

AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE _ ID _ VP 3378
DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO ED
INTEGRAZIONE

STUDIO DEL TRAFFICO

Codice Elaborato: INT_REL_02	Data emissione: Gennaio 2017
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
<p><i>Master Plan:</i> Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro</p>	<p>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Post Hobby Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)</p>  <p>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</p> 
Redatto – Università degli Studi di Salerno – Dipartimento di Ingegneria Civile	
Approvato: Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	 <p>SALERNO COSTA D'AMALFI S.p.A.</p>

Analisi e stima dei potenziali flussi passeggeri dell'aeroporto Salerno - Pontecagnano

Relazione finale

Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto
Dipartimento di ingegneria Civile
Università di Salerno



Responsabile scientifico
Prof. ing. Stefano de Luca

Lavoro svolto nell'ambito della convenzione di ricerca stipulata tra Il Dipartimento di Ingegneria Civile e la società Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi S.p.A.

Versione 1.0 – [30/01/2017]

Oggetto della convenzione

Analisi delle potenzialità dell'aeroporto di Salerno - Pontecagnano in termini di accessibilità, competitività e in termini di potenziali flussi di passeggeri catturabili.

In particolare le attività si sono articolate in tre punti principali:

- 1) Analisi della centralità e della competitività dell'aeroporto di Salerno -Pontecagnano.
- 2) Stima della potenziale utenza catturabile Italiana (Business e Leisure).
- 3) Analisi della potenziale utenza catturabile Turistica non italiana.

Gruppo di lavoro

Prof. ing. Stefano de Luca (*responsabile scientifico*)

Docente di Pianificazione dei Trasporti

sdeluca@unisa.it

Prof. ing. Giulio Erberto Cantarella

Docente di Progettazione di Sistemi di Trasporto

sdeluca@unisa.it

Ing. Roberta Di Pace

Docente di Tecnica ed Economia dei Trasporti

rdipace@unisa.it

Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto

Dipartimento di ingegneria Civile

Università di Salerno



Indice

INDICE	I
1 PREMESSA E SINTESI	1
2 COMPETITIVITÀ E ACCESSIBILITÀ DELL'AEROPORTO SALERNO-PONTECAGNANO	4
2.1 NOTA METODOLOGICA	4
2.2 ANALISI DI ACCESSIBILITÀ	5
2.3 INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ	6
2.3.1 MISURE DI ACCESSIBILITÀ TRASPORTISTICA	6
2.3.2 MISURE DI ACCESSIBILITÀ TRASPORTISTICA E TERRITORIALE	10
3 FLUSSI DI DOMANDA INTERNAZIONALI	13
3.1 OUTGOING INTERNAZIONALE	13
PREMESSA METODOLOGICA	13
3.1.1 APPROCCIO DI STIMA [1]	13
3.1.2 APPROCCIO DI STIMA [2]	19
3.1.3 SINTESI	22
3.2 INCOMING INTERNAZIONALE	23
3.2.1 PREMESSA METODOLOGICA	23
3.2.2 [APPROCCIO 1] - RISULTATI	23
3.2.3 [APPROCCIO 2] - RISULTATI	70
3.2.4 [APPROCCIO 3] - RISULTATI	71
3.2.5 SINTESI	73
4 FLUSSI DI DOMANDA NAZIONALI	75
4.1 OUTGOING NAZIONALE	75
4.1.1 PREMESSA METODOLOGICA	75
4.1.2 RISULTATI	75
4.2 INCOMING NAZIONALE	78
4.2.1 PREMESSA METODOLOGICA	78
4.3 STIMA AGGREGATA DEGLI SPOSTAMENTI NAZIONALI (OUTGOING + INCOMING) MEDIANTE APPROCCIO PER ANALOGIA	78
4.3.1 IL CAMPIONE DI RIFERIMENTO: FLUSSI PASSEGGERI E CURVE DI CRESCITA	78
4.3.2 STIMA DEL POTENZIALE TRAFFICO NAZIONALE (INCOMING+OUTGOING)	83

5	ALCUNE CONSIDERAZIONI SULLE DINAMICHE DI CRESCITA	87
	CONSIDERAZIONI SUGLI AEROPORTI CONFRONTABILI	87
6	LA POTENZIALE DOMANDA DELLE REGIONI LIMITROFE	89
6.1	ANALISI DI COMPETITIVITÀ MEDIANTE L'ANALISI ACCESSIBILITÀ TRASPORTISTICA	89
6.1.1	COMPETITIVITÀ RISPETTO AI COMUNI DELLA REGIONE BASILICATA	90
6.1.2	ANALISI SUI COMUNI DELL'ALTA CALABRIA	95
6.1.3	POTENZIALE BACINO DI UTENZA	102
7	SINTESI E CONCLUSIONI	104
	FASE 1	105
	FASE 2	107
	FASE 3	108
	FASE 4	109
	POTENZIALI FATTORI DI ULTERIORE SVILUPPO	112
	APPENDICI	114
	APPENDICE [A] - IL MODELLO DI DOMANDA PER LA STIMA DELLA SCELTA DELL'AEROPORTO	114
	I MODELLI DI SIMULAZIONE DELLA SCELTA DELL'AEROPORTO DI PARTENZA	114
	I MODELLI BASATI SU INDAGINE "PREFERENZE DICHIARATE"	115
	I MODELLI BASATI SU INDAGINE "PREFERENZE RIVELATE"	118
	APPENDICE [B]	121

1 Premessa e sintesi

L'attuale configurazione dell'offerta di trasporto aereo della Regione Campania si basa su di un unico scalo operativo, l'aeroporto di Napoli – Capodichino, e sullo scalo di Salerno-Pontecagnano. Quest'ultimo pur essendo stato inserito tra gli scali di interesse nazionale (Piano Nazionale degli aeroporti, 2015) ha vissuto alterne vicende strettamente legate alla ridotta lunghezza della pista e agli apparati tecnologici non in grado di fare atterrare/decollare le più comuni tipologie di aeromobili commerciali.

Ad oggi, l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano rappresenta un nodo fondamentale del sistema di trasporto regionale e provinciale. Lo scalo salernitano è, infatti, attualmente l'unica soluzione concreta (oltre che finanziariamente sostenibile) per lo sviluppo del sistema aeroportuale campano, ma anche del sistema aeroportuale lucano-calabrese.

La crescita sostenuta dell'aeroporto di Napoli Capodichino, i limiti strutturali e funzionali dello scalo napoletano e l'ambizione della Regione Campania di crescere nel comparto turistico internazionale rendono più che mai necessario individuare in tempi brevi nuove soluzioni aeroportuali di supporto. Appare, pertanto, chiaro come l'apertura e il completamento dello scalo rappresenta una necessità, oltre che una grandissima opportunità per lo sviluppo economico, sociale e culturale della Regione Campania.

Partendo dal DPR che definisce l'architettura del sistema aeroportuale italiano, è evidente che l'apertura e il finanziamento di un aeroporto devono rispondere a ben precisi requisiti funzionali, gestionali e finanziari. Tra i tanti, quello di avere un bacino di utenza che consenta allo scalo un'autonomia finanziaria e potenzialità di crescita oltre il raggiungimento della propria domanda "full potential".

Presupposto di tutto è una attenta e robusta stima delle potenzialità dello scalo e proprio all'interno di questa problematica si inserisce il presente lavoro.

L'aeroporto di Pontecagnano può essere caratterizzato da differenti tipologie di utenza:

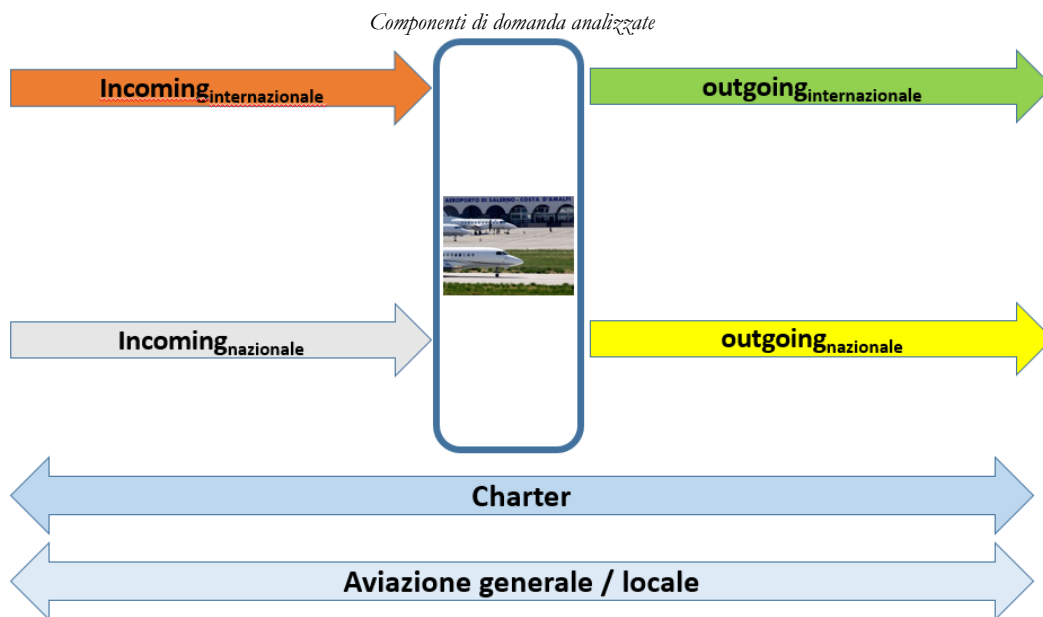
- [1] Utenza nazionale outgoing
- [2] Utenza nazionale incoming
- [3] Utenza internazionale incoming
- [4] Utenza internazionale outgoing

L'obiettivo del presente lavoro è stato di fornire una stima del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto, cercando di stimare per ciascuna componente i potenziali passeggeri catturabili quando l'aeroporto sarà a regime e, soprattutto, offrirà servizi coerenti con aeroporti di simili dimensioni e offrirà collegamenti verso destinazioni rilevanti.

Per ciascun segmento di domanda si sono perseguiti distinti approcci di stima a partire dalle informazioni disponibili e da un'indagine appositamente progettata e condotta su di un campione di residenti della regione Campania.

L'analisi e la stima del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano sono state condotte rispetto a tutte le principali componenti di traffico che potrebbero caratterizzare i movimenti outgoing e incoming dello scalo salernitano. In particolare sono state studiate le componenti

- aviazione commerciale di linea internazionale: incoming e outgoing,
- aviazione commerciale di linea nazionale: incoming e outgoing,
- aviazione commerciale charter,
- aviazione generale,
- aviazione locale.



La stima dei passeggeri del segmento di aviazione commerciale è stata condotta mediante differenti approcci di stima basati su dati storici esistenti, risultante sperimentali esistenti e su risultanze sperimentali ottenute mediante un'indagine di tipo preferenze rilevate appositamente condotta sul potenziale bacino di utenza dell'aeroporto. Per ciascun segmento di domanda, ove possibile, sono stati perseguiti differenti approcci di stima. La differenziazione è stata utile per una validazione interna di ciascun approccio ma, anche, per la stima di valori medi cautelativi.

Per quanto ha riguardato la stima dell'aviazione charter si è partiti dai dati storici dello scalo salernitano e si è ipotizzata una potenziale crescita legata allo spostamento di un'aliquota charter dallo scalo di Napoli-Capodichino coerente con la utenza interessata a raggiungere destinazioni interne al bacino di influenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

Per quanto ha riguardato l'aviazione generale e l'aviazione charter ci si è basati sui dati storici, ipotizzando tassi di crescita coerenti con il panorama nazionale e regionale.

La metodologia perseguita si è articolata in 4 fasi.

- [FASE - 1] preliminare stima della domanda potenziale (full potential) rispetto ad un bacino di utenza prettamente campano;
- [FASE - 2] stima preliminare della domanda potenziale catturabile dalle regioni limitrofe
- [FASE - 3] definizione di un realistico scenario di crescita dei servizi;
- [FASE - 4] stima dei corrispondenti movimenti aerei;

Le analisi e le stime proposte possono ritenersi cautelative. Sono stati, infatti, consapevolmente trascurati una serie di fenomeni che potrebbero essere ingenerati dall'apertura dello scalo. In particolare.

- (i) I tassi di volo utilizzati per le regioni limitrofe (Basilicata e Calabria) sono cautelativi.
- (ii) Non è stata considerata la potenziale domanda incoming (nazionale e internazionale). Vista la potenzialità turistica della Basilicata e alta Calabria, suddetto segmento di domanda potrebbe non essere trascurabile.
- (iii) La crescita charter è stata ipotizzata costante ma, vista la natura prettamente turistica del bacino di utenza, è immaginabile una crescita con tassi positivi.
- (iv) È stato trascurato il bacino di potenziale utenza delle province di Napoli e Caserta. In presenza di compagnie low-cost, il suddetto bacino (che regolarmente utilizza Roma-Ciampino) potrebbe non essere trascurabile.
- (v) Non è stata considerata l'aliquota di aviazione generale catturabile dall'Aeroporto di Napoli - Capodichino in virtù della progressiva prevalente destinazione commerciale dello scalo partenopeo.

(vi) È stata trascurata la potenziale domanda che nascerà in seguito all'apertura dell'aeroporto. L'apertura dell'aeroporto genererà nuova domanda outgoing e incoming.

La presente relazione si articola in 6 capitoli oltre la premessa e sintesi.

- Nel capitolo 2 è analizzata la competitività e le potenzialità dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano in termini di accessibilità trasportistica.
- Nel capitolo 3 sono proposte la metodologia e le stime dei flussi passeggeri internazionali.
- Nel capitolo 4 sono proposte la metodologie e le stime dei flussi passeggeri nazionali.
- Nel capitolo 5 si introducono alcune considerazioni circa le dinamiche di crescita di alcuni aeroporti italiani confrontabili con lo scalo salernitano.
- Nel capitolo 6 è analizzata la potenzialità dell'aeroporto rispetto i residenti delle regioni limitrofe Basilicata e Calabria.
- Ne capitolo 7 si propongono la sintesi del lavoro e le principali conclusioni.

2 Competitività e accessibilità dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano

2.1 Nota metodologica

Lo studio dell'evoluzione del territorio e le teorie quantitative alla base dei modelli di pianificazione dei trasporti, hanno sempre prestato grande attenzione alla problematica dell'accessibilità ed alla definizione di modelli quantitativi finalizzati a misurarla. Misurare l'accessibilità è attività fondamentale per ordinare con metodi oggettivi aree geografiche con differenti livelli di accessibilità, per pianificare strategie di intervento sul sistema di trasporto, per quantificare l'efficacia di opzioni di intervento e per valutare le migliori soluzioni. In questa ottica le analisi di accessibilità possono essere di aiuto all'analista nella propria attività di pianificazione dello sviluppo del territorio e di aiuto alle autorità politiche nelle attività di individuazione degli obiettivi, di definizione delle strategie di intervento e di diffusione delle scelte.

Nell'ambito dello studio dei sistemi di trasporto, lo studio dell'accessibilità deve essere interpretato come uno strumento per lo studio della competizione tra aree geografiche, tra specifiche realtà (e.g. porti, aeroporti, università) e, in particolare, come uno strumento di supporto alle decisioni nelle fasi:

- pre/meta-progettuale,
- progettuale,
- di realizzazione ed esercizio degli interventi,

Nella fase pre-progettuale si definiscono gli obiettivi, si identificano le criticità e si delineano le strategie di intervento. Un'analisi di accessibilità può essere funzionale:

- al monitoraggio delle performance del sistema di trasporto,
- all'individuazione di aree a differente livello di accessibilità, su cui intervenire o per le quali disporre analisi più dettagliate,
- all'identificazione di possibili strategie di intervento.

Nella fase progettuale, si definiscono le strategie di intervento migliori, si valuta la soluzione più efficace ed efficiente ed infine la si progetta. In questo caso un'analisi di accessibilità può aiutare a:

- quantificare gli effetti di interventi sul sistema di trasporto,
- favorire un confronto oggettivo tra differenti scenari di progetto all'interno di metodi di valutazione (analisi benefici-costi o multicriteria),
- individuare le priorità all'interno di un insieme di interventi,
- favorire la veicolazione delle informazioni ed una maggiore comprensione e condivisione delle scelte effettuate.

Nella fase di realizzazione ed esercizio, si prevede il monitoraggio e la verifica degli effetti delle opzioni di intervento sul sistema di trasporto, sia durante la fase realizzativa che durante la fase di esercizio. Il monitoraggio è attività fondamentale per comprendere la bontà delle scelte effettuate e per proporre modifiche e/o correttivi. In questa ottica lo studio della accessibilità può essere utile supporto per monitorare l'efficacia degli interventi rispetto alle aspettative e/o rispetto a target prefissati.

In questo lavoro di tesi sono approfondite le problematiche e le metodologie funzionali alla misura e rappresentazione della accessibilità in generale e si è condotta un'applicazione alle problematiche specifiche del sistema di trasporto aereo, con particolare attenzione ai sistemi aeroportuali. In questo contesto ciascun aeroporto è la porta di accesso al sistema di trasporto e garantisce accessibilità al proprio bacino di utenza verso il mondo esterno, nonché dal mondo esterno verso il proprio bacino di utenza. In generale, emergono tre problematiche rilevanti:

- la misura della raggiungibilità di un aeroporto,
- la misura della accessibilità garantita da un aeroporto verso il mondo esterno,
- la misura della accessibilità garantita da un aeroporto verso il proprio bacino di utenza.

2.2 Analisi di accessibilità

Lo studio ha riguardato l'analisi dell'accessibilità stradale (su autovettura o autobus) dei comuni della Regione Campania nei confronti dell'aeroporto di Napoli – Capodichino già in esercizio, dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano e di quello di Grazzanise.

In questa ottica lo studio si è articolato nelle attività schematizzate nella *Tabella 1*.

Tabella 1 - *Analisi svolte*

Indicatori	Descrizione
<i>Tempi di viaggio a rete congestionata</i>	Per ogni comune e per le tre possibili destinazioni sono stati calcolati i tempi di viaggio in presenza di congestione. I valori dei tempi sono stati ottenuti mediante un modello di assegnazione che ha consentito di assegnare la domanda di mobilità alla rete di trasporto stradale e ha permesso di calcolare i tempi di viaggio tenendo conto della reciproca interazione dei veicoli sugli archi stradali.
<i>Indicatori medi di livello di servizio</i>	Sono stati calcolati i valori medi rispetto al numero dei comuni. L'indicatore esprime un numero facilmente interpretabile ma che non consente di considerare la dimensione del singolo comune.
<i>Indicatori medi pesati rispetto al numero dei residenti del singolo comune</i>	Sono stati calcolati i valori medi rispetto al numero di residenti nel singolo comune. L'indicatore esprime un numero medio facilmente leggibile ed interpretabile e consente di superare le perplessità dell'indice medio non pesato. Dal canto suo non rappresenta efficacemente l'impatto dell'impedenza spaziale (distanze, tempi o costi) sull'accessibilità, impatto che di solito non risulta essere lineare.
<i>Analisi delle opportunità cumulate al variare del tempo di viaggio necessario a raggiungerle</i>	Si è definito un diagramma cumulato che permette di capire al variare del tempo quante "opportunità" possono raggiungere le zone di destinazione in esame e viceversa. Le opportunità possono essere sia grandezze che misurano l'attrattività di una zona sia grandezze che misurano la capacità di emissione di una zona. Nel caso in esame le opportunità sono state i comuni e la relativa popolazione residente.
<i>Definizione di mappe di accessibilità</i>	Per ciascuna tipologia degli indicatori di livello di servizio descritti in precedenza sono state definite delle mappe di accessibilità. Esse sono consistite nel calcolo delle differenze tra i diversi indicatori e nella loro rappresentazione in mappe tematiche mediante l'ausilio di un GIS.

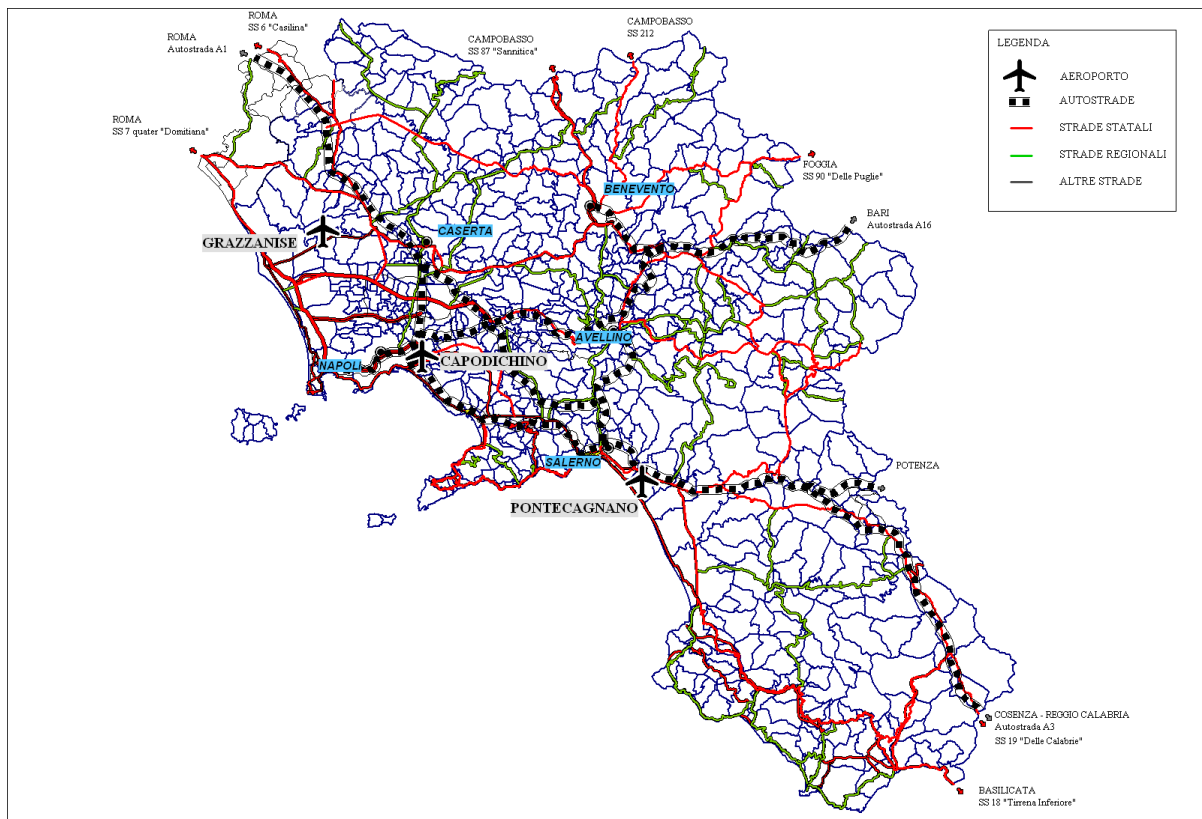


Figura 1– Sistema territoriale e offerta di trasporto stradale

Quanto descritto ha richiesto l'implementazione di un modello di offerta di trasporto e l'implementazione dei risultati del modello di offerta su di un GIS (Figura 1). Il modello di offerta coinvolge l'intero territorio della regione Campania che, per esigenze di simulazione, è stato discretizzato in un numero finito di zone. Ciascun comune dell'area di studio è stato considerato come una zona, esclusi il comune di Salerno ed il comune di Napoli, che sono stati ulteriormente suddivisi in zone di traffico più piccole (rispettivamente 53 e 145) al fine di simulare meglio l'accesso alla rete stradale e, soprattutto, al fine di simulare i fenomeni di congestione che caratterizzano i due centri urbani. Si è così giunti alla definizione di 747 zone interne. A valle della zonizzazione, si è proceduto a schematizzare mediante un modello di rete le strade presenti nell'area di studio (5236 km totali relativi a 3208 archi stradali) che svolgono una funzione rilevante di collegamento fra le diverse zone in cui essa è suddivisa (Figura 1).

2.3 Indicatori di accessibilità

2.3.1 Misure di accessibilità trasportistica

Il modello di rete implementato è stato utilizzato per calcolare i tempi di viaggio e le distanze tra tutti i comuni della Regione e le tre destinazioni. I tempi sono stati calcolati mediante assegnazione di equilibrio con scelta del percorso stocastica. I tempi di viaggio dai differenti comuni della Regione ai tre aeroporti sono riportati nelle mappe tematiche proposte in Figura 2, Figura 3 e Figura 4, elaborate con il supporto di un GIS.

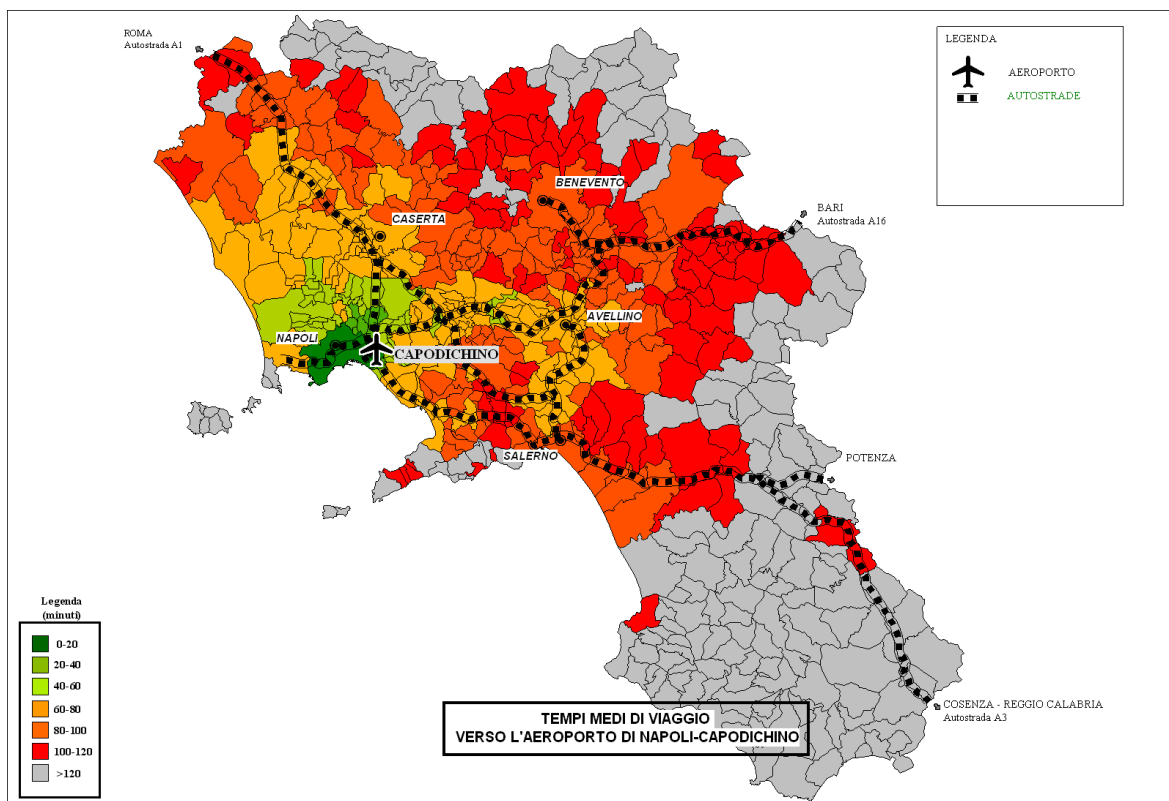
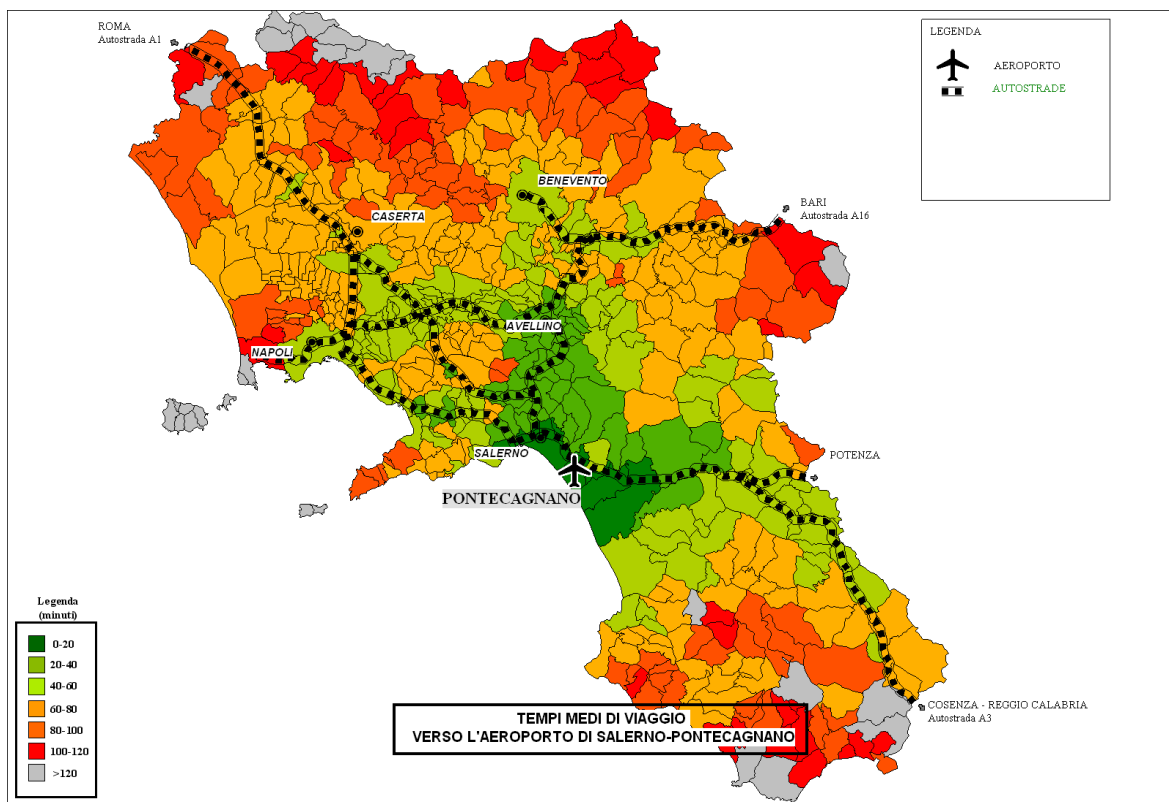
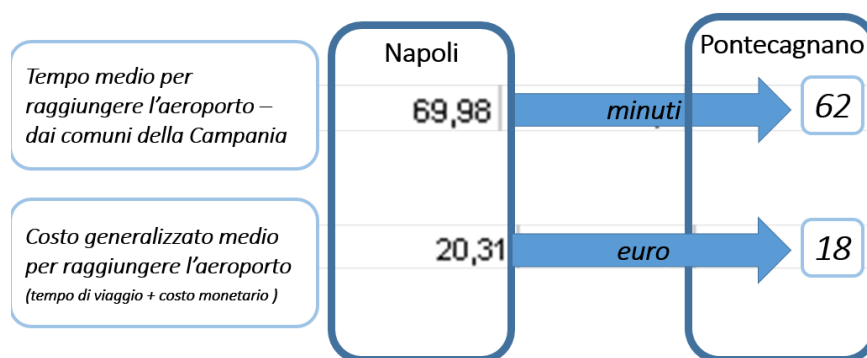


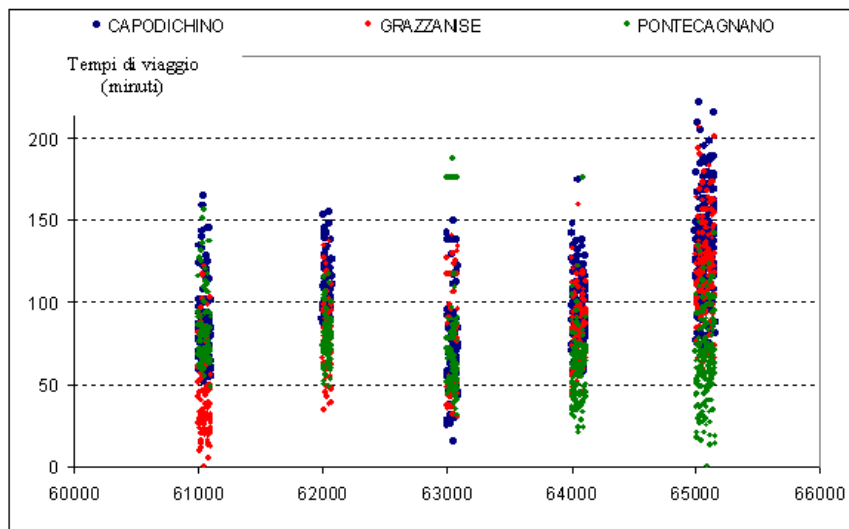
Figura 2— Tempi medi di viaggio verso l'aeroporto di Napoli-Capodichino



È immediato verificare che soltanto l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano è in grado di assicurare una soddisfacente accessibilità, entro 100 minuti in auto, al trasporto aereo per i comuni della Provincia di Salerno. Si consideri, inoltre, che si ottiene un significativo miglioramento dei comuni delle Province di Avellino e di Benevento, oltre che di Potenza (che dista circa 20 minuti dal confine della Provincia). Infatti il tempo medio di viaggio verso Capodichino è di 70 minuti rispetto i 62 minuti verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano, mentre il costo generalizzato (combinazione omogeneizzata di tempo di viaggio e costo monetario) è pari a circa 20 euro per Napoli e 18 euro per Salerno-Pontecagnano.



Lo studio si è, quindi, articolato in una fase in cui sono state definite le matrici di accessibilità al variare degli attributi di livello di servizio ed una fase in cui i risultati ottenuti sono stati aggregati in indici sintetici. I risultati cui si è giunti vanno letti come delle misure di “raggiungibilità” delle tre destinazioni dai diversi comuni della Regione Campania; benché siano stati posti sullo stesso piano comuni con caratteristiche socioeconomiche molto differenti tra loro, un tale approccio è interessante perché consente di comprendere in una maniera molto disaggregata e facilmente interpretabile l'andamento dell'accessibilità alle due sedi. Gli indici aggregati sono stati ottenuti mediando i valori dei tempi di viaggio sul numero dei comuni della Regione. I relativi risultati sono schematizzati nel grafico di *Figura 4*.



CODICI ISTAT
 61000: Caserta 62000: Benevento 63000: Napoli 64000: Avellino 65000: Salerno

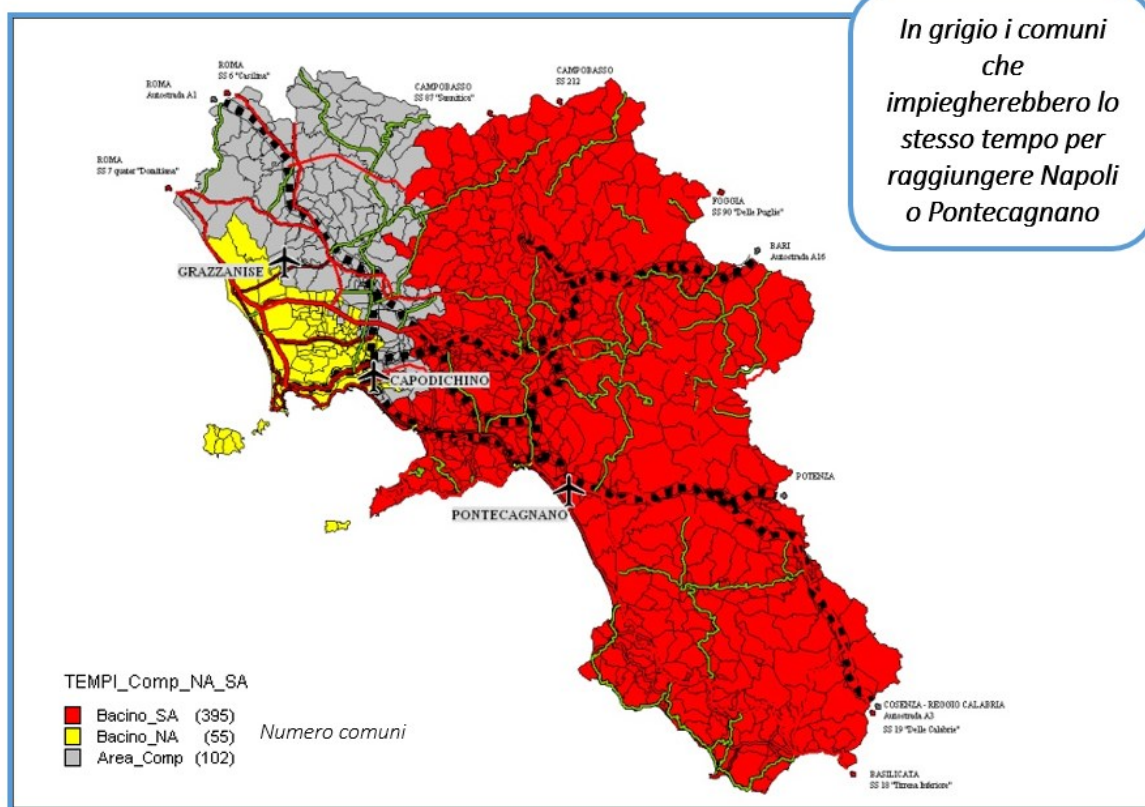
Figura 4—Tempi di viaggio di ciascun comune verso le tre possibili destinazioni

Considerando i tempi di viaggio l'aeroporto di Napoli – Capodichino risulta la migliore scelta per 11 comuni, quello di Salerno – Pontecagnano per 357, e quello di Grazzanise per 184. Questi risultati sono riportati in forma grafica, in modo disaggregata, nella figura seguente, che riporta per ogni comune la scelta migliore (indicata dal colore) in funzione della provincia di appartenenza e del tempo di viaggio.

Tutti gli indici illustrati indicano che l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano garantisce complessivamente la migliore accessibilità ai vari comuni della Regione Campania.

Analizzando le differenze di viaggio è, inoltre, possibile individuare il numero di comuni con tempi di viaggio simili verso i due scali (in grigio) e i comuni che invece hanno tempi di viaggio minori (<15 minuti) rispetto allo scalo salernitano (in rosso) e allo scalo napoletano (in giallo).

