullo scalo fiorentino era la Sterling, che garantiva collegamenti tra l'aeroporto di Firenze e la Scandinavia. In data 29 ottobre 2008 la Sterling Airlines ha però annunciato il fallimento dovuto fondamentalmente, come si legge in una nota, al rincaro del prezzo del petrolio accompagnato da una diminuzione della

⁷ Il traffico di linea è praticato da vettori tradizionali e vettori low cost.

⁸ Il primo collegamento low cost risale al 1998 con il volo Ryanair Pisa - Londra Stansted.

domanda e dalla crisi finanziaria che hanno investito l'Europa nel corso degli ultimi mesi. C'è quindi da aspettarsi un ulteriore calo di questo segmento.

Per comprendere il valore del traffico low cost nell'aeroporto di Pisa, basta pensare che nel 2000 questo rappresentava il 17,8% del traffico passeggeri commerciali totale e nel 2008 ha raggiunto l'80,2%, assumendo un ruolo di primaria importanza. Limitatamente al traffico commerciale di linea, i vettori low cost incidono nel 2008 per l'83,3% (in termini di passeggeri trasportati).

Dal 2000 al 2008, infatti, i vettori low cost hanno trasportato da 221.932 a 3,2 milioni di passeggeri, con un incremento medio annuo del 39,5%, contro una flessione annuale dei vettori IATA del 3,5%.

Tab.16 – Passeggeri totali (arrivi+partenze) nel traffico commerciale di linea per tipologia di compagnia (charter e IATA) nell'aeroporto di Pisa. Anni 2000-2008. Valori assoluti, incidenza % e variazioni % annue

	Valori assoluti			Incidenza %			Var.% annua	
	Low cost	IATA	Traffico di linea Totale	Low cost	IATA	Traffico di linea Totale	Low cost	IATA
2000	221.932	842.842	1.064.773	20,8	79,2	100,0		
2001	372.147	844.911	1.217.058	30,6	69,4	100,0	67,7	0,2
2002	646.937	862.031	1.508.968	42,9	57,1	100,0	73,8	2,0
2003	971.620	864.543	1.836.163	52,9	47,1	100,0	50,2	0,3
2004	981.403	881.840	1.863.243	52,7	47,3	100,0	1,0	2,0
2005	1.414.915	791.512	2.206.427	64,1	35,9	100,0	44,2	-10,2
2006	1.881.145	1.018.954	2.900.099	64,9	35,1	100,0	33,0	28,7
2007	2.834.910	774.241	3.609.151	78,5	21,5	100,0	50,7	-24,0
2008	3.178.174	635.757	3.813.931	83,3	16,7	100,0	12,1	-17,9

Legenda: Low Cost: compagnia aerea a basso costo, è una società che offre voli a prezzi molto inferiori rispetto alle compagnie aeree tradizionali, eliminando gran parte dei servizi non essenziali rivolti ai passeggeri.

Vettori IATA: compagnie aeree membri della IATA (International Air Transport Association).

Fonte: Elaborazione dati su Bilanci annuali della SAT S.p.A. (società di gestione dell'Aeroporto di Pisa)

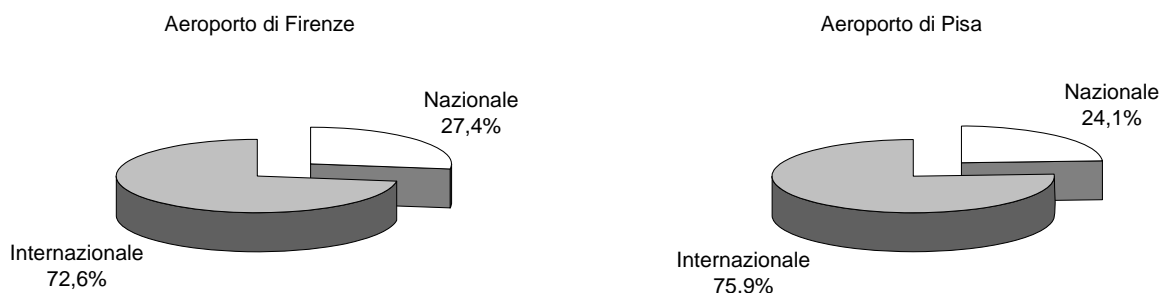
3.3 I principali Paesi di origine/destinazione

L'aumento del traffico passeggeri nell'aeroporto Galilei di Pisa è stato trainato dalla crescita del traffico internazionale; lo stesso è passato da una incidenza del 53,1% nel 2000 ad una del 75,9% nel 2008, con un incremento medio annuo del 20,8%. Anche l'aeroporto fiorentino presenta un maggior sviluppo a livello internazionale (dal 68,0% del movimento passeggeri nel 2000 al 72,6% nel 2008), ma con ritmi decisamente inferiori rispetto allo scalo pisano (+3,9% annuo).

Il quadro evolutivo, sintetizzato nel Graf.14, mostra le diverse performance dei due aeroporti toscani. Come già accennato sopra, l'aeroporto di Pisa deve il proprio sviluppo alla sostenuta crescita dei voli internazionali, mentre i passeggeri su voli nazionali decrescono dai primi anni duemila fino al 2005, anno in cui viene toccato il punto di massima flessione (-17,7% rispetto al 2004), per poi riprendersi positivamente negli anni successivi. La crisi del traffico nazionale trova origine non solo dall'aumento del prezzo del carburante, ma anche dal difficile momento attraversato dalle compagnie aeree italiane. In particolare, nel 2005, il perdurare della crisi Alitalia ha portato ad una riduzione del 13% dei posti offerti (circa -62.850 in termini assoluti rispetto al 2004), e di conseguenza del numero di passeggeri trasportati del -14,2%, mentre, a seguito dell'apposizione degli oneri di servizio pubblico sulle rotte da/per la Sardegna, il vettore AirOne ha abbandonato nel medesimo anno la rotta Pisa-Cagliari; a questo si è abbinata

l'incertezza del quadro normativo italiano relativamente ai ritardi nel conferimento delle concessioni totali aeroportuali, dei contratti di programma per la determinazione della tariffe, alla definizione dei compiti delle Società di gestione aeroportuali⁹.

Graf.13 – Distribuzione % del traffico passeggeri complessivo (arrivi+partenze) per macrotipologia di origine/destinazione del volo negli aeroporti di Firenze e Pisa. Anno 2008



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

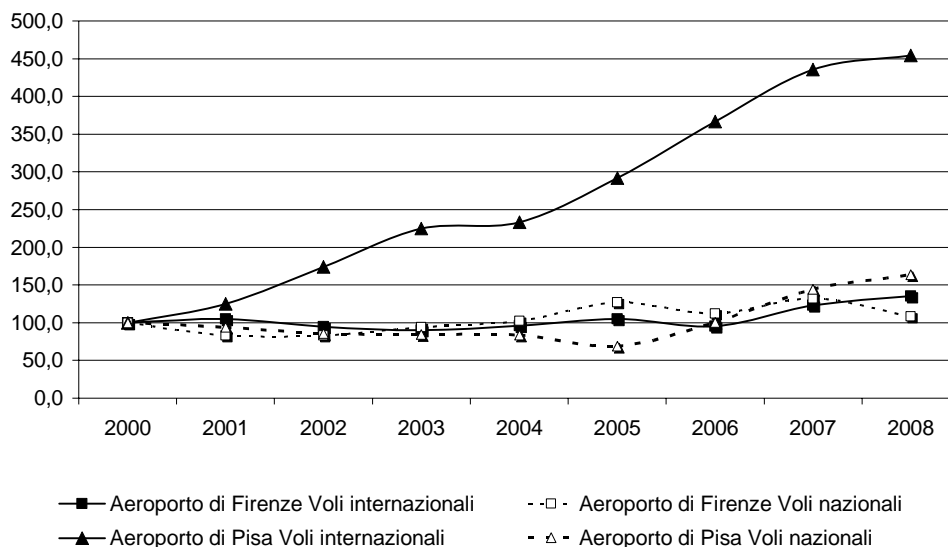
Tab.17 – Traffico passeggeri per macrotipologia di origine/destinazione del volo negli aeroporti di Firenze e di Pisa. Anni 2000-2008. Valori assoluti e variazioni % annue

Anno	Aeroporto di Firenze			Aeroporto di Pisa		
	Voli internazionali	Voli nazionali	Totale complessivo	Voli internazionali	Voli nazionali	Totale complessivo
2000	1.026.610	483.819	1.510.429	661.871	584.936	1.246.807
2001	1.075.882	403.368	1.479.250	827.321	551.001	1.378.322
2002	973.354	403.038	1.376.392	1.153.164	501.406	1.654.570
2003	925.689	454.073	1.379.762	1.487.297	495.600	1.982.897
2004	988.534	496.673	1.485.207	1.543.650	488.240	2.031.890
2005	1.077.988	614.772	1.692.760	1.933.209	401.634	2.334.843
2006	979.115	541.506	1.520.621	2.428.272	586.384	3.014.656
2007	1.265.097	640.046	1.905.143	2.883.023	842.747	3.725.770
2008	1.392.379	524.431	1.916.810	3.007.555	956.162	3.963.717
Variazione % annua						
'01/'00	4,8	-16,6	-2,1	25,0	-5,8	10,5
'02/'01	-9,5	-0,1	-7,0	39,4	-9,0	20,0
'03/'02	-4,9	12,7	0,2	29,0	-1,2	19,8
'04/'03	6,8	9,4	7,6	3,8	-1,5	2,5
'05/'04	9,0	23,8	14,0	25,2	-17,7	14,9
'06/'05	-9,2	-11,9	-10,2	25,6	46,0	29,1
'07/'06	29,2	18,2	25,3	18,7	43,7	23,6
'08/'07	10,1	-18,1	0,6	4,3	13,5	6,4

Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

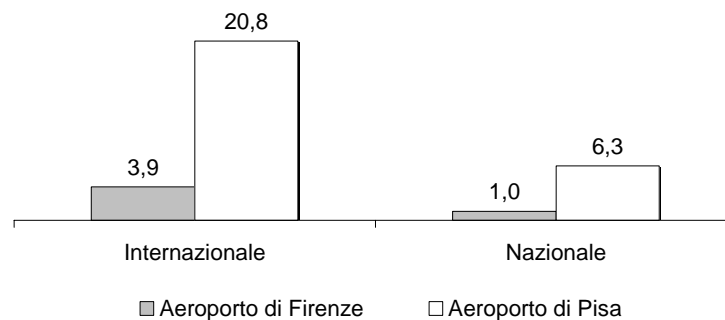
⁹ Si legge nel documento di bilancio 2006 della SAT S.p.A.: "In Italia, la legge 248/05, "Requisiti di sistema", impone un trasferimento di margini dagli aeroporti alle compagnie aeree ed ai consumatori, generando una forte perdita complessiva d'esercizio per gli aeroporti italiani. [...] In sintesi, le condizioni imposte dalla L. 248/05 pregiudicano la sostenibilità economica degli aeroporti italiani, bloccandone i programmi di investimento e quindi di sviluppo. Gli aeroporti con traffico inferiore a due milioni di passeggeri/anno, in questo contesto, sono a rischio di sopravvivenza. [...] Agli effetti negativi dei Requisiti di Sistema, si aggiunge la mancata applicazione della Delibera CIPE 2000 per la definizione, attraverso la sottoscrizione del Contratto di Programma, delle dinamiche tariffarie delle Società di Gestione. [...] Così, mentre nuove funzioni e competenze, con i relativi costi, sono stati trasferiti da ENAC alle Società di Gestione, sia in ambito safety che security, ed i Requisiti di Sistema hanno eliminato importanti voci di ricavo (eliminazione della maggiorazione notturna, delle royalties su catering e carburanti, ecc.), le Società di Gestione non possono rivedere le tariffe alla luce di quanto stabilito dalla delibera CIPE 2000." Il 15 giugno 2007 è stata poi approvata dal CIPE la nuova delibera n. 38/2007 che prevede la determinazione dei criteri di tariffazione dei servizi aeroportuali nel rispetto della L.248/05. L'approvazione della nuova delibera CIPE è stato il primo passo per la riapertura delle istruttorie per la stipula dei Contratti di Programma, avvenuta poi nel 2008.

Graf.14 – Evoluzione del numero di passeggeri (arrivi+partenze) negli aeroporti di Firenze e Pisa dal 2000 al 2008 per macrotipologia di origine/destinazione del volo. Numero Indice base fissa anno 2000=100,0



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

Graf.15 – Tasso di variazione medio annuo 2000-2008 del numero di passeggeri (arrivi+partenze) negli aeroporti di Firenze e Pisa per macrotipologia di origine/destinazione del volo. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

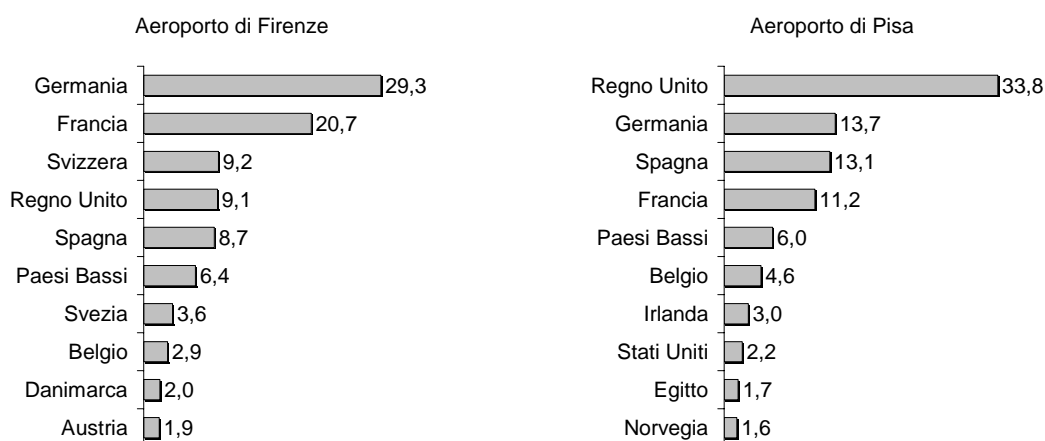
L'aeroporto Vespucci presenta un quadro evolutivo relativamente diverso. Le difficoltà del traffico nazionale si vedono principalmente nei primi anni duemila e nel 2008, dove i passeggeri trasportati su voli nazionali subiscono un calo annuale del 18,1% rispetto al 2007. Caso a parte l'anno 2006, dove ricordiamo il traffico è stato chiuso a causa della manutenzione straordinaria della pista di volo dal 2 febbraio all'8 aprile. Il traffico internazionale ha subito un notevole calo negli anni 2002 e 2003, collegato probabilmente alla "fobia del volo" diffusa in seguito agli attentati terroristici, mentre, nonostante i primi segni di allarme di una crisi economica globale negli ultimi mesi del

2008, chiude l'ultimo anno passato con un incremento del numero di passeggeri del 10,1% rispetto al 2007.

Si propone di seguito un'analisi dettagliata dei collegamenti aerei con i principali paesi esteri di origine/destinazione. Nell'aeroporto fiorentino, il traffico internazionale vede una posizione di predominanza dei voli da/per la Germania (407.406 passeggeri trasportati nel 2008) e la Francia (287.777) che insieme incidono nel 2008 per il 50% del totale passeggeri trasportati su voli internazionali. E' invece il Regno Unito (33,8%; 1.017.664 passeggeri trasportati) che si conferma come primo mercato estero per numero di passeggeri trasportati nell'aeroporto di Pisa, seguito dalla Germania (13,7%; 956.162) e dalla Spagna (13,1%; 392.880).

Da notare nella classifica dell'aeroporto Amerigo Vespucci la terza posizione della Svizzera, che subisce un incremento esponenziale rispetto all'anno 2007, favorita dall'introduzione, a partire dal 30 marzo 2008, della destinazione Zurigo da parte del vettore Swiss International Airlines, operando tre voli giornalieri.

Graf.16 – Incidenza % sul traffico complessivo internazionale del numero di passeggeri (arrivi+partenze) per Paese estero di origine/destinazione dei voli negli aeroporti di Firenze e di Pisa. Prime 10 posizioni. Anno 2008



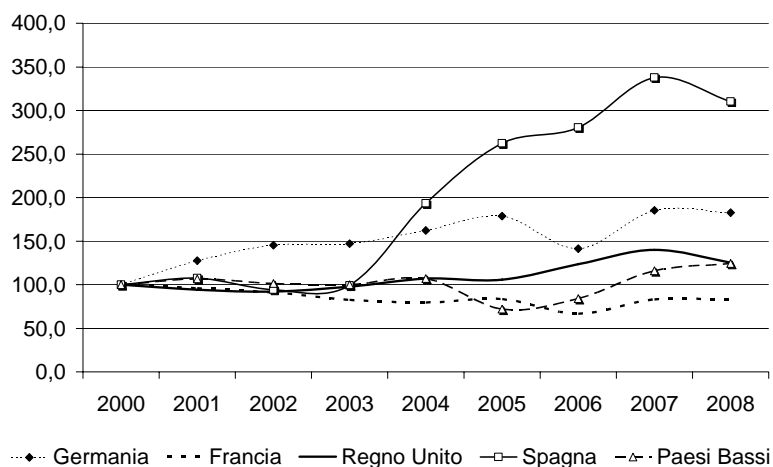
Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

I grafici seguenti mostrano il trend dei principali Paesi di origine/destinazione nel corso degli anni duemila. Per entrambi gli scali, i Paesi considerati sono stati la Germania, la Francia, il Regno Unito, la Spagna ed i Paesi Bassi, ovvero quei mercati che hanno assunto un ruolo fondamentale nell'intera serie storica.

Partendo dall'aeroporto di Firenze, i collegamenti con la Germania hanno avuto nell'intero arco temporale un buono sviluppo, con un incremento medio annuale dei passeggeri trasportati del 7,8%. Unico anno di evidente calo è stato il 2006, ma, come è stato precisato più volte, ciò è dovuto alla chiusura dell'aeroporto per la manutenzione delle piste.

I collegamenti con la Francia subiscono invece una flessione media annua 2000-2008 del 2,4%, mentre buone sono le performance con il Regno Unito e con i Paesi Bassi (rispettivamente presentano un t.v.m.a '08/'00 del +2,9% e del +2,8%) ed ottime quelle con la Spagna (t.v.m.a '08/'00 +15,2%), quest'ultime influenzate dai collegamenti attivati da Meridiana nel 2004 con Madrid.

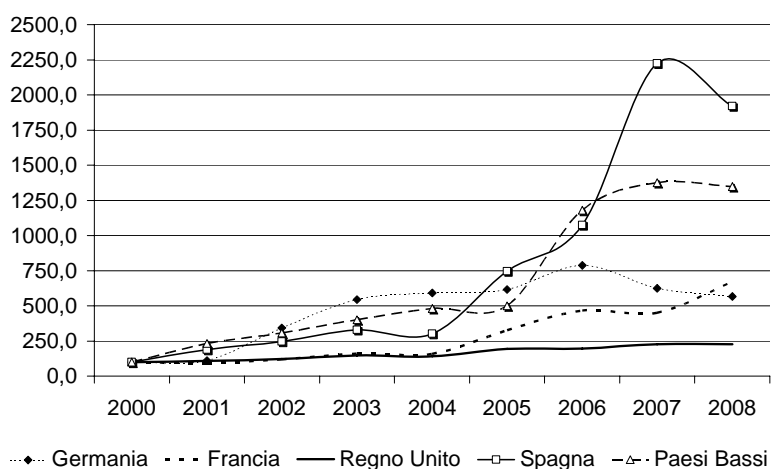
Graf.17 – Aeroporto di Firenze. Evoluzione 2000-2008 del numero di passeggeri (arrivi+partenze) per alcuni principali Paesi esteri di origine/destinazione dei voli. Numero Indice base fissa anno 2000=100,0



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Firenze

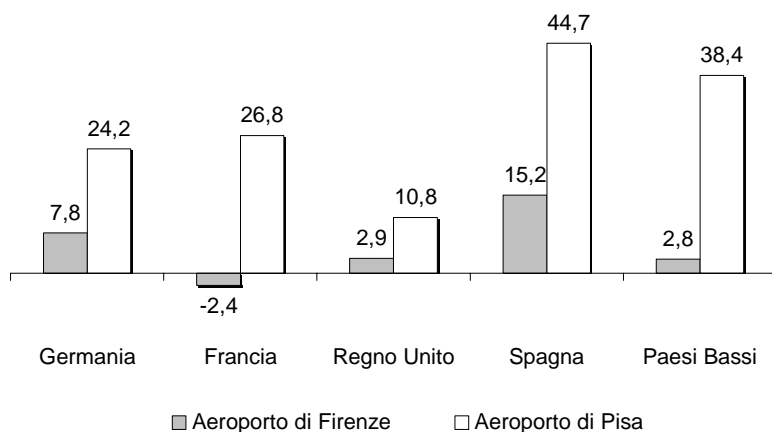
Nonostante il Regno Unito rappresenti il principale mercato estero per l'aeroporto di Pisa, rispetto agli altri Paesi considerati è quello che evidenzia negli anni duemila la minore intensità di crescita media annua (+10,8%) in termini di traffico passeggeri, contro evoluzioni di notevole spessore come i collegamenti da/per la Spagna (t.v.m.a '08/'00 +44,7%) e da/per i Paesi Bassi (+38,4%). L'evoluzione del traffico con la Spagna è stata favorita dall'introduzione da parte di Ryanair del collegamento con Girona nel Marzo 2005 e nel 2006 con Valencia e Sivilla; la rosa di destinazioni low cost da/per la Spagna già servite anche da Ryanair e Iberia, sono state poi incrementate nel 2007 con voli operati da ClickAir per Barcellona e Vueling Airlines per Madrid. Per quanto riguarda i Paesi Bassi, importante è stato il collegamento con Eindhoven da parte di Ryanair nel 2006.

Graf.18 – Aeroporto di Pisa. Evoluzione 2000-2008 del numero di passeggeri (arrivi+partenze) per alcuni principali Paesi esteri di origine/destinazione dei voli. Numero Indice base fissa anno 2000=100,0



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalla società di gestione dell'aeroporto di Pisa

Graf.19 – Tasso di variazione medio annuo 2000-2008 del numero di passeggeri (arrivi+partenze) negli aeroporti di Firenze e Pisa per alcuni principali Paesi di origine/destinazione dei voli. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazioni su dati forniti dalle società di gestione degli aeroporti di Pisa e di Firenze

Importanti anche le evoluzioni delle destinazioni tedesche e francesi che registrano un aumento medio annuo del volume di passeggeri trasportati del 24,2% e del 26,8% rispettivamente. Per quanto riguarda i collegamenti con la Germania, dopo le notevoli espansioni degli anni 2000-2006 con picchi negli anni 2002 e 2003, gli ultimi due anni considerati hanno riportato flessioni imputabili nel 2007 alla sospensione da parte di Ryanair dal 13 gennaio del volo trisettimanale per Friedrichshafen, dal 6 maggio del volo per Karlsruhe-Baden e alla sospensione invernale dei voli per Brema, e da parte del vettore Tuifly che nel periodo 6 gennaio – 13 marzo 2007 ha sospeso i voli per Hannover e Stoccarda.