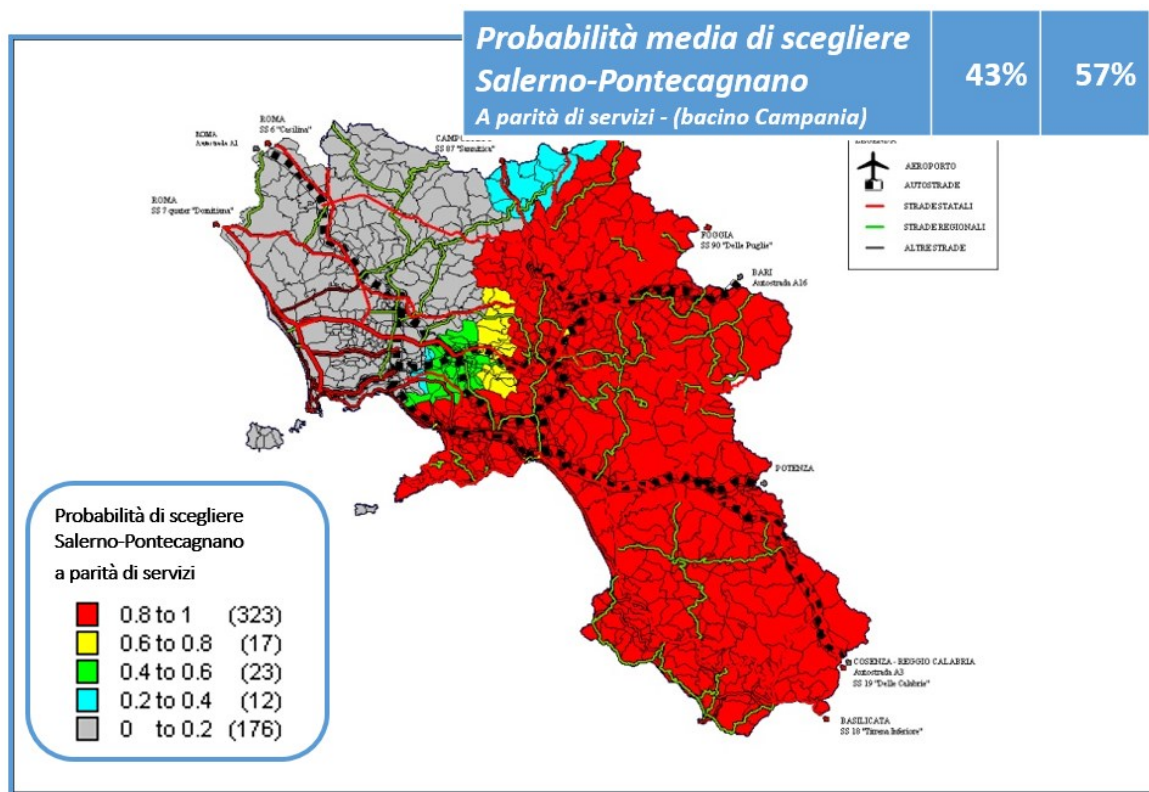
Area di indifferenza rispetto al tempo di viaggio



Ulteriore analisi è stata condotta a partire dai modelli di scelta dell'aeroporto (cfr. Appendice) sviluppati dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto.

In particolare è stata stimata la probabilità media di scegliere Salerno-Pontecagnano (ovviamente a parità di collegamenti e frequenze di volo).

Probabilità di scegliere l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano



Ebbene, la probabilità media pesata alla scala regionale (escludendo Napoli) è pari circa il 57%. Analizzando le probabilità di scelta di ciascun comune, è interessante notare come una vasta parte del territorio delle Province di Salerno e Avellino presentano probabilità di scegliere Salerno-Pontecagnano superiori a 0.8.

In conclusione, la posizione dell'aeroporto è una posizione assolutamente competitiva e funzionalmente complementare a quella dell'aeroporto di Napoli-Capodichino.

2.3.2 Misure di accessibilità trasportistica e territoriale

Le analisi condotte finora hanno chiarito il quadro della accessibilità dei tre aeroporti in termini di attributi di livello di servizio ed hanno permesso di delineare delle mappe tematiche di facile comprensione del fenomeno. A questo punto si ritiene necessario introdurre delle misure più complete, che tengano conto tanto degli attributi di livello di servizio tra due zone, quanto delle "masse" coinvolte. In quest'ottica si presenta un'analisi mediante il calcolo delle medie pesate sui residenti dei tempi di viaggio. I risultati evidenziano che il tempo medio di viaggio verso Capodichino è di 70 minuti rispetto ai 62 minuti verso l'aeroporto di Grazzanise e ai 63 minuti verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

Il numero di comuni ed il numero di residenti raggiungibili dai tre differenti aeroporti, con riferimento alla Regione Campania sono riportati nei grafici nelle seguenti figure (Figure 5 e 6).

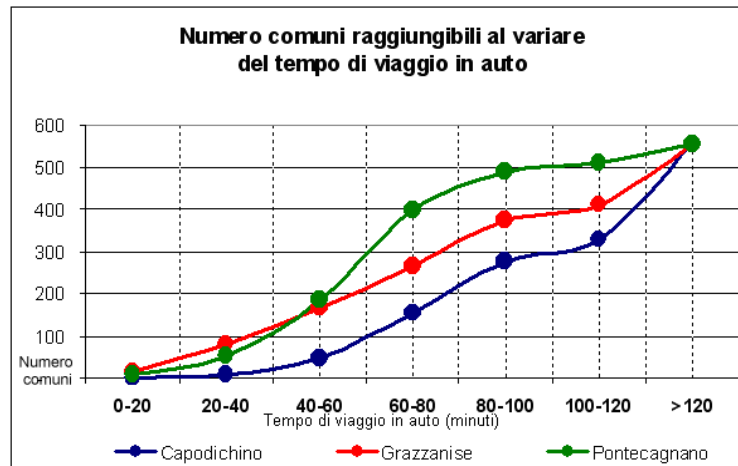


Figura 5 – Funzioni di opportunità rispetto al numero di comuni della Regione Campania

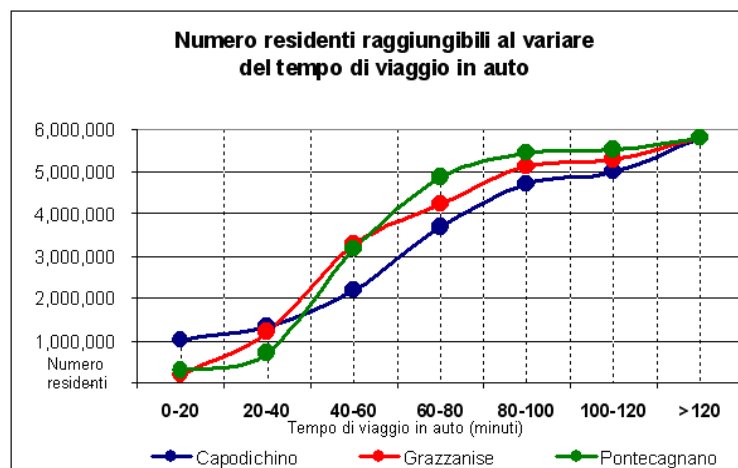


Figura 6 – Funzioni di opportunità rispetto al numero di residenti della Regione Campania

Si osserva facilmente che l'accessibilità dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano è in generale migliore rispetto agli altri due aeroporti. Tenendo conto della popolazione residente, gli indici illustrati indicano che l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano garantisce complessivamente una accessibilità ai vari comuni della Regione Campania significativamente migliore dell'aeroporto di Napoli – Capodichino, e abbastanza migliore rispetto all'aeroporto di Grazzanise soprattutto sulle lunghe distanze.

Queste circostanze sono particolarmente evidenti se si restringe l'analisi ai soli 158 comuni della Provincia di Salerno, come illustrato dai grafici seguenti con riferimento ai comuni ed ai residenti della sola Provincia di Salerno (Figure 7 e 8)..

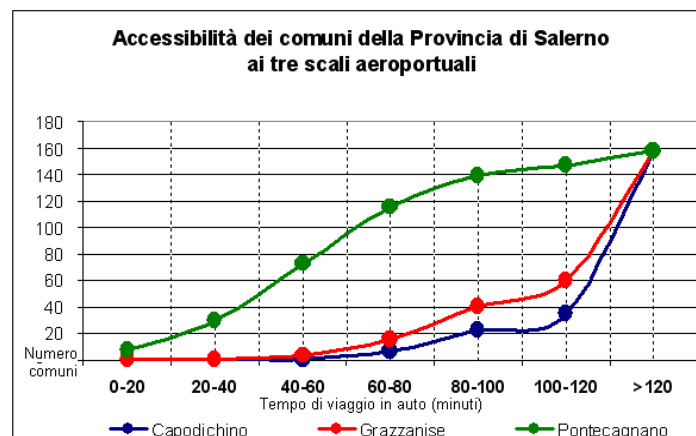


Figura 7 – Funzioni di opportunità rispetto al numero di comuni della Provincia di Salerno

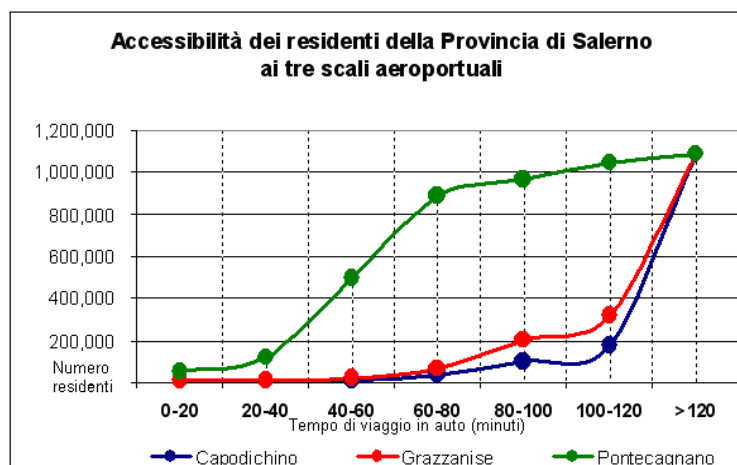
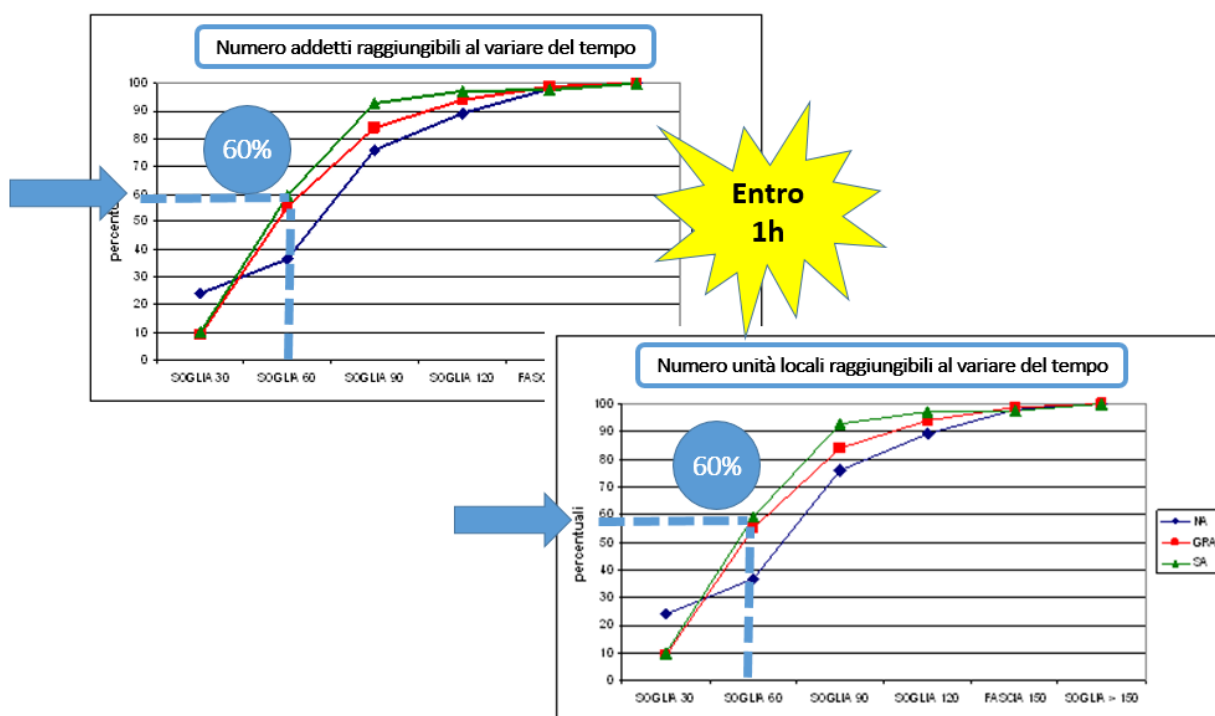


Figura 8 – Funzioni di opportunità rispetto al numero di residenti della Provincia di Salerno

L'accessibilità dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano risulta nettamente migliore di quella degli altri due aeroporti confermando le prime indicazioni emerse dalla analisi relativa soltanto ai tempi di viaggio.

Le stesse analisi sono state condotte rispetto agli indicatori del comparto economico produttivo rappresentato dagli addetti e dalle unità locali. Come evidenziato nella figura seguente, l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano consente di raggiungere entro 1 ora di viaggio circa il 60% degli addetti totali campani e circa il 60% delle unità locali regionali. I grafici evidenziano, inoltre, la maggiore competitività rispetto allo scalo di Napoli-Capodichino.

Funzioni di opportunità rispetto al numero di addetti e di unità locali



3 Flussi di domanda internazionali

3.1 Outgoing internazionale

Premessa metodologica

La domanda outgoing internazionale è stata stimata mediante due distinti approcci basati su due differenti fonti di dati.

La prima fonte di dati è rappresentata da un'indagine specificamente progettata e condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno. L'indagine volta a studiare i comportamenti di volo degli utenti del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ha consentito di stimare il tasso medio di volo annuale degli utenti intervistati, ulteriormente classificati (clusterizzati) in base alla tipologia di comune di residenza.

Il secondo approccio si fonda su di una stima diretta (campionaria) del numero medio di utenti campani che utilizza il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Le stime sono state condotte a partire da indagini esistenti sui flussi passeggeri in tutti i principali nodi trasportistici nazionali.

3.1.1 Approccio di stima [1]

L'indagine svolta

Per quanto concerne l'indagine condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno per la stima del tasso di volo essa è somministrata sia in forma cartacea che mediante piattaforma web.

Il questionario cui ha risposto un campione composto per il 42.5% da utenti di età compresa fra i 40 ed i 60 anni e per il 57.5% da utenti di età compresa fra i 18 ed 25 anni, equamente distribuito sul genere, è stato articolato in tre sezioni.

La prima sezione è stata finalizzata ad individuare le caratteristiche socio-economiche del campione quali genere, livello di istruzione, numero di componenti famiglia ed infine il numero di auto in famiglia con l'obiettivo di correlare quest'ultimo al numero di componenti famiglia per potere stimare una proxy dell'attributo reddito.

La seconda parte ha riguardato invece la dichiarazione degli spostamenti effettuati negli ultimi 2 anni con il modo di trasporto aereo chiaramente distinguendo i tre possibili casi di utente che non ha mai volato, utente che non ha volato negli ultimi 2 anni, utente che invece ha volato negli ultimi 2 anni. Per l'utente che non ha mai volato/non ha volato negli ultimi 2 anni sono state richieste le motivazioni e se pensava di effettuare degli spostamenti aerei nel futuro. Differentemente per l'utente che ha volato negli ultimi 2 anni è stato ulteriormente richiesto all'intervistato di dichiarare il numero dei voli effettuati (fino ad un massimo di 6 voli), per ciascuno di essi l'aeroporto di origine, quello di destinazione, la compagnia aerea, il modo di accesso all'aeroporto ed il motivo dello spostamento (lavoro, turismo).

L'ultima sezione dell'indagine è stata invece finalizzata a stimare la potenziale propensione degli utenti ad utilizzare l'aeroporto di Pontecagnano qualora questo fosse funzionante.

E' opportuno, infine, evidenziare che le indagini sono state condotte per famiglia ovvero (numero medio di componenti famiglia del campione circa pari a 4) ciò ci ha consentito pertanto di effettuare, come vedremo successivamente, la stima del tasso di volo mediante un duplice approccio basandoci da una parte sul numero di componenti famiglia e dall'altra sull'intera popolazione. Una sintesi del questionario proposto viene mostrata in *Figura 9*.

Università di Salerno - Gruppo di Analisi di Sistemi di Trasporto					
Indagine sulla stima del tasso di volo (l'indagine è anonima)					
Comune di residenza					
N° componenti familiari					
Condizione professionale	Studente	Libero professionista (ingegnere, avvocato, medico, notaio, commercialista)		Libero professionista (operaio, idraulico, etc...)	
	Casalunga	Pensionato	Lav. Dipendente	Altro.....	
Genere	M	F			
Età					
titolo di studio	licenza media	diplomato	laurea	dottorato	
Nell'ambito del nucleo familiare tu sei.....	il padre	la madre	un figlio	nonno	
N° auto in famiglia					
Potrebbe descrivermi gli spostamenti aerei effettuati negli ultimi 2 anni?					
Non ho mai fatto uno spostamento aereo (mai volato)					
Non ho fatto spostamenti aerei negli ultimi 2 anni (mai volato negli ultimi 2 anni)					
Se ti hai effettuato spostamenti in aereo, elenca gli spostamenti.....(solo andata)					
numero spostamento	aeroporto di origine (Napoli, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Malpensa.....)	motivo dello spostamento (lavoro, turismo)	destinazione (indicare città)	compagnia utilizzata (Alitalia, British, Ryanair)	modo di trasporto per arrivare all'aeroporto (taxi, accompagnato, bus/treno, auto)
1					
2					
3					
4					
5					
6					
Se non hai mai volato, perchè? (mettere una X)					
ho paura	finora non ne ho avuto l'esigenza	costa troppo	troppo lontano l'aeroporto		
Pensi che volerei in un futuro prossimo?					
NO	si, per turismo	si per lavoro			
Se l'aeroporto di pontecagnano fosse aperto saresti più interessato ad effettuare un viaggio in aereo?					
NO	SI	indifferente			

Figura 9 – snap shot del questionario condotto dal Laboratorio di Analisi dei Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno

Per quanto concerne il comune di residenza circa il 15% degli intervistati è della provincia di Avellino, il 7 % della provincia di Napoli (ma possibili fruitori dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano), il rimanente 78% della provincia di Salerno.

In termini di caratterizzazione del nucleo familiare, come sintetizzato nelle seguenti figure, il numero medio di componenti famiglia è pari a 4.2 e in termini di rapporto fra numero di componenti famiglia e numero di auto in famiglia il numero di osservazioni sono principalmente concentrate (circa il 34% delle osservazioni) sul rapporto pari a 2 (vedi *Figure 10 e 11*).

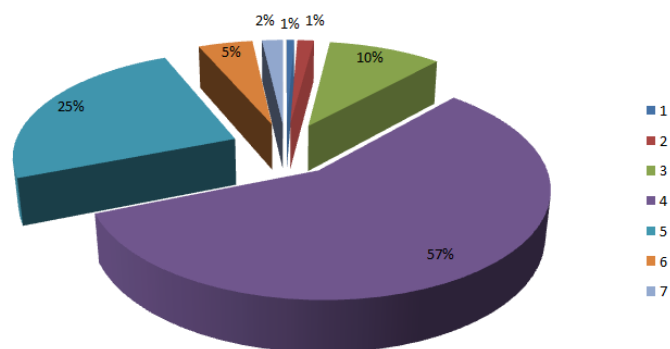


Figura 10 – ripartizione del campione rispetto al numero di componenti famiglia

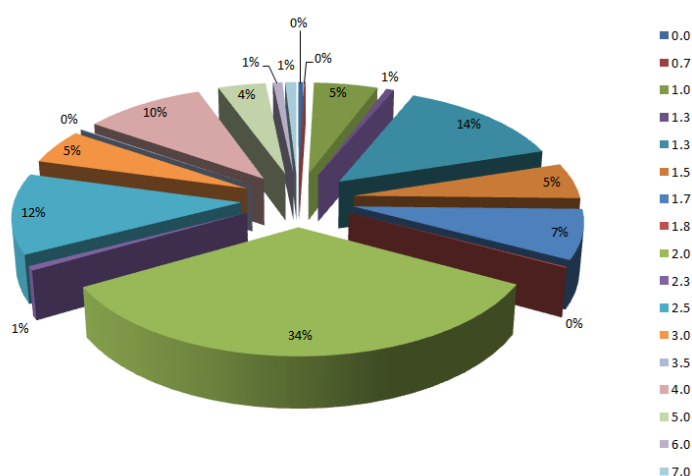


Figura 11 – ripartizione del campione rispetto al rapporto fra numero di componenti famiglia e numero auto in famiglia

Da una prima analisi aggregata delle osservazioni raccolte mediante l'indagine è emerso che circa il 43% del campione ha dichiarato di avere effettuato spostamenti negli ultimi 2 anni, mentre il 28% non ha mai effettuato un viaggio aereo ed infine il 29% ha dichiarato di non avere effettuato voli negli ultimi 2 anni. Inoltre, dal punto di vista delle tipologie di spostamento per coloro i quali hanno effettuato spostamenti negli ultimi 2 anni, si osserva una maggiore concentrazione sui voli internazionali ossia circa il 80% ha effettuato voli internazionali mentre circa il 20% ha effettuato voli nazionali.

Infine, si è osservato che oltre il 60% sarebbe incentivato ad effettuare un viaggio qualora l'aeroporto fosse operativo, per il 10% non avrebbe alcun effetto, mentre il restante 30% è indifferente rispetto all'apertura dello scalo.

Analisi descrittive e stima del potenziale numero di passeggeri

La base dati acquisita è stata preliminarmente analizzata con riferimento ad indicatori aggregati. In particolare sono stati analizzati la scelta dell'aeroporto di origine, la scelta dell'aeroporto di destinazione, della compagnia di viaggio dunque del modo di accesso all'aeroporto.

Per quanto concerne l'aeroporto di origine si osserva, come atteso, con riferimento al bacino intervistato, una significativa concentrazione su Napoli Capodichino (circa il 58%) e dunque su Roma Ciampino/Fiumicino (rispettivamente circa il 20%). È interessante notare come anche altri aeroporti coinvolti meridionali siano stati utilizzati: Bari, Brindisi e Lamezia. Una rappresentazione di tale analisi è mostrata in Figura 12.

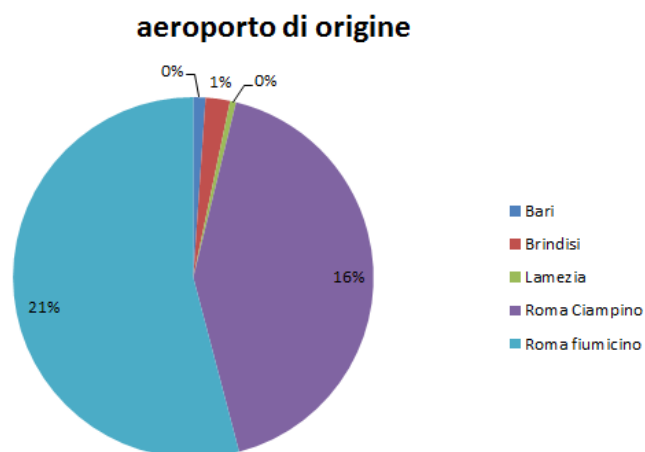


Figura 12 – ripartizione del campione rispetto alla scelta dell'aeroporto di origine

E' stata poi analizzata la scelta dell'aeroporto di destinazione che ha evidenziato una specifica incidenza su Londra (circa l'11%) ed a seguire Parigi, Barcellona, Praga, Berlino ed Amsterdam ridistribuiti entro la soglia del 5%. In termini di compagnia di volo si osserva una maggiore concentrazione nella scelta delle compagnie quali Alitalia (circa il 33%), Easyjet (circa il 20%), Meridiana (circa l'11%) e una minore incidenza (circa il 2%) di compagnie quali aer lingus, lufthansa, medavia, neos e ryanair (vedi Figura 13).

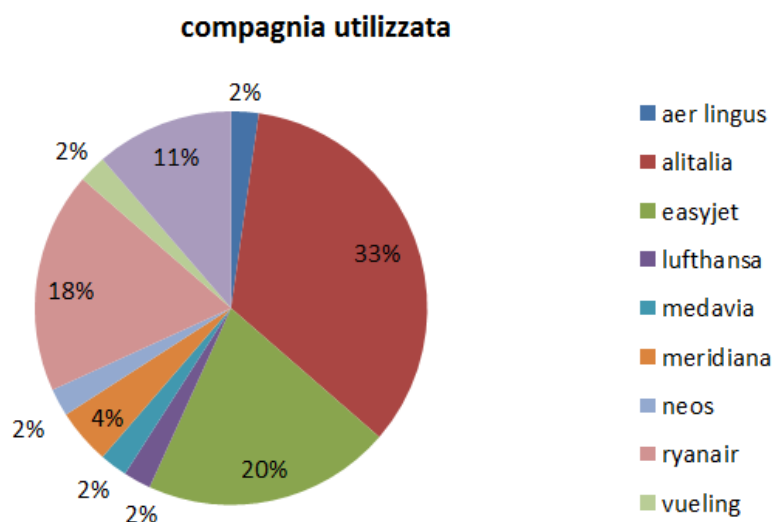


Figura 13 – ripartizione del campione rispetto alla compagnia di volo utilizzata

In generale rispetto alla scelta del motivo dello spostamento è decisamente prevalente (88% contro il 12%) la scelta del motivo turismo rispetto al motivo dello spostamento lavoro.

Infine, ulteriori considerazioni sono state effettuate in relazione alla scelta del modo di accesso all'aeroporto così come rappresentato in Figura 14; le scelte più significative sono associate all'auto (circa il 46%), all'essere accompagnato (circa il 21%), al modo bus (circa il 20%), mentre una più esigua distribuzione (dell'ordine dell'1/2%) si ritrova fra gli altri modi (taxi/treno) e fra le combinazioni di essi (accompagnato/taxi; accompagnato/bus; auto/treno; bus/treno).

modo accesso aeroporto

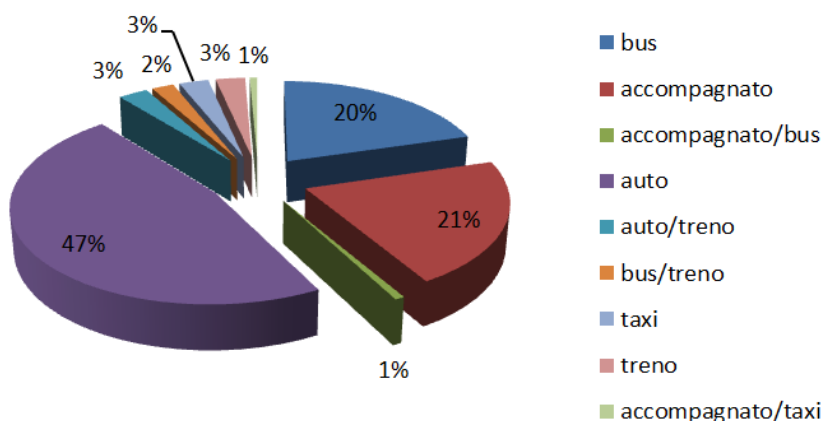


Figura 14 – ripartizione del campione rispetto alla scelta del modo di accesso all'aeroporto

Per quanto concerne la stima del tasso di volo sono state adottate due approcci (approccio 1; approccio 2) di seguito descritti in maggior dettaglio.

Nel primo caso il numero di spostamenti dichiarato da ciascun intervistato è stato rapportato al numero di componenti famiglia dello stesso, dunque per ciascun comune all'interno della provincia di riferimento è stata effettuata la media di tali rapporti relativi al singolo intervistato. Il numero finale ottenuto per la provincia di riferimento pari a 0.089 è stato infine moltiplicato per il numero medio di componenti famiglia così come ricavato dall'intero campione analizzato per la provincia di riferimento pari a 4.24 ottenendo pertanto come stima del tasso medio di volo pari a circa 0.375. Nel secondo caso è stata effettuata direttamente la media del numero di spostamenti dichiarati dagli intervistati di ciascun singolo comune ed il tasso di volo così ottenuto è stato pari a 0.349.

Data la significativa differenza sociale ed economica tra i comuni appartenenti all'area di studio, si è ritenuto necessario individuare due tipologie di comuni e di caratterizzarli mediante due tassi di volo medi differenti. In particolare, sono stati individuati tre sotto-insiemi di comuni la variare della numerosità della popolazione: 130,000-20,000, 20.000-5.000, <5,000 residenti. Per ciascuna delle suddette classi, dalle evidenze campionarie, è stato possibile stimare i seguenti tassi di volo: 0.4, 0.27, 0.12.

Noti i tassi di volo essi sono stati moltiplicati rispettivamente per il numero di famiglie a sua volta moltiplicato per il numero medio di componenti famiglia (dato noto dall'ISTAT) e per la popolazione residente nella provincia di Salerno. In entrambi i casi, sia la popolazione ricavata indirettamente a partire dal numero di famiglie ed il numero medio di componenti famiglia (in tutto pari a 1183933) sia la popolazione nota direttamente dall'ISTAT (in tutto pari a 1106506), sono state decurtate dei residenti di età inferiore a 18 anni e dei residenti di età superiore ai 60 anni (circa il 58% della popolazione) questo per rispondere in maniera più realistica alla rappresentazione degli effettivi comportamenti della popolazione.

A partire dalle stime prodotte in precedenza e sulla base dell'applicazione del modello di scelta dell'aeroporto (vedi Appendice) che interpreta in maniera efficace l'effetto della accessibilità trasportistica sulla competitività fra aeroporti, si è applicata una diversa probabilità di scelta per l'agro-nocerino-sarnese che infatti costituisce una fascia territoriale di indifferenza; per essa si ha una quasi un'equa ripartizione sui due fronti Napoli-Capodichino e Salerno-Pontecagnano (in Figura 15 è riportata la mappa delle probabilità di scelta).

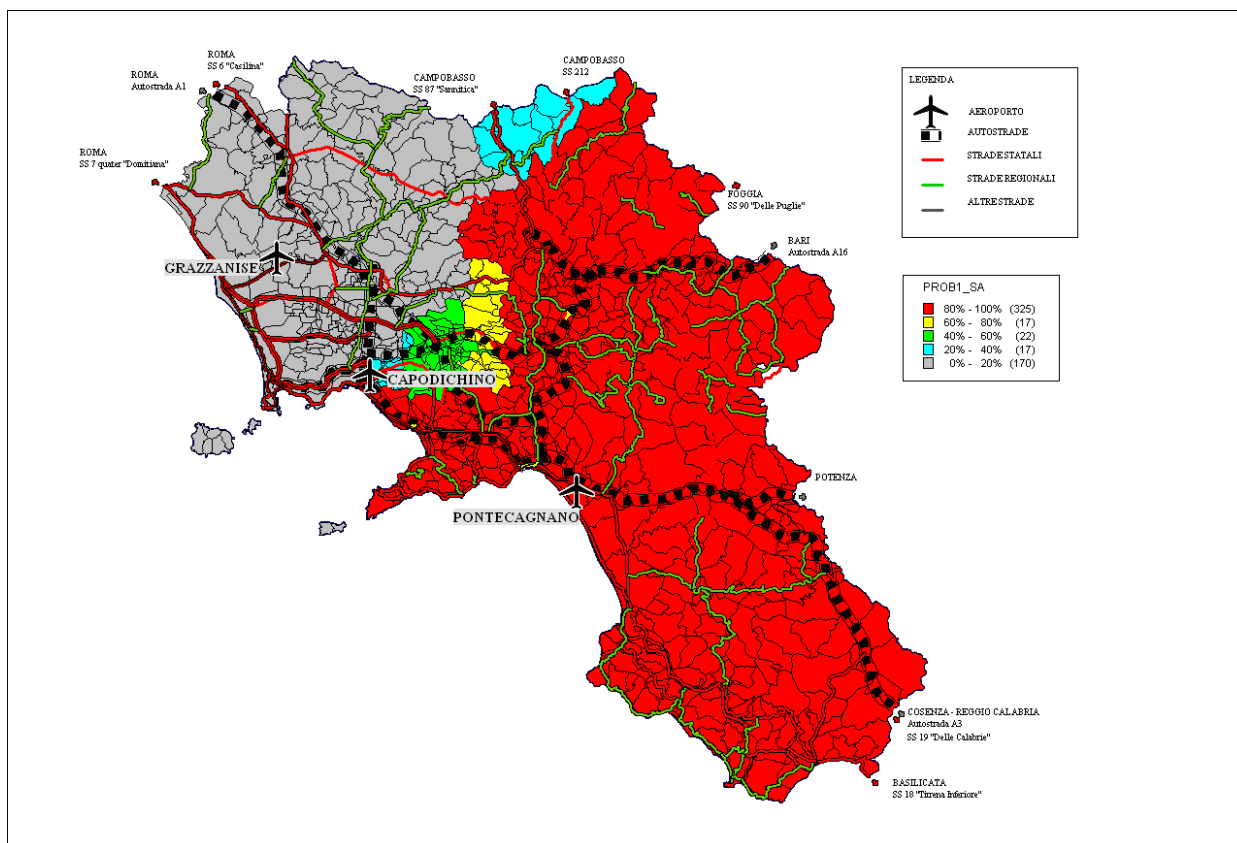


Figura 15 – mappa delle probabilità di scelta dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano

Con riferimento al primo metodo considerando che il numero delle famiglie di tale area è pari a 62760 e che il numero medio di componenti famiglia è 4.24, considerando, inoltre, che circa il 58% costituisce il range di età di reale interesse, allora l'effettiva popolazione di cui tenere conto è 265475 per i quali vanno dimezzati gli spostamenti e la popolazione iniziale della provincia di Salerno diventa 605195. In definitiva, supposto il contributo al 50% dell'area dell'agro-nocerino-sarnese, il contributo al 100% della residua popolazione salernitana ed applicando i tassi di volo precedentemente introdotti, il numero totale di spostamenti risulta essere pari a 226967.

Secondo il secondo metodo la popolazione totale di tale area è pari a 184405, considerando che circa il 58% costituisce l'intervallo di età di reale interesse, allora l'effettiva popolazione di cui tenere conto è 10617 per i quali vanno dimezzati gli spostamenti dunque la popolazione della provincia di Salerno diventa 583955. In definitiva, noti dall'applicazione del modello per la stima della scelta dell'aeroporto ed applicando i tassi di volo, il numero totale di spostamenti risulta essere pari a 203989. Dalla media dei due metodi risulta un numero di spostamenti pari a 215445.

Lo stesso tipo di considerazioni sono state estese al caso della provincia di Avellino. Rispetto al primo metodo nella provincia di Avellino si hanno 470502 famiglie con un numero medio di componenti famiglia pari a 2.58 e dunque la popolazione totale è pari a 1213895 di cui il 58% corrisponde all'intervallo fra i 18 ed i 60 anni di età di realistico interesse; l'effettiva popolazione di cui tenere conto è pari a 274414 che, a sua volta, applicando i tassi di volo conduce ad una stima del numero di spostamenti pari a 91939.

Seguendo invece l'applicazione del secondo metodo la popolazione residente è pari a 425325, tenendo presente che circa il 58% rappresenta il range di età fra i 18 ed i 60 anni, il numero di spostamenti indotti è pari a 132353. Facendo la media fra i due, per la provincia di Avellino si hanno 112146 spostamenti. Applicando il modello di scelta per la stima delle probabilità di scelta dell'aeroporto, da cui si evince un potenziale contributo del bacino avellinese pari al 20%, il numero medio totale di spostamenti indotti è pari a 237874. Chiaramente tale numero va raddoppiato per potere tenere conto delle andate e dei ritorni per un totale di 475747 spostamenti.

Tabella 2 – dati ISTAT per i due approcci proposti

dati ISTAT: approccio 1/2					
	FAM	POP RES	Res > 14 anni (famiglia)	60anni>Res > di 14 anni (pop)	% Res > 14 anni
AV	470502	425325	274414	248065	58.3%
SA	1183933	1106506	605014	583955	57.6%

Tabella 3 – stima degli spostamenti indotti mediante i due approcci

spostamenti indotti			
	Approccio 1	Approccio 2	Media
AV	91940	132352	112146
SA	226900	203989	215445
	245288	230460	237874

Una ulteriore analisi ha riguardato la differenziazione in termini di tipologia dello spostamento con riferimento agli spostamenti nazionali ed internazionali. E' interessante osservare che il numero totale di spostamenti indotti a livello nazionale è pari a 43509 mentre a livello internazionale è pari a 191520; infine i numeri ottenuti devono essere raddoppiati per tenere conto delle andate/ritorni. In definitiva gli spostamenti nazionali sono 87017 e gli spostamenti internazionali sono 383040.

Tabella 4 – stima del flusso di spostamenti totale

	Spont internazionali
AV	60570
SA	179406
tot	191520
andate/ritorni	383040

3.1.2 Approccio di stima [2]

A partire da analisi condotte sul database in possesso del laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto e relativo ai flussi turistici che utilizzano il network aeroportuale Napoli-Roma Fiumicino-Roma Ciampino, è possibile stimare i passeggeri con destinazioni internazionali in partenza e in arrivo all'Aeroporto di Capodichino in poco meno di 3 milioni all'anno, dei quali circa 2 milioni in *incoming* ed circa 1 milione in *outgoing*.

Tabella 5 – ripartizione del flusso passeggeri su Napoli Capodichino

AEROPORTO DI NAPOLI CAPODICHINO	%
Passeggeri Internazionali	100%
outgoing	33%
incoming	67%

Analizzando in dettaglio il bacino campano in outgoing, così come riportato in figura 8, emerge che la residenza prevalente dei passeggeri su voli internazionali è la provincia di Napoli con circa il 75% circa del totale (712.100 passeggeri/anno). Seguono le province di Salerno, Caserta, Avellino e Benevento che complessivamente catturano il 25% del totale dei passeggeri. Trascurabile è la percentuale di passeggeri non campani che si imbarcano da Capodichino. Anche l'analisi per densità di viaggi/anno (stimata come passeggeri/anno rapportata alle migliaia di residenti del comune di provenienza), conferma questa tendenza (vedi *Figure 17 e 18*).