Il collegamento con la Francia, invece, si sviluppa fortemente nell'anno 2005, grazie all'inaugurazione del volo giornaliero per Parigi Orly di easyJet nel mese di aprile, ed a fine 2007 con l'apertura dei voli diretti per Parigi Beauvais da parte di Ryanair, che hanno avuto piena operatività nel 2008.

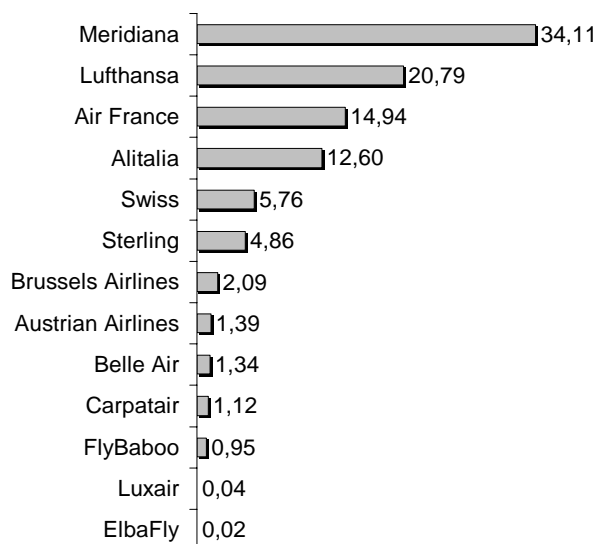
3.4 Le compagnie aeree operanti nell'anno 2008

Per completare il quadro di analisi dei due principali aeroporti toscani, vengono di seguito elencate le compagnie aeree operanti nell'aeroporto Amerigo Vespucci e Galileo Galilei nel corso dell'anno 2008.

I vettori che hanno operato nell'aeroporto di Firenze sono stati Meridiana, Lufthansa, Air France, Alitalia, Swiss, Sterling, Brussels Airlines, Austrian Airlines, Belle Air, Carpatair, FlyBaboo, Luxair ed ElbaFly. I posti totali offerti da tali compagnie sono stati nel 2008 pari a 1.440.907, con un incremento rispetto all'anno precedente del 2,8% e un fattore di carico medio è pari al 66,2%, in diminuzione di 2,1 punti percentuali rispetto al 2007.

Il Graf.20 indica i volumi di traffico passeggeri suddivisi per vettore operante nell'aeroporto fiorentino. Il 34,1% dei passeggeri ha volato sopra vettori della compagnia Meridiana, seguita da Lufthansa (20,8%) e Air France (14,9%).

Graf.20 – Distribuzione % del traffico complessivo di passeggeri per compagnia aerea operante nell'aeroporto di Firenze. Anno 2008



Fonte: Bilancio 2008 della società di gestione dell'aeroporto di Firenze

Le compagnie che hanno operato nel 2008 sullo scalo pisano¹⁰ sono state 20: 9 vettori IATA e 11 low cost. Tra i vettori IATA figurano Alitalia, British Airways, Air France, Delta Airlines, Iberia, Lufthansa, AirOne, FinnaAir, Elbafly; tra i vettori low cost Ryanair, easyJet, TUifly, SkyEurope, Vueling Airlines, Transavia, ThomsonFly, Norwegian, Jet2, Belle Air, ClickAir.

Il fattore di carico medio dei voli di linea programmati sullo scalo ha registrato nel 2008 un incremento di 2,6 punti rispetto all'anno scorso, passando dal 72,3 % del 2007 al 74,9% del 2008. Ciò dimostra che il traffico passeggeri sui voli di linea è cresciuto ad un tasso superiore a quello dei posti offerti¹¹.

4. I primi risultati dell'anno 2009

La crisi che sta investendo il settore del trasporto aereo nazionale ed internazionale, iniziata già negli ultimi mesi del 2008, ha stravolto le previsioni ottimistiche che erano state poste dagli osservatori ed operatori del comparto, giustificate dai sostenuti tassi di crescita registrati nel primo semestre 2008.

Secondo le stime effettuate da IATA, Eurocontrol e Aci Europe, era prevista una crescita del trasporto aereo a livello mondiale a tassi annui compresi tra il 4,5% ed il 5,5%, previsioni che sono state ben presto abbandonate. Come precisa il direttore generale e CEO di IATA «*La situazione del settore del trasporto aereo è pesante. Col rallentamento dell'economia la domanda è calata molto più rapidamente di quanto era possibile prevedere soltanto qualche mese fa. La nostra previsione per il 2009 è ora di perdita di*

¹⁰ Per quanto riguarda l'aeroporto di Pisa, non sono disponibili i dati di traffico suddivisi per vettore per cui non è stato possibile creare un grafico analogo allo scalo fiorentino.

¹¹ Non è disponibile il valore assoluto dei posti offerti. E' solo stato reso noto che i posti offerti hanno subito un incremento annuo nel 2008 pari al 2,0% contro un incremento del 5,7% dei passeggeri sui voli di linea.

4,7 miliardi di dollari (3,4 miliardi di euro). Tutto questo si aggiunge ad un debito del comparto pari a 170 miliardi di dollari (124,5 miliardi di euro), che va a gravare in modo pesantissimo sul bilancio del settore».

Le nuove previsioni formulate dalla IATA¹² per l'anno 2009 parlano di un calo del traffico passeggeri nell'anno in corso del 5,7% a livello mondiale, che si traduce in un calo del 6,5% per i soli vettori europei.

La Tab.18 mostra i risultati mondiali aggiornati al primo trimestre 2009 in confronto con il medesimo periodo dell'anno precedente. Il traffico passeggeri, espresso in Revenue Passenger Kilometres¹³, ha subito un calo mondiale pari al 9,1%, superiore al calo dell'offerta di posti (ASK = -4,2%), portando il load factor medio al 71,6%. Per quanto riguarda l'Europa, la capacità d'offerta ha subito, nel primo trimestre del 2009, un taglio del 5,1% e il traffico passeggeri si è ridotto, perfettamente in linea con la media mondiale, del 9,1%.

Tab.18 – Principali indicatori IATA della domanda di trasporto aereo passeggeri per area territoriale. Variazione % primo trimestre 2009 rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente

Gen-Mar 2009 vs. Gen-Mar 2008	RPK	ASK	PLF Gen-Mar 2009
Africa	-11,2	-9,8	70,3
Asia/Pacifico	-12,4	-7,6	71,5
Europa	-9,1	-5,1	71,3
America Latina	-3,7	0,1	72,2
Medio Oriente	2,7	10,5	69,9
Nord America	-10,6	-5,1	73,5
Totale	-9,1	-4,3	71,6

Legenda: RPK - Revenue Passenger Kilometres, misura il traffico passeggeri

ASK - Available Seat Kilometres, misura l'offerta posti disponibile

PLF - Passenger Load Factor, indica la % di posti occupati sul totale posti offerti

Fonte: IATA

Entrando nel panorama italiano, è possibile dare una valutazione complessiva del fenomeno tramite l'analisi degli scali aderenti ad Assaeroporti¹⁴. Nel primo trimestre 2009 si registra un calo del 12,6% del movimento di aeromobili e del 13,4% del traffico passeggeri commerciali. Anche i primi scali italiani subiscono notevoli perdite: nell'aeroporto di Roma Fiumicino i passeggeri diminuiscono del 5,3% rispetto al primo trimestre 2008, a Milano Malpensa del 31,2%, Milano Linate del 20,0% e a Venezia del 12,9%. Nonostante il calo di aeromobili, l'aeroporto di Bergamo è riuscito a mantenere una sostanziale stabilità (+0,6%).

Gravi perdite nel traffico passeggeri sono registrate da Crotone, Siena, Forlì e Bolzano. Gli unici aeroporti che presentano una congiuntura positiva nel primo trimestre dell'anno

¹² Le previsioni IATA (International Air Transport Association) includono solo il traffico di linea internazionale e non quello domestico. La IATA rappresenta circa 230 compagnie aeree (il 93% del traffico di linea internazionale).

¹³ Ricavo passeggero/km è una delle misure del volume di passeggeri trasportati da una compagnia aerea. Un passeggero per il cui trasporto un vettore aereo riceve una remunerazione commerciale è chiamato revenue passenger. L'RPK è il calcolo che unisce il numero di revenue passengers ad il numero totale di chilometri percorsi.

¹⁴ Assaeroporti o Associazione Italiana Gestori Aeroporti è un'associazione che rappresenta i gestori degli aeroporti civili italiani. Costituita il 31 maggio 1967, raggruppa le società di gestione dei maggiori Aeroporti italiani.

2009 sono Cuneo, Trapani e Brescia, mentre Brindisi, come Bergamo, subisce un leggero incremento.

Tab.19 – Traffico commerciale nel primo trimestre 2009 negli scali aderenti ad Assaeroporti. Prime 10 posizioni per movimento passeggeri commerciali. Valori assoluti e variazione % rispetto al medesimo periodo nell'anno 2008

Rank 2009	Aeroporto	Movimenti aeromobili			Passeggeri commerciali		
		Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2008	Var. %	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2008	Var. %
1	Roma FCO	75.444	79.261	-4,8	6.710.076	7.086.757	-5,3
2	Milano MXP	41.666	62.122	-32,9	3.714.079	5.399.422	-31,2
3	Milano LIN	23.319	24.566	-5,1	1.814.724	2.267.116	-20,0
4	Bergamo	14.295	15.188	-5,9	1.424.710	1.415.786	0,6
5	Venezia	15.210	16.850	-9,7	1.245.848	1.429.937	-12,9
6	Catania	10.955	13.098	-16,4	1.054.897	1.244.302	-15,2
7	Roma CIA	8.942	9.259	-3,4	1.043.254	1.109.373	-6,0
8	Napoli	11.950	13.361	-10,6	939.622	1.125.147	-16,5
9	Bologna	12.448	13.557	-8,2	839.528	889.034	-5,6
10	Torino	12.609	12.440	1,4	822.169	923.997	-11,0
	Altri aeroporti	73.405	83.812	-12,4	5.496.200	6.088.232	-9,7
	Totali	300.243	343.514	-12,6	25.105.107	28.979.103	-13,4

Fonte: Assaeroporti

Prendendo in considerazione i due principali scali toscani, l'aeroporto di Firenze presenta valori in linea con la media degli scali italiani considerati. Il movimento di aeromobili diminuisce del 10,0% e quello passeggeri del 14,7%. Interessante notare come questi risultati siano diretta conseguenza dei movimenti nazionali, mentre i voli internazionali vedono un incremento dell'1,0% del traffico passeggeri.

Tab. 20 – Traffico commerciale passeggeri nel primo trimestre 2009 negli aeroporti di Firenze e Pisa per origine/destinazione del volo. Valori assoluti, variazione % rispetto al medesimo periodo nell'anno precedente e incidenze %

Aeroporto	Nazionali			Internazionali			Totale commerciale		
	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2008	Var. %	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2008	Var. %	Gen-Mar 2009	Gen-Mar 2008	Var. %
Firenze	79.384	139.745	-43,2	256.836	254.219	1,0	336.220	393.964	-14,7
Pisa	214.677	211.779	1,4	465.375	506.186	-8,1	680.052	717.965	-5,3
	Incidenze %								
Firenze	23,6	35,5		76,4	64,5		100,0	100,0	
Pisa	31,6	29,5		68,4	70,5		100,0	100,0	

Fonte: Relazioni trimestrali delle società di gestione degli aeroporti di Firenze e di Pisa

L'aeroporto di Pisa, invece, nonostante la crisi del settore del trasporto aereo, mostra, rispetto allo scalo fiorentino, una flessione più contenuta del traffico passeggeri (-5,3%), ma ben più elevata del movimento aeromobili (-15,0%). Diverse anche le considerazioni per destinazione del volo: il traffico nazionale del Galilei, nonostante una riduzione dei posti offerti all'8,4%¹⁵, reagisce con un incremento del traffico passeggeri dell'1,4%, mentre quello internazionale registra un calo dell' 8,1% di passeggeri rispetto allo stesso trimestre del 2008 (-4,9% di posti offerti¹⁶).

¹⁵ Dati del Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2009 della società SAT S.p.A.

¹⁶ Dati del Resoconto intermedio di gestione al 31 marzo 2009 della società SAT S.p.A.

Alcune considerazioni

La crisi congiunturale di questi anni ha inciso anche sul trasporto aereo, sovrapponendosi alla evoluzione ed alla ristrutturazione degli assetti del mercato, in gran parte per effetto della rivoluzione causata da internet e dall'avvento delle compagnie low cost.

Gli interventi delle massime istituzioni sono stati essenziali per continuare l'attività di alcuni costruttori e di alcuni vettori come nel caso della Francia per Airbus o della Austrian Airlines, dell'Alitalia ed ancora altri.

Gli ordinativi per l'acquisizione di nuovi aerei sono stati, tuttavia, tutti confermati anche se, in qualche caso, è stato concordato un ritardo nella consegna; crescerà il peso relativo di Ryanair che prevede la consegna di 400 nuovi aerei fino al 2017.

Si pensa che la "crisi" sia congiunturale e tutti gli investimenti previsti per i maggiori aeroporti sono stati confermati.

L'evoluzione degli ultimi anni è stata spinta dall'avvento delle linee low cost, ma anche i normali voli di linea sono significativamente aumentati, mentre sono diminuiti i voli charter sostituiti dai primi.

Secondo l'OAG (Official Airlines Guide), nel periodo 2003-2008, in Europa il numero dei posti settimanali offerti dai voli *low cost* è aumentato ad un eccezionale tasso medio annuo del 30,1%, che ha portato quasi a quadruplicare il movimento, quello dei voli scheduled lata del 4,4%, mentre sono diminuiti i voli charter e, in misura maggiore, quelli regionali.

Tab.21 - Evoluzione dell'offerta di voli di linea, low cost, charter e regionali in Italia con riferimento agli anni 2003 e 2008 (numero di posti settimanali offerti). Valori assoluti, tasso di variazione medio annuo e composizione %

	Valori assoluti		T.v.m.a % '08/'03	Composizione %	
	2003	2008		2003	2008
Voli di linea	9.888.495	12.274.131	4,4	71,2	60,0
Low Cost	1.668.011	6.208.044	30,1	12,0	30,4
Regionali	1.231.063	987.696	-4,3	8,9	4,8
Charter	1.095.370	974.058	-2,3	7,9	4,8
Totali	13.882.939	20.443.929	8,0	100,0	100,0

Fonte: OAG (Official Airlines Guide)

Complessivamente, il numero dei posti settimanali offerti dalle diverse tipologie di voli è aumentato ad un tasso medio dell'8% annuo.

Ovviamente le quote di mercato dei voli low cost sono aumentate a discapito di tutti gli altri comparti.

Anche in Italia, il numero dei voli settimanali offerti, relativamente al periodo 2003-2008, ha seguito lo stesso trend rilevato per i posti messi a disposizione dai voli low cost, che sono passati da 180mila a quasi 800mila, quintuplicando il movimento, e passando da una quota di mercato di circa il 18% ad una del 34%.

Analogamente a quanto è avvenuto negli altri paesi, il traffico degli aeroporti minori, sui quali si appoggiano i voli low cost, ha subito un incremento maggiore rispetto a quello dei principali aeroporti.

Secondo alcuni esperti, lo sviluppo del movimento degli aeroporti italiani arriverà in primo luogo dai vettori esteri (O. Baccelli, *Il quadro globale del trasporto aereo e le prospettive per gli aeroporti italiani*, paper, Bocconi, Milano, Febbraio 2009).

Più in generale, vi è la necessità di costruire un sistema regionale di riferimento, tenendo conto dei cambiamenti del mercato e delle prospettive di lunghissimo periodo. Deve essere preso atto della rilevanza dei voli low cost, che presuppongono un sistema integrato di servizi e di trasporti intermodali, in modo da diminuire i tempi dei movimenti a terra. In tal modo gli aeroporti si avvicinano alle destinazioni pivot.

Se l'aeroporto di Girona è venduto come secondo aeroporto della città di Barcellona, lo stesso può essere fatto per Pisa rispetto a Firenze. La distanza in termini chilometrici è esattamente la stessa.

È certo, comunque, che l'attività degli aeroporti toscani deve essere meglio coordinata ed integrata anche con gli scali delle regioni vicine, come ad esempio Bologna, ma anche con Roma e Genova.

Importante è puntare ad assumere un ruolo di rilievo come scalo europeo e distinguere in modo opportuno fra *business* e *leisure*, così come fra *incoming* ed *outgoing*, perché queste sono, anche con i loro incroci, le suddivisioni fondamentali che in termini di target di mercato effettuano le compagnie di trasporto aereo.

ALTRE FORME DI TRASPORTO

La Toscana dal mare

1. Un settore oltre la crisi

Le crociere rappresentano il comparto turistico che più si è sviluppato nel corso dell'ultimo quindicennio. Solo quelle mediterranee sono aumentate nel periodo 1997-2008 ad un tasso medio annuo del 12,8%, mostrando profondi cambiamenti anche qualitativi.

Le cifre del rapido sviluppo sono rappresentate, nell'anno 2008, da 15,2 milioni di fruitori nel mondo, con una forte differenza fra grandi mercati, perché in USA il 3% della popolazione ed il 6,4% dei vacanzieri effettua una crociera, mentre in Europa le percentuali corrispondenti sono intorno all'1% ed al 2%. Di fatto il 65% dei clienti è statunitense, il 23% europeo il 4% canadese, mentre gli altri paesi del mondo incidono per il restante 8%.

Si stima che nel 2015 si supereranno i 20 milioni di crocieristi, dei quali circa 6 milioni europei; vi sono, perciò, ancora grandi possibilità di sviluppo.

Il mercato europeo in ritardo, sta rapidamente crescendo, anche per effetto delle politiche promozionali, proprio partendo dal presupposto che la percentuale di vacanzieri che sceglievano tale tipologia di vacanze era molto minore, e lo è tuttora, rispetto a quanto si verificava per il mercato nordamericano.

La prima azione svolta è stata quella di convincere la potenziale clientela che il costo non è eccessivo in rapporto alle opzioni offerte, compatibile con il soggiorno in albergo di media qualità. La seconda azione ha comportato una modifica dell'organizzazione del viaggio, perché oltre alla tradizionale vita di bordo, la nave viene considerata anche come il mezzo più facile di trasporto per visitare le principali e più note destinazioni, nel caso specifico del Mediterraneo. Ad esempio nessun altro mezzo consente di visitare un gran numero di città d'arte in così poco tempo, risparmiando sui tempi e anche sulle proprie risorse finanziarie, perché la nave effettua una buona parte degli spostamenti durante le notti che compongono la settimana classica di un viaggio.

Naturalmente esiste anche l'altra faccia della medaglia perché le visite alle città d'arte e culturali o a qualsiasi altra risorsa di rilievo spesso identificano una tipologia di turismo *mordi e fuggi*, pur se molte possono essere le alternative offerte alla clientela. I crocieristi, ad esempio, creano problemi ad una città come Firenze, contribuendo all'addensamento ed all'intasamento del centro storico ed all'aumento dei bus turistici, con di fatto, poco valore aggiunto, perché tutto è organizzato all'interno della nave e non viene utilizzata, ad esempio, la ristorazione locale.

Al di là di queste valutazioni critiche le visite, dei crocieristi nei porti europei sono circa 15 milioni ed ogni passeggero spende circa 100 euro nel porto di partenza e circa 50 euro nel porto di scalo.

L'Italia è il motore della crescita Europea del comparto con un aumento del 28% degli imbarchi nel 2007; segue a ruota la Spagna con il 26%, mentre la media europea è del 13%.

In Italia si concentra il maggiore numero di porti con cinque scali di rilievo: Napoli, Civitavecchia, Venezia, Savona e Livorno. Nel 2007 sono stati effettuati 4,415 scali. In

Italia sono presenti anche alcuni grandi operatori crocieristici come MSC Crociere e come Costa Crociere, fra i leader del mercato mondiale.

Se Barcellona è il primo porto crocieristico del Mediterraneo, l'Italia, con i suoi diversi porti, è il primo paese di destinazione con un movimento in forte sviluppo.

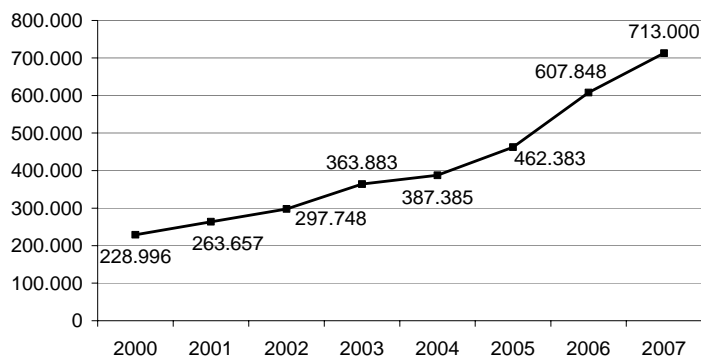
2. Il movimento crocieristico in Toscana

2.1 La grande rilevanza del Porto di Livorno

Livorno è stato, nel 2007 il quinto porto crocieristico d'Italia (dopo Civitavecchia, Napoli, Venezia e Savona) ed il nono del Mediterraneo (preceduto anche da Barcellona, Palma de Mallorca, Pireo e Tunisi; seguito da Dubrovnik e da Genova). Assai più ridotta, pur se in forte crescita, è la movimentazione di Portoferraio. Ovviamente il ruolo di Livorno dipende dal suo retroterra, che può essere identificato con tutta la Toscana, ed in particolare con Firenze e altre città quali Pisa, Lucca, San Gimignano, Volterra ecc... Queste, peraltro, sono le destinazioni alternative proposte ai crocieristi.

L'analisi evidenzia che mentre Livorno rileva un forte aumento di crocieristi nel periodo 2000-2007, più che triplicando il movimento ad un tasso medio annuo del 17,8%, Portoferraio non riesce a superare i 60.000 transiti e, anzi, negli ultimi tre anni è in diminuzione.