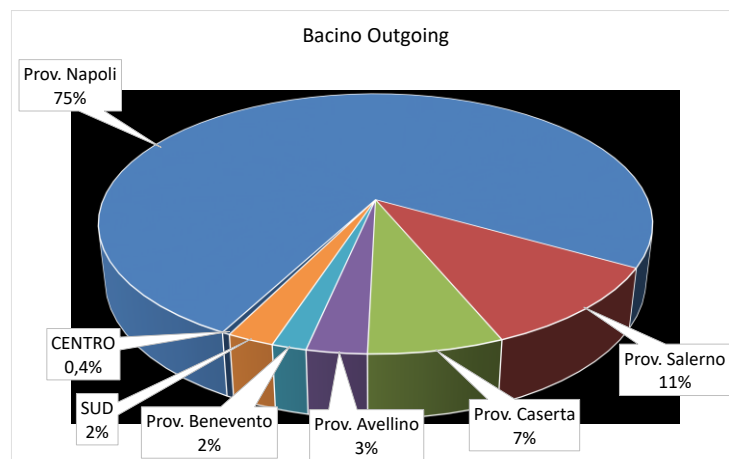


Figura 16 – L'Outgoing: la provenienza dei passeggeri di Capodichino (fonte: elaborazioni su database Turismo internazionale dell'Italia)

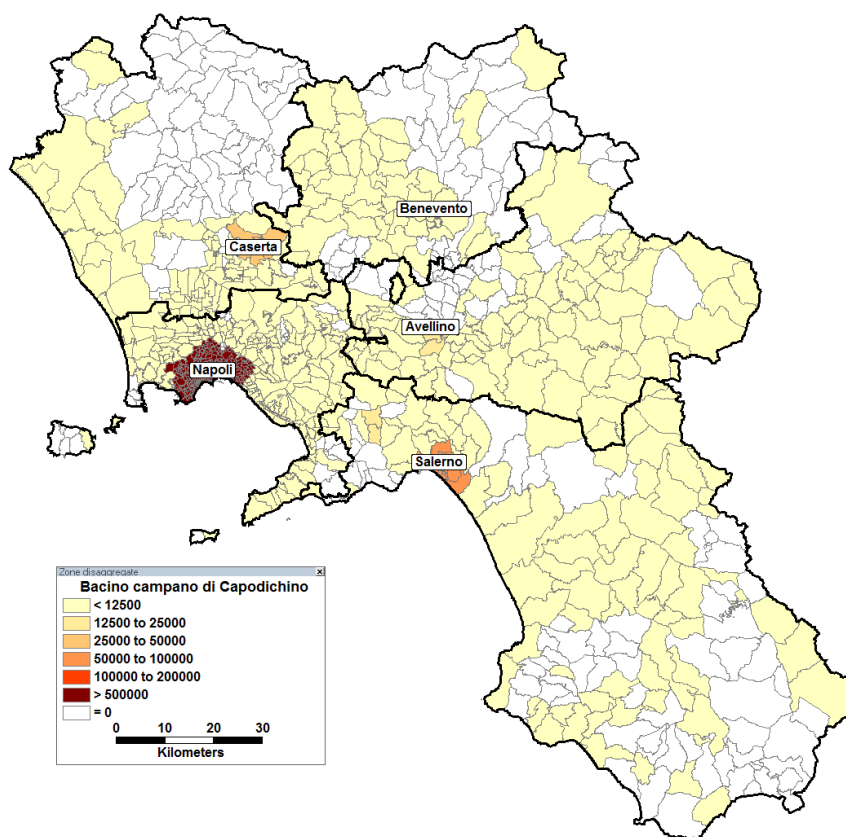


Figura 17 – L'Outgoing: il bacino campano di Capodichino (passeggeri/anno)

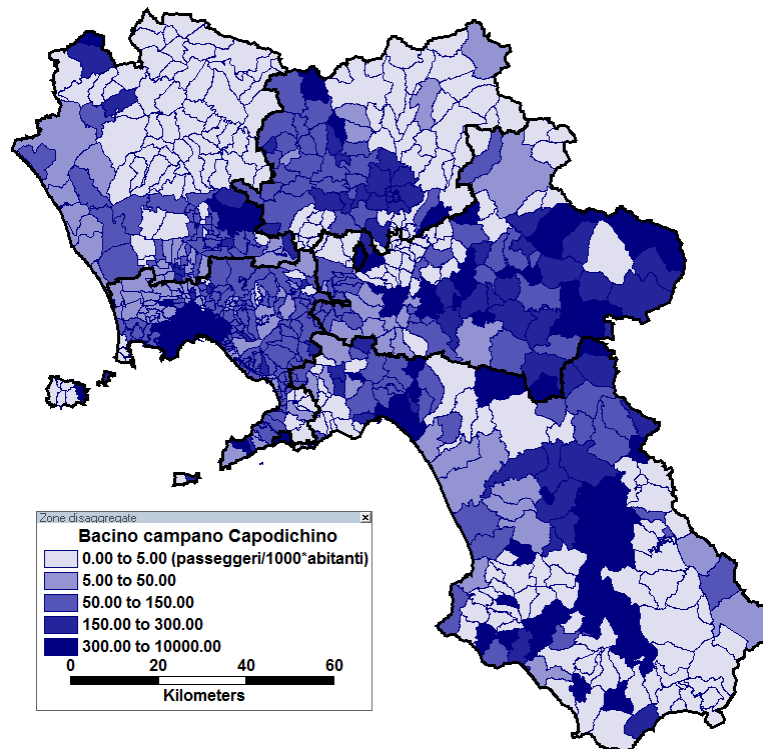


Figura 18 – L’Outgoing: il bacino campano di Capodichino (passeggeri/1000*abitanti all’anno)

A partire dai precedenti dati, assumendo pari a circa 1 milione di passeggeri e limitando la catchment area dell’aeroporto di Pontecagnano a tutti i comuni della Provincia di Salerno e ai comuni della Provincia di Avellino, e stimando il grado di propensione a scegliere l’aeroporto di Salerno-Pontecagnano mediante modello di scelta dell’aeroporto è possibile stimare in circa:

- 115.000 passeggeri il numero di utenti proveniente dalla Provincia di Salerno,
- 15.000 passeggeri il numero di utenti proveniente dalla Provincia di Avellino (¹).

Se si sposta il focus sul bacino in outgoing degli aeroporti romani, così come mostrato nella *Figura 19*, è interessante notare come la provenienza dei passeggeri internazionali in volo da Fiumicino e Ciampino è prevalentemente dalla regione Lazio, mentre l’aliquota proveniente dalla regione Campania è pari a circa al 13% (circa 1.280.305), con gran parte proveniente dalle province di Napoli (690.043 passeggeri pari al 7,2%), Salerno (233.860 passeggeri pari al 2,4%) e Caserta (207.147 passeggeri pari al 2,2%).

¹ La equipartizione è coerente con i modelli di scelta dell’aeroporto sviluppati sulla area di studio dal laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto

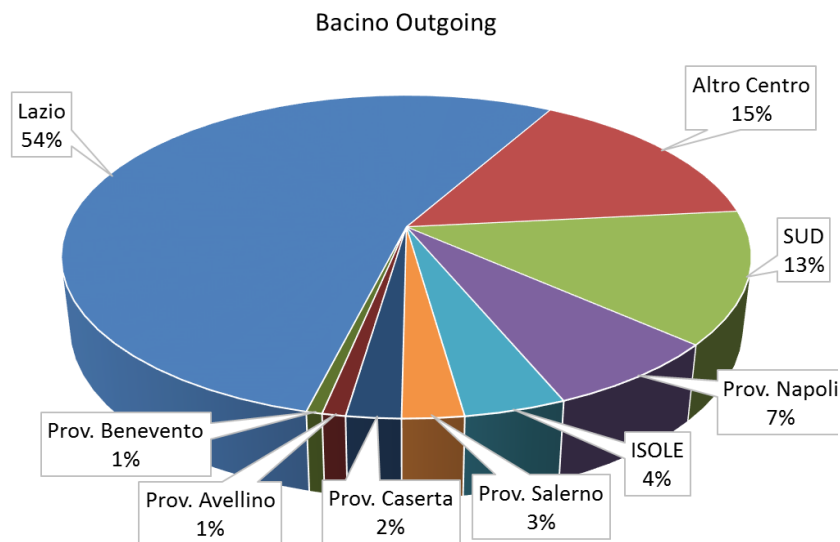


Figura 19 – L'Outgoing: la provenienza dei passeggeri di Fiumicino e Ciampino (fonte: elaborazioni su database Turismo internazionale dell'Italia)

Le precedenti aliquote tengono conto di tutte le possibili destinazioni e, pertanto, anche delle destinazioni non offerte dall'aeroporto di Napoli. **Analizzando i collegamenti aerei in competizione tra l'aeroporto di Napoli e il network romano, è possibile stimare in circa 600.000 passeggeri l'effettivo numero contendibile e, riportandolo alla provincia di Salerno e Avellino (circa il 20%) consente di stimare in circa 120.000 passeggeri un'ulteriore aliquota catturabile.**

Anche in questo caso, è ragionevole stimare il potenziale numero di passeggeri compreso all'interno di un intervallo pari a 233.000 passeggeri (tutti quelli che volano da Roma, potrebbero utilizzare Salerno-Pontecagnano per raggiungere le destinazioni collegate da Roma o volare su Roma per poi trasbordare sui servizi offerti dagli aeroporti romani) e 120.000 passeggeri.

3.1.3 Sintesi

Sintetizzando le analisi precedenti

Approccio [1]

- Outgoing internazionale // bacino utenza Salerno Pontecagnano
 - o max: 350.000 pax/anno
 - o min: 280.000 pax/anno
 - o medio: 315.000 pax/anno

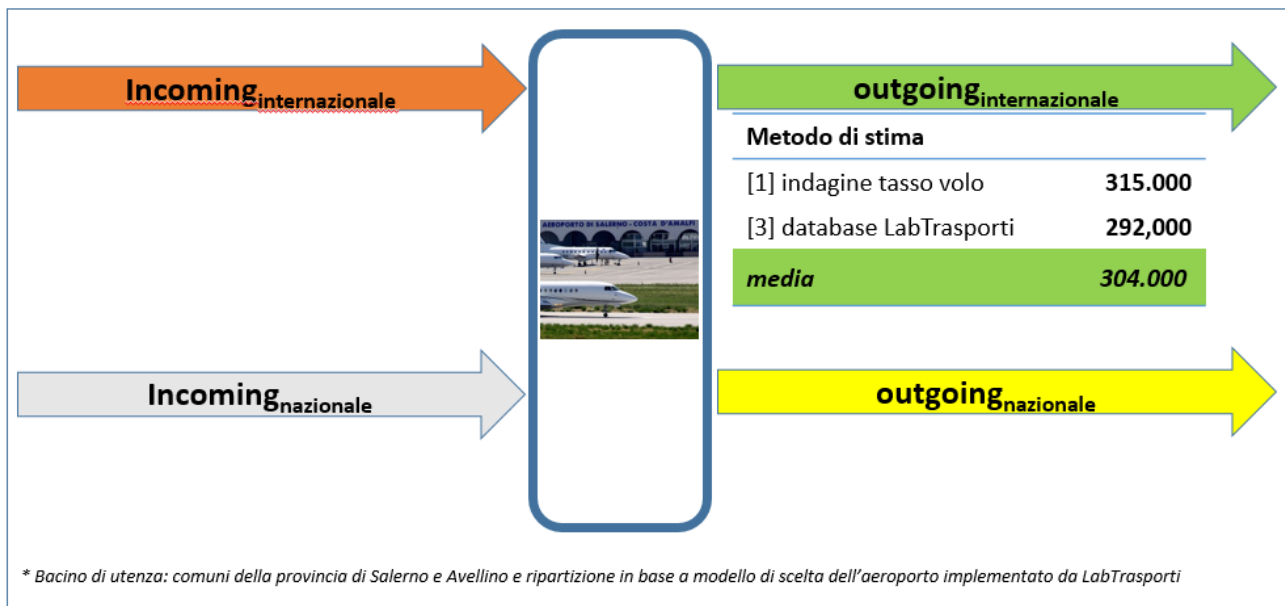
Approccio [2]

- Outgoing internazionale da bacino utenza Napoli:
 - o 115.000 pax/anno
- Outgoing internazionale da bacino Roma
 - o In competizione: 120.000 pax/anno
 - o Totale (in competizione + non in competizione): 233.000 pax/anno

Totali:

- o max: 348.000 pax/anno
- o min: 235.000 pax/anno
- o medio: 292.000 pax/anno

Come è possibile evincere, entrambe gli approcci forniscono stime confrontabili. Il risultato fornisce robustezza e affidabilità ai due approcci. **Stimando il valore medio tra i valori medi forniti dai due approcci è possibile, infine, ottenere una stima pari a circa 304.000 passeggeri:**



3.2 Incoming internazionale

3.2.1 Premessa metodologica

La domanda incoming internazionale è stata stimata mediante tre approcci differenti:

- (1) Stima dei potenziali flussi turistici
- (2) Stima mediante analisi dei voli diretti con l'aeroporto di Napoli
- (3) Stima diretta (campionaria) del numero medio di utenti campani che utilizza il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Le stime sono state condotte a partire dalle indagini esistenti sui flussi passeggeri in tutti i principali nodi trasportistici nazionali.

3.2.2 [Approccio 1] - Risultati

Analisi preliminare dei flussi turistici

Nel seguente capitolo saranno esaminati i flussi turistici in termini di arrivi e le presenze dei turisti negli esercizi ricettivi, effettuando anche una distinzione tra: italiani e stranieri per quanto riguarda i visitatori; alberghieri ed extra-alberghieri o complementari in relazione agli esercizi, indicando anche le tipologie principali appartenenti a questi due gruppi. In riferimento agli arrivi ed alle presenze, saranno poi fornite delle informazioni relative alla permanenza media.

Per arrivi, presenze e permanenza media si andrà, inoltre, ad evidenziare il loro andamento temporale.

Per quanto concerne i flussi turistici provinciali, si analizzeranno anche altri aspetti: i principali paesi esteri di provenienza, sia europei che extraeuropei, dei turisti stranieri; la ripartizione degli arrivi e delle presenze nei vari

mesi dell'anno; la capacità ricettiva, in termini di numero di esercizi e di posti letto, evidenziando per entrambi l'evoluzione nel tempo; alcune delle destinazioni della provincia di Salerno più scelte dai visitatori, sempre con riferimento ad arrivi e presenze.

Sarà, infine, effettuato un confronto tra arrivi e presenze in Italia, in Campania e nella provincia di Salerno, indicando l'incidenza dell'una rispetto all'altra o alle altre, e verranno determinate la crescita media e la deviazione standard dei flussi turistici nazionali, regionali e provinciali negli ultimi anni, ancora una volta facendo riferimento agli arrivi ed alle presenze.

Si vuole, inoltre, sottolineare che: per arrivi si intenderà il numero di turisti che giungono negli esercizi ricettivi; per presenze il numero di pernottamenti all'interno dell'esercizio ricettivo; per permanenza media il rapporto tra presenze ed arrivi, cioè qual è mediamente la durata della vacanza del visitatore.

I flussi turistici regionali

Sono stati i flussi turistici della regione Campania, in termini di arrivi e presenze, facendo sempre riferimento alla provenienza dei turisti, alla tipologia degli esercizi ricettivi ed alla permanenza media.

Tabella 6 – Arrivi e presenze totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2003	3.923.024	13.865.696	606.852	5.843.256	4.529.876	19.708.952
2004	3.947.951	14.432.816	589.756	5.474.698	4.537.707	19.907.514
2005	3.863.201	13.904.512	582.218	5.226.462	4.445.419	19.130.974
2006	3.973.441	13.945.526	533.437	5.200.357	4.506.878	19.145.883
2007	4.062.692	14.436.540	561.662	5.338.202	4.624.354	19.774.742
2008	3.912.331	13.378.562	568.577	5.343.824	4.480.908	18.722.386
2009	3.782.588	12.775.084	535.969	5.167.374	4.318.557	17.942.458
2010	4.008.532	13.683.540	534.725	4.873.453	4.543.257	18.556.993
2011	4.347.605	14.843.685	502.017	4.711.303	4.849.622	19.554.988
2012	4.091.497	14.460.297	506.194	3.949.853	4.597.691	18.410.150
2013	3.878.346	14.685.324	481.872	3.036.984	4.360.218	17.722.308
2014	4.116.515	14.994.465	516.361	3.065.610	4.632.876	18.060.075
2015	4.651.364	15.599.592	606.715	3.256.315	5.258.079	18.855.907

Nella tabella sono riportati i flussi turistici regionali totali (italiani più stranieri) in termini di arrivi e presenze, distinguendo tra tutti gli esercizi ricettivi, quelli alberghieri e quelli extra-alberghieri o complementari e trascurando la provenienza dei visitatori. Quanto sopra riportato è esplicitato nei seguenti grafici, i quali mostrano l'andamento temporale di arrivi e presenze nel periodo 2003-2015.

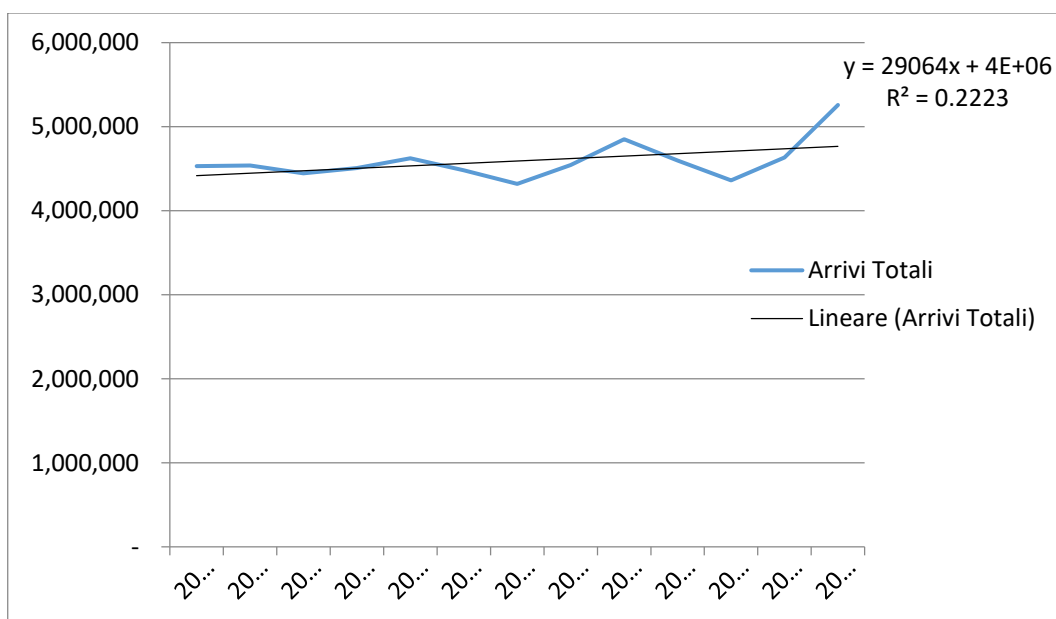


Figura 20 –Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

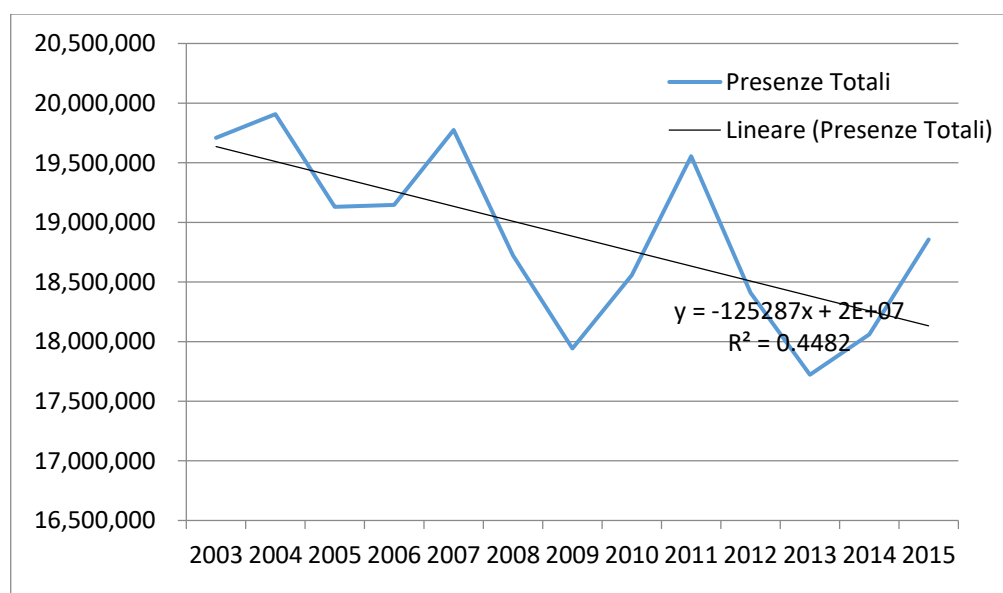


Figura 21 –Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

Le due figure precedenti evidenziano un andamento molto irregolare sia degli arrivi che delle presenze negli esercizi ricettivi complessivi, caratterizzato da un alternarsi di aumenti e cali: i primi presentano nel complesso un andamento leggermente crescente, mentre le presenze, al contrario, vanno diminuendo nel corso degli anni, anche se, a causa di questa evoluzione molto altalenante, non è possibile individuare o definire un vero e proprio trend (si noti che anche il valore di R al quadrato è molto basso).

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi negli esercizi ricettivi sono aumentati di circa 730.000 (+16%), mentre le presenze sono diminuite di quasi 800.000 (-4,4%).

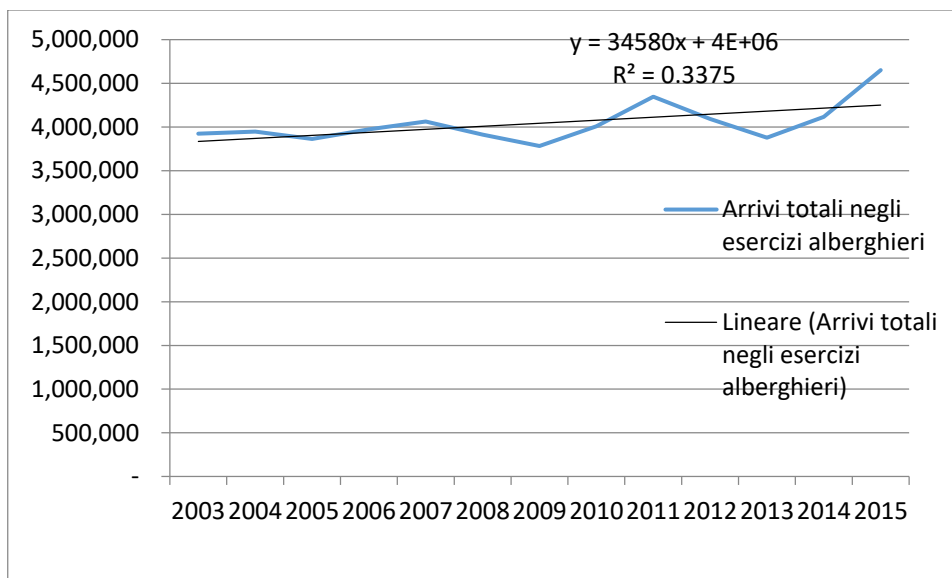


Figura 22 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

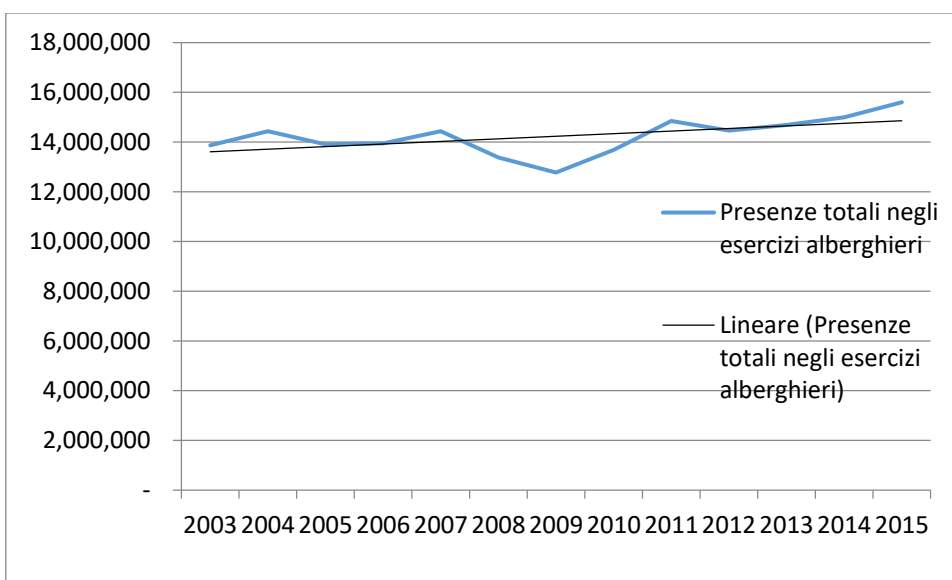


Figura 23 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

Negli esercizi alberghieri si verifica, grosso modo, quanto detto prima per tutti gli esercizi ricettivi, con un'evoluzione degli arrivi e delle presenze molto alterna durante l'arco temporale 2003-2015. In questo caso, però, gli arrivi presentano complessivamente un andamento crescente, ed anche le presenze, al contrario di quanto visto per tutti gli esercizi ricettivi, tendono ad aumentare nel tempo, seppur molto lievemente. Per entrambi, come detto prima, non è possibile però stabilire un vero e proprio trend per via della loro evoluzione molto altalenante (valore di R al quadrato ancora molto basso).

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi negli esercizi alberghieri sono aumentati di circa 730.000 (+18,3%), mentre le presenze di quasi 1,8 milioni (+12,5%).

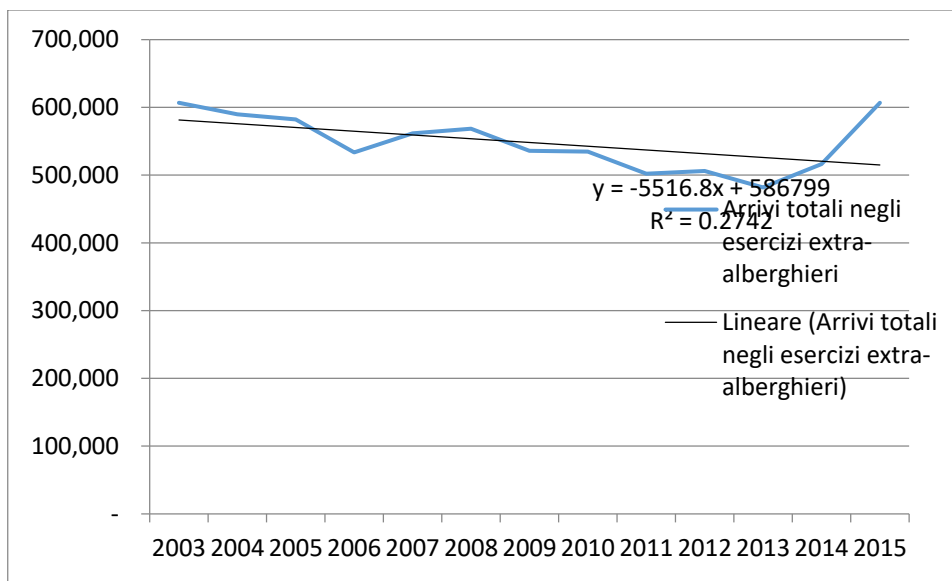


Figura 24 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

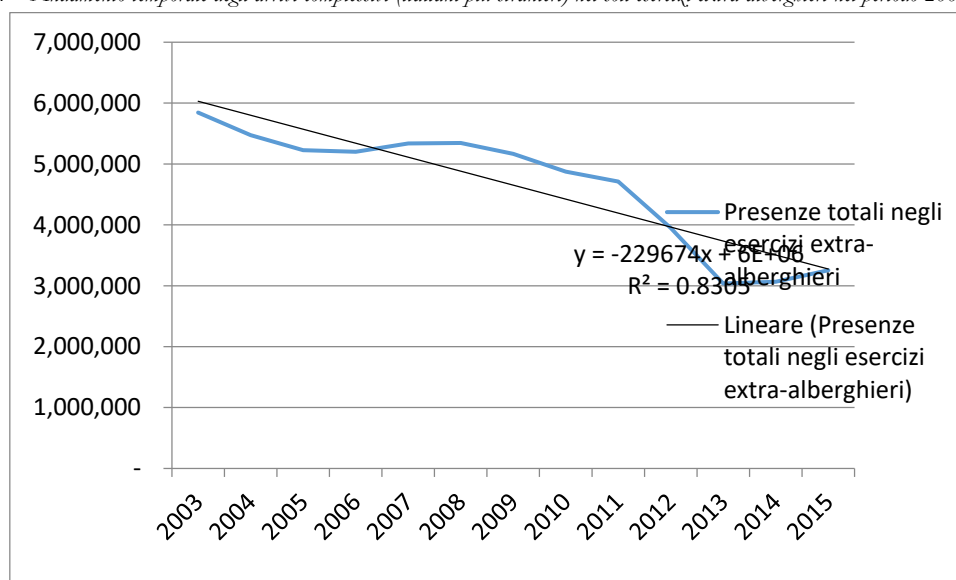


Figura 25 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Per quanto riguarda gli esercizi extra-alberghieri, invece, i due grafici evidenziano un andamento più regolare, infatti: gli arrivi, che tendono ad aumentare solamente nel 2007, nel 2008 e lievemente nel 2012, presentano un trend prettamente decrescente nel corso degli anni; le presenze, che mostrano una crescita solo negli anni 2007 e 2008, sono anch'esse caratterizzate da un'evoluzione decrescente. In questo caso, a differenza di quanto accadeva per tutti gli esercizi ricettivi e per quelli alberghieri, è possibile parlare di trend, poiché si riscontra un andamento meno altalenante (si noti che anche il valore di R al quadrato è molto più alto).

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi negli esercizi extra-alberghieri sono pressappoco gli stessi mentre le presenze sono diminuite di quasi 2,6 milioni (-44,3%), quindi per gli esercizi complementari si riscontrano dei cali molto forti per quanto riguarda le presenze.

Tabella 7 -- *Variazione percentuale di arrivi e presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo*

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)
2003-2004	0,64	4,09	-2,82	-6,31	0,17	1,01
2004-2005	-2,15	-3,66	-1,28	-4,53	-2,03	-3,90
2005-2006	2,85	0,29	-8,38	-0,50	1,38	0,08
2006-2007	2,25	3,52	5,29	2,65	2,61	3,28
2007-2008	-3,70	-7,33	1,23	0,11	-3,10	-5,32
2008-2009	-3,32	-4,51	-5,74	-3,30	-3,62	-4,17
2009-2010	5,97	7,11	-0,23	-5,69	5,20	3,43
2010-2011	8,46	8,48	-6,12	-3,33	6,74	5,38
2011-2012	-5,89	-2,58	0,83	-16,16	-5,19	-5,85
2012-2013	-5,21	1,56	-4,80	-23,11	-5,17	-3,74
2013-2014	6,14	2,11	7,16	0,94	6,25	1,91
2014-2015	12,99	4,04	17,50	6,22	13,49	4,41

La tabella riassume l'andamento degli arrivi e delle presenze complessivi negli esercizi ricettivi totali, alberghieri e complementari riportati nei grafici precedenti, evidenziandone le variazioni percentuali, positive o negative, per le varie coppie di anni del periodo 2003-2015.

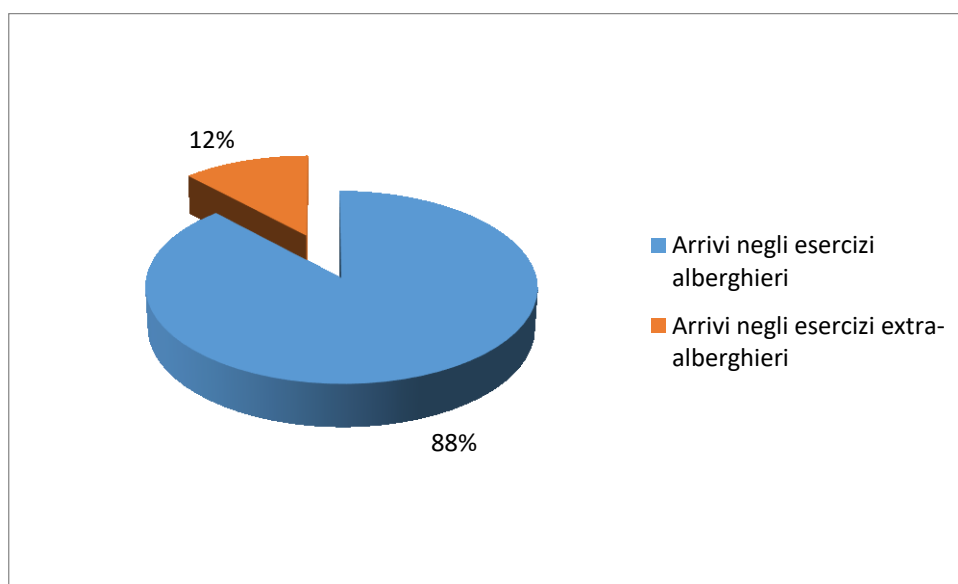


Figura 26 – *Composizione percentuale degli arrivi tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015*

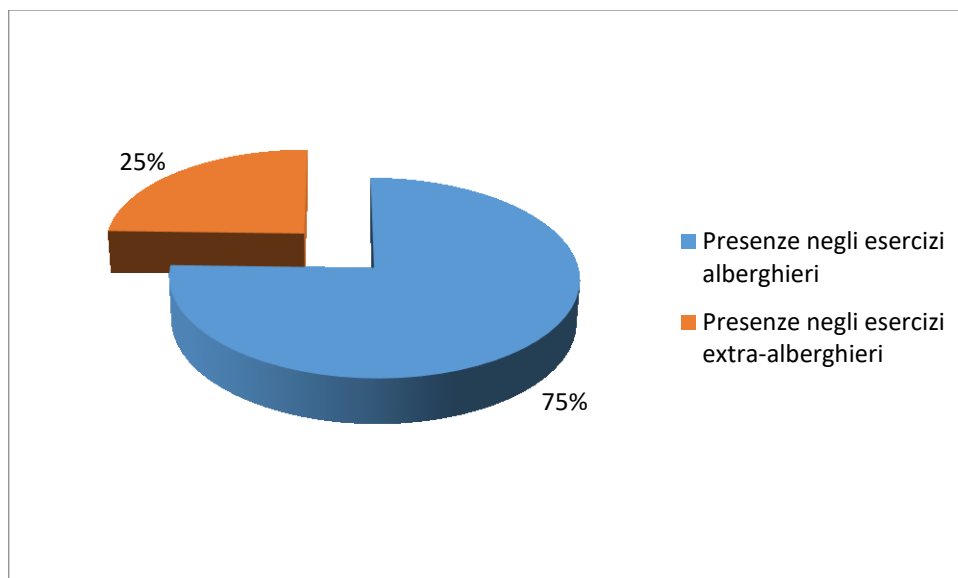


Figura 27 – Composizione percentuale delle presenze tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

I due grafici a torta rendono evidente il fatto che una gran parte dei visitatori complessivi (italiani più stranieri) che giunge in Campania preferisce gli esercizi alberghieri a quelli extra-alberghieri: questo si traduce in un elevato numero sia di arrivi che di presenze nei primi rispetto ai secondi. I valori riportati sono una media dell'intero periodo 2003-2015. Si noti che anche per l'intero territorio nazionale tali dati sono quasi gli stessi.

Chiaramente l'utenza alberghiera è strutturalmente più orientata ad utilizzare il trasporto aereo come modalità per raggiungere la destinazione desiderata.

Arrivi e presenze di italiani e stranieri

Le due tabelle riportano i dati relativi agli arrivi ed alle presenze dei turisti in Campania non solo considerando gli esercizi ricettivi totali, alberghieri ed extra-alberghieri, come visto in precedenza, ma facendo anche una distinzione in base alla provenienza dei visitatori, italiani oppure stranieri, nel periodo 2003-2015.

Tabella 8 - Arrivi di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi
2003	2.485.739	8.113.051	351.471	255.381	2.837.210	1.692.666
2004	2.453.248	8.300.261	342.108	247.648	2.795.356	1.742.351
2005	2.320.851	7.777.263	343.054	239.164	2.663.905	1.781.514
2006	2.354.506	7.863.835	302.310	231.127	2.656.816	1.850.062
2007	2.460.669	8.198.024	316.305	245.357	2.776.974	1.847.380
2008	2.488.060	7.845.142	334.134	234.443	2.822.194	1.658.714
2009	2.472.461	7.712.741	327.576	208.393	2.800.037	1.518.520
2010	2.562.202	8.122.923	328.003	206.722	2.890.205	1.653.052
2011	2.661.897	8.356.547	300.742	201.275	2.962.639	1.886.983
2012	2.432.068	7.815.433	302.276	203.918	2.734.344	1.863.347
2013	2.202.171	7.561.833	281.437	200.435	2.483.608	1.876.610
2014	2.383.689	7.827.137	299.553	216.808	2.683.242	1.949.634
2015	2.606.152	8.001.210	333.392	273.323	2.939.544	2.318.535

Tabella 9 - Presenze di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze
2003	8.113.051	5.752.645	3.575.524	2.267.732	11.688.575	8.020.377
2004	8.300.261	6.132.555	3.374.721	2.099.977	11.674.982	8.232.532
2005	7.777.263	6.127.249	3.202.472	2.023.990	10.979.735	8.151.239
2006	7.863.835	6.081.691	3.126.225	2.074.132	10.990.060	8.155.823
2007	8.198.024	6.238.516	3.203.297	2.134.905	11.401.321	8.373.421
2008	7.845.142	5.533.420	3.269.137	2.074.687	11.114.279	7.608.107
2009	7.712.741	5.062.343	3.253.397	1.913.977	10.966.138	6.976.320
2010	8.122.923	5.560.617	3.030.793	1.842.660	11.153.716	7.403.277
2011	8.356.547	6.487.138	2.955.803	1.755.500	11.312.350	8.242.638
2012	7.815.433	6.644.864	2.618.592	1.331.261	10.434.025	7.976.125
2013	7.561.833	7.123.491	2.045.137	991.847	9.606.970	8.115.338
2014	7.827.137	7.167.328	2.056.211	1.009.399	9.883.348	8.176.727
2015	8.001.210	7.598.382	2.182.258	1.074.057	10.183.468	8.672.439

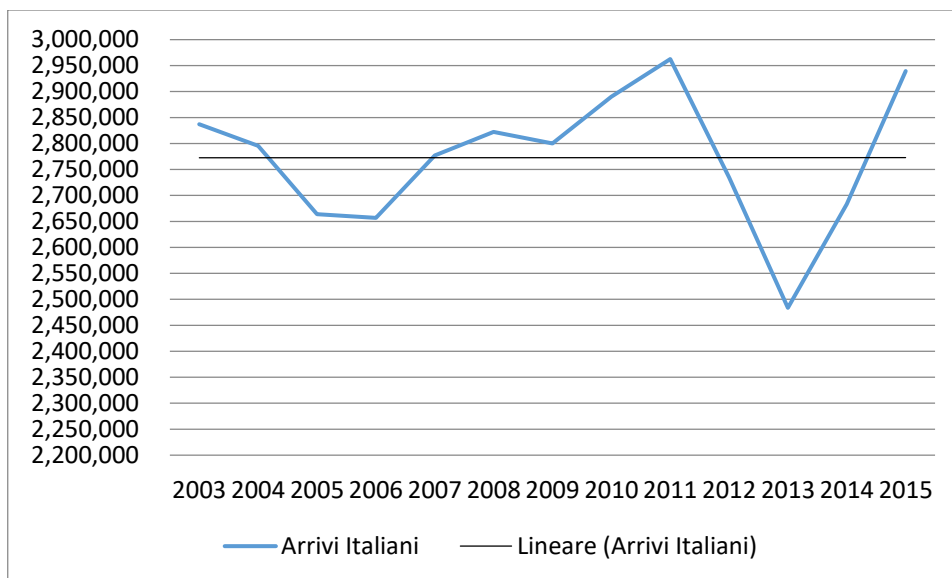


Figura 28 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

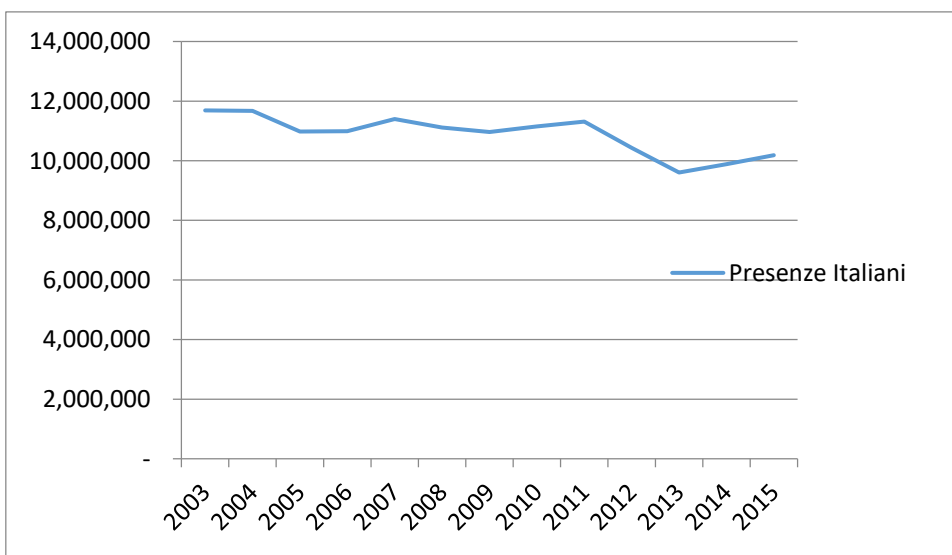


Figura 29 – Andamento temporale delle presenze degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

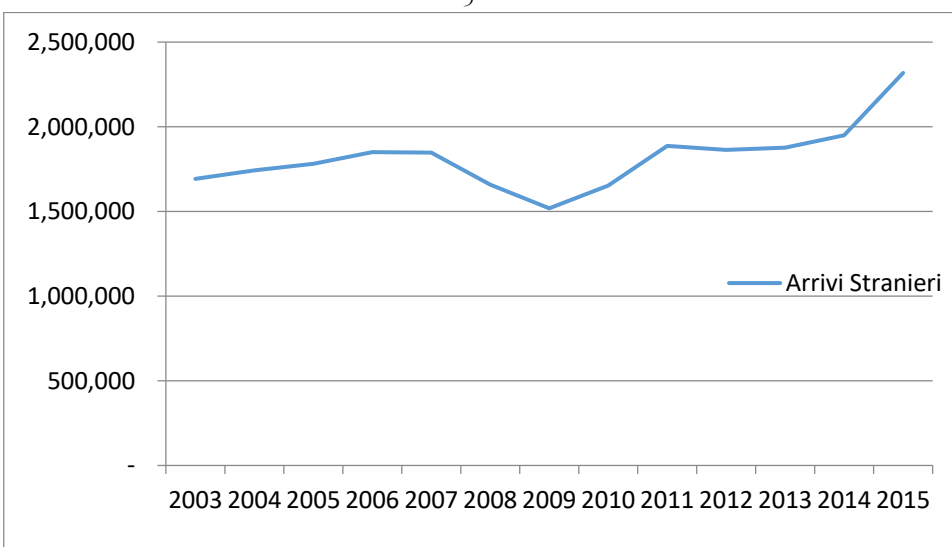


Figura 30 – Andamento temporale degli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

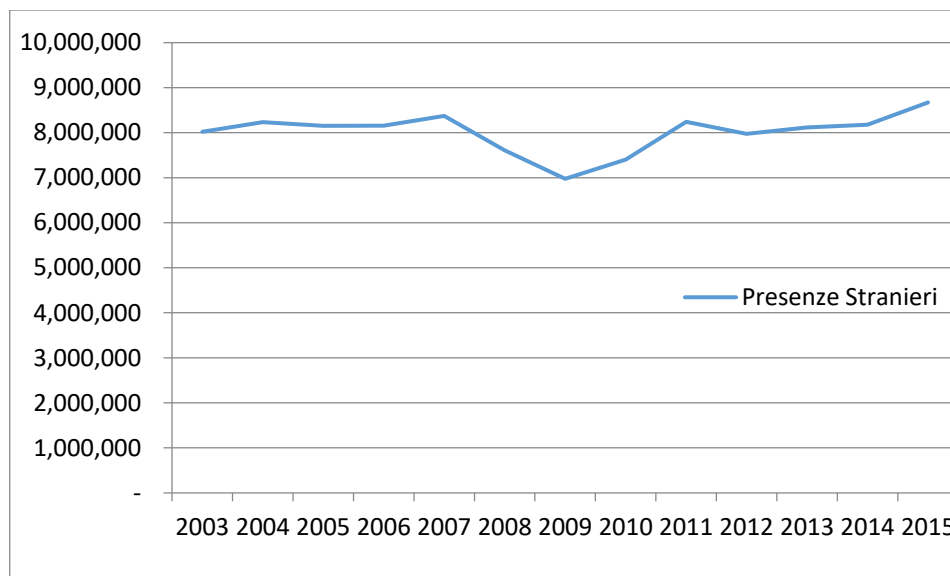


Figura 31 – Andamento temporale delle presenze degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

Le quattro figure riportate mostrano l'evoluzione temporale degli arrivi e delle presenze di italiani e stranieri in tutti gli esercizi ricettivi tra il 2003 ed il 2015.

I primi due grafici si concentrano sugli arrivi e le presenze degli italiani in tutti gli esercizi ricettivi. Gli arrivi, caratterizzati da un aumento dal 2007 al 2008 e dal 2010 al 2011 e da cali nei restanti anni, presentano una evoluzione leggermente crescente nel 2012 fino al 2015.

Le presenze, invece, nonostante degli aumenti tra gli anni 2006 e 2007 e tra il 2010 ed il 2011, risultano avere un trend decrescente fino al 2013.

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi sono aumentati di oltre 100.000 (+3,61%). Le presenze sono invece diminuite di oltre 1,5 milioni (-12,88%).

Le altre due figure si soffermano sugli arrivi e le presenze degli stranieri negli esercizi ricettivi totali: gli arrivi, pur presentando delle diminuzioni tra il 2007 ed il 2010 e nel 2012, hanno un andamento leggermente crescente, mentre le presenze, anche se caratterizzate da una crescita nel 2004, tra gli anni 2006 e 2007 e tra il 2010 ed il 2011, mostrano un'evoluzione lievemente decrescente.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi sono aumentati di circa 625.000 (+37%), mentre le presenze sono aumentate di 652.000 (+8,53%).

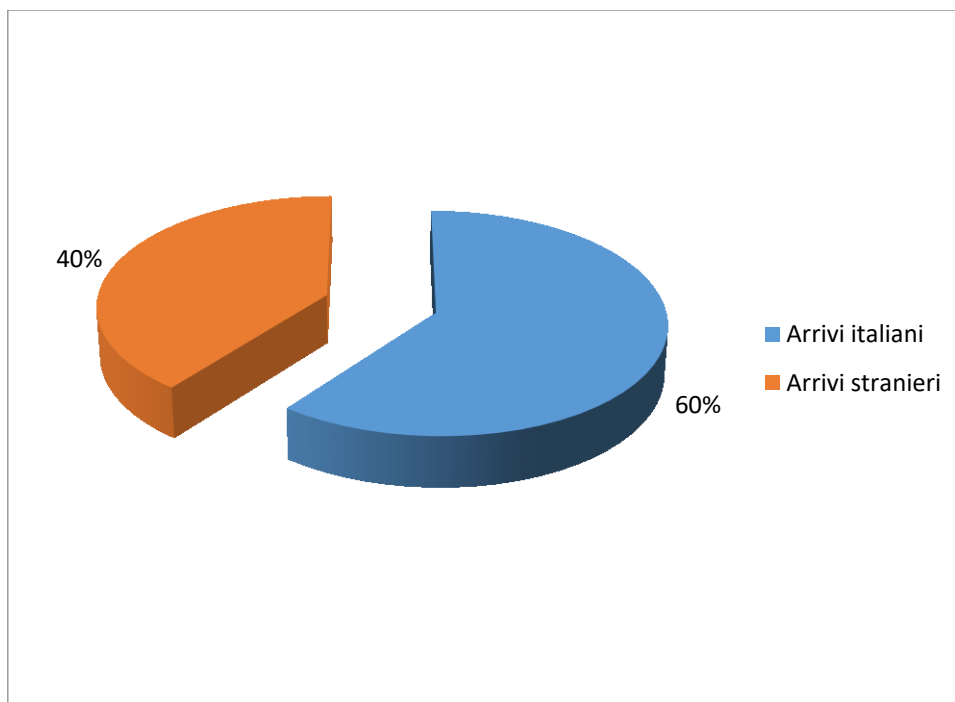


Figura 32 – Composizione percentuale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2015

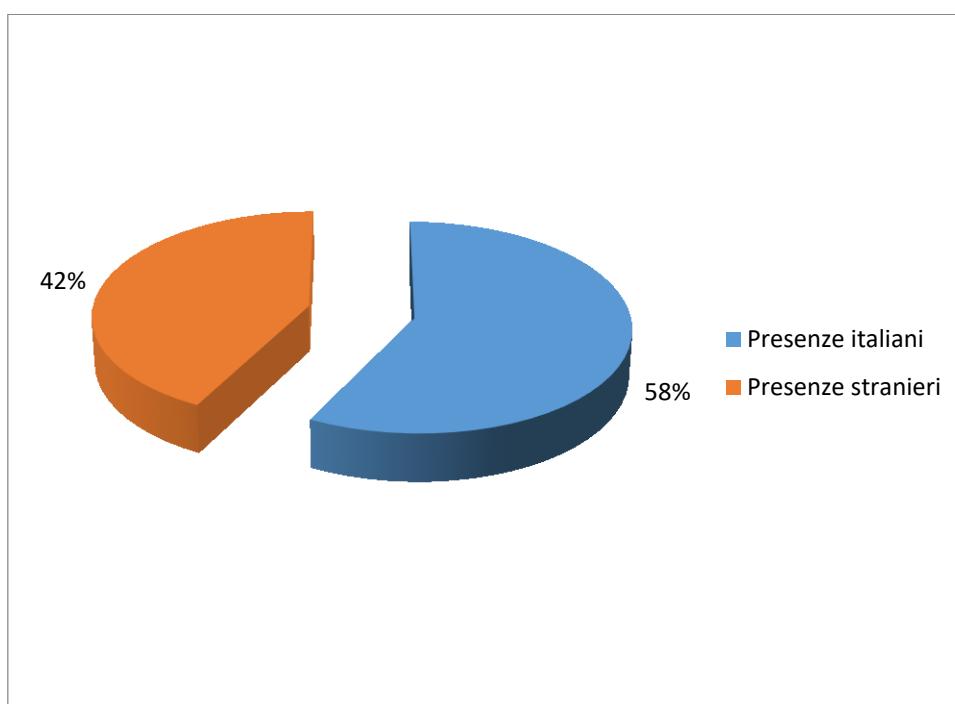


Figura 33 – Composizione percentuale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2015

I due grafici a torta mostrano la percentuale dei visitatori italiani e stranieri negli esercizi ricettivi: si riscontra una prevalenza degli italiani, con quasi i due terzi del totale, sia per quanto riguarda gli arrivi che le presenze. Anche negli esercizi alberghieri e complementari la ripartizione dei turisti è pressoché la stessa.

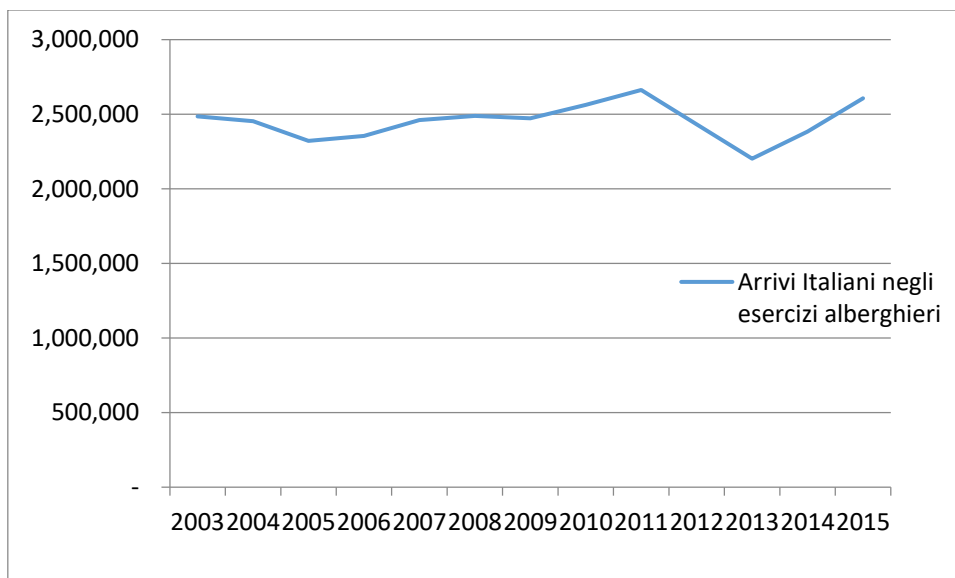


Figura 34 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

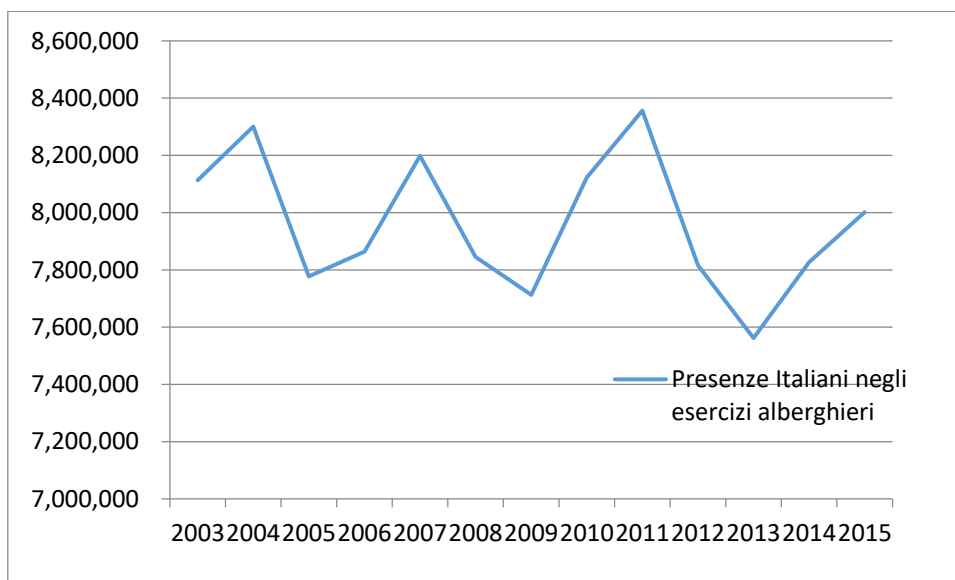


Figura 35 – Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

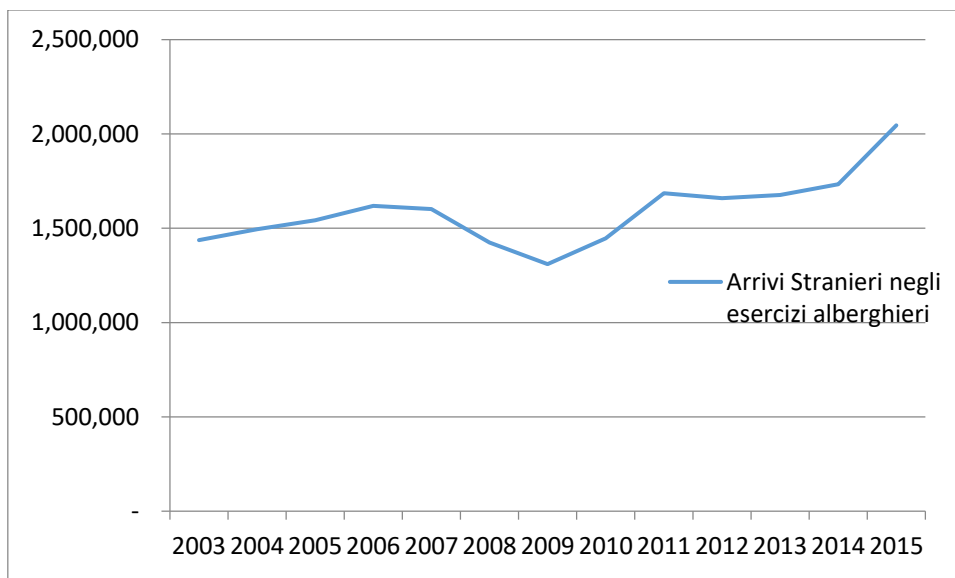


Figura 36 –Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

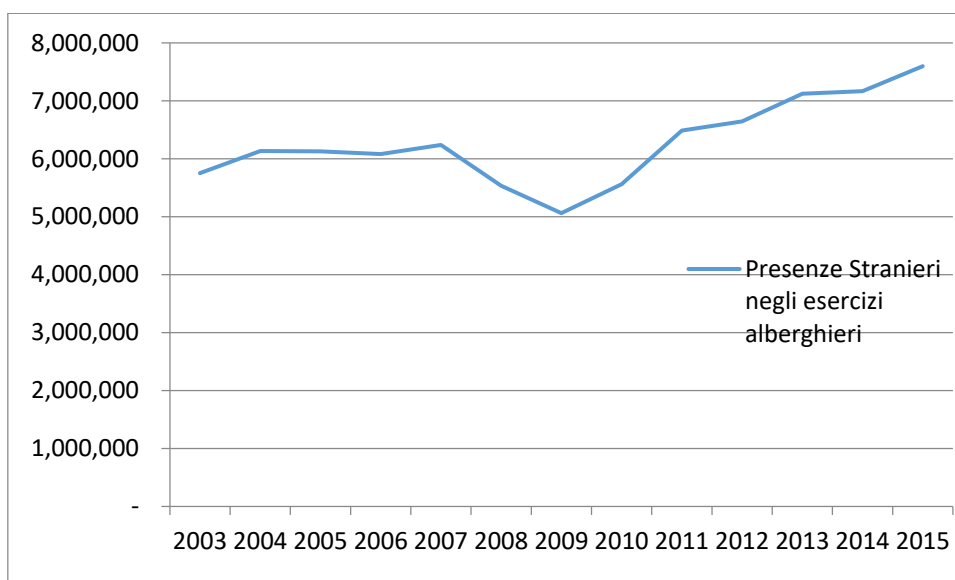


Figura 37 –Andamento temporale delle presenze dei turisti stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

I quattro grafici precedenti mostrano ancora una volta l'evoluzione degli arrivi e delle presenze dei turisti italiani e stranieri in Campania durante il periodo 2013-2015.

Per quanto riguarda i visitatori italiani si nota che: gli arrivi, pur calando tra il 2004 ed il 2005, lievemente nel 2009 ed in maniera sostanziosa nel 2012 (-8,63%), mostrano un andamento nel tempo in leggera crescita.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli italiani negli esercizi alberghieri sono aumentati di 120.000 (+ 4,84%). Le presenze sono diminuite di quasi 110.000 (-1,38%).

Gli arrivi degli stranieri, invece, pur presentando delle diminuzioni tra il 2007 ed il 2010 e nel 2012, hanno un andamento crescente, mentre le presenze, anche se caratterizzate da un calo tra gli anni 2005 e 2006 e tra il 2008 ed il 2009, mostrano anch'esse una evoluzione positiva.

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli stranieri negli esercizi alberghieri sono aumentati di oltre 610.000 (+42,3%), mentre le presenze sono cresciute di oltre 1,8 milioni (+32,1%).

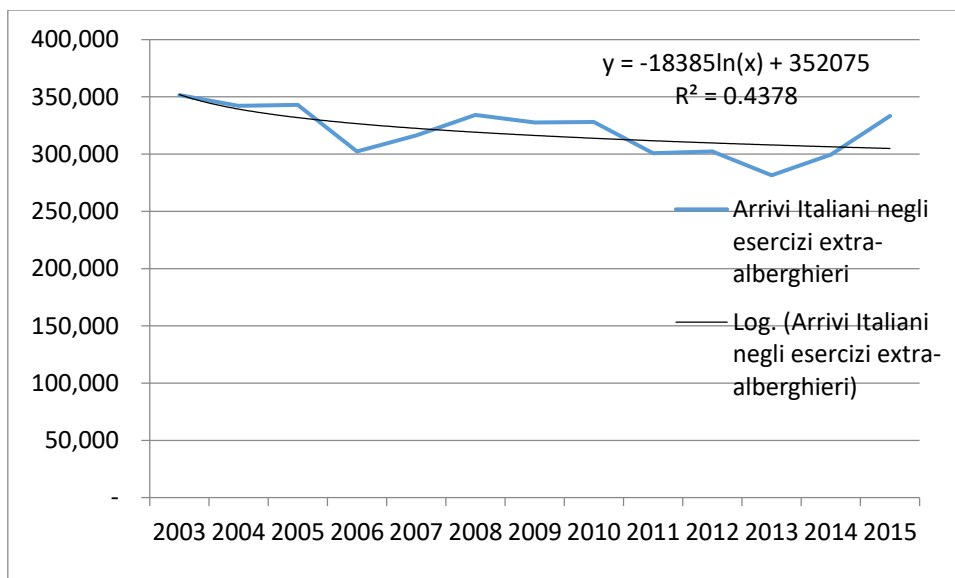


Figura 38 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

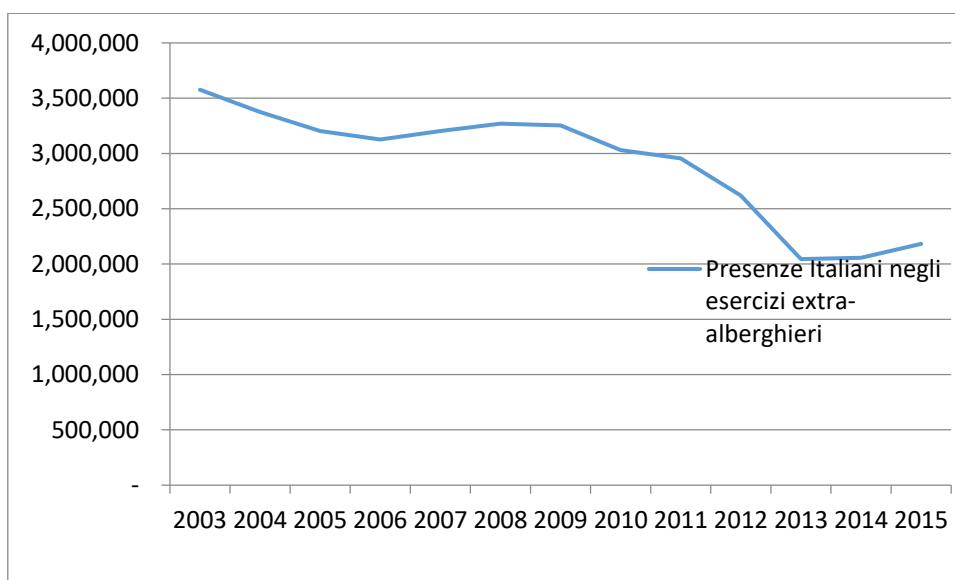


Figura 39 – Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

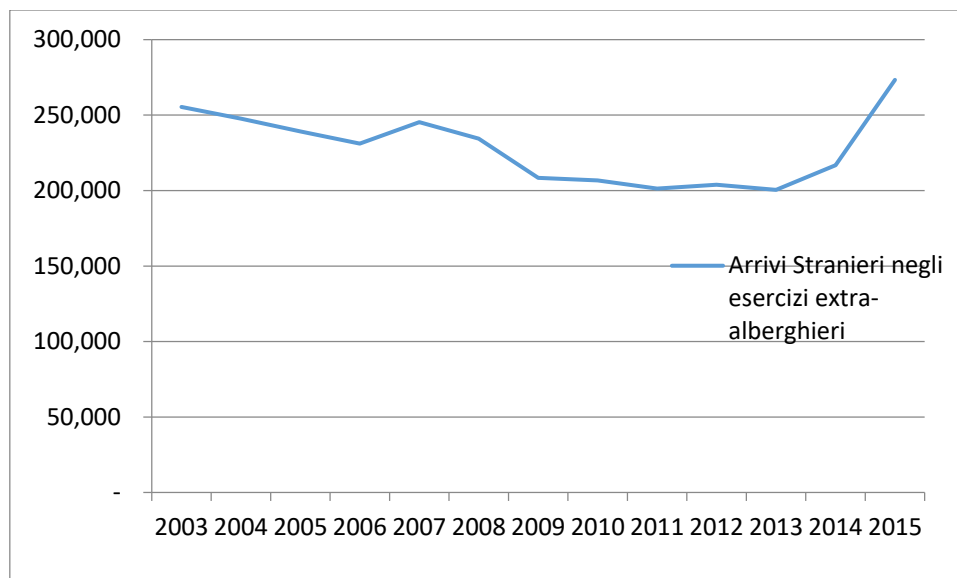


Figura 40 – Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

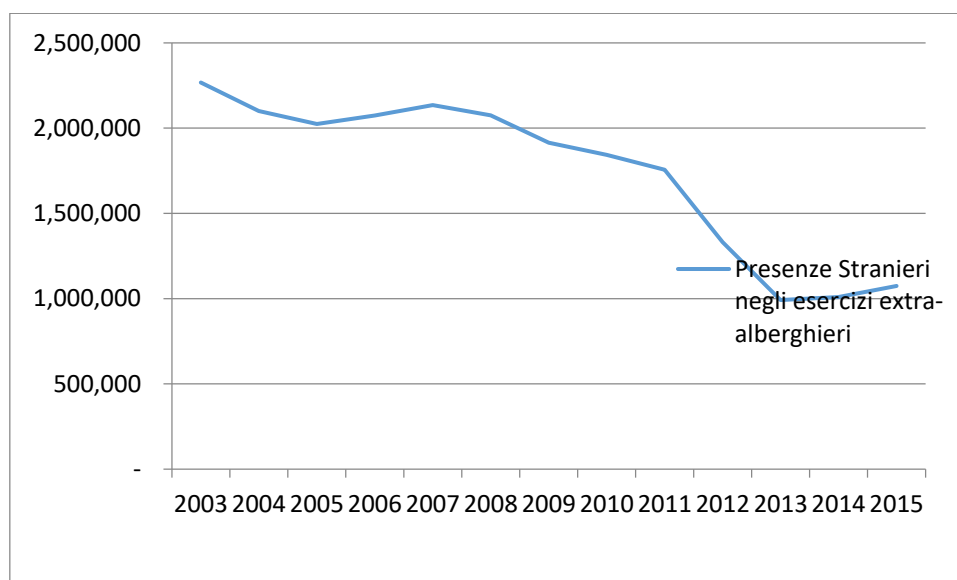


Figura 41 – Andamento temporale delle presenze degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Le quattro figure precedenti mostrano infine gli arrivi e le presenze dei turisti italiani e stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri tra il 2003 ed il 2015.

Per quanto riguarda gli italiani l'andamento degli arrivi, a fronte di due riduzioni lievi nel 2004 e nel 2009 e, soprattutto, di due abbastanza forti nel 2006 (-11,88%) e nel 2011 (-8,31%), risulta essere decrescente col passare degli anni. La stessa cosa si riscontra anche per le presenze, in quanto sono in aumento soltanto tra il 2007 ed il 2008.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli italiani negli esercizi extra-alberghieri sono diminuiti di quasi 19.000 (-5,14%), mentre le presenze sono in calo di oltre 1,3 milioni (-38,9%), dunque in maniera abbastanza considerevole.

Gli arrivi degli stranieri, invece, si riducono in maniera abbastanza lineare, infatti essi tendono ad aumentare solamente nel 2007 e nel 2012, mentre le presenze, caratterizzate da una crescita solo tra il 2006 ed il 2007, presentano anch'esse un trend negativo.

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli stranieri negli esercizi complementari sono diminuiti di circa 17.000 (-7%), mentre le presenze sono calate di oltre 1,1 milioni (-52,64%), quindi in modo molto rilevante.

Tabella 10 - Variazioni percentuali arrivi per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)
2003-2004	-1,31	3,99	-2,66	-3,03	-1,48	2,94
2004-2005	-5,40	3,19	0,28	-3,43	-4,70	2,25
2005-2006	1,45	4,97	-11,88	-3,36	-0,27	3,85
2006-2007	4,51	-1,04	4,63	6,16	4,52	-0,14
2007-2008	1,11	-11,10	5,64	-4,45	1,63	-10,21
2008-2009	-0,63	-8,01	-1,96	-11,11	-0,79	-8,45
2009-2010	3,63	10,40	0,13	-0,80	3,22	8,86
2010-2011	3,89	16,55	-8,31	-2,63	2,51	14,15
2011-2012	-8,63	-1,56	0,51	1,31	-7,71	-1,25
2012-2013	-9,45	1,01	-6,89	-1,71	-9,17	0,71
2013-2014	8,24	3,38	6,44	8,17	8,04	3,89
2014-2015	9,33	18,03	11,30	26,07	9,55	18,92

Tabella 11 - Variazioni percentuali presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)
2003-2004	2,31	6,60	-5,62	-7,40	-0,12	2,65
2004-2005	-6,30	-0,09	-5,10	-3,62	-5,96	-0,99
2005-2006	1,11	-0,74	-2,38	2,48	0,09	0,06
2006-2007	4,25	2,58	2,47	2,93	3,74	2,67
2007-2008	-4,30	-11,30	2,06	-2,82	-2,52	-9,14
2008-2009	-1,69	-8,51	-0,48	-7,75	-1,33	-8,30
2009-2010	5,32	9,84	-6,84	-3,73	1,71	6,12
2010-2011	2,88	16,66	-2,47	-4,73	1,42	11,34
2011-2012	-6,48	2,43	-11,41	-24,17	-7,76	-3,23
2012-2013	-3,24	7,20	-21,90	-25,50	-7,93	1,75
2013-2014	3,51	0,62	0,54	1,77	2,88	0,76
2014-2015	2,22	6,01	6,13	6,41	3,04	6,06

Nelle due tabelle sono riportate le variazioni percentuali degli arrivi e delle presenze dei turisti italiani e stranieri negli esercizi ricettivi complessivi, alberghieri ed extra-alberghieri per ogni coppia di anni del periodo 2003-2015.

Permanenza media

Analizzando la permanenza media dei turisti in Campania sempre con riferimento al periodo che va dal 2003 al 2015.

Nella tabella sono indicati i valori della permanenza media di tutti i turisti negli esercizi ricettivi complessivi, alberghieri ed extra-alberghieri, differenziando anche in base alla provenienza dei visitatori, quindi italiani e stranieri. Nei grafici che seguono è invece evidenziata, per le varie categorie, l'evoluzione della permanenza media durante l'arco temporale 2003-2015.

Tabella 12 - Permanenza media dei turisti italiani, stranieri e totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale
2003	3,26	4,00	3,53	10,17	8,88	9,63	4,12	4,74	4,35
2004	3,38	4,10	3,66	9,86	8,48	9,28	4,18	4,72	4,39
2005	3,35	3,97	3,60	9,34	8,46	8,98	4,12	4,58	4,30
2006	3,34	3,76	3,51	10,34	8,97	9,75	4,14	4,41	4,25
2007	3,33	3,89	3,55	10,13	8,70	9,50	4,11	4,53	4,28
2008	3,15	3,89	3,42	9,78	8,85	9,40	3,94	4,59	4,18
2009	3,12	3,86	3,38	9,93	9,18	9,64	3,92	4,59	4,15
2010	3,17	3,84	3,41	9,24	8,91	9,11	3,86	4,48	4,08
2011	3,14	3,85	3,41	9,83	8,72	9,38	3,82	4,37	4,03
2012	3,21	4,00	3,53	8,66	6,53	7,80	3,82	4,28	4,00
2013	3,43	4,25	3,79	7,27	4,95	6,30	3,87	4,32	4,06
2014	3,28	4,14	3,64	6,86	4,66	5,94	3,68	4,19	3,90
2015	3,07	3,72	3,35	6,55	3,93	5,37	3,46	3,74	3,59

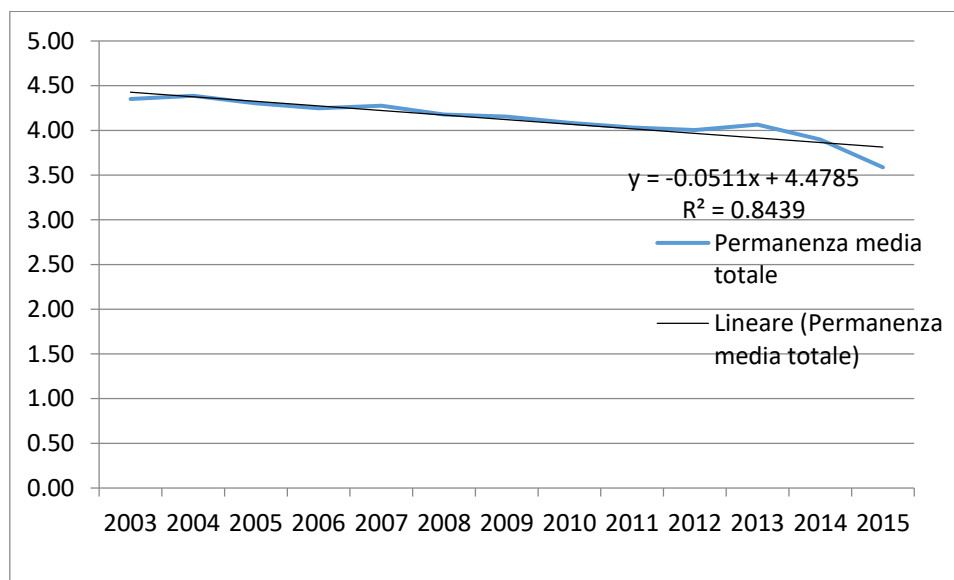


Figura 42 – Andamento temporale della permanenza media totale negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

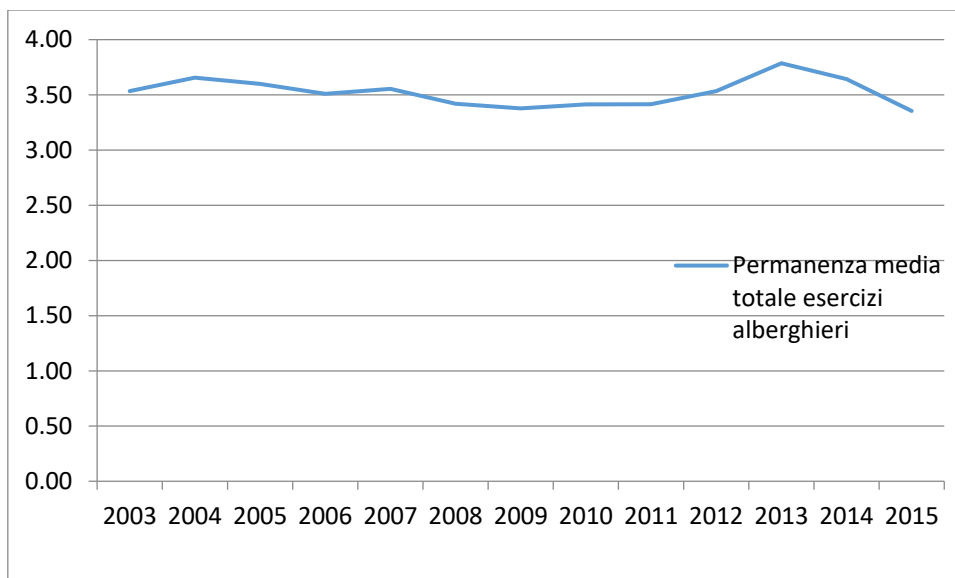


Figura 43 – Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

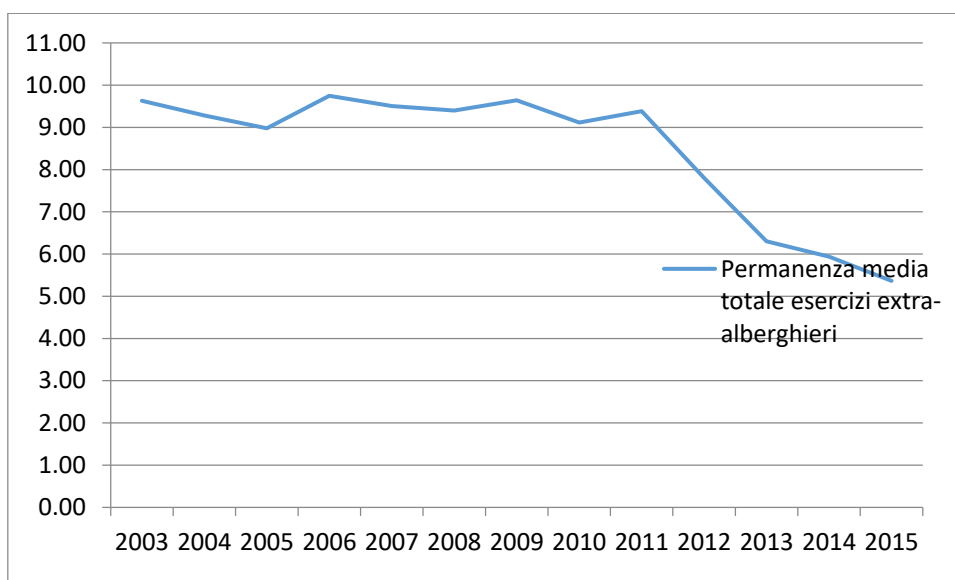


Figura 44 – Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Le tre figure precedenti mostrano la permanenza media dei turisti totali in tutti gli esercizi ricettivi, in quelli alberghieri ed in quelli complementari. Si nota che: la permanenza totale è andata diminuendo, passando dal 2003 al 2012, anche se in maniera molto contenuta; quella negli esercizi alberghieri è rimasta abbastanza vicina ad un valore pari a 3,5; quella negli esercizi extra-alberghieri ha oscillato tra i valori di 9 e 10, diminuendo in maniera evidente solo nel 2012 (-16,8%). Da notare che la permanenza media negli esercizi extra-alberghieri è quasi tre volte maggiore rispetto a quella negli esercizi alberghieri.