Graf.21 – Evoluzione del movimento crocieristico a Livorno. Anni 2000-2007



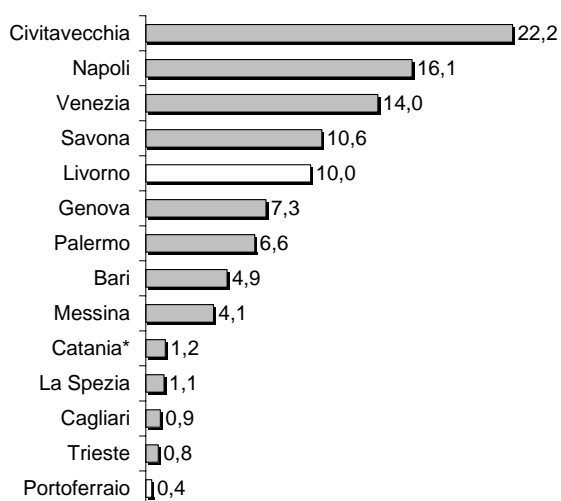
Fonte: XVI Rapporto sul turismo italiano

Tab.22 – Il mercato delle crociere nei maggiori porti del Mediterraneo

Rank 2007	Porto	2002	2007	tvma 2007/2002
1	Barcellona	843.686	1.765.838	15,9
2	Civitavecchia	486.343	1.586.101	26,7
3	Napoli	485.067	1.151.345	18,9
4	Palma de Maiorca	658.443	1.048.906	9,8
5	Venezia	507.547	1.003.529	14,6
6	Pireo	387.967	986.279	20,5
7	Savona	105.438	761.054	48,5
8	Tunisi	145.647	747.307	38,7
9	Livorno	297.748	713.144	19,1
10	Dubrovnik	296.958	686.000	18,2
11	Genova	567.506	520.197	-1,7

Fonte: XVI Rapporto sul turismo italiano

Graf.22 – Il posizionamento dei primi quattordici porti crocieristici italiani. Distribuzione % passeggeri crocieristici anno 2007



* Anno 2006 ultimo dato disponibile

Fonte: Elaborazione dati Medcruise e singole autorità portuali

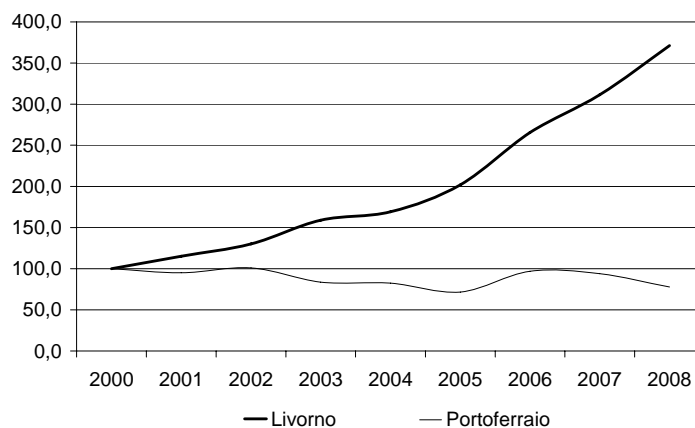
Tab.23 – Passeggeri crocieristici e toccate nave da crociera nei porti di Livorno e Portoferraio. Anni 2000-2008. Valori assoluti

Anni	Livorno				Toccate nave da crociera	Portoferraio				Toccate nave da crociera
	Passeggeri crocieristici					Passeggeri crocieristici				
	Imbarchi	Sbarchi	Transiti	Totale		Imbarchi	Sbarchi	Transiti	Totale	
2000	1.234	885	226.877	228.996	286	0	0	27.684	27.684	72
2001	994	779	261.884	263.657	321	0	0	26.302	26.302	77
2002	95	128	297.525	297.748	322	3.211	2.484	22.253	27.948	90
2003	45	116	363.722	363.883	316	0	0	23.162	23.162	74
2004	362	400	386.623	387.385	318	0	0	22.797	22.797	54
2005	824	1.031	460.528	462.383	387	0	0	19.830	19.830	79
2006	7.010	7.193	593.645	607.848	445	0	0	26.844	26.844	85
2007	12.144	12.056	688.914	713.114	510	0	0	25.976	25.976	94
2008	n.d	n.d	n.d	*850.000	*571	0	0	21.502	21.502	68

* Valore stimato dalla società Porto Livorno 2000

Fonte: Elaborazione dati Medcruise, Porto Livorno 2000 e Autorità Portuale di Piombino

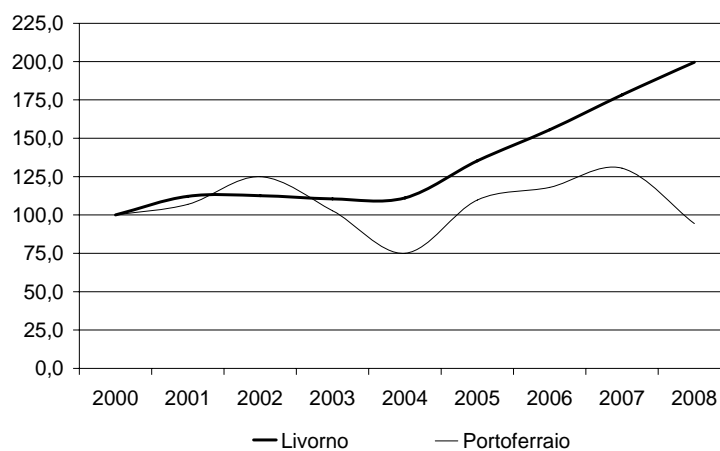
Graf.23 – Evoluzione del traffico passeggeri di crociera nei porti di Livorno e Portoferraio. Anni 2000-2008*. Numero Indice 2000=100,0



* Valore 2008 stimato per il porto di Livorno

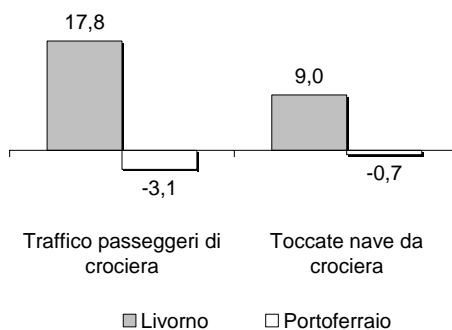
Fonte: Elaborazione dati Porto Livorno 2000 e Autorità Portuale di Piombino

Graf.24 – Evoluzione delle toccate nave da crociera nei porti di Livorno e Portoferraio. Anni 2000-2008*. Numero Indice 2000=100,0



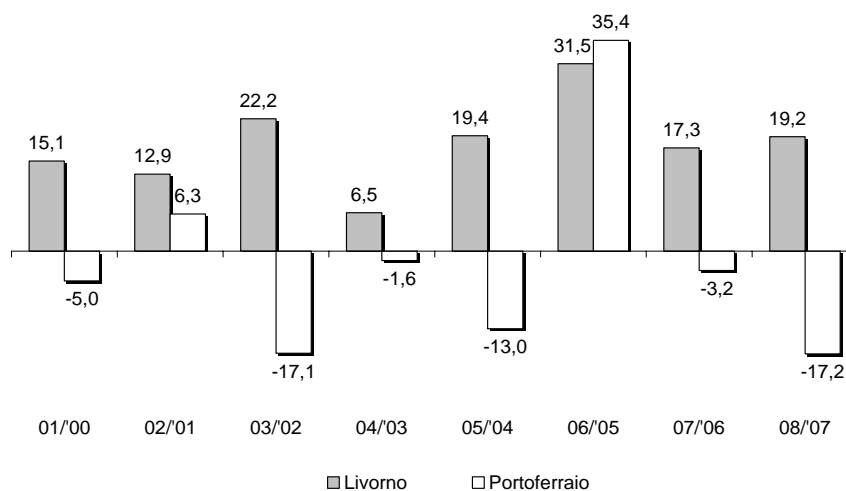
* Valore 2008 stimato per il porto di Livorno

Graf.25 – Tassi di variazione medi annui '08*/'00 di passeggeri e toccate nave da crociera nei porti di Livorno e Portoferraio. Valori in percentuale



* Valore 2008 stimato per il porto di Livorno

Graf.26 – Variazione % annua del traffico passeggeri di crociera nei porti di Livorno e Portoferraio. Anni 2000-2008*. Valori in percentuale



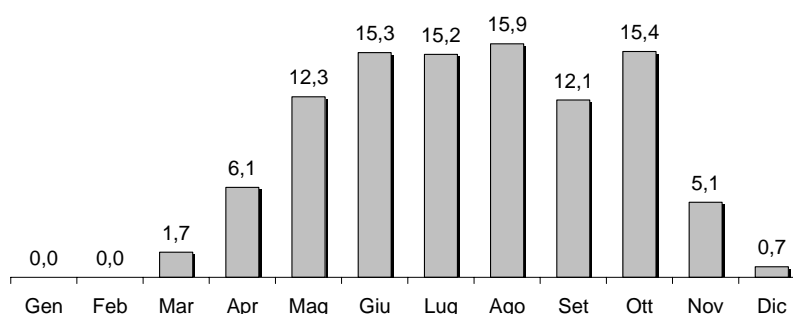
* Valore 2008 stimato per il porto di Livorno

Fonte dei Grafici 4,5,6: Elaborazione dati Porto Livorno 2000 e Autorità Portuale di Piombino

2.2 La stagionalità del turismo crocieristico nel porto di Livorno

Il fenomeno delle crociere presenta una stagionalità più allargata degli altri turismi del mare. Di fatto può considerarsi piena da maggio a ottobre, ma è sempre più presente anche a aprile e maggio. Probabilmente il peso di questi ultimi mesi, così come quello dei mesi di marzo ed aprile è dislocare ad aumentare, perché le compagnie crocieristiche hanno deciso di destinare per tutta la durata annuale alcune navi al Mediterraneo, in alternativa ai Caraibi.

Graf.27 – Stagionalità mensile del traffico passeggeri di crociera nel porto di Livorno. Anno 2007. Valori in percentuale



Fonte: Elaborazione dati Autorità Portuale di Livorno

3. Il traffico di cabotaggio in Toscana

Anche per il traffico di cabotaggio i porti regionali assumono un ruolo di rilievo, occupando la quinta posizione fra quelli nazionali, con 10,4 milioni di clienti nel 2006 (ultimo dato omogeneo disponibile), grazie principalmente ai traghetti che collegano la Toscana alle Isole, ed in particolare all'Arcipelago Toscano, alla Sardegna ed alla Corsica, ma senza ignorare i collegamenti con la Sicilia e gli altri porti del Tirreno con il progetto "Autostrada del mare".

Anche questo movimento presenta forti incrementi, a testimonianza del fatto che tutti i turismi del mare "tirano" la clientela.

In questo caso, considerando l'insieme degli imbarchi e degli sbarchi, il porto leader nell'anno 2006 (17%) è quello di Piombino con una quota del 38% del totale regionale, seguito da Portoferraio (31%) e da Livorno (17%).