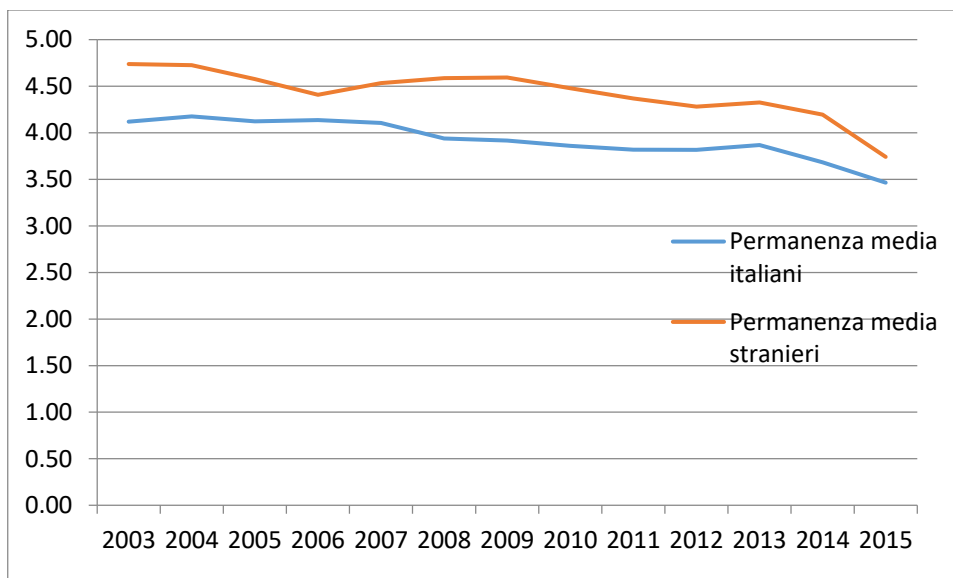


Figura 45 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

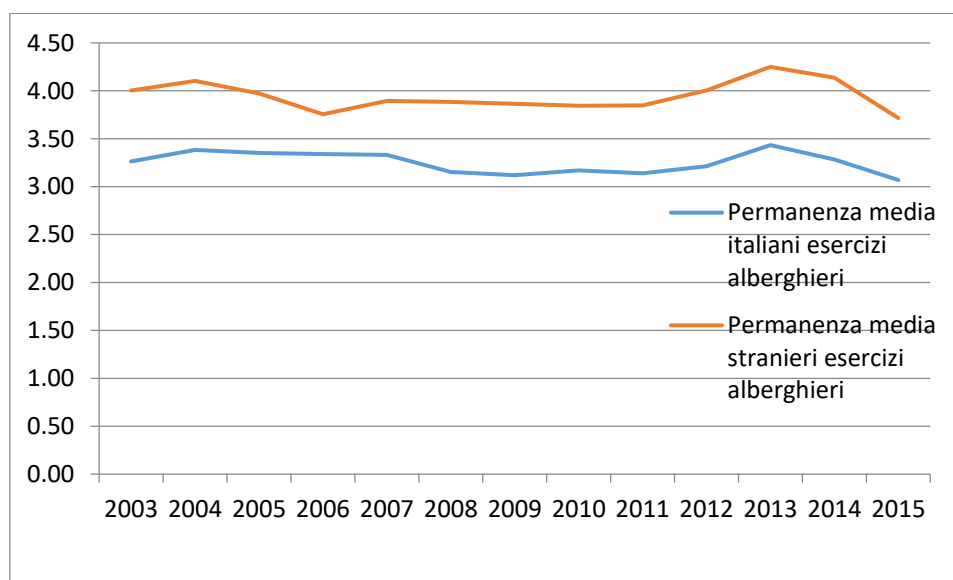


Figura 46 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

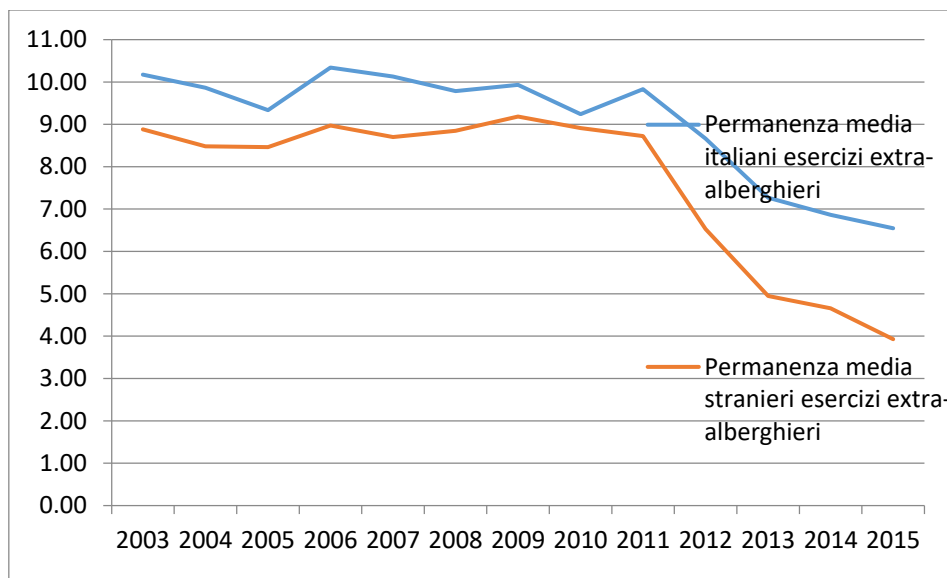


Figura 47 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Questi tre grafici, invece, si soffermano sempre sulla permanenza media negli esercizi ricettivi totali, alberghieri ed extra-alberghieri, ma si fa anche la distinzione tra turisti italiani e stranieri. Per quanto riguarda tutti gli esercizi ricettivi si è verificata una riduzione della permanenza media, durante l'arco temporale 2003-2015, sia per gli italiani che per gli stranieri; negli esercizi alberghieri, invece, essa è rimasta grosso modo costante, superiore al valore di 3 per gli italiani e intorno a 4 per gli stranieri; negli esercizi extra-alberghieri si ha un andamento abbastanza irregolare sia per gli italiani che per gli stranieri, ma le variazioni risultano essere abbastanza contenute, eccetto nel 2012 (-11% per gli italiani e -25% per gli stranieri).

In tabella sono riportate le variazioni percentuali della permanenza media, differenziando per tipologia di esercizio ricettivo (totale, alberghiero ed extra-alberghiero) e per provenienza dei visitatori, italiani o stranieri. Come già detto, le oscillazioni della permanenza media in Campania sono quasi sempre state abbastanza contenute.

Tabella 13 Variazioni percentuali della permanenza media per tipologia di turista e di esercizio ricettivo nel periodo 2003-2015

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)
2003-2004	3,66	2,51	3,43	-3,03	-4,51	-3,59	1,38	-0,28	0,83
2004-2005	-0,96	-3,17	-1,55	-5,37	-0,20	-3,30	-1,31	-3,16	-1,91
2005-2006	-0,33	-5,44	-2,49	10,78	6,04	8,60	0,36	-3,65	-1,29
2006-2007	-0,25	3,66	1,25	-2,07	-3,04	-2,51	-0,75	2,82	0,66
2007-2008	-5,36	-0,23	-3,77	-3,39	1,70	-1,11	-4,08	1,19	-2,29
2008-2009	-1,07	-0,54	-1,24	1,51	3,79	2,58	-0,55	0,16	-0,56
2009-2010	1,63	-0,50	1,07	-6,96	-2,95	-5,47	-1,46	-2,52	-1,69
2010-2011	-0,98	0,10	0,02	6,37	-2,15	2,97	-1,06	-2,46	-1,28
2011-2012	2,36	4,05	3,52	-11,86	-25,15	-16,85	-0,06	-2,01	-0,70
2012-2013	6,86	6,13	7,14	-16,12	-24,20	-19,23	1,37	1,03	1,51
2013-2014	-4,37	-2,67	-3,80	-5,54	-5,92	-5,80	-4,78	-3,02	-4,09
2014-2015	-6,50	-10,18	-7,93	-4,64	-15,60	-9,60	-5,95	-10,81	-8,01

I flussi turistici provinciali

Dopo aver analizzato il territorio nazionale e regionale, ci si è soffermati sui flussi turistici della provincia di Salerno i quali saranno studiati in termini di arrivi e presenze, facendo sempre riferimento alla provenienza dei turisti, alla tipologia degli esercizi ricettivi ed alla permanenza media. Successivamente si faranno ulteriori analisi considerando anche: l'afflusso dei turisti nei singoli mesi dell'anno; la differenziazione dei turisti stranieri per paese di provenienza; la capacità ricettiva provinciale in termini di strutture e posti letto. Il periodo di riferimento va sempre dal 2003 al 2015.

La provincia di Salerno, la più estesa dell'intero Paese, è sicuramente un'area dal grande patrimonio culturale, ambientale ed in particolare turistico, ricca di risorse balneari, collinari e montane: la famosa Costiera Amalfitana (entrata a far parte dal 1997 del Patrimonio dell'UNESCO), una delle più incantevoli mete turistiche del mondo, con un concentrato di attrazioni irripetibili tra Positano e Praiano; il fiordo di Furore e Conca dei Marini, Amalfi e Ravello e, a seguire, Atrani, Minori, Maiori, Cetara e Vietri sul Mare; il retrostante Agro nocerino sarnese, rivolto verso il Vesuvio e bagnato dall'antico e solenne Sarno (Silarus); la Piana del Sele, caratterizzata da un forte richiamo turistico, grazie soprattutto alla presenza di Paestum, un'area archeologica tra le più importanti d'Italia (si ricordano anche Velia e le antiche Torri Saracene); i Monti Picentini, definiti il "serbatoio di acqua potabile" del sud Italia; la Costa del Cilento, zona assai vasta, da Paestum a Sapri, di grande fascino paesaggistico, dove l'ambiente naturale è tra i più spettacolari ed incontaminati del Sud Italia (chilometri di spiagge, le grotte segrete di Castelvita e di Pertosa, rocce a picco sul mare, l'oasi di Persano, i monti Alburni, il complesso termale di Contursi, la riserva di Punta Licosa, con i suoi pini che sembrano tuffarsi nel mare, l'Arco Naturale di Palinuro, un monumento scolpito da madre natura).

La vocazione ambientale di tante e vaste aree della provincia di Salerno ha permesso che nel tempo molte di queste, soprattutto per la straordinaria bellezza e unicità dei paesaggi, entrassero a far parte del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO: riconoscimenti a livello internazionali atti a premiare una politica volta a mantenere intatto il giusto equilibrio tra valori ambientali e culturali, senza dimenticare l'esaltazione delle tradizioni.

Una conferma di come la provincia di Salerno sia un territorio di eccellenza sono senza dubbio i numerosi Comuni del salernitano che, nel corso degli anni, sono stati insigniti delle bandiere blu del FEE e dove sventolano le vele di Legambiente, assegnate ai luoghi nei quali meglio si coniuga la bellezza e la limpidezza delle acque marine con la ricettività turistica. Oltre ai numerosissimi Parchi, primo fra tutti quello del Cilento e Vallo di Diano, aree protette nelle quali l'impatto dell'uomo sulla natura risulta essere tra i meno invasivi al mondo. E

poi la tradizione artistica rappresentata dai monumenti religiosi, tra cui il Duomo di S. Matteo, situato nel centro storico di Salerno, la Cattedrale di Amalfi, la Badia della SS. Trinità a Cava de' Tirreni, la Certosa di S. Lorenzo a Padula, i numerosi castelli, disseminati soprattutto lungo costa, e le splendide ville (tra tutte Villa Rufolo e Villa Cimbrone a **Ravello**) che rendono la provincia di Salerno un vero e proprio "mondo" nel quale svariate e ricercate forme di turismo aprono le braccia con cura e gentilezza ai visitatori più esigenti.

Il lungo elenco che è stato fatto fino ad ora fa comprendere le vastissime potenzialità che la provincia di Salerno possiede da un punto di vista turistico ed è, quindi, fondamentale riuscire a sfruttarle al meglio (ad esempio bisognerebbe fare degli interventi volti a valorizzare le aree turistiche, avere un maggiore supporto da parte di amministrazioni pubbliche ed operatori coinvolti, migliorare il sistema di trasporto per favorire la mobilità di persone e cose).

Tabella 14 - Arrivi e presenze totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2003	1.058.372	3.686.834	394.105	4.767.999	1.452.477	8.454.833
2004	1.040.930	3.555.821	382.181	4.444.821	1.423.111	8.000.642
2005	959.768	3.322.171	375.247	4.290.318	1.335.015	7.612.489
2006	976.855	3.428.759	329.477	4.040.529	1.306.332	7.469.288
2007	966.583	3.488.461	330.787	4.097.515	1.297.370	7.585.976
2008	915.282	3.284.321	345.256	4.207.442	1.260.538	7.491.763
2009	916.756	3.259.370	336.165	4.148.201	1.252.921	7.407.571
2010	951.428	3.532.323	312.622	3.826.534	1.264.050	7.358.857
2011	964.316	3.755.367	323.268	3.946.581	1.287.584	7.701.948
2012	776.329	3.325.802	301.075	3.139.684	1.077.404	6.465.486
2013	807.444	2.956.693	285.856	2.283.304	1.093.300	5.239.997
2014	944.142	3.170.332	306.042	2.295.822	1.250.184	5.466.154
2015	1.010.540	3.346.064	328.818	2.359.148	1.339.358	5.705.212

Nella tabella sono riportati i flussi turistici provinciali totali (italiani più stranieri) in termini di arrivi e presenze, distinguendo tra tutti gli esercizi ricettivi, quelli alberghieri e quelli extra-alberghieri o complementari e trascurando la provenienza dei visitatori. Quanto sopra riportato è esplicitato nei seguenti grafici, i quali mostrano l'andamento temporale di arrivi e presenze nel periodo 2003-2015.

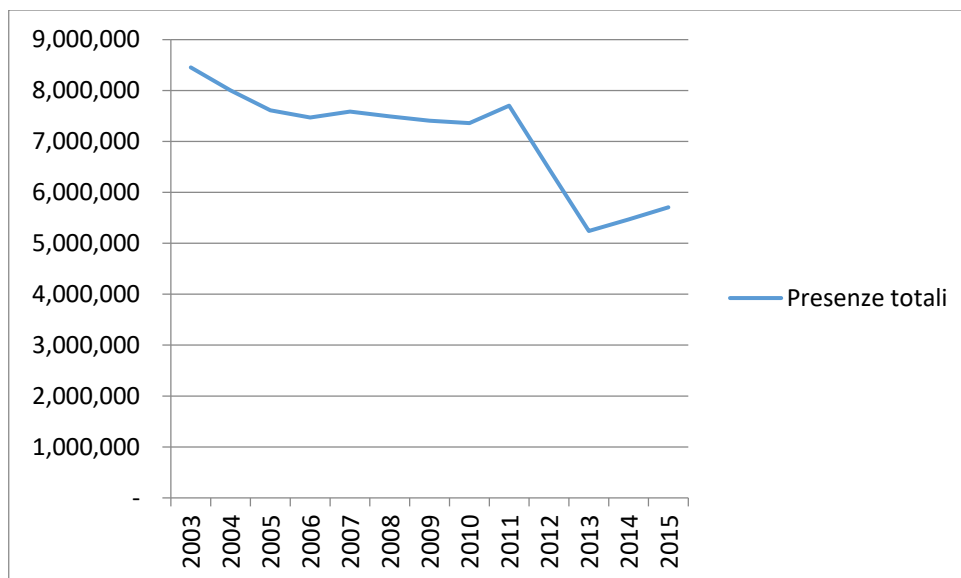


Figura 48 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

I due grafici precedenti mostrano l'evoluzione temporale degli arrivi e delle presenze totali, italiani più stranieri, in tutti gli esercizi ricettivi: in particolare i primi presentano un andamento decrescente abbastanza lineare, infatti essi aumentano 2010, mentre le presenze mostrano un andamento decrescente complessivo.

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi negli esercizi ricettivi sono diminuiti di circa 113.000 (-7,79%), mentre le presenze sono calate di quasi 2,8 milioni (-32,52%).

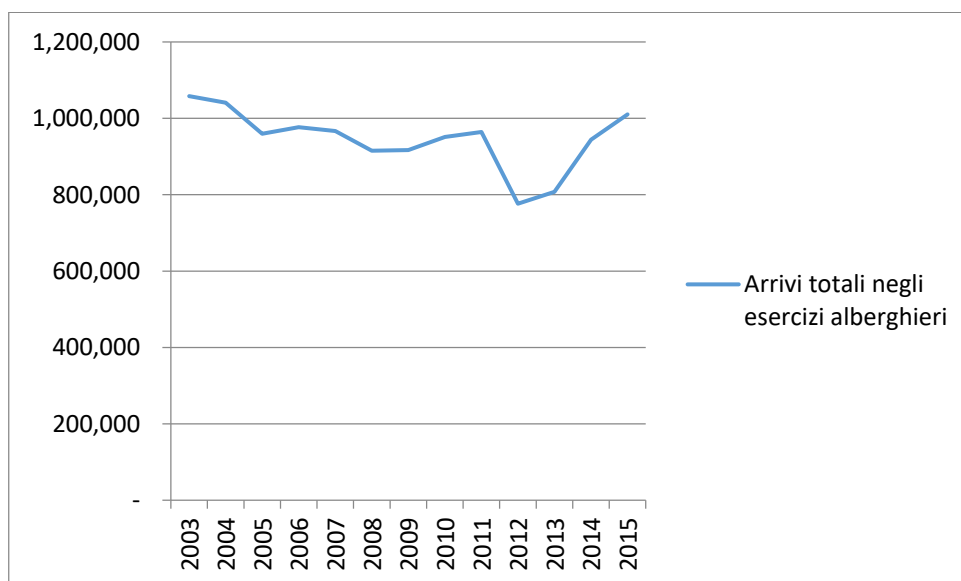


Figura 49 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

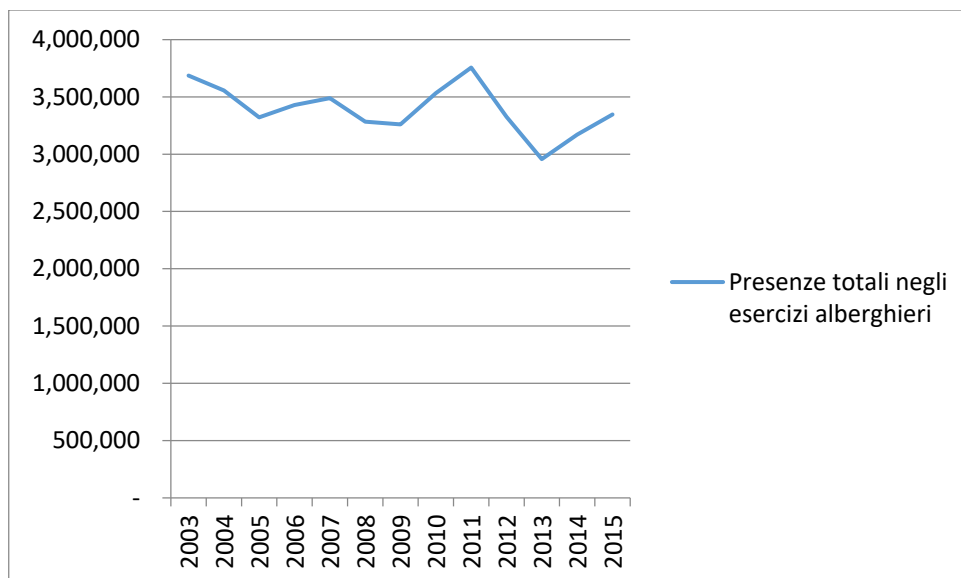


Figura 50 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

Negli esercizi alberghieri, invece, gli arrivi, pure aumentando nel 2006 e tra il 2009 ed il 2011, presentano ancora un trend negativo, per poi cambiare mentre le presenze, caratterizzate da un continuo alternarsi di crescite e riduzioni, risultano anch'esse avere nel complesso un andamento in leggero calo, per poi avere un trend positivo per gli anni successivi.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi negli esercizi alberghieri sono diminuiti di oltre 42.000 (-4,52%), mentre le presenze di circa 340.000 (-9,24).

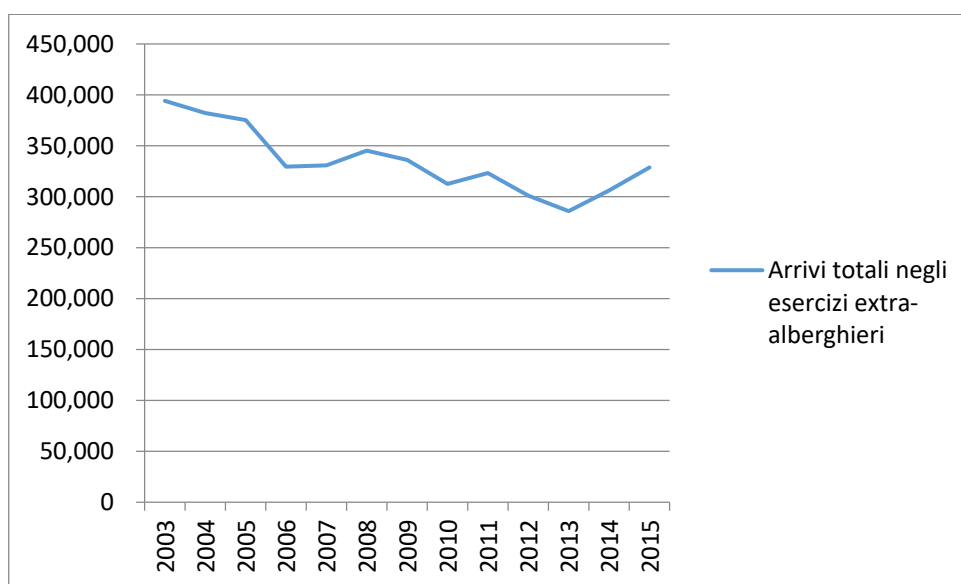


Figura 51- Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

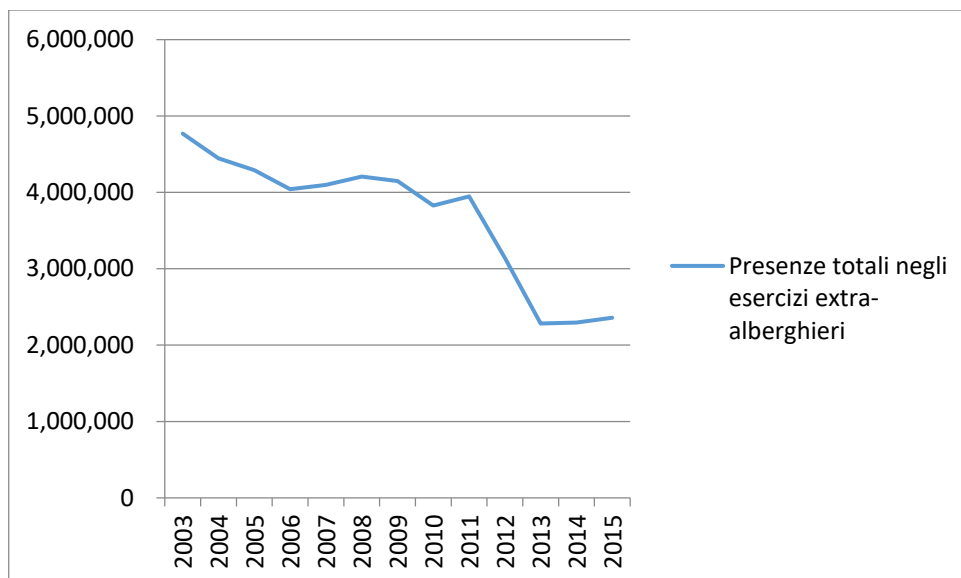


Figura 52- Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Infine i due grafici precedenti mostrano l'andamento degli arrivi e delle presenze totali negli esercizi complementari: sia gli arrivi che le presenze, pur avendo un aumento tra il 2007 ed il 2008 e nel 2011, presentano un'evoluzione decrescente nel corso degli anni, per poi avere una lieve ripresa.

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi negli esercizi extra-alberghieri sono diminuiti di circa 65.000 (-16,57%), mentre le presenze di oltre 2,4 milioni (-50,52%). Queste ultime sono calate fortemente proprio nel 2012 (-20,45%).

Tabella 15 - Variazione percentuale di arrivi e presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze(%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze(%)
2003-2004	-1,65	-3,55	-3,03	-6,78	-2,02	-5,37
2004-2005	-7,80	-6,57	-1,81	-3,48	-6,19	-4,85
2005-2006	1,78	3,21	-12,20	-5,82	-2,15	-1,88
2006-2007	-1,05	1,74	0,40	1,41	-0,69	1,56
2007-2008	-5,31	-5,85	4,37	2,68	-2,84	-1,24
2008-2009	0,16	-0,76	-2,63	-1,41	-0,60	-1,12
2009-2010	3,78	8,37	-7,00	-7,75	0,89	-0,66
2010-2011	1,35	6,31	3,41	3,14	1,86	4,66
2011-2012	-19,49	-11,44	-6,87	-20,45	-16,32	-16,05
2012-2013	4,01	-11,10	-5,05	-27,28	1,48	-18,95
2013-2014	16,93	7,23	7,06	0,55	14,35	4,32
2014-2015	7,03	5,54	7,44	2,76	7,13	4,37

La tabella riassume l'andamento degli arrivi e delle presenze complessive negli esercizi ricettivi totali, alberghieri e complementari riportate nei grafici precedenti, evidenziandone le variazioni percentuali, positive o negative, per le varie coppie di anni del decennio 2003-2015. Si noti che nel 2012 si sono verificati dei cali abbastanza rilevanti, per poi avere una lieve ripresa negli anni successivi.

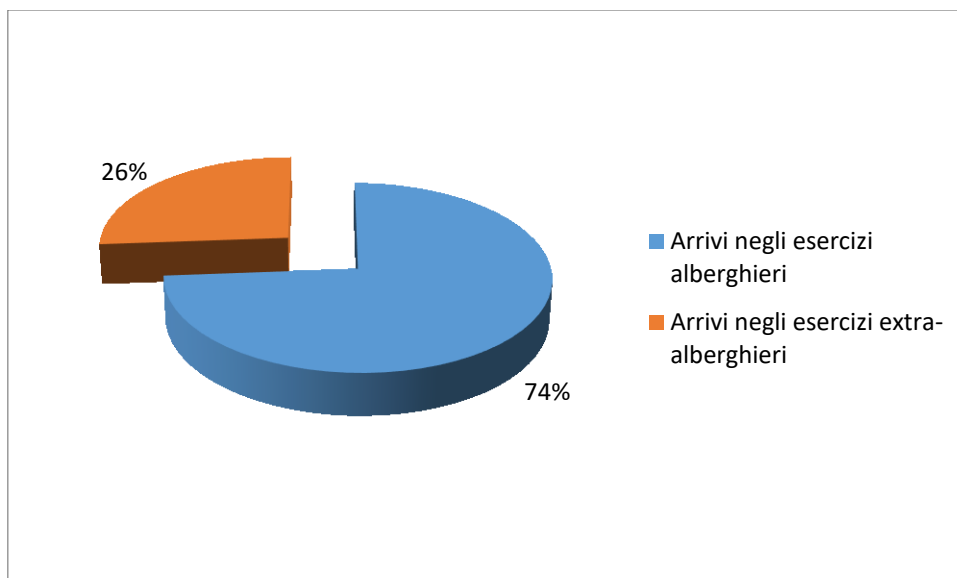


Figura 53- Composizione percentuale degli arrivi tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

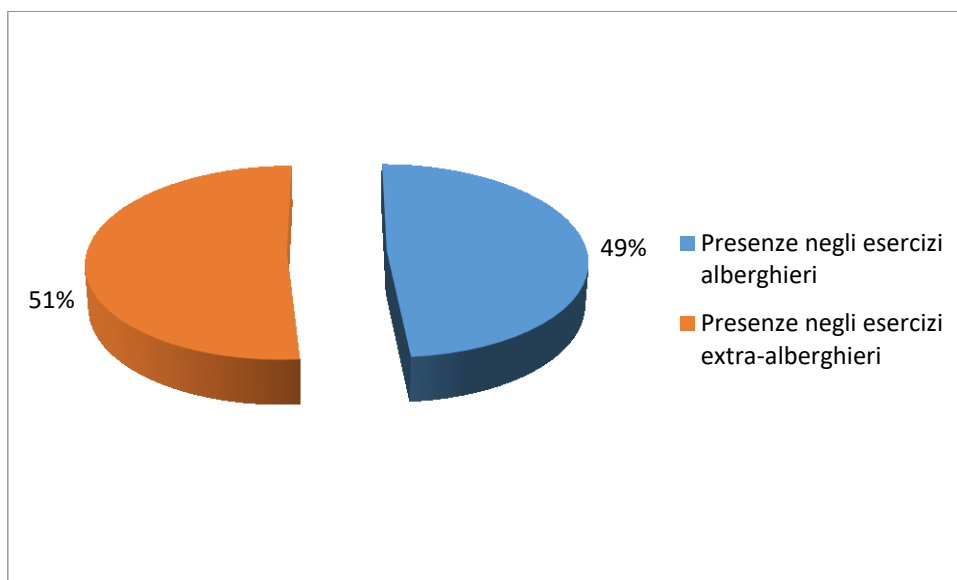


Figura 54- - Composizione percentuale delle presenze tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

I due grafici a torta evidenziano che 3 turisti su 4 preferiscono gli esercizi alberghieri a quelli extra-alberghieri, ma il numero delle presenze è addirittura superiore in questi ultimi: ciò fa capire che la permanenza media dei visitatori negli esercizi alberghieri è molto più bassa di quella negli esercizi complementari. I valori riportati sono una media degli anni tra il 2003 ed il 2015.

Arrivi e presenze di italiani e stranieri

Tabella 16 - Arrivi di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi
2003	804.887	253.485	262.702	131.403	1.067.589	384.888
2004	779.149	261.781	259.987	122.194	1.039.136	383.975
2005	715.906	243.862	257.653	117.594	973.559	361.456
2006	709.319	267.536	213.189	116.288	922.508	383.824
2007	709.376	257.207	213.013	117.774	922.389	374.981
2008	686.489	228.793	225.968	119.288	912.457	348.081
2009	694.891	221.865	218.962	117.203	913.853	339.068
2010	692.000	259.428	210.677	101.945	902.677	361.373
2011	701.512	262.804	217.786	105.482	919.298	368.286
2012	524.132	252.197	204.594	96.481	728.726	348.678
2013	486.875	320.569	192.268	93.588	679.143	414.157
2014	593.136	351.006	210.450	95.592	803.586	446.598
2015	618.358	392.182	225.615	103.203	843.973	495.385

Tabella 17 - Presenze di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze
2003	2.611.584	1.075.250	3.081.925	1.686.074	5.693.509	2.761.324
2004	2.498.975	1.056.846	2.891.748	1.553.073	5.390.723	2.609.919
2005	2.337.998	984.173	2.802.760	1.487.558	5.140.758	2.471.731
2006	2.368.974	1.059.785	2.550.594	1.489.935	4.919.568	2.549.720
2007	2.419.409	1.069.052	2.600.839	1.496.676	5.020.248	2.565.728
2008	2.316.833	967.488	2.676.910	1.530.532	4.993.743	2.498.020
2009	2.333.550	925.820	2.659.758	1.488.443	4.993.308	2.414.263
2010	2.460.595	1.071.728	2.475.479	1.351.055	4.936.074	2.422.783
2011	2.607.452	1.147.915	2.556.908	1.389.673	5.164.360	2.537.588
2012	2.122.798	1.203.004	2.221.923	917.761	4.344.721	2.120.765
2013	1.682.799	1.273.894	1.703.062	580.242	3.385.861	1.854.136
2014	1.839.378	1.330.954	1.720.017	575.805	3.559.395	1.906.759
2015	1.888.881	1.457.183	1.824.070	535.078	3.712.951	1.992.261

Le due tabelle riportano i dati relativi agli arrivi ed alle presenze dei turisti nella provincia di Salerno non solo considerando gli esercizi ricettivi totali, alberghieri ed extra-alberghieri, come visto in precedenza, ma facendo anche una distinzione in base alla provenienza dei visitatori, italiani oppure stranieri, nel periodo 2003-2015.

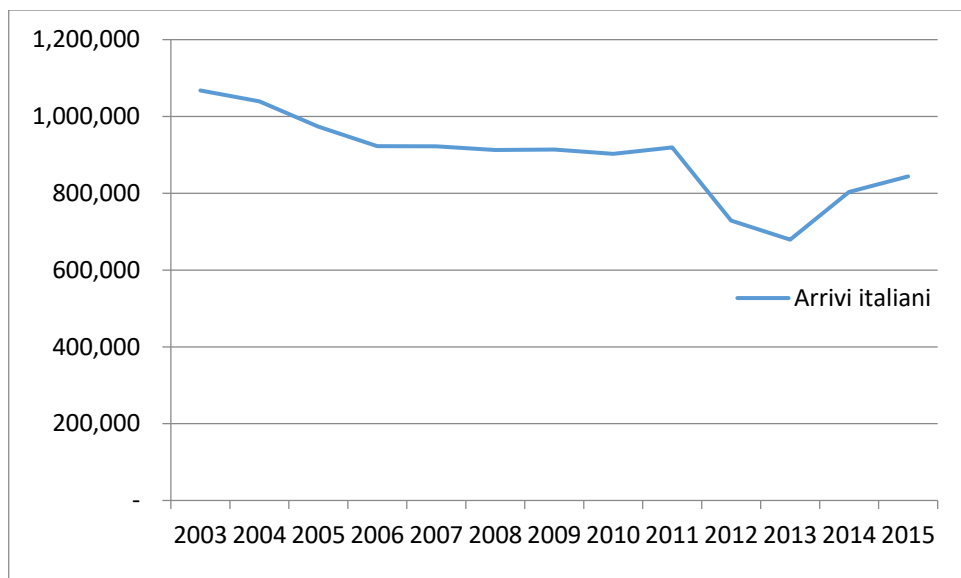


Figura 55- Andamento temporale degli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

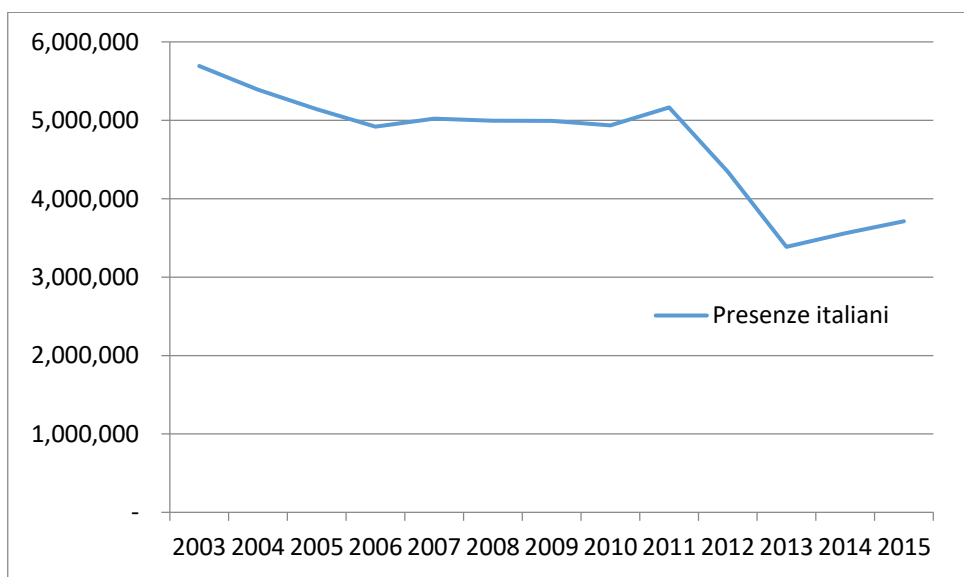


Figura 56- Andamento temporale delle presenze degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

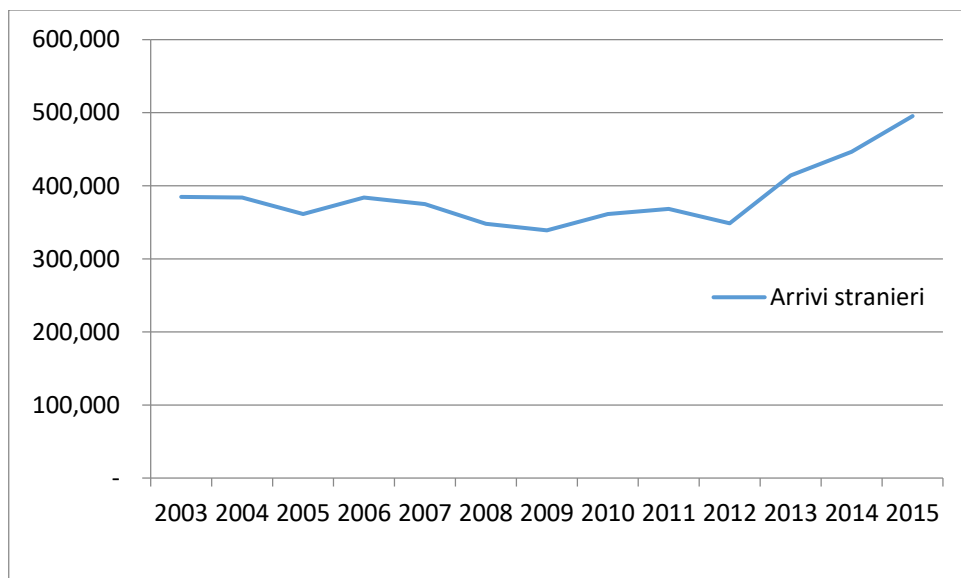


Figura 57- Andamento temporale degli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

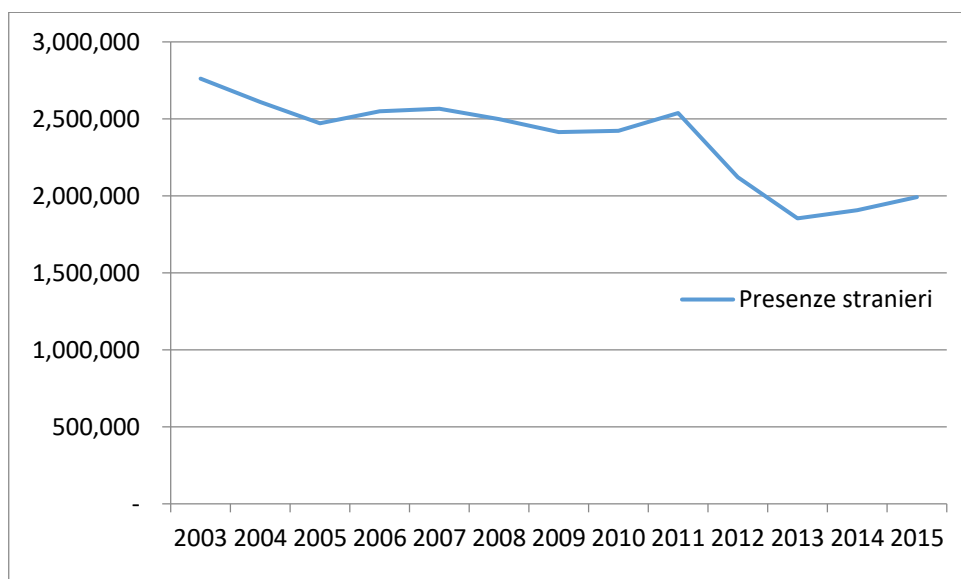


Figura 58- Andamento temporale delle presenze degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

Le quattro figure riportate sopra mostrano l'evoluzione temporale degli arrivi e delle presenze di italiani e stranieri in tutti gli esercizi ricettivi tra il 2003 ed il 2015.

Nei primi due grafici ci si sofferma sugli arrivi e sulle presenze degli italiani: i primi presentano un trend decrescente, infatti essi sono aumentati solamente nel 2009 e nel 2011; le seconde, caratterizzate da una crescita nei soli anni 2007 e 2011, risultano avere anch'esse un'evoluzione decrescente nel tempo.

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi sono diminuiti di quasi 223.000 (-20,9%), mentre le presenze di oltre 2 milioni (-34,79%).

Per quanto riguarda gli stranieri, invece, sia gli arrivi che le presenze sono caratterizzati da un susseguirsi di aumenti e riduzioni e presentano nel complesso un'evoluzione decrescente nel corso degli anni.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi sono diminuiti di oltre 110.000 (-28,11%), mentre le presenze di circa 749.000 (-27,85%). Tuttavia, il trend si è invertito, anche grazie alle crisi politiche dei paesi del medio Oriente e del nord Africa.

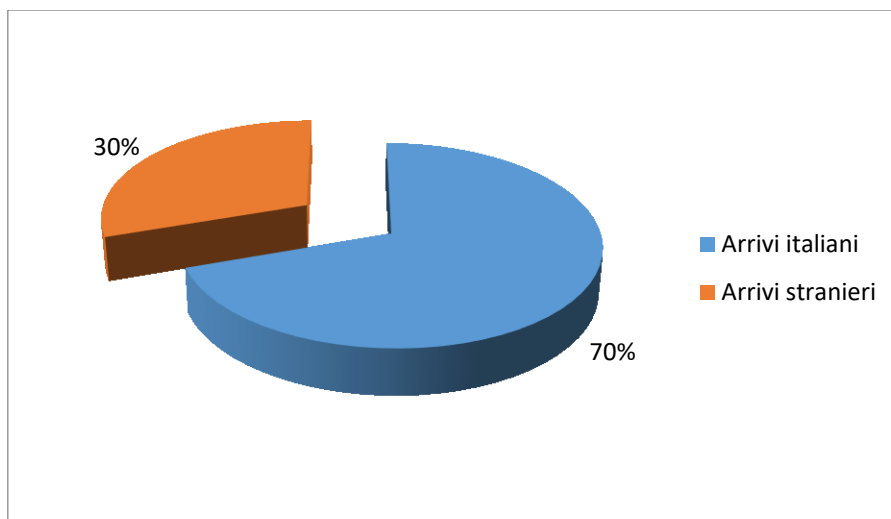


Figura 59- Composizione percentuale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2015

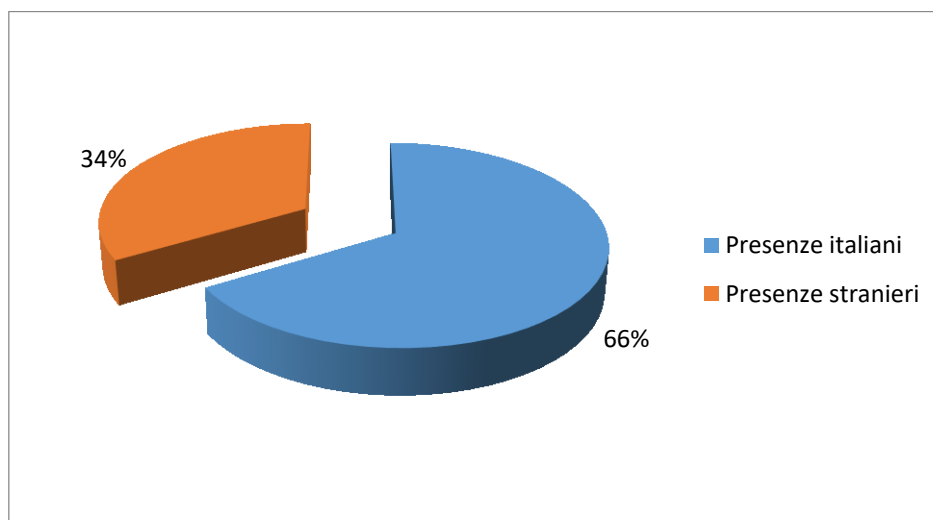


Figura 60- Composizione percentuale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2015

Nei due grafici a torta viene evidenziata la percentuale dei turisti italiani e stranieri negli esercizi ricettivi: si può notare una prevalenza degli italiani, con circa il 70%, sia per gli arrivi che per le presenze. Anche per gli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri si riscontrano valori simili.

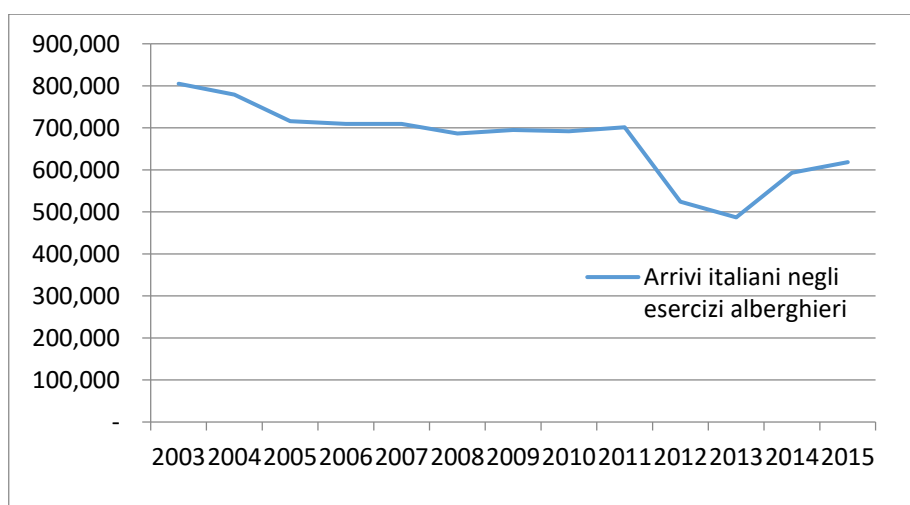


Figura 61- Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

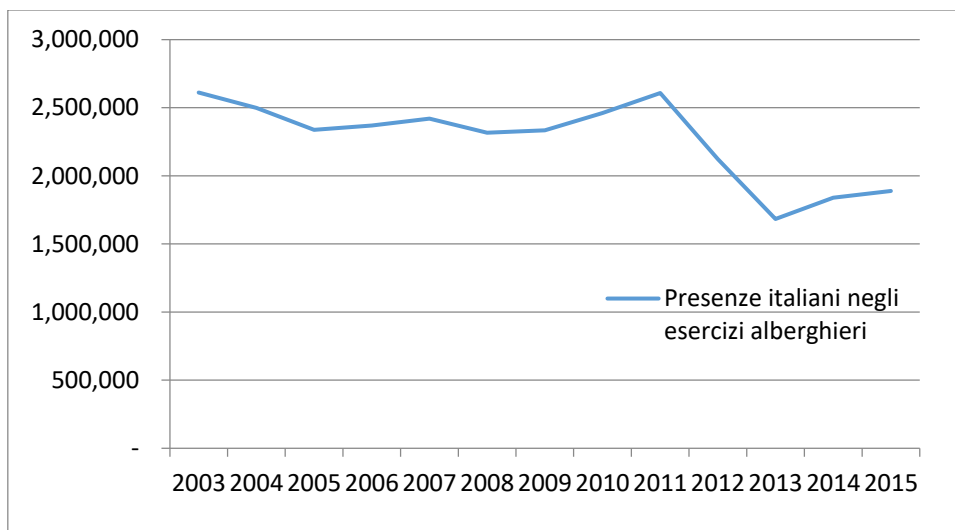


Figura 62- Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

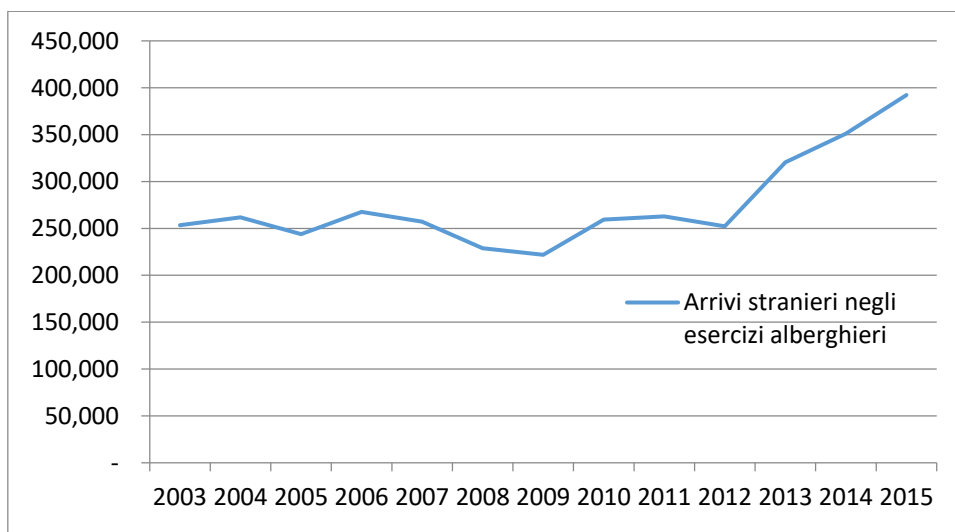


Figura 63- Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

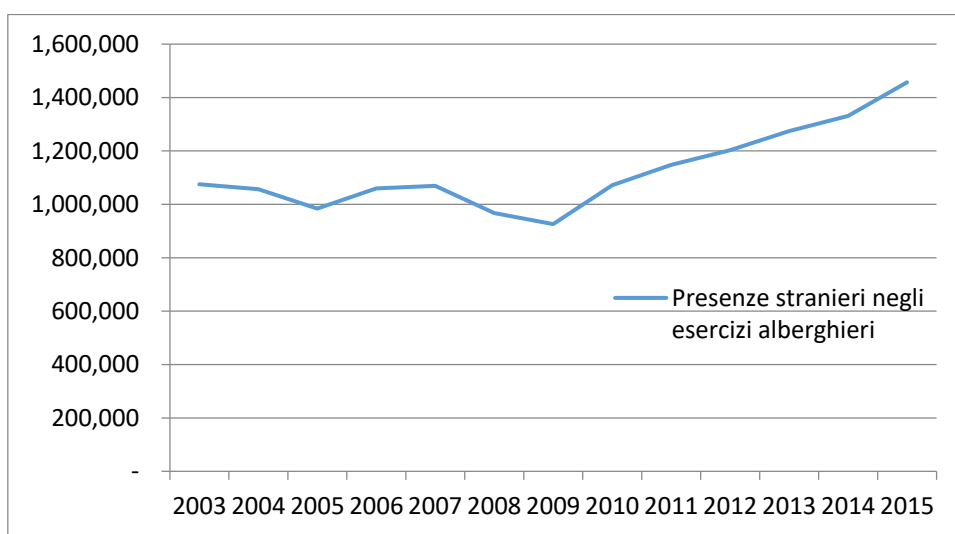


Figura 64- Andamento temporale delle presenze dei turisti stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

I quattro grafici precedenti mostrano ancora una volta l'evoluzione degli arrivi e delle presenze dei turisti italiani e stranieri nella provincia di Salerno durante il decennio 2003-2015, ma prendendo in considerazione i soli esercizi alberghieri.

Per quanto riguarda gli arrivi degli italiani questi presentano un trend negativo, in quanto essi aumentano solo nel 2007, ma in maniera irrilevante, e lievemente nel 2009 e nel 2011, per poi avere un rialzo negli anni successivi. Le presenze, invece, sono caratterizzate da un andamento irregolare, con un alternarsi di aumenti e riduzioni, e complessivamente risultano avere un'evoluzione leggermente in calo. Per esse, però, non riusciamo a definire una funzione che si avvicini molto al loro reale andamento.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli italiani negli esercizi alberghieri sono diminuiti di circa 186.000 (-23%), mentre le presenze di quasi 722.000 (-27%).

Gli altri due grafici si soffermano sugli arrivi e sulle presenze degli stranieri negli esercizi alberghieri: entrambi presentano un continuo susseguirsi di aumenti e riduzioni, ma i primi sono caratterizzati da un'evoluzione lievemente decrescente, mentre le seconde hanno un trend positivo, legato principalmente alla crescita verificatasi a partire dal 2010. Sia per gli arrivi che per le presenze non si riesce però a definire una funzione che si avvicini alla loro evoluzione reale (anche il valore di R al quadrato è infatti molto basso).

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli stranieri negli esercizi alberghieri sono aumentate di circa 138.000 (-54%), quindi in maniera molto significativa, mentre le presenze sono aumentate di oltre 381.000 (+35,52%).

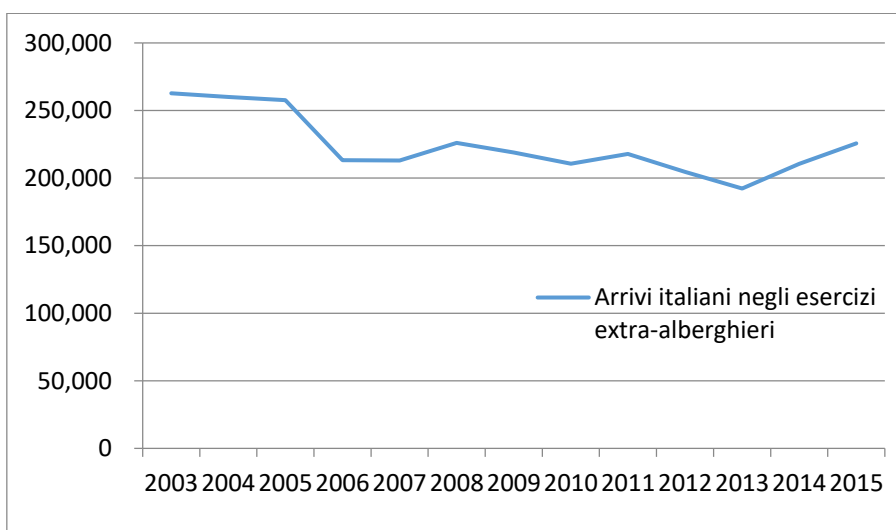


Figura 65- Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

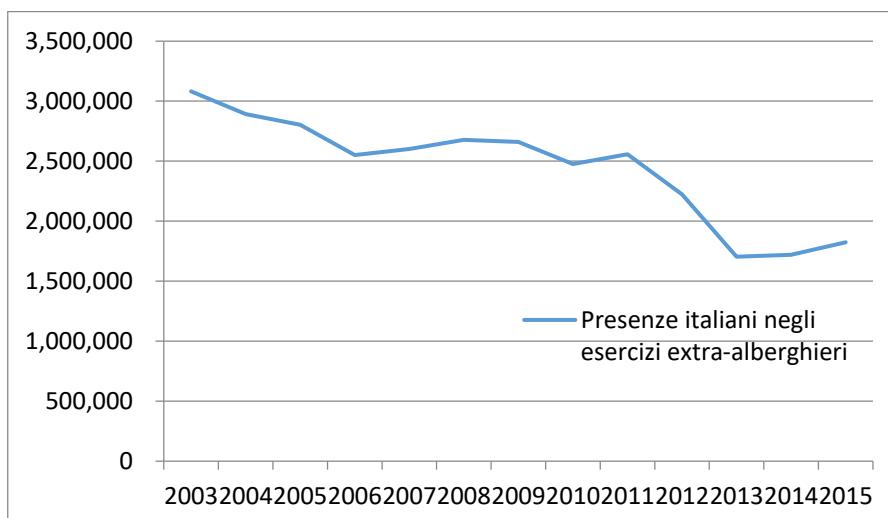


Figura 66- Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

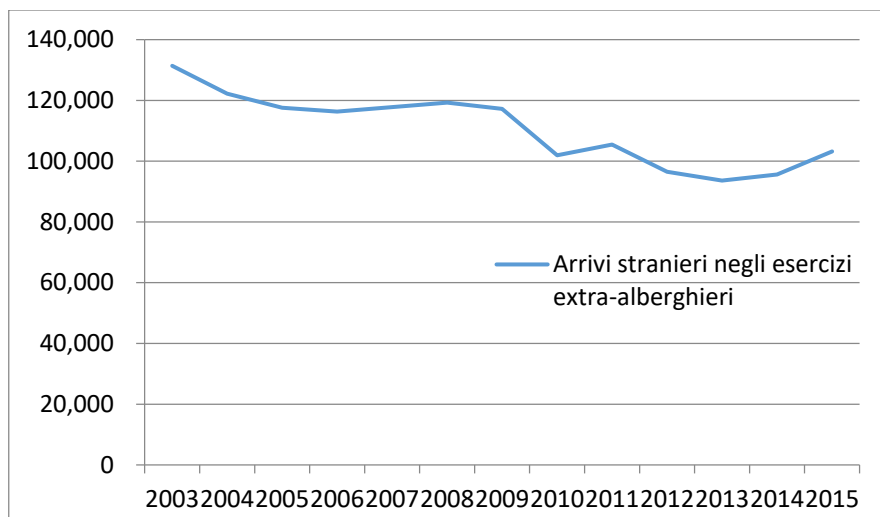


Figura 67- Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

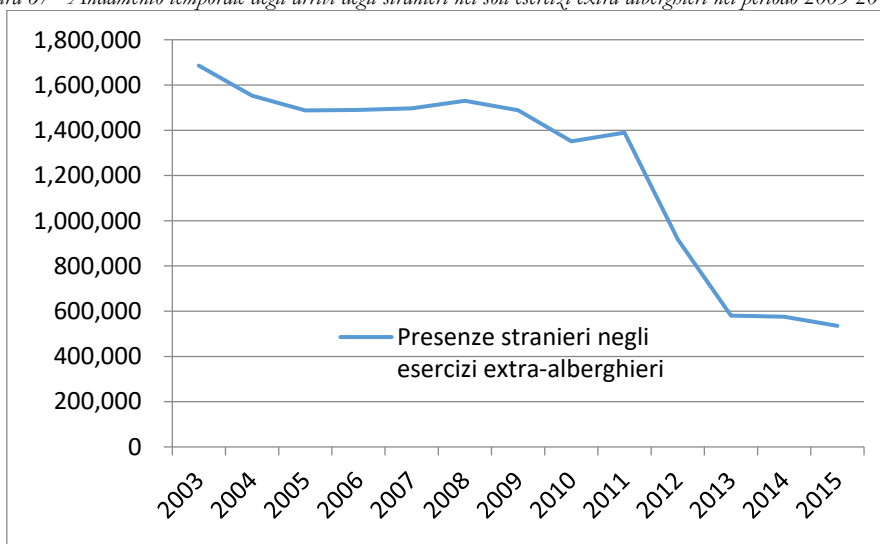


Figura 68 - Andamento temporale delle presenze degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

Le quattro figure precedenti mostrano infine gli arrivi e le presenze dei turisti italiani e stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri tra il 2003 ed il 2015.

Gli arrivi degli italiani, caratterizzati da un aumento soltanto nel 2008 e nel 2011, presentano un'evoluzione decrescente, mentre le presenze, in crescita tra il 2007 ed il 2008 e nel 2011, risultano avere anch'esse un trend negativo, per poi avere un trend positivo negli anni successivi.

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2015, gli arrivi degli italiani negli esercizi complementari sono diminuiti di quasi 37.000 (-14,12%), mentre le presenze di circa 1,2 milioni (-40,81%). Per queste ultime la riduzione è più rilevante a causa del forte calo verificatosi nel 2012 (-13,1%).

Per quanto riguarda gli stranieri, invece, gli arrivi, pur aumentando tra il 2007 ed il 2008 e nel 2011, presentano un trend decrescente, mentre le presenze, anche se caratterizzate da una crescita tra il 2006 ed il 2008 e nel 2011, risultano avere anch'esse un'evoluzione calante nel tempo, per poi diventare positivo negli anni successivi.

Tra il 2003 ed il 2015 gli arrivi degli stranieri negli esercizi extra-alberghieri sono diminuiti di quasi 3528.000 (-21,46%), mentre le presenze di circa 1,2 milioni (-68,26%). Per queste ultime, come per gli esercizi alberghieri, la riduzione è più significativa a causa del forte calo verificatosi nel 2012 (-33,96%).

Nelle due tabelle sono riportate le variazioni percentuali degli arrivi e delle presenze, dei turisti italiani e stranieri, negli esercizi ricettivi complessivi, alberghieri ed extra-alberghieri in provincia di Salerno per ogni coppia di anni del periodo 2003-2015.

Tabella 18 - Variazioni percentuali arrivi per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)
2003-2004	-3,20	3,27	-1,03	-7,01	-2,67	-0,24
2004-2005	-8,12	-6,85	-0,90	-3,76	-6,31	-5,86
2005-2006	-0,92	9,71	-17,26	-1,11	-5,24	6,19
2006-2007	0,01	-3,86	-0,08	1,28	-0,01	-2,30
2007-2008	-3,23	-11,05	6,08	1,29	-1,08	-7,17
2008-2009	1,22	-3,03	-3,10	-1,75	0,15	-2,59
2009-2010	-0,42	16,93	-3,78	-13,02	-1,22	6,58
2010-2011	1,37	1,30	3,37	3,47	1,84	1,91
2011-2012	-25,29	-4,04	-6,06	-8,53	-20,73	-5,32
2012-2013	-7,11	27,11	-6,02	-3,00	-6,80	18,78
2013-2014	21,83	9,49	9,46	2,14	18,32	7,83
2014-2015	4,25	11,73	7,21	7,96	5,03	10,92

Tabella 19 - Variazioni percentuali presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Presenz(%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)
2003-2004	-4,31	-1,71	-6,17	-7,89	-5,32	-5,48
2004-2005	-6,44	-6,88	-3,08	-4,22	-4,64	-5,29
2005-2006	1,32	7,68	-9,00	0,16	-4,30	3,16
2006-2007	2,13	0,87	1,97	0,45	2,05	0,63
2007-2008	-4,24	-9,50	2,92	2,26	-0,53	-2,64
2008-2009	0,72	-4,31	-0,64	-2,75	-0,01	-3,35
2009-2010	5,44	15,76	-6,93	-9,23	-1,15	0,35
2010-2011	5,97	7,11	3,29	2,86	4,62	4,74
2011-2012	-18,59	4,80	-13,10	-33,96	-15,87	-16,43
2012-2013	-20,73	5,89	-23,35	-36,78	-22,07	-12,57
2013-2014	9,30	4,48	1,00	-0,76	5,13	2,84
2014-2015	2,69	9,48	6,05	-7,07	4,31	4,48

I quattro grafici a torta successivi evidenziano che una buona parte dei turisti, sia italiani che stranieri, si reca presso gli esercizi ricettivi alberghieri, ma il numero delle presenze, a differenza degli arrivi, si ripartisce tra le due tipologie, alberghiera e complementare, in maniera quasi equa, anzi risulta essere addirittura leggermente maggiore per la seconda: questo fa capire che i turisti che pernottano negli esercizi alberghieri svolgono sicuramente una vacanza di durata inferiore. I valori indicati rappresentano una media dell'arco temporale 2003-2015.

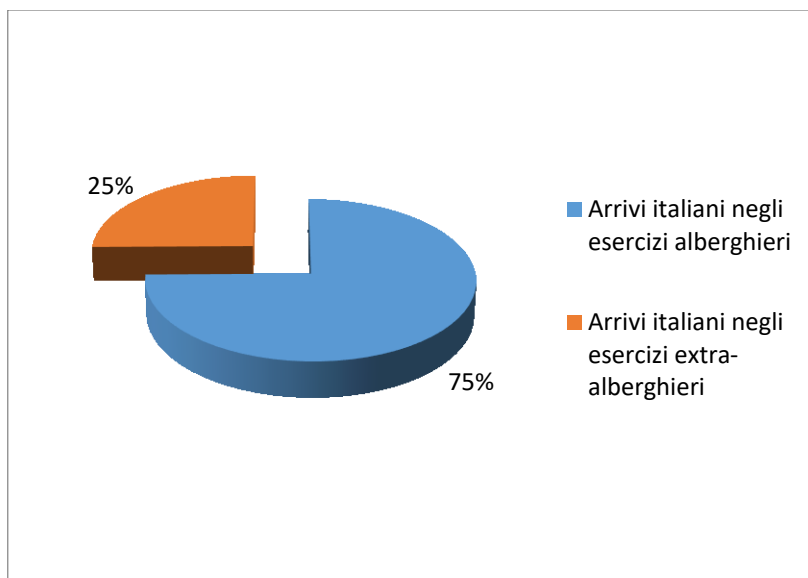


Figura 69- Composizione percentuale degli arrivi degli italiani tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

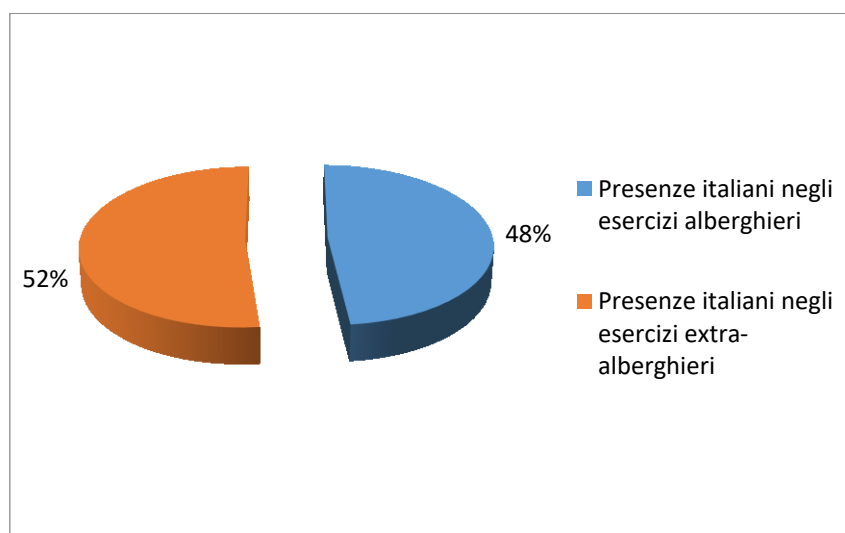


Figura 70- Composizione percentuali delle presenze degli italiani tra gli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

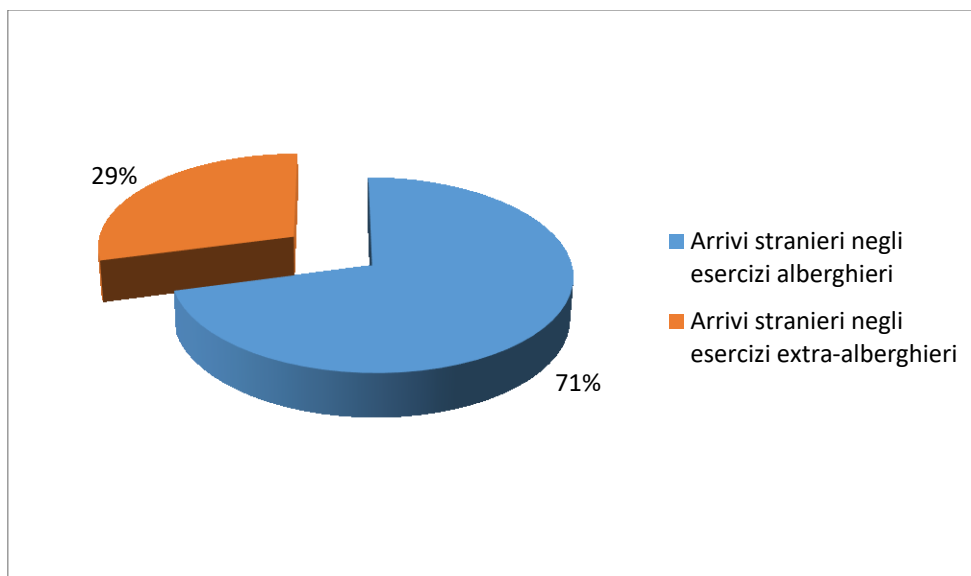


Figura 71- Composizione percentuale degli arrivi degli stranieri tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

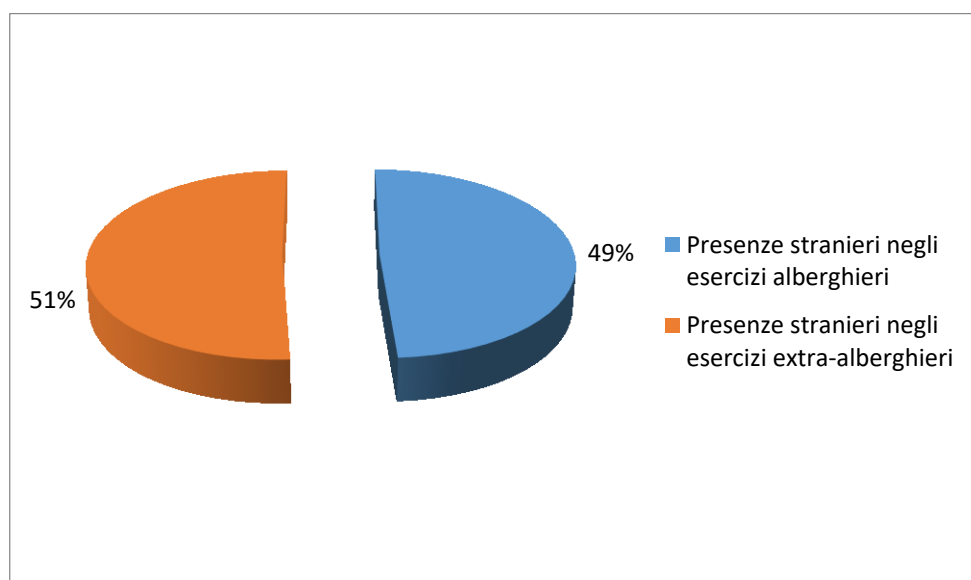


Figura 72- Composizione percentuale delle presenze degli stranieri tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2015

Permanenza media

Come fatto precedentemente per l'Italia e per la Campania, si andrà ad analizzare la permanenza media dei turisti nella provincia di Salerno sempre con riferimento al periodo che va dal 2003 al 2015.

Nella tabella sono indicati i valori della permanenza media di tutti i turisti negli esercizi ricettivi complessivi, alberghieri ed extra-alberghieri, differenziando anche in base alla provenienza dei visitatori, quindi italiani e stranieri. Nei grafici che seguono è invece evidenziata, per le varie categorie, l'evoluzione della permanenza media durante l'arco temporale 2003-2015.

Tabella 20 - Permanenza media dei turisti italiani, stranieri e totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2015

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale	Perm. Media italiani	Perm. Media stranieri	Perm. Media totale
2003	3,24	4,24	3,48	11,73	12,83	12,10	5,33	7,17	5,82
2004	3,21	4,04	3,42	11,12	12,71	11,63	5,19	6,80	5,62
2005	3,27	4,04	3,46	10,88	12,65	11,43	5,28	6,84	5,70
2006	3,34	3,96	3,51	11,96	12,81	12,26	5,33	6,64	5,72
2007	3,41	4,16	3,61	12,21	12,71	12,39	5,44	6,84	5,85
2008	3,37	4,23	3,59	11,85	12,83	12,19	5,47	7,18	5,94
2009	3,36	4,17	3,56	12,15	12,70	12,34	5,46	7,12	5,91
2010	3,56	4,13	3,71	11,75	13,25	12,24	5,47	6,70	5,82
2011	3,72	4,37	3,89	11,74	13,17	12,21	5,62	6,89	5,98
2012	4,05	4,77	4,28	10,86	9,51	10,43	5,96	6,08	6,00
2013	3,46	3,97	3,66	8,86	6,20	7,99	4,99	4,48	4,79
2014	3,10	3,79	3,36	8,17	6,02	7,50	4,43	4,27	4,37
2015	3,05	3,72	3,31	8,08	5,18	7,17	4,40	4,02	4,26

Le tre figure che seguono mostrano la permanenza media dei turisti totali in tutti gli esercizi ricettivi, in quelli alberghieri ed in quelli complementari. Si nota che: la permanenza totale è rimasta più o meno costante, oscillando tra i valori di 5,5 e 6; quella negli esercizi alberghieri è aumentata di quasi 1 giorno; quella negli esercizi extra-alberghieri, dopo essere aumentata e rimasta poi più o meno costante, è diminuita in maniera abbastanza evidente soltanto nel 2012 (-14%). Si noti che anche per la provincia di Salerno, come per l'Italia e la Campania, la permanenza media negli esercizi alberghieri è decisamente più bassa rispetto a quelli complementari (circa 4 volte inferiore). Complessivamente la durata della vacanza dei turisti nella provincia di Salerno, a differenza del territorio nazionale ed in misura minore di quello regionale, è rimasta complessivamente pressoché costante oppure è aumentata leggermente, ad eccezione del calo riscontratosi, come detto, nel 2012 negli esercizi complementari.