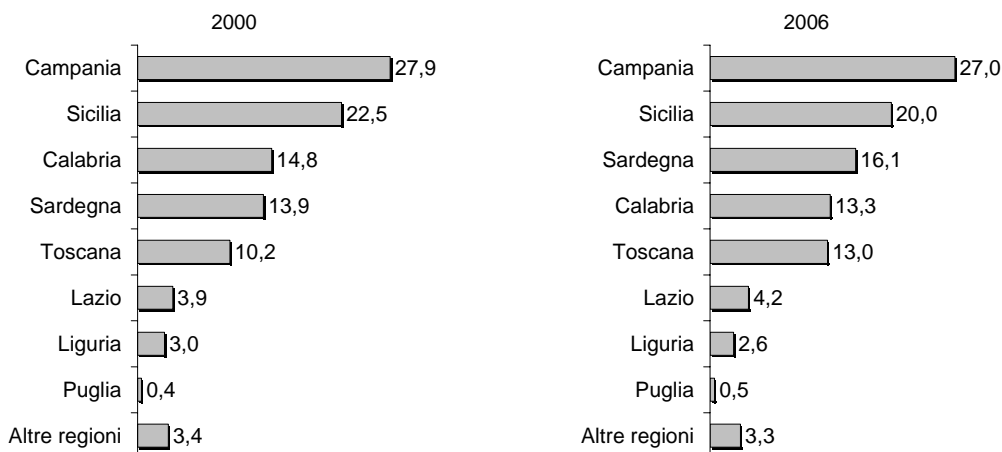
Il Graf.30 evidenzia i diversi andamenti dei porti toscani, con una tendenza generale positiva, salvo il caso dell'Isola del Giglio; anche per la navigazione di cabotaggio è considerevole la crescita del porto di Livorno.

La Tab.25 evidenzia che negli ultimi due anni Livorno ha aumentato il numero dei passeggeri complessivi mentre Piombino e Portoferraio, hanno visto una diminuzione.

Ne emerge che mentre le crociere hanno avuto un andamento positivo indipendente dalla crisi, il traffico di cabotaggio ne ha sentito gli effetti, per la diminuzione della domanda di turismo balneare.

3.1 *Il posizionamento della regione*

Graf.28 – Distribuzione % del traffico passeggeri di cabotaggio per regione. Anni 2000 e 2006



Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

3.2 *Il quadro evolutivo dei porti toscani secondo le statistiche ufficiali*

Tab.24 – Numero di passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio nei porti Toscani. Anni 2000-2006. Valori in migliaia

Porti	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Imbarchi						
Isola del Giglio	289	254	243	257	246	202	241
Livorno	501	509	575	644	689	812	870
Piombino	1.578	1.750	1.836	1.857	1.843	1.610	1.966
Porto Santo Stefano	267	263	250	268	251	209	510
Portoferraio	1.334	1.515	1.585	1.558	1.592	1.436	1.594
Rio Marina	118	114	116	109	104	n.d.	118
TOSCANA	4.087	4.405	4.605	4.693	4.725	4.269*	5.299
	Sbarchi						
Isola del Giglio	287	251	242	258	243	202	244
Livorno	505	510	582	634	706	858	851
Piombino	1.583	1.751	1.839	1.859	1.858	1.667	1.982
Porto Santo Stefano	269	267	251	268	253	209	336
Portoferraio	1.295	1.513	1.581	1.558	1.595	1.389	1.598
Rio Marina	118	113	114	129	106	n.d.	118
TOSCANA	4.057	4.405	4.609	4.706	4.761	4.325*	5.129
	Totale complessivo						
Isola del Giglio	576	505	485	515	489	404	485
Livorno	1.006	1.019	1.157	1.278	1.395	1.670	1.721
Piombino	3.161	3.501	3.675	3.716	3.701	3.277	3.948
Porto Santo Stefano	536	530	501	536	504	418	846
Portoferraio	2.629	3.028	3.166	3.116	3.187	2.825	3.192
Rio Marina	236	227	230	238	210	n.d.	236
TOSCANA	8.144	8.810	9.214	9.399	9.486	8.594*	10.428

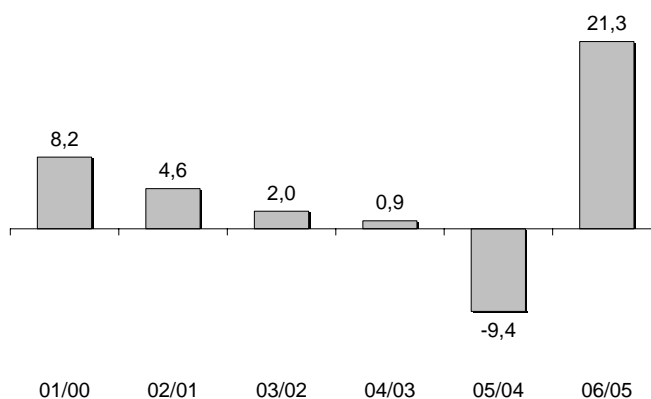
* al netto del porto di Rio Marina

Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

Tab.25 – Variazione % annua del numero di passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio nei porti Toscani. Anni 2000-2006

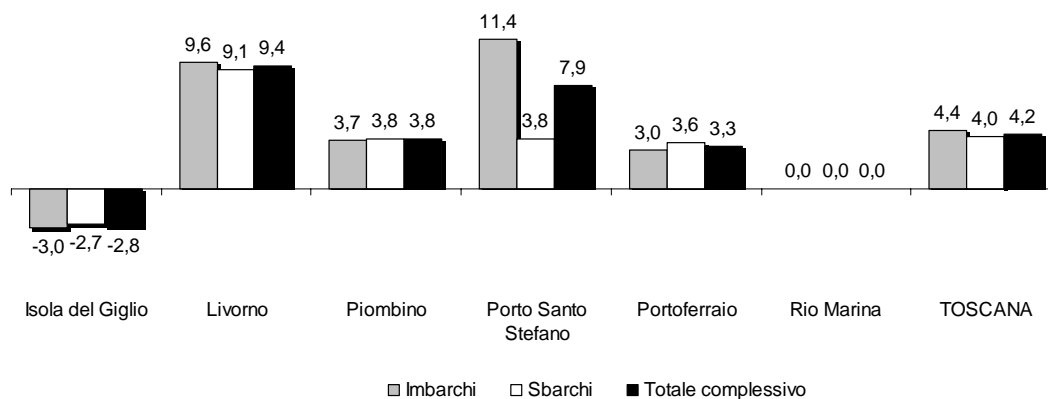
	Imbarchi	Sbarchi	Totale complessivo	Imbarchi	Sbarchi	Totale complessivo	Imbarchi	Sbarchi	Totale complessivo
Isola del Giglio			Livorno			Piombino			
01/00	-12,1	-12,5	-12,3	1,6	1,0	1,3	10,9	10,6	10,8
02/01	-4,3	-3,6	-4,0	13,0	14,1	13,5	4,9	5,0	5,0
03/02	5,8	6,6	6,2	11,9	8,9	10,4	1,1	1,1	1,1
04/03	-4,3	-5,8	-5,0	7,1	11,4	9,2	-0,8	-0,1	-0,4
05/04	-17,9	-16,9	-17,4	17,9	21,5	19,7	-12,6	-10,3	-11,5
06/05	19,3	20,8	20,0	7,1	-0,8	3,1	22,1	18,9	20,5
Porto Santo Stefano			Portoferraio			Rio Marina			
01/00	-1,5	-0,7	-1,1	13,6	16,8	15,2	-3,4	-4,2	-3,8
02/01	-4,9	-6,0	-5,5	4,6	4,5	4,6	1,8	0,9	1,3
03/02	7,4	6,8	7,1	-1,7	-1,4	-1,6	-6,0	13,2	3,5
04/03	-6,5	-5,6	-6,1	2,2	2,3	2,3	-4,6	-17,8	-11,8
05/04	-16,7	-17,4	-17,1	-9,8	-12,9	-11,4	n.d.	n.d.	n.d.
06/05	144,0	60,8	102,4	11,0	15,0	13,0	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

Graf.29 – Variazione % annua del traffico passeggeri totale in navigazione di cabotaggio in Toscana. Anni 2000-2006


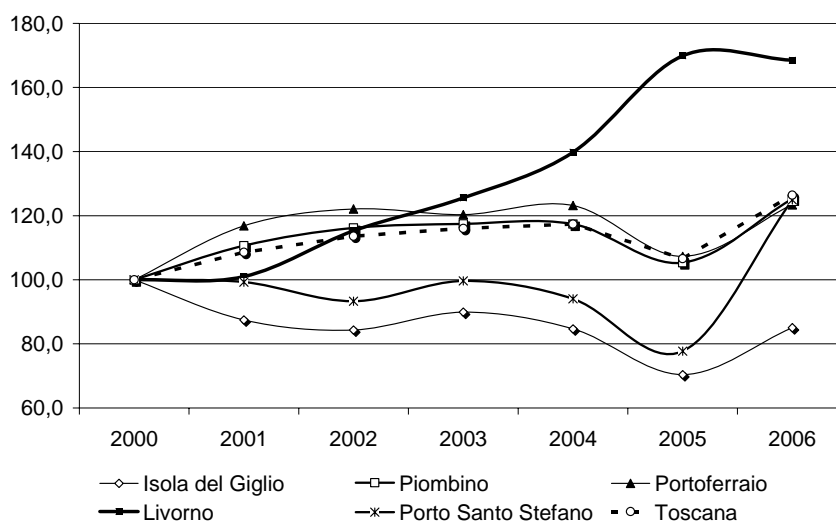
NB: anno 2005 al netto del porto di Rio Marina

Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

Graf.30 – Tasso di Variazione Medio Annuo % del numero di passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio nei porti Toscani. Anni 2000-2006


Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

Graf.31 – Evoluzione 2000-2006 dei passeggeri sbarcati in navigazione di cabotaggio nei porti Toscani. Indice anno base 2000=100,0

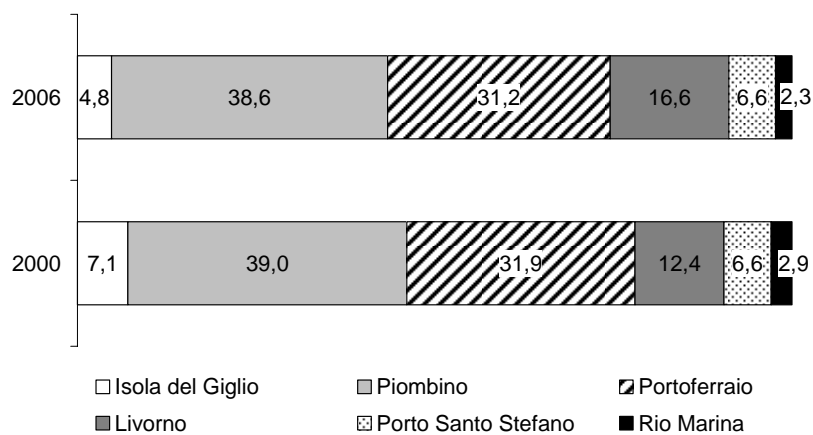


NB: Il porto di Rio Marina non è stato riportato perché mancano i dati relativi al 2005

Il valore regionale 2005 è al netto del porto di Rio Marina

Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

Graf.32 – Incidenza % sul totale regionale degli sbarchi per porto toscano. Anni 2000 e 2006



Fonte: elaborazioni dati Istat – Trasporto marittimo

3.3 I passeggeri traghetti nei maggiori porti toscani (Livorno, Piombino, Portoferraio) secondo i dati forniti dalle singole autorità portuali