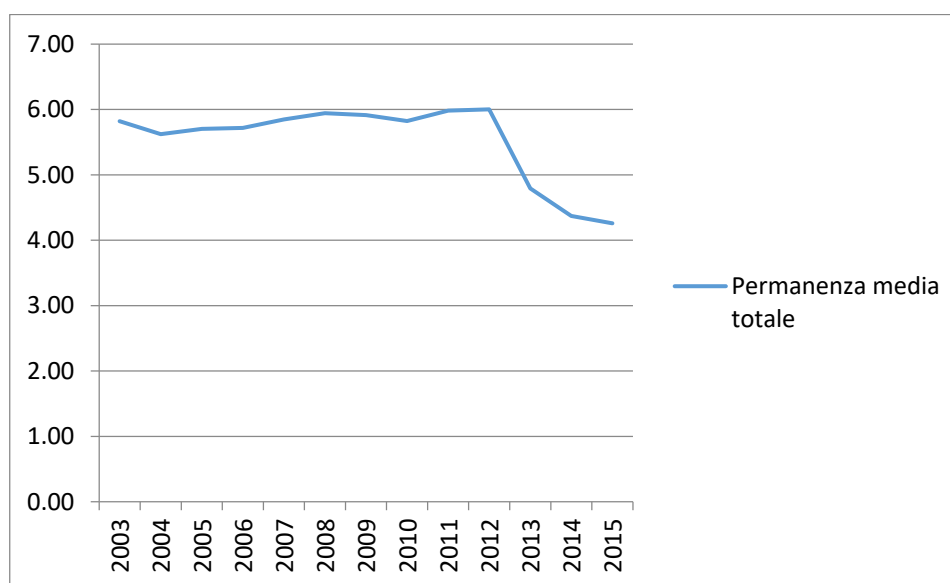


Figura 73- Andamento temporale della permanenza media totale negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

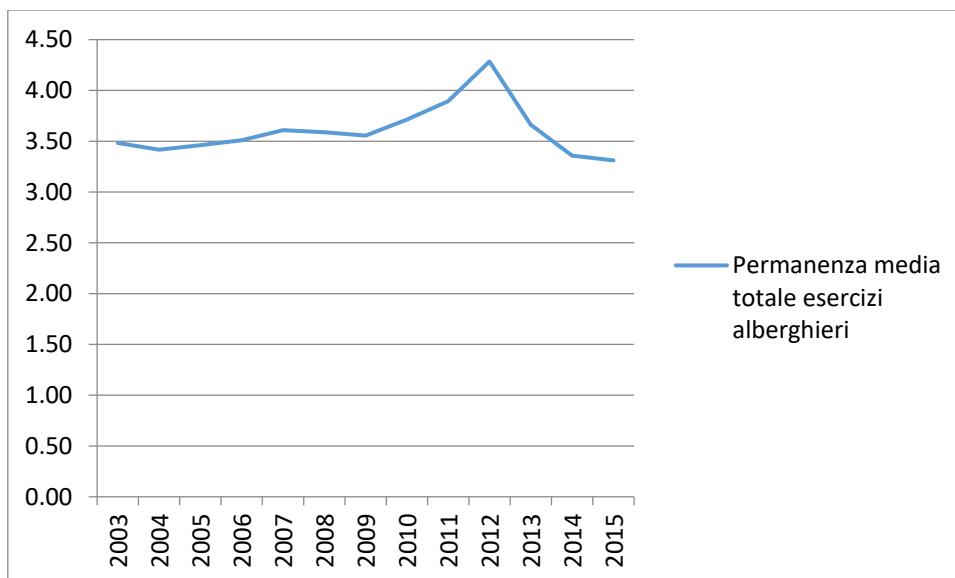


Figura 74- Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

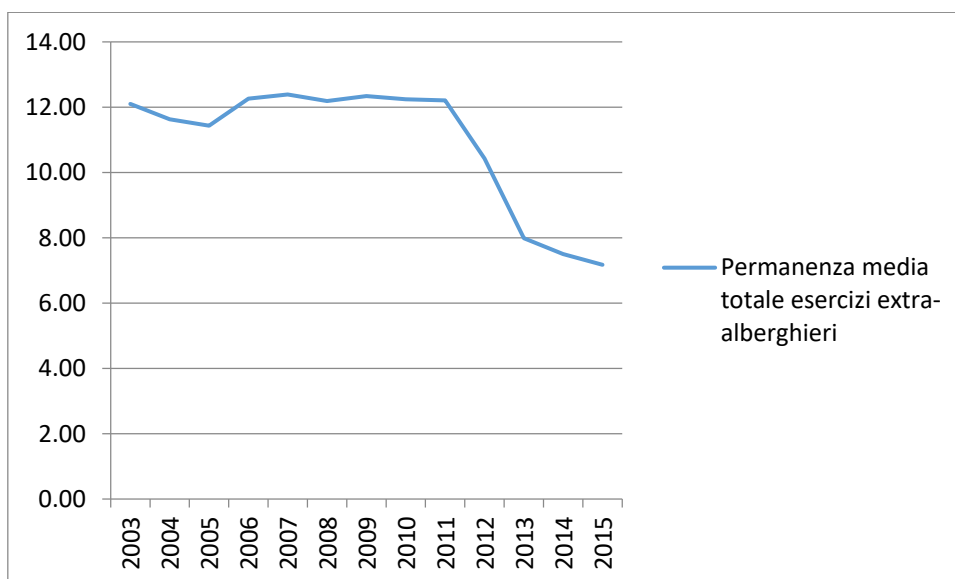


Figura 75- Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015.

I grafici successivi, invece, si soffermano sempre sulla permanenza media negli esercizi ricettivi totali, alberghieri ed extra-alberghieri, ma si fa anche la distinzione tra turisti italiani e stranieri.

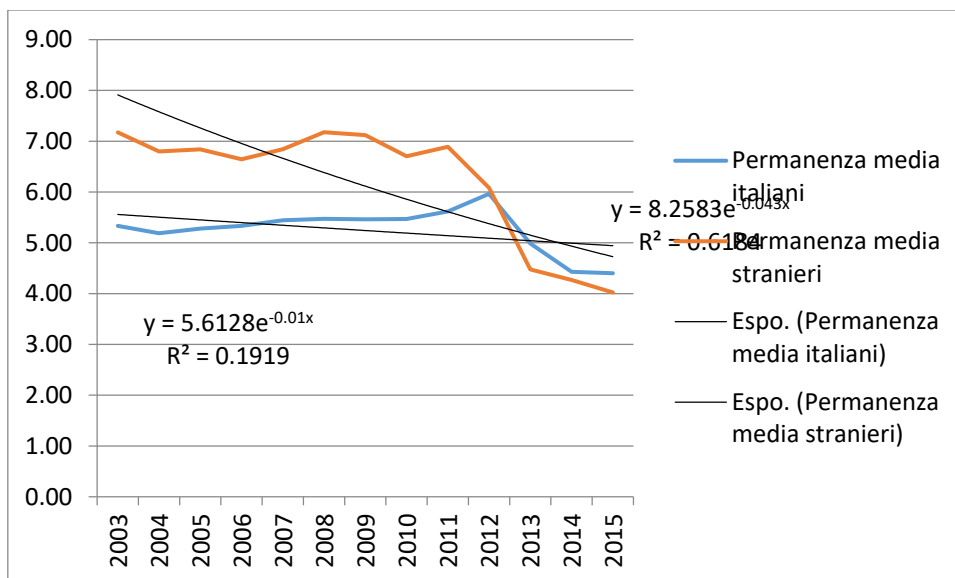


Figura 76- Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2015

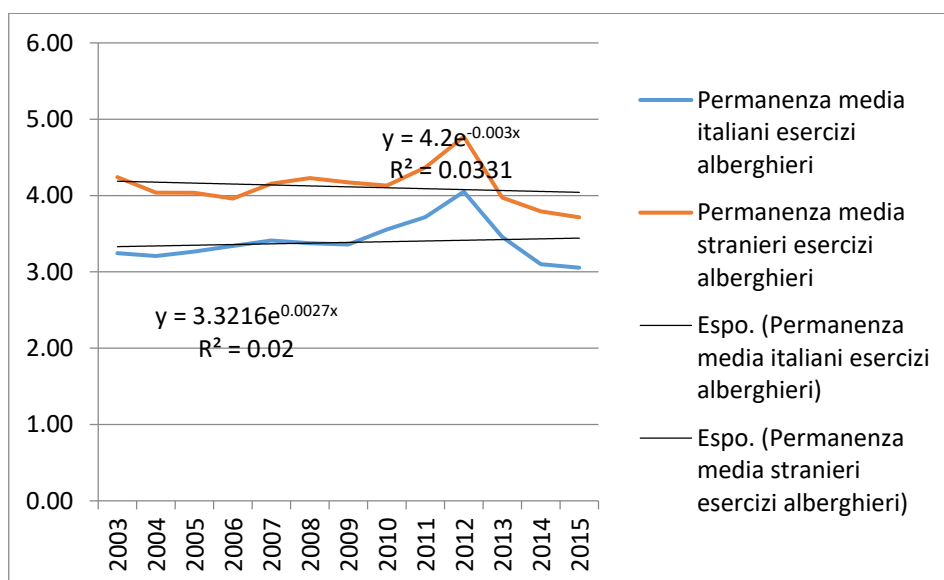


Figura 77- Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2015

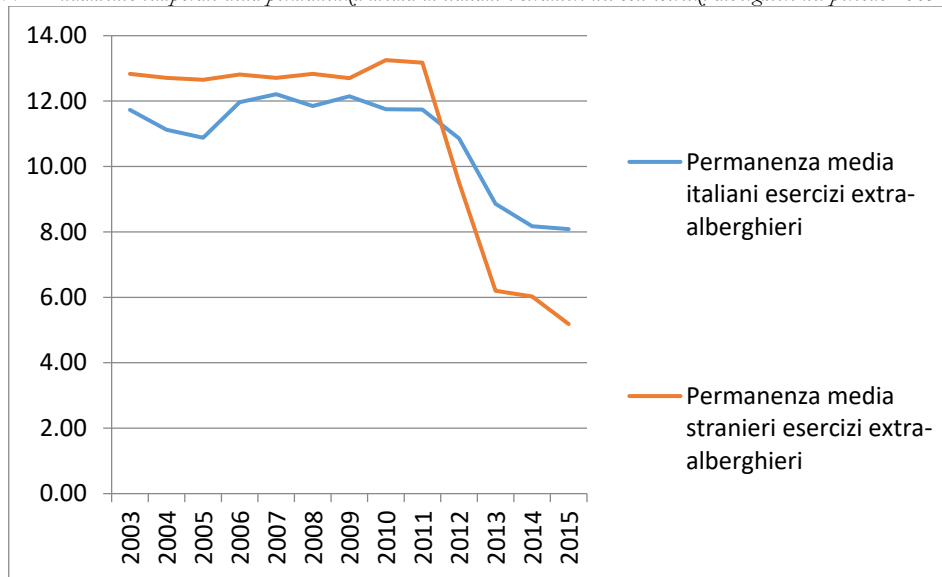


Figura 78- Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2015

In tabella sono riportate le variazioni percentuali della permanenza media, differenziando per tipologia di esercizio ricettivo (totale, alberghiero ed extra-alberghiero) e per provenienza dei visitatori, italiani o stranieri.

Tabella 21 - Variazioni percentuali della permanenza media per tipologia di turista e di esercizio ricettivo nel periodo 2003-2015

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)
2003-2004	-1,15	-4,83	-1,94	-5,19	-0,95	-3,87	-2,73	-5,26	-3,42
2004-2005	1,82	-0,03	1,33	-2,20	-0,47	-1,69	1,79	0,61	1,43
2005-2006	2,27	-1,85	1,40	9,98	1,28	7,26	0,99	-2,86	0,27
2006-2007	2,12	4,93	2,82	2,05	-0,82	1,01	2,06	3,00	2,26
2007-2008	-1,05	1,74	-0,57	-2,98	0,96	-1,62	0,55	4,89	1,64
2008-2009	-0,50	-1,32	-0,92	2,54	-1,02	1,26	-0,16	-0,78	-0,52
2009-2010	5,88	-1,00	4,43	-3,27	4,36	-0,81	0,08	-5,84	-1,53
2010-2011	4,53	5,73	4,89	-0,08	-0,59	-0,26	2,73	2,77	2,75
2011-2012	8,96	9,21	10,01	-7,50	-27,80	-14,58	6,13	-11,73	0,32
2012-2013	-14,66	-16,69	-14,52	-18,44	-34,82	-23,40	-16,38	-26,39	-20,13
2013-2014	-10,28	-4,58	-8,30	-7,73	-2,85	-6,08	-11,15	-4,63	-8,77
2014-2015	-1,50	-2,01	-1,39	-1,08	-13,93	-4,36	-0,68	-5,81	-2,58

Paesi di provenienza dei turisti stranieri

Vengono ora riportati alcuni dati relativi agli arrivi ed alle presenze dei turisti stranieri nella provincia di Salerno, tra il 2003 ed il 2015, evidenziandone i Paesi di provenienza, in modo da poter avere un'idea di quali nazioni tendono a movimentarsi maggiormente verso il nostro territorio provinciale. Si farà anche la distinzione tra Paesi esteri europei ed extraeuropei.

Tabella 22 - Arrivi dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi complessivi per paese di provenienza

PAESI ESTERI	ARRIVI TOTALE ESERCIZI RICETTIVI													
	EUROPEI	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Austria		8.912	8.467	10.103	7.801	7.938	7.715	7.777	7.162	7.064	5.459	6.423	9.461	9.509
Belgio		14.659	10.915	11.415	10.582	11.795	11.066	9.658	9.732	9.588	6.464	5.614	6.641	6.027
Francia		60.713	65.576	57.434	56.894	53.995	51.619	52.694	39.774	40.213	31.537	26.756	30.042	41.315
Germania		66.399	68.320	65.214	68.886	61.854	59.190	58.495	49.791	50.368	41.879	43.534	47.512	59.195
Paesi Bassi		6.519	7.321	7.130	6.986	7.624	8.289	7.329	8.336	8.306	7.752	9.075	10.229	9.804
Regno Unito		71.372	61.369	60.770	65.784	63.397	43.943	41.708	45.358	45.489	38.068	29.305	34.896	32.561
Russia		3.969	3.066	3.512	580	4.382	3.061	5.315	8.104	9.758	9.114	6.304	8.296	4.734
Spagna		10.160	9.552	10.352	10.077	10.410	11.683	11.559	9.789	10.213	9.209	9.510	10.194	11.753
Svezia		6.107	4.612	5.568	5.072	5.375	5.386	4.921	4.984	4.842	5.556	6.405	6.753	6.495
Svizzera		16.677	13.222	12.165	11.876	12.131	11.438	12.165	10.798	11.014	9.153	5.979	5.353	4.654
Altri Paesi Esteri Europei		31.893	22.722	27.465	36.855	32.635	38.858	33.851	42.819	42.711	44.881	69.461	66.245	74.490
TOTALE		297.380	275.142	271.128	281.393	271.536	252.248	245.472	236.647	239.566	209.072	218.366	235.622	260.537

Tabella 23 - Presenze dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi complessivi per paese di provenienza

PAESI ESTERI EUROPEI	PRESENZE TOTALE ESERCIZI RICETTIVI												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Austria	70.159	59.915	62.475	61.122	62.603	58.827	59.028	61.440	63.035	43.070	36.555	43.105	42.483
Belgio	114.485	80.895	85.967	86.153	92.937	86.062	82.245	76.289	77.331	43.442	24.925	27.473	24.575
Francia	553.135	571.999	524.268	525.048	497.522	510.468	507.587	384.683	395.870	253.168	141.797	153.594	177.952
Germania	600.196	626.185	616.172	633.799	598.397	612.219	601.150	517.570	533.531	381.151	276.486	288.324	272.745
Paesi Bassi	52.013	57.406	58.782	58.671	66.096	62.210	59.528	86.460	88.466	56.404	40.130	43.765	46.029
Regno Unito	435.756	362.674	352.662	355.442	360.785	315.475	299.098	327.504	341.169	273.523	171.548	191.068	178.495
Russia	22.397	21.603	22.433	3.775	30.472	16.037	20.094	61.355	73.706	59.373	32.773	40.902	23.485
Spagna	81.509	70.190	71.132	68.765	74.815	72.640	72.156	53.371	55.286	58.453	38.724	38.115	43.236
Svezia	53.666	32.038	39.821	37.658	40.067	38.599	36.625	29.199	29.566	33.481	27.110	27.240	26.293
Svizzera	148.325	96.159	86.466	86.432	92.023	83.899	85.461	83.549	86.208	63.022	30.477	26.808	23.089
Altri Paesi Esteri Europei	247.880	152.314	163.062	201.713	188.844	221.053	186.550	255.558	264.109	238.788	308.165	279.140	301.857
TOTALE	2.379.521	2.131.378	2.083.240	2.118.578	2.104.561	2.077.489	2.009.522	1.936.978	2.008.277	1.503.875	1.128.690	1.159.534	1.160.239

Le due tabelle riportate sopra evidenziano da quali Paesi esteri europei proviene la maggioranza dei turisti che si recano nella provincia di Salerno. Si nota una netta prevalenza, sia degli arrivi che delle presenze, di Francia, Germania e Regno Unito, seguiti da Svizzera, Belgio, Spagna, Austria, Paesi Bassi e Svezia. Per quanto riguarda la Russia, invece, si nota un aumento soprattutto negli ultimi anni, mentre tra gli altri Paesi esteri europei si evidenzia un buon contributo proveniente dalle altre nazioni della penisola scandinava.

I due grafici che seguono evidenziano in maniera più immediata quanto riportato precedentemente in tabella, mostrando, attraverso delle percentuali, qual è l'incidenza che i turisti stranieri, provenienti dai vari Paesi esteri europei, hanno rispetto al totale: si riscontra, sia per gli arrivi che per le presenze, una forte predominanza dei visitatori che provengono da Germania, Regno Unito e Francia. I valori indicati rappresentano una media del periodo 2013-2015.

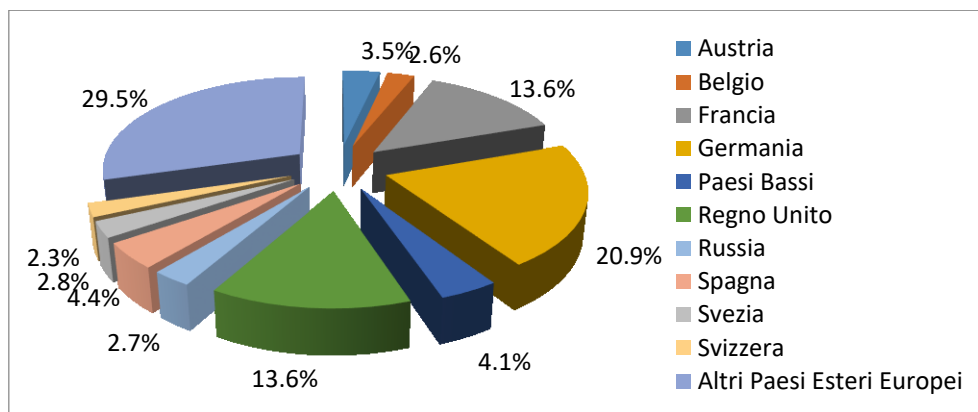


Figura 79- Composizione percentuale degli arrivi dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi per paese di provenienza. Valori medi periodo 2013-2015

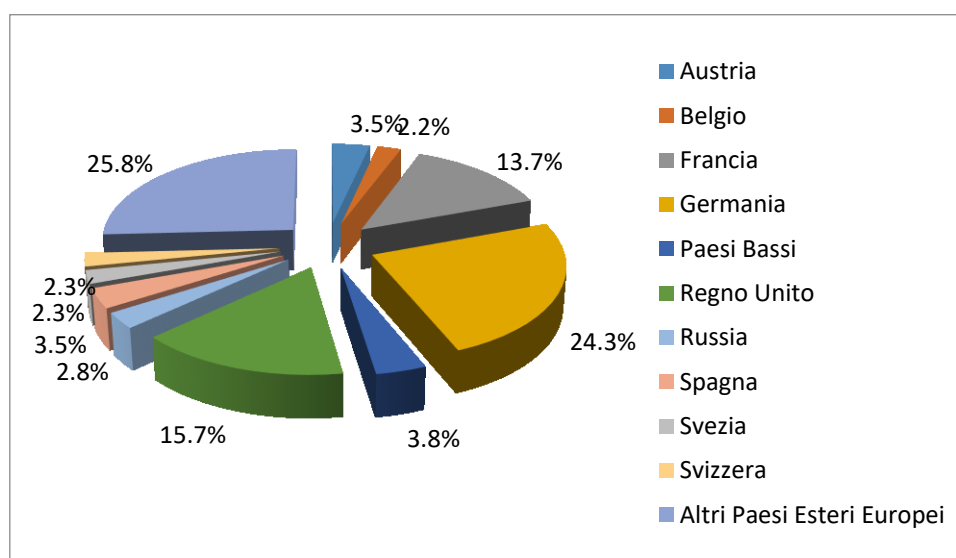


Figura 80- Composizione percentuale delle presenze dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi per paese di provenienza. Valori medi periodo 2013-2015

Nelle due successive, invece, sono indicati gli arrivi e le presenze dei turisti provenienti dai Paesi esteri extraeuropei, sempre nella provincia di Salerno. Si nota una netta prevalenza degli Stati Uniti d'America, seguiti da Giappone, Canada, Australia, Argentina e Brasile. Cina ed Israele contribuiscono in maniera più modesta.

Si evidenzia che sia gli arrivi che le presenze dei turisti provenienti dai Paesi esteri europei sono maggiori di quelli che risiedono nei Paesi esteri extraeuropei.

Tabella 24 - Arrivi dei turisti stranieri extraeuropei negli esercizi ricettivi complessivi per paese di provenienza

PAESI ESTERI EXTRAEUROPEI	ARRIVI TOTALE ESERCIZI RICETTIVI												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Argentina	4.062	3.992	2.661	934	4.528	2.836	2.712	4.128	4.583	5.851	10.420	11.208	17.473
Brasile	3.907	3.841	2.795	390	4.147	3.058	3.072	4.734	5.663	7.762	9.744	10.741	12.558
Canada	6.078	5.990	6.789	1.412	10.820	8.526	7.692	12.649	13.439	15.075	20.339	21.546	21.000
Stati Uniti d'America	50.758	64.708	35.783	11.941	60.309	36.779	36.320	53.080	53.367	60.088	50.697	54.363	51.667
Israele	1.845	1.186	735	723	1.107	1.491	1.498	2.632	2.501	2.592	4.047	4.517	5.241
Cina	1.232	1.188	1.956	4.660	1.268	3.603	2.804	2.650	2.733	4.396	6.589	9.191	15.076
Giappone	6.916	12.360	8.410	9.009	7.009	8.132	9.610	1.248	9.550	9.825	13.430	13.467	19.927
Australia	5.929	8.077	5.016	1.902	7.677	6.220	5.876	12.099	13.325	15.403	23.302	24.732	23.791
Altri paesi esteri extraeuropei	6.781	7.491	26.183	71.460	6.580	25.188	24.012	31.506	23.559	18.614	19.999	23.673	28.726
TOTALE	87.508	108.833	90.328	102.431	103.445	95.833	93.596	124.726	128.720	139.606	158.567	173.438	195.459

Tabella 25 - Presenze dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi complessivi per paese di provenienza

PAESI ESTERI EXTRAEUROPEI	PRESENZE TOTALE ESERCIZI RICETTIVI												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Argentina	28.131	32.488	19.975	9.245	35.347	15.203	15.205	18.293	19.908	27.127	32.593	35.785	53.185
Brasile	27.000	29.443	19.319	1.026	25.457	8.673	8.744	14.689	18.327	28.896	30.568	33.843	42.091
Canada	28.390	21.093	47.220	5.797	63.725	30.841	28.377	50.592	55.766	76.353	86.282	93.288	88.359
Stati Uniti d'America	216.368	292.732	160.643	31.587	249.490	125.873	119.490	194.685	212.440	244.026	181.944	197.530	194.561
Israele	4.927	3.712	2.054	1.972	3.097	4.509	3.882	7.472	8.021	10.174	12.251	13.876	16.957
Cina	3.254	2.658	5.586	15.977	3.450	11.155	8.090	4.953	6.224	12.102	11.153	13.186	51.810
Giappone	35.048	44.982	36.005	54.732	35.199	46.628	49.801	3.315	36.544	67.650	35.647	33.933	37.044
Australia	17.296	24.334	17.081	5.300	26.177	20.957	19.395	52.467	62.266	70.305	88.165	89.120	92.009
Altri paesi esteri extraeuropei	21.389	27.099	80.608	305.506	19.225	156.692	151.757	139.339	109.815	80.257	59.715	63.996	82.823
TOTALE	381.803	478.541	388.491	431.142	461.167	420.531	404.741	485.805	529.311	616.890	538.318	574.557	658.839

Nei due grafici a torta viene mostrato qual è il peso, rispetto al totale, dei turisti stranieri provenienti dai vari Paesi esteri extraeuropei, sempre in riferimento ai dati riportati in tabella: si può notare, sia per gli arrivi che per le presenze, una netta prevalenza dei visitatori che provengono dagli Stati Uniti ed un buon contributo fornito da Canada ed Australia. I valori percentuali indicati sono, anche in questo caso, una media degli ultimi tre anni.

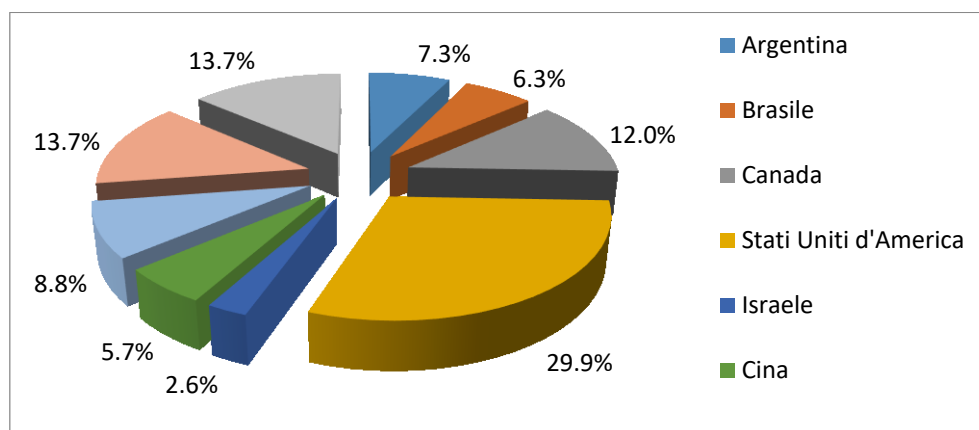


Figura 81 - Composizione percentuale degli arrivi dei turisti stranieri extraeuropei negli esercizi ricettivi per paese di provenienza. Valori medi periodo 2013-2015

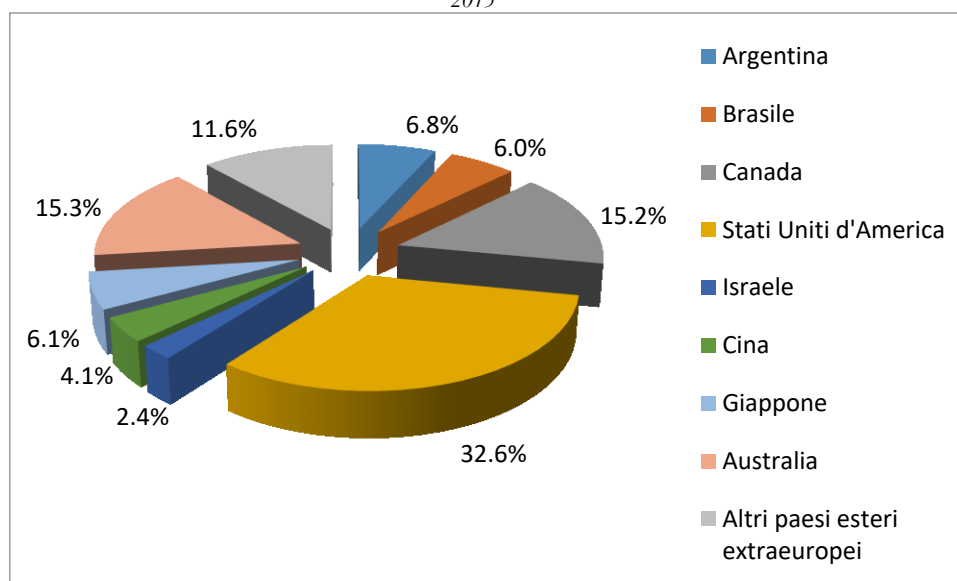


Figura 82 - Composizione percentuale delle presenze dei turisti stranieri europei negli esercizi ricettivi per paese di provenienza. Valori medi periodo 2013-2015

Flussi turistici in provincia di Salerno per mesi dell'anno

Gli arrivi e le presenze dei turisti complessivi, quindi sia italiani che stranieri, che hanno caratterizzato il territorio provinciale durante l'anno, sono stati suddivisi nei vari mesi, per evidenziare in quale periodo dell'anno si ha una maggiore affluenza.

I dati riportati nelle due tabelle precedenti evidenziano che sia gli arrivi che le presenze sono maggiori nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre, quindi sostanzialmente nel periodo estivo: il picco si riscontra nel mese di agosto.

Tabella 26 - Arrivi totali (italiani più stranieri) in tutti gli esercizi ricettivi per mese

MESE	ARRIVI TOTALE ESERCIZI RICETTIVI							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gennaio	40.722	37.644	36.534	31.496	34.818	35.102	36.034	28.701
Febbraio	46.029	40.929	41.290	35.692	37.235	40.668	40.957	24.541
Marzo	64.764	56.957	55.994	55.138	48.294	46.600	46.724	38.208
Aprile	86.613	93.163	89.212	77.720	80.331	76.204	78.628	80.107
Maggio	94.496	97.878	98.853	93.346	94.371	100.249	98.648	92.589
Giugno	145.323	149.199	145.412	140.641	140.510	136.876	139.733	143.776
Luglio	195.426	190.002	193.881	186.193	183.297	186.858	188.063	166.107
Agosto	220.683	212.128	216.924	221.891	214.933	217.585	233.334	193.821
Settembre	196.263	200.861	200.044	195.968	195.836	197.166	203.945	178.343
Ottobre	116.153	110.304	103.399	106.197	99.396	106.092	105.528	65.406
Novembre	56.577	50.986	51.249	51.237	56.754	54.119	52.364	28.652
Dicembre	71.966	66.281	64.578	65.019	67.146	66.531	63.626	37.153
TOTALE	1.335.015	1.306.332	1.297.370	1.260.538	1.252.921	1.264.050	1.287.584	1.077.404

Tabella 27 - Presenze totali (italiani più stranieri) in tutti gli esercizi ricettivi per mese

MESE	PRESENZE TOTALE ESERCIZI RICETTIVI							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gennaio	120.157	103.459	100.843	90.139	97.643	104.581	109.141	95.014
Febbraio	130.688	111.427	112.804	104.450	103.514	115.249	117.946	91.719
Marzo	169.723	146.550	143.496	147.010	127.081	136.708	139.941	115.597
Aprile	280.952	295.316	289.924	261.200	274.147	256.100	269.552	271.049
Maggio	307.129	313.736	320.283	302.997	296.143	305.869	309.234	298.514
Giugno	888.070	919.978	917.147	898.297	898.183	855.008	880.824	880.365
Luglio	1.339.901	1.309.384	1.360.199	1.347.551	1.326.335	1.276.876	1.314.892	1.129.967
Agosto	1.918.935	1.882.275	1.959.376	1.972.128	1.929.365	1.943.978	2.084.161	1.619.760
Settembre	1.545.666	1.559.373	1.564.973	1.553.344	1.529.730	1.520.402	1.585.258	1.483.163
Ottobre	524.643	493.047	485.949	486.214	463.564	474.444	511.896	288.141
Novembre	176.559	153.700	153.312	150.924	167.909	172.093	177.677	98.793
Dicembre	210.066	181.043	177.670	177.509	193.957	197.549	201.426	93.404
TOTALE	7.612.489	7.469.288	7.585.976	7.491.763	7.407.571	7.358.857	7.701.948	6.465.486

Flussi turistici nella provincia di Salerno per destinazione

Vengono ora evidenziate le destinazioni maggiormente scelte dai turisti complessivi, quindi italiani più stranieri, che si recano nella provincia di Salerno, facendo riferimento ancora una volta sia al numero degli arrivi che delle presenze ed in relazione a tutti gli esercizi ricettivi.

Come mostrato di seguito, è evidente una forte prevalenza nei confronti dei comuni di Amalfi, Positano, Salerno e Paestum, seguiti da Maiori e Ravello ed in misura più modesta da Cava de' Tirreni. C'è da sottolineare, però, il fatto che questi sono soltanto una piccola parte dei comuni della provincia di Salerno, che sappiamo essere la più estesa d'Italia: infatti si nota che il numero di arrivi e di presenze negli altri comuni del territorio provinciale è molto elevato rispetto al totale. Comunque, fatta questa precisazione, si può tranquillamente dedurre che le località costiere, in particolare quelle della costiera amalfitana, sono molto visitate, oltre ad un buon contributo fornito anche da Salerno città.

Tabella 28 - Arrivi totali (italiani più stranieri) in tutti gli esercizi ricettivi per comune di destinazione

CIRCOSCRIZIONE TURISTICA	ARRIVI TOTALE ESERCIZI RICETTIVI							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amalfi	126.740	132.517	119.346	124.649	123.011	113.853	114.011	115.791
Cava De' Tirreni	16.931	13.924	12.303	12.407	12.573	10.255	16.489	22.693
Maiori	35.992	31.511	31.187	37.860	34.813	30.436	32.178	19.910
Paestum	83.059	84.343	70.351	68.171	81.018	97.265	91.574	89.893
Positano	95.948	95.979	94.387	103.817	83.731	78.610	68.354	93.786
Ravello	34.244	34.145	33.998	39.752	40.526	36.226	33.561	38.593
Salerno	90.513	95.149	97.998	96.023	91.367	74.037	79.576	66.709
Altri comuni Salerno	969.050	935.543	875.445	823.653	830.331	819.856	817.178	816.675
TOTALE	1.452.477	1.423.111	1.335.015	1.306.332	1.297.370	1.260.538	1.252.921	1.264.050

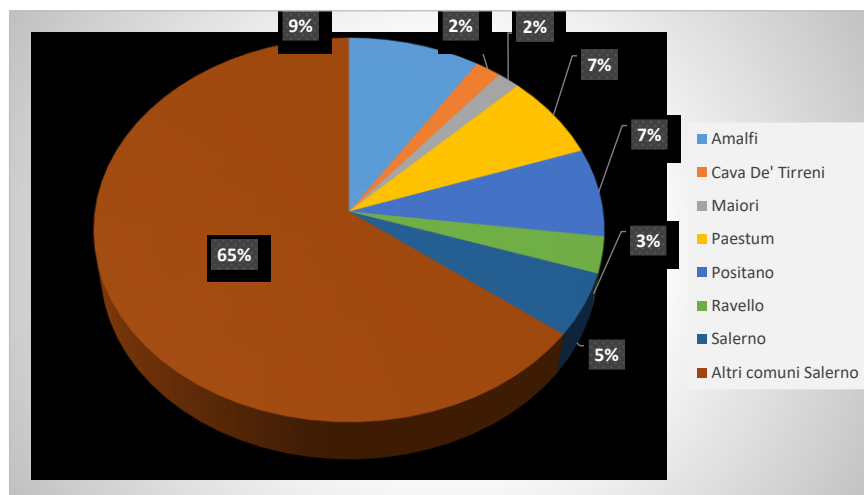


Figura 83 – Flussi turistici nella provincia di Salerno per destinazione

Tabella 29 - Presenze totali (italiani più stranieri) in tutti gli esercizi ricettivi per comune di destinazione

CIRCOSCRIZIONE TURISTICA	PRESENZE TOTALE ESERCIZI RICETTIVI							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amalfi	352.748	352.886	340.942	341.459	334.351	309.204	302.522	299.845
Cava De' Tirreni	49.423	30.573	27.804	27.999	27.635	22.046	32.118	43.177
Maiori	146.923	108.051	109.165	128.816	116.704	115.556	117.828	78.965
Paestum	507.116	497.838	385.722	348.978	506.203	534.696	566.196	515.288
Positano	313.992	308.250	302.460	326.880	283.438	273.276	217.651	302.389
Ravello	119.130	107.670	97.560	119.317	134.815	117.165	101.483	118.399
Salerno	170.493	190.699	198.747	192.176	195.663	154.261	178.127	177.781
Altri comuni Salerno	6.795.008	6.404.675	6.150.089	5.983.663	5.987.167	5.965.559	5.891.646	5.823.013
TOTALE	8.454.833	8.000.642	7.612.489	7.469.288	7.585.976	7.491.763	7.407.571	7.358.857

Stima dei potenziali flussi turistici "stranieri" catturabili dall'aeroporto di Pontecagnano

La stima è stata effettuata partendo dai turisti stranieri complessivi che giungono a Salerno durante l'anno, dunque non solo dai Paesi da cui sono offerti voli diretti, ma anche dalle altre nazioni dell'Europa e da quelle degli altri continenti.

I turisti stranieri che si sono recati a Salerno sono stati circa 368.000 (in riferimento all'anno 2011), di cui oltre 260.000 europei e circa 100.000 extraeuropei. Prima di effettuare la stima, però, tale valore è stato rifinito, considerando il fatto che non tutti i visitatori potrebbero recarsi a Salerno con l'aereo: stando, infatti, a delle interviste fatte ad un campione di turisti stranieri, l'80,9% di essi hanno dichiarato di utilizzare l'aereo per raggiungere il nostro territorio provinciale.

Il valore di 368.000 è stato quindi, in primo luogo, moltiplicato per questo coefficiente pari a 0,809 e poi raddoppiato, in modo da poter fare riferimento ai passeggeri complessivi, cioè arrivi più partenze.

Tabella 30 - Stima del potenziale traffico internazionale dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi

Passeggeri aeroporto salerno-costa d'amalfi (arrivi più partenze)	Anno 2013	Tasso di crescita medio turisti (%)	anno 2023
Passeggeri in base ai turisti	595.887	1,65	701.839

Nella tabella precedente è riportato il numero di passeggeri stranieri dell'aeroporto di Salerno, valutato

Per effettuare la stima a 10 anni ci si è riferiti al tasso medio di crescita, tra il 2003 ed il 2015, dei turisti stranieri che si recano in Campania, pari all'1,65%. Il numero di passeggeri stranieri dell'aeroporto di Salerno risulta quindi essere: circa 350.000, partendo dai voli diretti, e poco più di 700.000, basandosi sui turisti.

Inoltre è stato usato il tasso medio di crescita dei visitatori stranieri della regione Campania, e non quello della provincia di Salerno, per fare la stima dei passeggeri a 10 anni, poiché i turisti stranieri che si recano nel nostro territorio provinciale risultano essere in calo nell'ultimo decennio. Si è, dunque, ipotizzato che la presenza attiva dell'aeroporto a Salerno faccia invertire la tendenza e per questo motivo si è fatto riferimento all'intera regione Campania, per la quale i turisti stranieri sono, invece, in leggero aumento (come già detto tasso medio di crescita dell'1,65%).

3.2.3 [Approccio 2] - Risultati

L'approccio [2] prende spunto dall'analisi dei voli che collegano l'aeroporto di Napoli Capodichino con le principali nazioni europee che costituiscono il bacino turistico della Provincia di Salerno. La stima proposta esclude gli stranieri che fanno hubbing, cioè i turisti provenienti dai Paesi esteri europei ed extraeuropei dai quali non partono voli diretti verso Napoli, e dunque, in futuro, neanche verso Salerno.