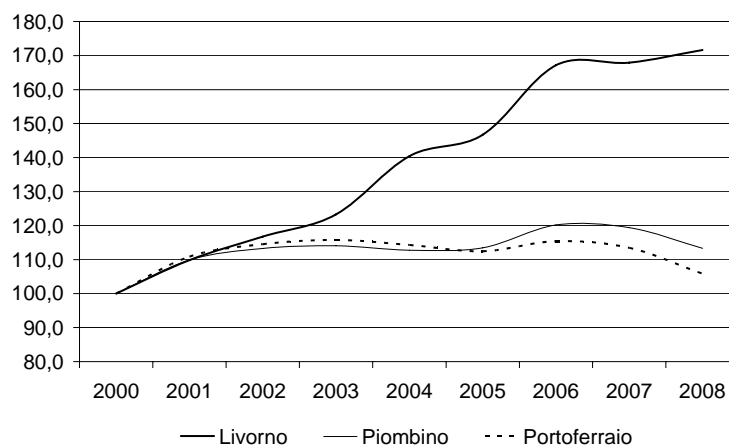
Tab.26 – Passeggeri complessivi traghetti nei maggiori porti della Toscana. Anni 2000-2008. Valori assoluti e variazione % annua

Anno	Livorno	Piombino	Portoferraio	Variazione % annua		
	Totale passeggeri traghetti			Livorno	Piombino	Portoferraio
2000	1.310.986	3.205.633	2.720.675			
2001	1.439.842	3.521.856	3.015.812	9,8	9,9	10,8
2002	1.530.625	3.630.975	3.116.073	6,3	3,1	3,3
2003	1.616.392	3.656.311	3.149.521	5,6	0,7	1,1
2004	1.841.222	3.615.441	3.110.304	13,9	-1,1	-1,2
2005	1.923.443	3.637.323	3.058.969	4,5	0,6	-1,7
2006	2.191.809	3.852.314	3.139.677	14,0	5,9	2,6
2007	2.201.189	3.827.172	3.087.050	0,4	-0,7	-1,7
2008	*2.250.000	3.632.146	2.878.910	*2,2	-5,1	-6,7

* Previsioni a cura di Porto di Livorno 2000

Fonte: elaborazione dati Autorità portuale di Piombino e Porto di Livorno 2000

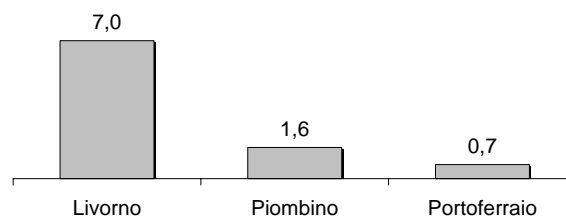
Graf.33 – Evoluzione dei passeggeri traghetti nei maggiori porti della Toscana. Anni 2000-2008. Indice anno base 2000=100,0



NB: anno 2008 valore stimato per Livorno a cura della società Porto di Livorno 2000

Fonte: elaborazione dati Autorità portuale di Piombino e Porto di Livorno 2000

Graf.34 – Tasso di variazione medio annuo '08/'00 del numero di passeggeri traghetti nei principali porti della Toscana. Valori in percentuale



NB: anno 2008 valore stimato per Livorno a cura della società Porto di Livorno 2000

Fonte: elaborazione dati Autorità portuale di Piombino e Porto di Livorno 2000

L'accessibilità alle città toscane: il caso dei bus turistici

1. I ticket d'ingresso alle città: le critiche avanzate

L'istituzione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) per i bus turistici è nata principalmente come misura ambientale volta a regolare l'accesso, la circolazione e la sosta dei mezzi nel territorio, rendendo compatibile lo straordinario afflusso turistico con la vita dei cittadini residenti, ma anche per far partecipare il turista ai maggiori costi causati dalla sua presenza, senza spese aggiuntive per i cittadini.

Le misure adottate dalle diverse amministrazioni differiscono per importo richiesto e per modalità di accesso dei mezzi ai parcheggi. Il format di riferimento è, tuttavia, comune: per favorire una più lunga permanenza quasi tutte le destinazioni adottano tariffe differenziate con un prezzo maggiore il primo giorno e minore per gli altri. Sono previste misure di fidelizzazione con abbonamenti per le imprese di trasporto che abitualmente frequentano le città ed è possibile prenotare il servizio on line. Sono previste agevolazioni per certe categorie (es. turismo scolastico) ed in occasione di eventi e manifestazioni. È prevista, in qualche caso, la possibilità per il pullman di raggiungere comunque l'albergo ove sono localizzati i clienti per il carico e scarico. Per le grandi città si prevedono come alternativa parcheggi di scambio a minor prezzo più lontani dal centro storico; si adottano prezzi differenziati favorevoli per le imprese che possiedono una rimessa nell'area comunale, provinciale o regionale.

Una critica spesso avanzata sulle iniziative di pagamento di ticket d'ingresso ai bus turistici riguarda l'ambiguità nella gestione degli importi raccolti. Sebbene esistano delibere, come nel caso di Roma, che destinano almeno una quota del ricavato ai servizi turistici, gli importi raccolti, in modo esclusivo o in gran parte finiscono spesso per essere destinati ad altre esigenze di bilancio, che si pongono sempre come imprescindibili.

Come risultato, il turista si deve confrontare con il "caro ticket", che produce nulli o impercettibili miglioramenti sulla qualità dei servizi a lui destinati. Tali interventi hanno quindi indotto una parte di turisti ad abbandonare l'uso dell'autobus a favore di altre modalità di trasporto, come ad esempio il treno, influenzando sul calo complessivo del turismo in Italia (si pensi che tour operator internazionali dirottano i turisti che intendono utilizzare l'autobus in altri paesi, come Grecia e Spagna). In un periodo di crisi globale, come quello attuale, le offerte attivate dai Bus Operator potrebbero essere viste come un'opportunità per incentivare il turismo sul nostro territorio, dato che gli autobus sono di gran lunga il mezzo di trasporto più economico.

Altra critica che attanaglia il caso dei ticket d'accesso per i bus turistici è l'approccio discriminatorio del provvedimento. È evidente che a pagarne le conseguenze sono soltanto un determinato target di turisti, contraddicendo il carattere di generalità che dovrebbe avere una "tassa di scopo".

2. Una visione quantitativa del fenomeno in Toscana

2.1 Le tariffe applicate

La prima iniziativa di adottare i ticket di accesso al centro cittadino come “tassa di scopo” fu adottata proprio da Firenze nel 1997, per limitare le presenze del cosiddetto turismo “mordi e fuggi”, tipico delle città d’arte. Il turismo “mordi e fuggi”, infatti, non permette una corretta gestione dei flussi turistici, con conseguenti ricadute negative sulla qualità ambientale e sulla vivibilità della città.

Attualmente, la Toscana è la regione più colpita da questa tipologia di provvedimenti. A Firenze, escludendo i gruppi di scolaresche, per i bus superiori a 7 metri il costo del permesso rilasciato è di €230,00. La tariffa, comunque, varia a seconda della tipologia di permesso richiesta e della dimensione del bus.

Tab.27 - Firenze. Tariffe applicate ai bus turistici negli anni 2007 e 2008

TARIFFE BUS TURISTICI				
Tipologia		Validità	Costo Bus superiori a 7 mt	Costo Bus inferiori a 7 mt
A	Per gruppi che alloggiano in strutture alberghiere situate all'interno del territorio comunale.	1° permesso fino alle ore 19,00 successive al 1° pernottamento. 2° permesso dalle ore 19,00 alle ore 19,00.	1° permesso € 230,00 dal 2° in poi € 90,00	1° permesso € 150,00 dal 2° in poi € 50,00
B	Permesso per giro città, per gruppi che non alloggiano in strutture alberghiere situate all'interno del territorio comunale.	Fino alle ore 24,00 del giorno di rilascio.	€ 230,00	€ 150,00
C	Per gruppi di studenti che alloggiano in strutture alberghiere situate all'interno del territorio comunale.	1° permesso fino alle ore 19,00 successive al 1° pernottamento. 2° permesso dalle ore 19,00 alle ore 19,00.	1° permesso € 120,00 dal 2° in poi € 60,00	1° permesso € 120,00 dal 2° in poi € 60,00
D	Per gruppi di studenti che non alloggiano in strutture alberghiere situate all'interno del territorio comunale.	Fino alle ore 24,00 del giorno di rilascio.	€ 120,00	€ 120,00
F	Permesso rilasciabile a persone interessate a manifestazioni sportive, sindacali, politiche, religiose e teatrali e residenti del Comune di Firenze che effettuano escursioni interne o esterne alla Z.T.L. Bus.		€ 20,00	€ 10,00

TARIFFE PERMESSI BUS IMMATRICOLATI COME NOLEGGIO CON CONDUCENTI E IN POSSESSO DI LICENZA N.C.C. RILASCIATA DALLA REGIONE TOSCANA				
Tipologia		Validità	Costo Bus superiori a 7 mt	Costo Bus inferiori a 7 mt
G	Permesso per Giro Città (rilasciabile solo a coloro che sono in possesso del permesso H)	Fino alle ore 24,00 del giorno di rilascio.	€ 115,00	€ 75,00
E	Permesso rilasciabile a gruppi che alloggiano in un albergo all'interno del territorio comunale fiorentino, rilasciabile solo a coloro che sono in possesso del permesso H	1° permesso fino alle ore 19,00 successive al 1° pernottamento. 2° permesso dalle ore 19,00 alle ore 19,00.	1° permesso € 115,00 dal 2° in poi € 45,00	1° permesso € 75,00 Dal 2° in poi € 25,00

Fonte: S.A.S (Servizi alla strada)

Sia per Pisa che per San Gimignano, nel 2008 si notano aumenti di tariffa. A Pisa, per transitare nel centro cittadino e sostare nell'apposito parcheggio, si paga 10 euro in più rispetto al 2007, mentre in caso di sola sosta la tariffa è rimasta invariata. Considerando la tariffa intera, anche per San Gimignano la sosta aumenta di 10 euro, sia per autobus che per minibus.

Da notare la particolare politica adottata da San Gimignano: si concedono sconti se si dimostra che la comitiva pernotta nell'area del Comune di riferimento (-50,0%), se pranza in un ristorante locale (-30,0%), oppure se visita un museo municipale (-50,0% o -100,0%).

Tab.28 - Pisa. Tariffe applicate ai bus turistici negli anni 2007 e 2008

Periodi	Bus superiori 8,5 mt	Bus inferiori 8,5 mt	Permesso TTS**		Permesso TS***	
			Bus superiori 8,5 mt	Bus inferiori 8,5 mt	Bus superiori 8,5 mt	Bus inferiori 8,5 mt
Tariffe dal gen 2007 al apr 2007*	€ 60.00	€ 40.00				
Tariffe dal mag 2007 al dic 2008			€ 70.00	€ 50.00	€ 60.00	€ 40.00

* Prevista riduzione del 50% in caso di sciopero dei mezzi pubblici locali.

** Transito nel centro cittadino e sosta bus all'apposito parcheggio

*** Solo sosta bus all'apposito parcheggio

Fonte: PisaMO Spa

Tab.29 – San Gimignano. Tariffe applicate ai bus turistici negli anni 2007 e 2008

Anni	AFFLUSSI AUTOBUS						AFFLUSSI MINIBUS					
	Tariffa intera	Tariffe scontate					Tariffa intera	Tariffe scontate				
		Ristorante -30%	Scuole -50%	Museo -50%	Hotel -50%	Musei -100%		Ristorante -30%	Scuole -50%	Museo -50%	Hotel -50%	Musei -100%
2007	€ 60,00	€ 42,00	€ 30,00	€ 30,00	€ 30,00	€ -	€ 30,00	€ 21,00	€ 15,00	€ 15,00	€ 15,00	€ -
2008	€ 70,00	€ 49,00	€ 35,00	€ 35,00	€ 35,00	€ -	€ 40,00	€ 28,00	€ 20,00	€ 20,00	€ 20,00	€ -

Fonte: Comune di San Gimignano Servizio Parcheggi - Check Point bus turistici

Il comune di Siena ha adottato una misura differenziata basata sulla stagionalità. Il prezzo di sosta previsto per il primo giorno è di €75,00 in bassa stagione (dal 16 novembre al 15 febbraio dell'anno successivo) e di €100,00 in alta; per gli altri giorni rispettivamente di €45,00 e €60,00. Rispetto al 2007, le tariffe sono rimaste invariate. Nel caso di solo transito, vige una tariffa H completamente gratuita per i clienti di albergatori che arrivano in bus.

Tab.30 – Siena. Tariffe applicate ai bus turistici negli anni 2007 e 2008

	1° giorno	2° giorno in poi
Alta stagione (dal 16/02 al 15/11)	€ 100,00	€ 60,00
Bassa stagione (dal 16/11 al 15/02)	€ 75,00	€ 45,00

Fonte: Siena Parcheggi

A Lucca, per il primo giorno di permanenza, deve essere corrisposto un diritto comunale di €36,00, comprensivo della tariffa giornaliera (€30,00) e del parcheggio (€6,00); per due

giorni €60,00 (compreso il primo giorno di parcheggio); dal terzo giorno in poi non viene applicato alcun diritto, ma è necessario pagare il parcheggio che costa €6,00 al giorno. Anche centri come Volterra, Montepulciano e Montecatini hanno ticket per bus turistici che arrivano fino a 70,00 euro; a questi si aggiunge Livorno che per l'accesso al porto chiede una corrispettivo di €20,00.

La diffusione dei ticket d'accesso in Toscana, non agevola certamente la visita ai principali siti turistici. E' stato calcolato che se un gruppo di 30 turisti vuol girare la regione per una settimana con un autobus, il costo del tour può variare da €735,00 (senza pernottare in una cittadina ove è richiesto il ticket) a €1.155,00, arrivando ad incidere fino a €40,00 al giorno a persona¹⁷.

Il confronto con le altre realtà italiane rafforza le criticità della regione Toscana. Si propone un elenco della situazione nazionale¹⁸:

- all'estremo Nord, il pedaggio montano alle Tre Cime di Lavaredo è di €90,00 a pullman;
- in Lombardia, Mantova ha un ticket di €70,00 ed a Milano è stato introdotto il sistema dell'Ecopass per tutti i veicoli;
- nel Veneto, a Venezia in alta stagione il valore del ticket è di €340,00; a Cavallino-Treporti può arrivare a €150,00, a Verona è stato introdotto recentemente il ticket di €30,00;
- in Umbria, una visita ad Assisi può costare il primo giorno circa €90,00, mentre a Perugia può raggiungere i €52,00 giornalieri;
- a Roma, in media il costo del ticket è di €150,00;
- sulla Costiera Amalfitana, può arrivare anche a 240 euro;
- in Sicilia, il Comune di Monreale (Palermo) in piena stagione turistica ha portato la tariffa d'ingresso dei bus da €15,00 a €65,00.

2.2 Il numero di permessi a pagamento rilasciati ai bus turistici in alcune città toscane (Firenze, Pisa, Siena e San Gimignano)

Nel 2008 si assiste ad un calo generalizzato del numero di permessi rilasciati ai bus turistici¹⁹. Nella città di Pisa, per entrare nel centro storico e sostare nell'apposito parcheggio, sono stati rilasciati 20.807 permessi, l'8,3% in meno rispetto al 2007; a San Gimignano, con 14.415 permessi rilasciati, si assiste ad un calo del 5,9%; a Siena (21.629) del 7,5%. E' il comune di Firenze che sembra subirà la massima flessione: i dati disponibili, aggiornati a Ottobre 2008, evidenziano un calo dal mese di Gennaio dell'11,1%, rispetto al medesimo periodo del 2007.

¹⁷ Informazioni ricavate dalla nota sui ticket per i bus turistici dell'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) del 20 Febbraio 2009.

¹⁸ Informazioni ricavate dalla nota sui ticket per i bus turistici dell'ANAV del 20 Febbraio 2009.

¹⁹ Le elaborazioni riguardano soltanto i permessi che prevedono il pagamento di un ticket. Non sono quindi considerati i permessi gratuiti concessi ad esempio per la sola salita e discesa dei turisti.

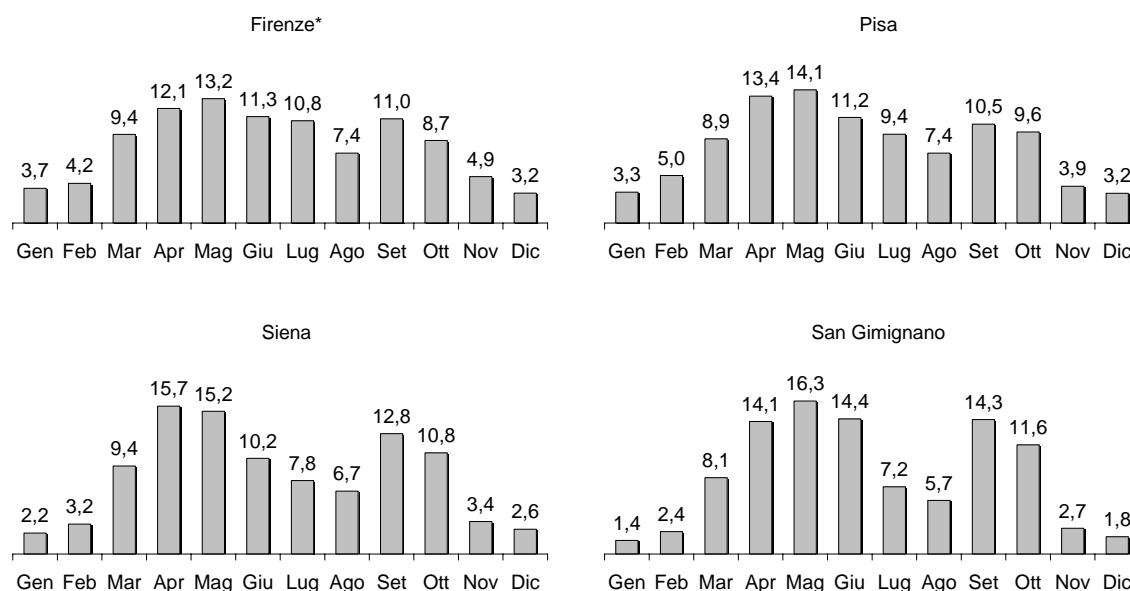
Tab.31 – Numero di permessi rilasciati ai bus turistici nei comuni di Firenze, Pisa, Siena e San Gimignano. Valori assoluti mensili anno 2008 e variazione % sul medesimo periodo dell'anno precedente

Mesi	Firenze	Var.% su 2007	Pisa	Var.% su 2007	Siena	Var.% su 2007	San Gimignano	Var.% su 2007
Gennaio	2.132	3,0	681	18,0	480	4,6	207	-5,0
Febbraio	2.442	0,0	1.046	-2,8	687	0,6	343	-7,8
Marzo	5.445	-9,9	1.856	-0,8	2.024	-9,0	1.170	-8,5
Aprile	7.039	-0,9	2.798	9,6	3.403	6,3	2.033	-6,3
Maggio	7.634	-7,2	2.936	1,2	3.284	-4,8	2.345	-3,6
Giugno	6.542	-14,3	2.330	-1,1	2.200	-11,1	2.070	24,0
Luglio	6.284	-7,4	1.959	-20,3	1.691	-6,9	1.031	-10,9
Agosto	4.299	-26,3	1.544	-24,8	1.447	-19,2	823	-12,4
Settembre	6.397	-12,8	2.181	-11,4	2.769	-9,1	2.060	-6,5
Ottobre	5.073	-21,9	2.007	-13,8	2.328	-11,0	1.674	-14,9
Novembre	n.d.	n.d.	812	-32,1	745	-24,4	394	-35,7
Dicembre	n.d.	n.d.	657	-23,2	571	-8,8	265	-12,3
Totale	*53.287	-11,1	20.807	-8,3	21.629	-7,5	14.415	-5,9

* Il totale di Firenze non è annuale, ma parziale (Gennaio-Ottobre); la variazione % è stata calcolata sul medesimo periodo del 2007

Fonte: Singole società di gestione

Tutte le città analizzate evidenziano un andamento stagionale dei permessi rilasciati: in numero maggiore ad Aprile e Maggio, seguiti dal bimestre Settembre-Ottobre; scarse le incidenze dei primi e degli ultimi mesi dell'anno, relativamente basse quelle di Luglio e Agosto.

Graf.35 – Distribuzione % mensile del numero di permessi rilasciati ai bus turistici nei comuni di Firenze, Pisa, Siena e San Gimignano. Anno 2008

* Per i mesi di Novembre e Dicembre sono state calcolate delle stime basandosi sulle incidenze % di tali mesi nei due anni precedenti

Fonte: Singole società di gestione

A Firenze, è il mese di Gennaio il solo a segnare un andamento positivo rispetto al 2007 (+3,0%), a fonte però di una incidenza del 3,7%, mentre relativamente stabili sono i mesi

di Febbraio ed Aprile. Notevoli i cali subiti a Agosto (-26,3%), Ottobre (-21,9%), Giugno (-14,3%) e Settembre (-12,8%).

Nella città di Pisa segni positivi per Gennaio (+18,0% di permessi in più), Aprile (+9,6%) e Maggio (+1,2%); altamente negativo il trend del secondo semestre.

I permessi rilasciati nel comune di Siena subiscono un buon incremento nel mese di Aprile (+6,3%) che raggiunge nel 2008 un'incidenza del 15,7% sul totale annuale; da Maggio in poi si evidenzia un calo generale che interessa con maggior intensità i mesi di Novembre (-24,4%) e Agosto (-19,2%).

Anche per San Gimignano le maggiori criticità si affacciano nel secondo semestre, ma segni negativi accompagnano tutti i mesi dell'anno, ad eccezione di Giugno, dove i permessi rilasciati aumentano del 24,0%.

Il quadro analizzato convalida le difficoltà del comparto dei Bus Operator in Toscana, come a livello nazionale. Per questo le associazioni delle imprese di bus turistici lanciano la campagna "No ticket bus" e richiedono un urgente intervento a livello nazionale e locale per individuare linee di intervento, nel rispetto delle note difficoltà di bilancio delle amministrazioni locali, attraverso più equi criteri di ripartizione degli oneri legati alla fruizione, da parte dei turisti, del patrimonio artistico e culturale italiano. A tal proposito nel mese di marzo 2009, nella città di Firenze, i bus turistici hanno occupato piazzale Michelangelo in segno di protesta contro la tassa di accesso alle città d'arte. La manifestazione, di portata nazionale, è stata organizzata da NoleggiatoriItaliani, comitato degli imprenditori delle ditte di noleggio dei pullman, e ha visto l'impiego di 152 mezzi e la partecipazione di oltre 400 addetti del settore turistico, tra titolari di aziende, autisti e guide turistiche, quest'ultime colpite a loro volta dalla progressiva diminuzione dei turisti in città.