Figura 84 – Inquadramento nello scenario europeo

Tabella 31 - Stima del potenziale traffico internazionale dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi

PAESE	Passeggeri aeroporto Napoli Capodichino	Rapporto turisti Salerno/Campania	Passeggeri aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi
Austria	6.684	0,198	1.326
Belgio	36.234	0,255	9.249
Francia	267.467	0,218	58.291
Germania	478.677	0,231	110.527
Paesi Bassi	47.878	0,218	10.434
Regno Unito	281.549	0,190	53.376
Russia	6.157	0,183	1.126
Spagna	142.480	0,189	26.985
Svizzera	84.698	0,310	26.226
TOTALE	1.351.823	0,220	297.541

Nella tabella precedente è indicato il numero di passeggeri stranieri (arrivi più partenze), che caratterizzano l'aeroporto di Napoli Capodichino, provenienti dai principali Paesi esteri europei, cioè, come detto prima, da quelli per cui sono offerti voli diretti. Questi valori erano già stati determinati nel paragrafo 3.1.

Quello che ora bisogna fare è ripartire questi passeggeri sull'aeroporto di Salerno. Per poter effettuare ciò, è stato determinato il rapporto tra i turisti stranieri che, dai vari Paesi, si recano a Salerno ed in Campania ed in base ad esso è stato valutato il numero di passeggeri che potrebbe utilizzare l'aeroporto di Salerno. **Andando a sommare il contributo di tutte le nazioni considerate, si ottiene un totale di circa 300.000 passeggeri, tra i quali il maggior peso deriva da Germania, Francia e Regno Unito.**

Tale dato è stato valutato facendo riferimento direttamente ai voli diretti ed ai passeggeri, i quali sono stati valutati in base al tipo di aereo utilizzato.

3.2.4 [Approccio 3] - Risultati

Così come ragionato per i flussi internazionali, è interessante notare come i passeggeri atterrati allo scalo di Capodichino per quasi la metà di essi provengono dall'estero (il 49%). La restante parte proviene dal nord della penisola (37% circa), dalle Isole maggiori (11% circa) ed in minima parte dall'Italia centro-meridionale (meno del 3%).

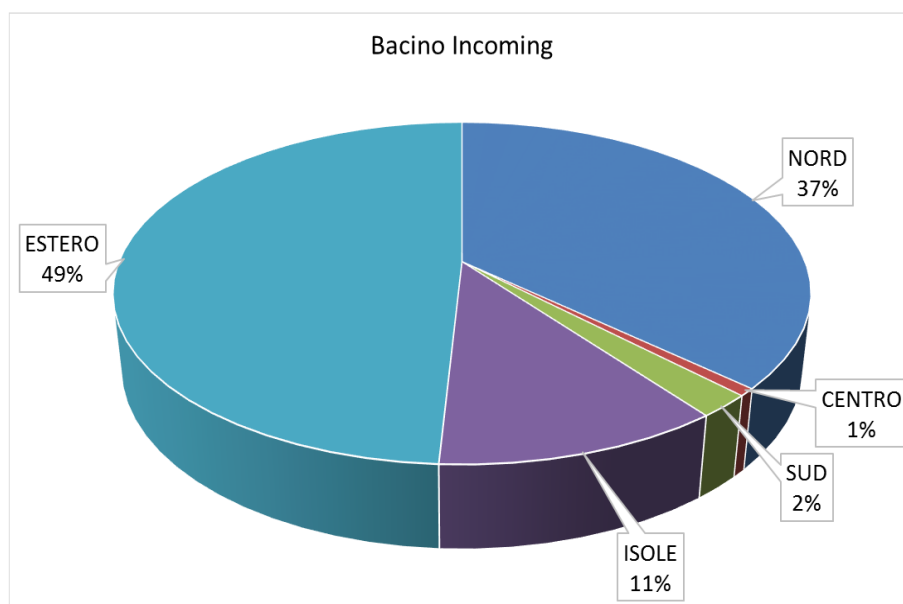


Figura 85 - L'Incoming: la provenienza dei passeggeri di Capodichino (nazionale + internazionale)

Considerando l'aliquota dei passeggeri internazionali che utilizza l'aeroporto di Capodichino (stimabile in circa 2 milioni di passeggeri all'anno, e circa 950 mila turisti/anno), la maggior parte di essi (83% circa, pari a circa 1,6 milioni di passeggeri all'anno, ovvero a circa 802 mila turisti/anno) visita esclusivamente la Campania; il 13% circa (circa 127 mila turisti/anno) visita sia la Campania che altre regioni della penisola; mentre soltanto il 3,6% (ovvero circa 35 mila turisti/anno), pur atterrando a Capodichino, ha come destinazione finale esclusivamente località al di fuori della regione. Inoltre, se si analizza il movimento complessivo degli stranieri in visita in Campania, si scopre che poco più della metà (51,4%) dei quasi 2 milioni di turisti all'anno utilizza l'aeroporto di Capodichino; considerevole anche l'aliquota dei turisti stranieri che utilizza, invece, il network romano per poi raggiungere la regione Campania (il 37% pari a circa 700 mila turisti /anno), mentre la restante parte (circa 220 mila turisti/anno pari al 12% circa) utilizza altre modalità di trasporto per raggiungere la regione.

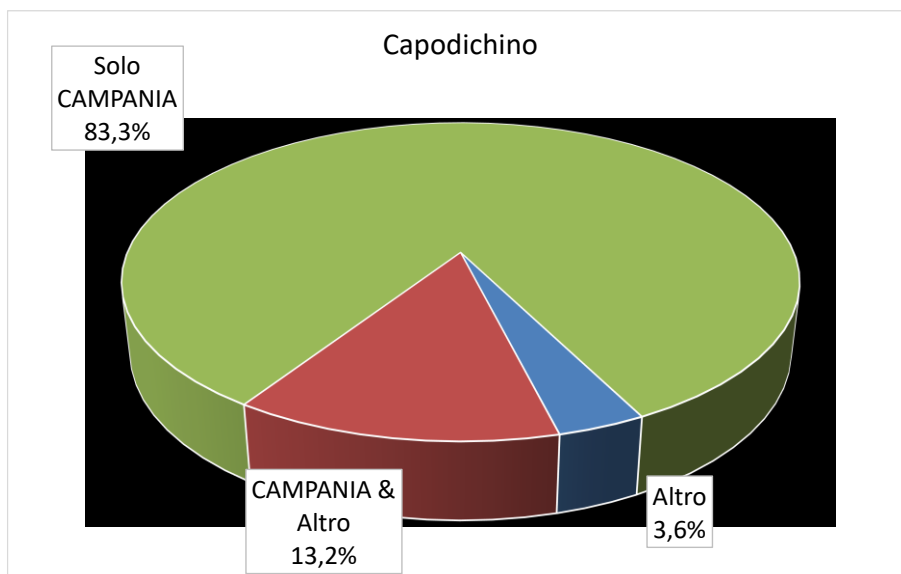


Figura 86 - L'Incoming internazionale: ripartizione percentuale delle destinazioni frequentate dagli stranieri in arrivo a Capodichino (fonte: elaborazioni su database Turismo internazionale dell'Italia)

Sintetizzando,

Tabella 32 - Ripartizione dei turisti stranieri in Campania (fonti: ISTAT 2013 per il dato totale; elaborazioni su database Turismo internazionale dell'Italia)

TURISTI STRANIERI IN CAMPANIA	TURISTI/ANNO	PERCENTUALE
Totali (escluso crociere)	1.876.610	100%
di cui da Napoli Capodichino	964.170	51,4%
di cui da Roma Fiumicino & Ciampino	693.343	36,9%
altre modalità di trasporto	219.097	11,7%

Scendendo più nel dettaglio, se si considera l'aliquota di passeggeri internazionali che arriva a Capodichino e visita, esclusivamente o meno, la Campania (complessivamente circa 929 mila turisti/anno), è possibile analizzare le destinazioni più frequenti sia all'interno della regione (861 mila turisti/anno) che nel resto della penisola (68 mila turisti/anno).

In particolare, all'interno della regione, la Costiera Amalfitana attrae circa il 9,6% di passeggeri (circa 83 mila turisti/anno), mentre le province appartenenti alla catchment area di Pontecagnano (Salerno, Avellino e Cilento) attraggono circa il 6%.

				pax Napoli	
				6,100,000	
				internazionale	nazionale
				60.60%	39.40%
				3,696,600	2,403,400
				straniero	italiano
				49%	51%
				1,811,334	1,885,266
				campania	altro
				83%	
				1,503,407	
Na	Sa	Av	altro		
	16%				
	240,545				

In totale, è possibile stimare in circa 240,000 il numero di passeggeri catturabili.

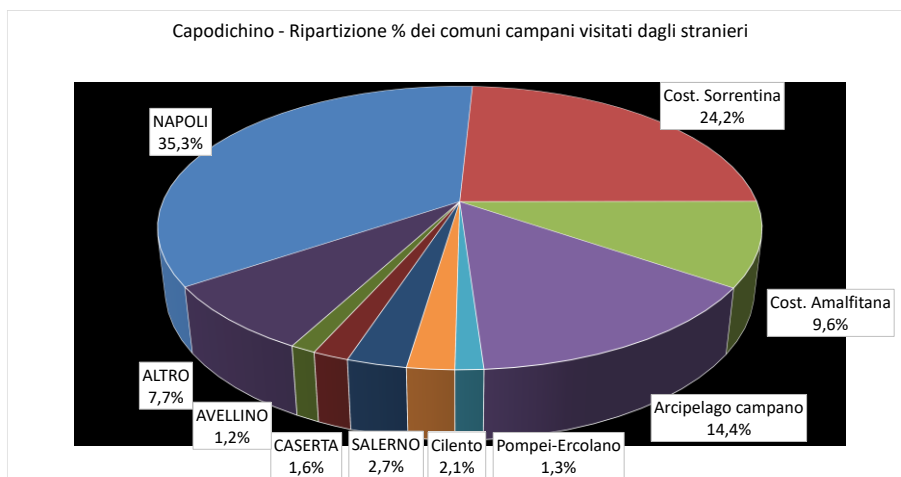


Figura 87 - L'Incoming internazionale: ripartizione percentuale delle destinazioni frequentate dagli stranieri in arrivo a Capodichino (fonte: elaborazioni su database Turismo internazionale dell'Italia)

Oltre ai passeggeri dell'aeroporto di Capodichino può essere utile valutare l'incidenza dei turisti che volano direttamente sugli aeroporti di Roma e poi spostamento con altre modalità di trasporto.

I passeggeri con destinazioni internazionali in partenza o in arrivo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino sono poco meno di 30 milioni, dei quali 20 milioni circa in incoming e 10 milioni circa in outgoing. Dei passeggeri internazionali in incoming, tuttavia, solamente il 7% (pari ad 1,4 milioni circa) sono destinati anche alla Campania. Di quest'ultimi circa 224.000 passeggeri si recano unicamente in Campania ed è, pertanto, ragionevole immaginare appartengano al bacino effettivamente contendibile dal sistema aeroportuale campano.

Dei 224.000 passeggeri, è stato stimato che circa il 26% è diretto all'interno della catchment area di Pontecagnano (21% Costiera Amalfitana, 4% provincia di Salerno, 1% provincia di Avellino), ovvero circa 60.000 passeggeri che potrebbero aggiungersi ai precedenti.

A questi è ragionevole aggiungere i potenziali utenti del network romano che, oltre ad altre destinazioni "non campane", visitano la Campania e attrattività interne al bacino di utenza dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano. Dei circa 1.163.000 passeggeri che si recano anche in Campania, circa il 20% potrebbe essere interessato ad atterrare scalo. Tuttavia, vista l'incertezza della stima, tale segmento di domanda intercettabile è trascurato.

In conclusione, l'analisi mediante l'approccio [3] stima in circa 300.000 passeggeri il numero di utenti immediatamente catturabile dall'aeroporto di Salerno-Pontecagnano. È utile verniciare che la stima è molto simile a quella ottenuta mediante l'approccio 2 e, come già evidenziato in precedenza, garantisce robustezza e affidabilità

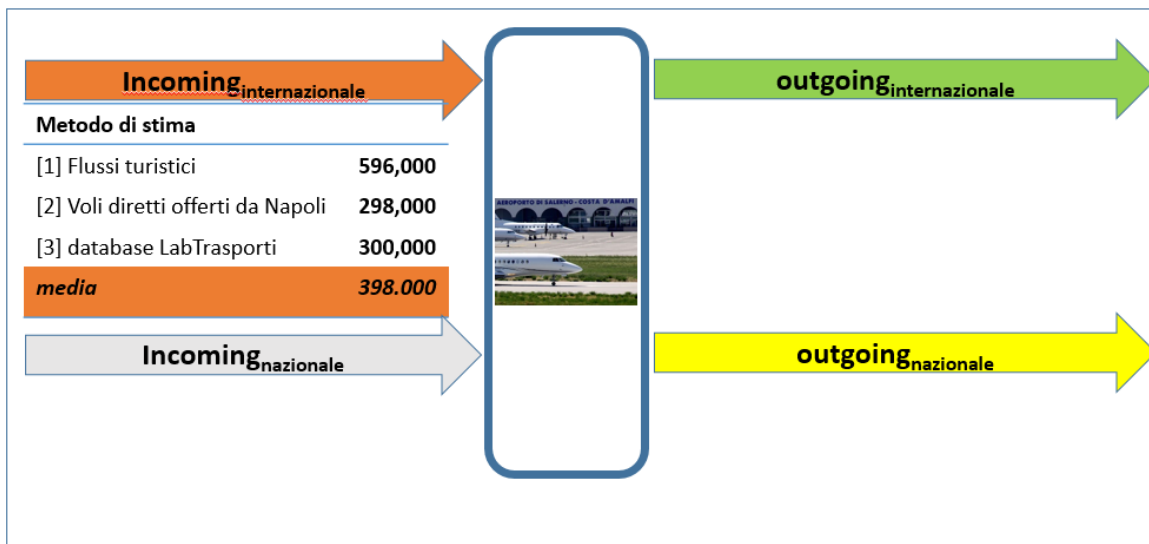
3.2.5 Sintesi

[Approccio 1]: 596.000 pax/anno

[Approccio 2]: 298.000 pax/anno

[Approccio 3]: 300.000 pax/anno

Media: 398.000 pax/anno



4 Flussi di domanda nazionali

4.1 Outgoing nazionale

4.1.1 Premessa metodologica

La domanda outgoing nazionale è stata stimata, così come già precedentemente introdotto nel caso della domanda di outgoing internazionale, mediante un'indagine specificamente progettata e condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno. L'indagine volta a studiare i comportamenti di volo degli utenti del potenziale bacino dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ha consentito di stimare il tasso medio di volo nazionale annuale degli utenti intervistati, ulteriormente classificati (clusterizzati) in base alla tipologia di comune di residenza.

4.1.2 Risultati

Congruentemente con le informazioni acquisite nell'ambito dell'indagine si è proseguito alla analisi preliminare in termini di indicatori descrittivi aggregati. In particolare, sono stati analizzati l'aeroporto di origine, l'aeroporto di destinazione, la compagnia utilizzata, il motivo dello spostamento ed il modo di accesso all'aeroporto. La figura seguente evidenzia come circa il 74% degli spostamenti, come atteso, abbia origine dall'aeroporto di Capodichino, a seguire dunque circa il 12% dall'aeroporto di Roma Fiumicino, mentre il residuo è distribuito in maniera dispersa su tutto il territorio nazionale per soglie percentuali dell'ordine variabile fra l'1 ed il 3 %.

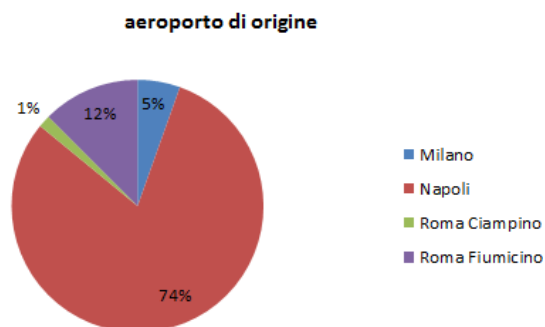


Figura 88 - Analisi statistica aggregata rispetto alla scelta dell'aeroporto di origine dello spostamento

La scelta dell'aeroporto di destinazione è chiaramente strettamente connessa al motivo dello spostamento che su scala nazionale vede per il 56% scelte di spostamento per motivo svago/turismo e per il rimanente 46% scelte di spostamento per il motivo lavoro.

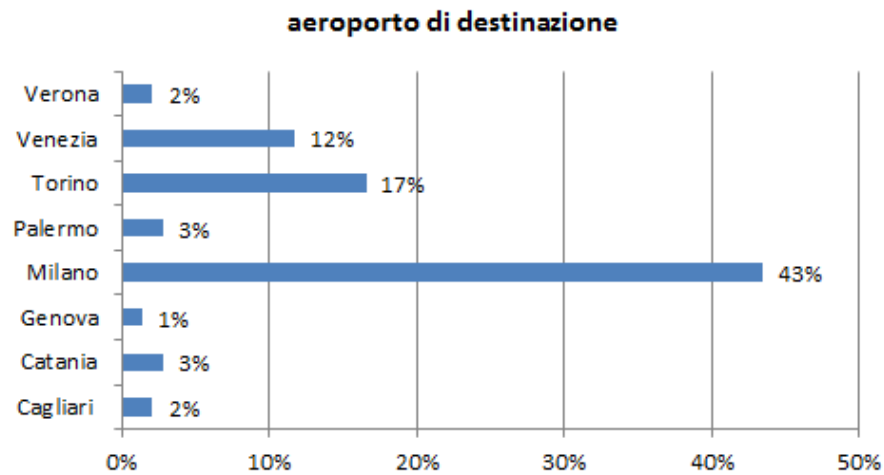


Figura 89 - Analisi statistica aggregata rispetto alla scelta dell'aeroporto di destinazione dello spostamento

Per quanto concerne la scelta della compagnia di viaggio, è stata rilevata una incidenza per il 75% su Alitalia, con una equa distribuzione del 25% su Meridiana e Volotea.

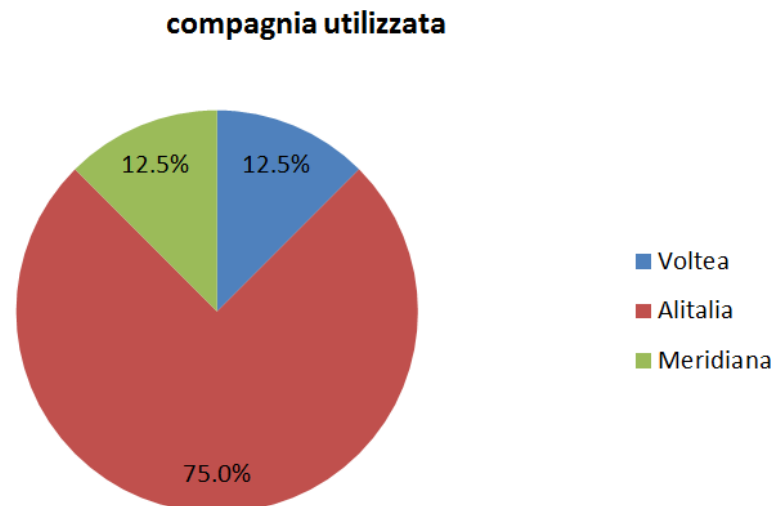


Figura 90 - analisi statistica aggregata rispetto alla scelta della compagnia utilizzata

Infine per quanto concerne il modo di accesso all'aeroporto si osserva una prevalenza per il 45% del modo di accesso auto, con una successiva incidenza al 20% circa della combinazione bus/treno e della scelta di essere accompagnato.

modo accesso aeroporto

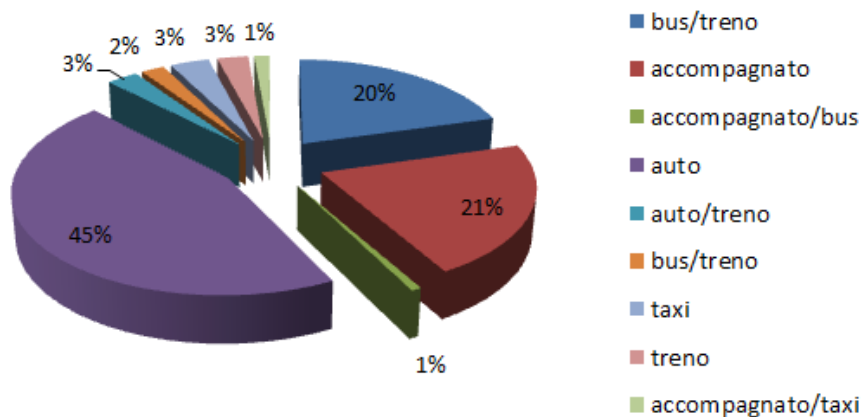


Figura 91 - analisi statistica aggregata rispetto al modo di accesso all'aeroporto

A seguito della analisi preliminare, al fine di stimare il tasso di volo medio per il flusso di traffico nazionale (e dunque il flusso nazionale di passeggeri) è stato adottato l'approccio già descritto nel caso della stima del tasso di volo internazionale (e dunque del flusso internazionale di passeggeri).

Di seguito sono riportati i risultati relativi ai due approcci adottati con riferimento all'intero bacino dell'aeroporto di Pontecagnano che include non solo la provincia di Salerno, con opportune considerazioni relativamente all'agro-nocerino-sarnese, ma anche parte della provincia di Avellino.

Chiaramente, nel caso dell'approccio 1 i tassi di volo stimati per la provincia di Salerno e la provincia di Avellino, sono stati opportunamente omogenizzati rispetto al numero medio di componenti famiglia osservati all'interno del campione.

Tabella 33 – stima dei flussi nazionali con i due approcci 1/2

Approccio 1		
	Tasso di volo	flussi nazionali
AV	0.0941	25826
SA	0.0651	39376
Approccio 2		
	Tasso di volo	flussi nazionali
AV	0.1485	36837
SA	0.0601	35110

I valori disaggregati ottenuti con i due approcci distinti, sono stati mediati dunque il numero totale di spostamenti indotti a livello nazionale è pari a 43509 infine i numeri ottenuti devono essere raddoppiati per tenere conto delle andate/ritorni. In definitiva gli spostamenti nazionali sono 87017.

Tabella 34 – stima del flusso totale

	flussi nazionali
AV	31331.6
SA	37242.7
tot	43509.0
<i>andate/ritorni</i>	87018.0

4.2 Incoming nazionale

4.2.1 Premessa metodologica

Il segmento in esame è sicuramente il più complesso da stimare per l'assenza di dati storici, per la impossibilità di effettuare indagini specifiche e, soprattutto, per la ormai forte competizione con modalità di trasporto quali l'auto e il treno.

Un approccio realistico potrebbe essere quello di ritenere trascurabile la quota di spostamenti di tipo business e di ritenere non nulla la quota per motivi turistici. Dall'analisi dei database esistenti sul turismo entrante in Campania² e sull'aliquota che utilizza il modo di trasporto aereo. È possibile stimare in circa 450.000 i turisti italiani che utilizzano il modo di trasporto aereo per raggiungere la Campania, ed è possibile stimare pari al 20% l'aliquota che si reca in Provincia di Salerno. In conclusione, la stima sintetica del numero di passeggeri è pari a circa 180.000.

4.3 Stima aggregata degli spostamenti nazionali (outgoing + incoming) mediante approccio per analogia

4.3.1 Il campione di riferimento: flussi passeggeri e curve di crescita

Al fine di validare le due precedenti stime, si è proceduto ad un ulteriore approccio di stima funzionale alla stima aggregata dei flussi di domanda in/out alla scala nazionale. Tale approccio, usualmente utilizzato in assenza di dati storici, si basa sulla stima dei flussi passeggeri per analogia con realtà simili da un punto di vista:

- territoriale (non appartenenti a isole),
- dell'attrattività del proprio bacino di utenza (turistica e produttiva)
- socio-economico,
- presenza "non dominante" di compagnie low-cost (sono stati esclusi aeroporti base di una singola compagnia low-cost)

In questa ottica sono stati individuati i seguenti aeroporti: Brindisi, Parma, Rimini, Pescara, Verona, Ancona, Perugia e, infine, Napoli come riferimento appartenente allo stesso bacino territoriale. È stato preso in considerazione anche Trapani da usare come riferimento di aeroporto prettamente turistico e oggetto di un forte evoluzione legato alla presenza massiva di una compagnia low-cost.

Per ciascuno dei suddetti aeroporti è stato analizzato il flusso passeggeri dall'anno 2004 all'anno 2016 (tabella seguente).

² fonti: ISTAT, database Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto sui flussi turistici nazionali, Ente Provinciale del Turismo

Tabella 35 - Traffico nazionale ed internazionale

	BRINDISI	TRAPANI	PARMA	RIMINI	PESCARA	VERONA	ANCONA	PERUGIA	NAPOLI
2004	753706	402267	61343	348597	329711	2612459	497306	53608	4608083
2005	792049	392997	55746	268985	335738	2581420	467635	52459	4573158
2006	816126	313798	122023	319702	333036	2961377	473706	42565	5056643
2007	921478	505889	142451	484266	363885	3465369	478287	93009	5720260
2008	967546	530779	285409	417879	396188	3366766	406292	110879	5594043
2009	1095620	1069019	255278	374315	408379	3007615	424022	121568	5279388
2010	1599533	1682151	238970	541907	456104	2983483	511417	111140	5535984
2011	2050654	1469482	268618	916239	545664	3342804	603450	173285	5725033
2012	2095726	1577732	176448	787028	555105	3152081	557557	199503	5757879
2013	1989130	1877827	195298	558335	542963	2685702	498229	214025	5400080
2014	2158718	1595755	203651	470528	552116	2755171	477218	207034	5917256
2015	2248697	1586028	185188	158688	599731	2570468	518663	272235	6118757
2016	1828356	1166375	156426	204322	441876	2309358	372036	169352	5286927

* dati tratti dall'Annuario Statistico Nazionale (ENAC)

In particolare il flusso totale è stato ulteriormente analizzato con riferimento al flusso nazionale ed a quello internazionale come di seguito riportato.

Tabella 36 - Traffico nazionale

	BRINDISI	TRAPANI	PARMA	RIMINI	PESCARA	VERONA	ANCONA	PERUGIA	NAPOLI
2004	667029.81	382958.184	46497.994	48803.58	88362.548	916973.109	209365.826	47818.336	2598958.812
2005	703339.512	390639.018	40527.342	40078.765	102735.828	898334.16	198277.24	45586.871	2556395.322
2006	723087.636	309404.828	48199.085	43479.472	106904.556	1089786.736	197061.696	36137.685	2760927.078
2007	833937.59	433546.873	57977.557	48426.6	110621.04	1261394.316	196575.957	36366.519	3191905.08
2008	844667.658	338637.002	198073.846	37191.231	109744.076	1313038.74	140983.324	24726.017	3015189.177
2009	944424.44	721587.825	185587.106	34062.665	135990.207	1212068.845	123390.402	18964.608	2930060.34
2010	1337209.588	1026112.11	169668.7	29804.885	193844.2	1184442.751	160073.521	15670.74	3061399.152
2011	1716397.398	918426.25	200657.646	229975.989	226996.224	1307036.364	182845.35	47653.375	3091517.82
2012	1754122.662	1110723.328	120161.088	162914.796	240915.57	1049642.973	182878.696	52269.786	2942276.169
2013	1633075.73	1280678.014	131435.554	10050.03	230759.275	851367.534	179860.669	52222.1	2527237.44
2014	1776624.914	973410.55	144592.21	25879.04	234649.3	787978.906	169889.608	45961.548	2514833.8
2015	1801206.297	1195865.112	132964.984	1428.192	277675.453	786563.208	199166.592	87115.2	1872339.642
2016	1464513.156	879446.75	112313.868	1838.898	204588.588	706663.548	142861.824	54192.64	1617799.662

* dati tratti dall'Annuario Statistico Nazionale (ENAC)

Tabella 37 - Traffico internazionale

	BRINDISI	TRAPANI	PARMA	RIMINI	PESCARA	VERONA	ANCONA	PERUGIA	NAPOLI
2004	86676.19	19308.816	14845.006	299793.42	241348.452	1695485.891	287940.174	5789.664	2009124.188
2005	88709.488	2357.982	15218.658	228906.235	233002.172	1683085.84	269357.76	6872.129	2016762.678
2006	93038.364	4393.172	73823.915	276222.528	226131.444	1871590.264	276644.304	6427.315	2295715.922
2007	87540.41	72342.127	84473.443	435839.4	253263.96	2203974.684	281711.043	56642.481	2528354.92
2008	122878.342	192141.998	87335.154	380687.769	286443.924	2053727.26	265308.676	86152.983	2578853.823
2009	151195.56	347431.175	69690.894	340252.335	272388.793	1795546.155	300631.598	102603.392	2349327.66
2010	262323.412	656038.89	69301.3	512102.115	262259.8	1799040.249	351343.479	95469.26	2474584.848
2011	334256.602	551055.75	67960.354	686263.011	318667.776	2035767.636	420604.65	125631.625	2633515.18
2012	341603.338	467008.672	56286.912	624113.204	314189.43	2102438.027	374678.304	147233.214	2815602.831
2013	356054.27	597148.986	63862.446	548284.97	312203.725	1834334.466	318368.331	161802.9	2872842.56
2014	382093.086	622344.45	59058.79	444648.96	317466.7	1967192.094	307328.392	161072.452	3402422.2
2015	447490.703	390162.888	52223.016	157259.808	322055.547	1783904.792	319496.408	185119.8	4246417.358
2016	363842.844	286928.25	44112.132	202483.102	237287.412	1602694.452	229174.176	115159.36	3669127.338

* dati tratti dall'Annuario Statistico Nazionale (ENAC)

A partire dalle statistiche di ciascuna aeroporto sono state analizzate ed interpretate le traiettorie dei flussi nazionali mediante opportune interpolazioni (curve di crescita).

In particolare per ciascun aeroporto sono state analizzate quali curve di interpolazione l'esponenziale, la lineare, la logaritmica e la potenza. Al fine di valutare la bontà della interpolazione è stato considerato quale coefficiente di riferimento il coefficiente di determinazione. Esso consente di confrontare i valori stimati con quelli effettivi; il suo range di variazione è [0;1] chiaramente quanto più esso tende ad 1 tanto più il valore stimato si avvicina a quello osservato e si ha una forte correlazione nel campione. Di seguito vengono riportate, dunque, le curve di crescita per ciascun aeroporto ed una tabella di sintesi dei relativi coefficienti di determinazione.

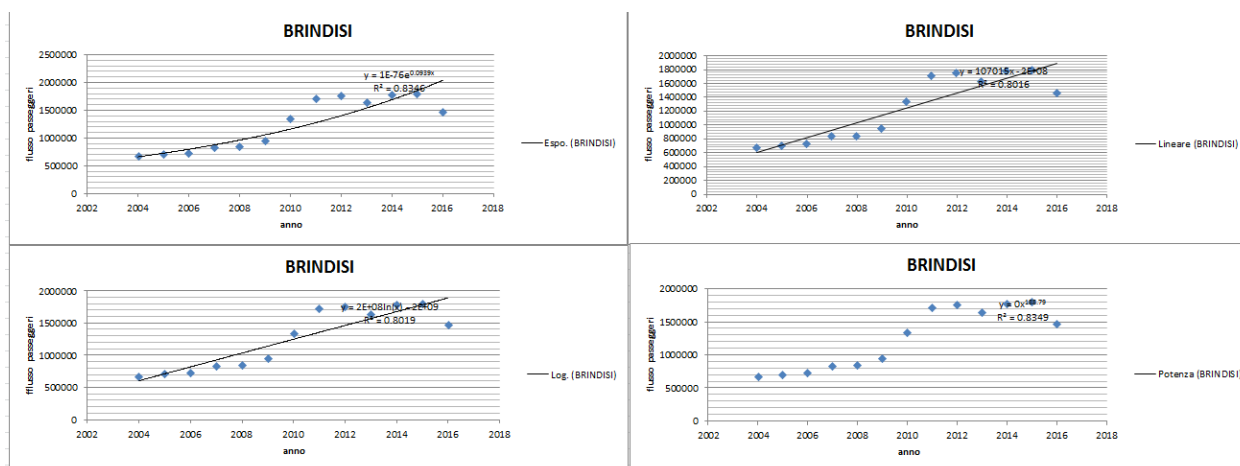


Figura 92 – interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Brindisi

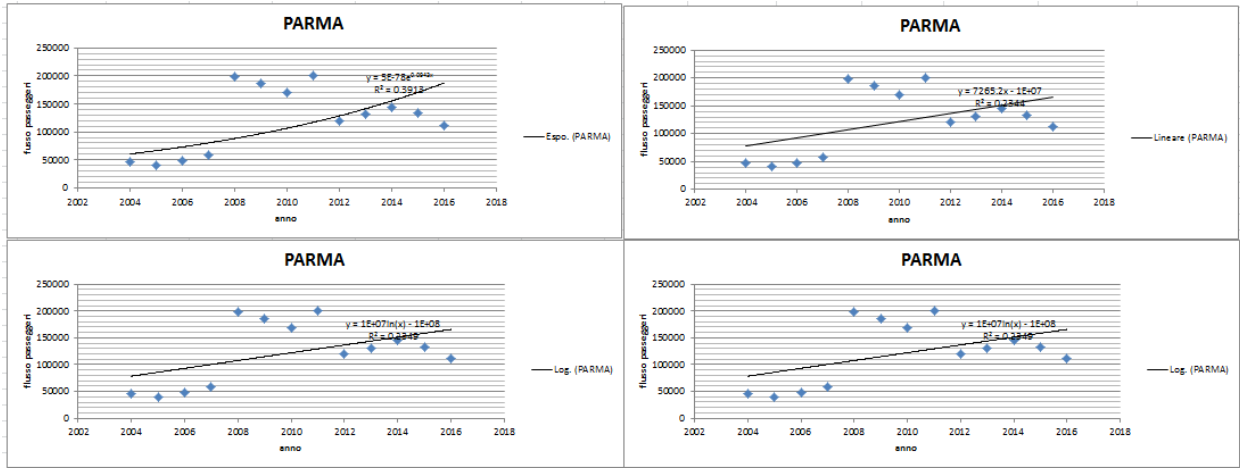


Figura 93 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Parma

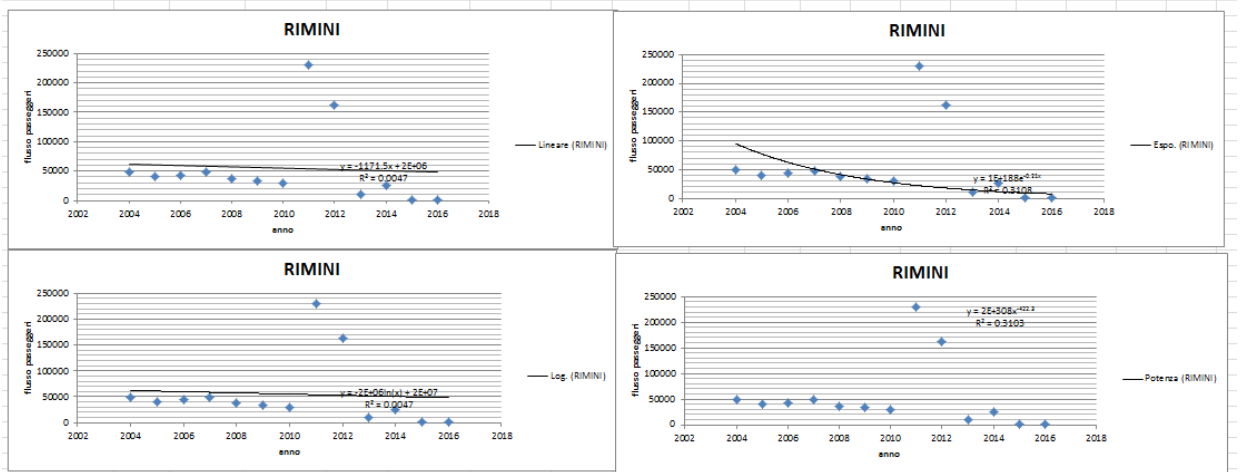


Figura 94 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Rimini

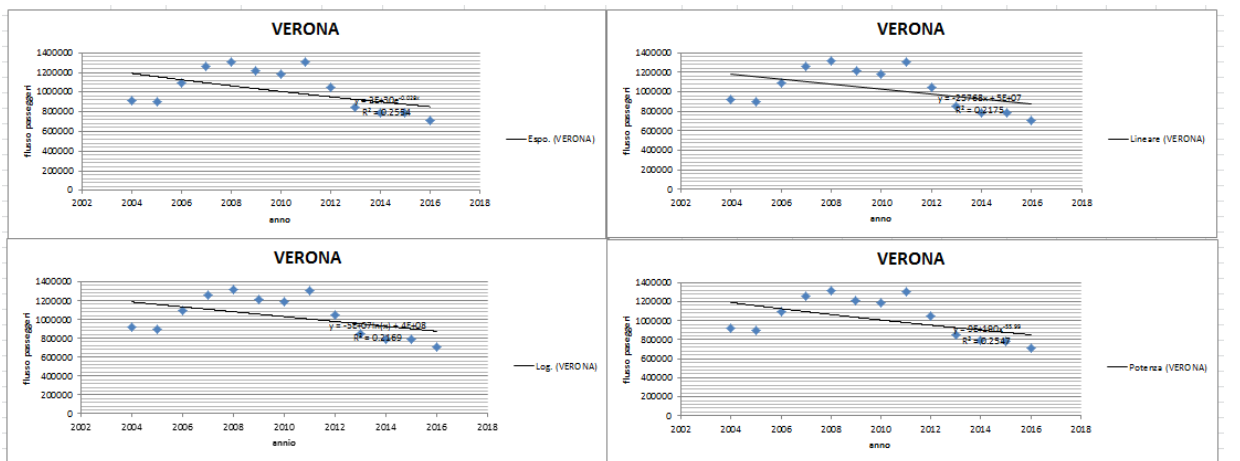


Figura 95 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Verona

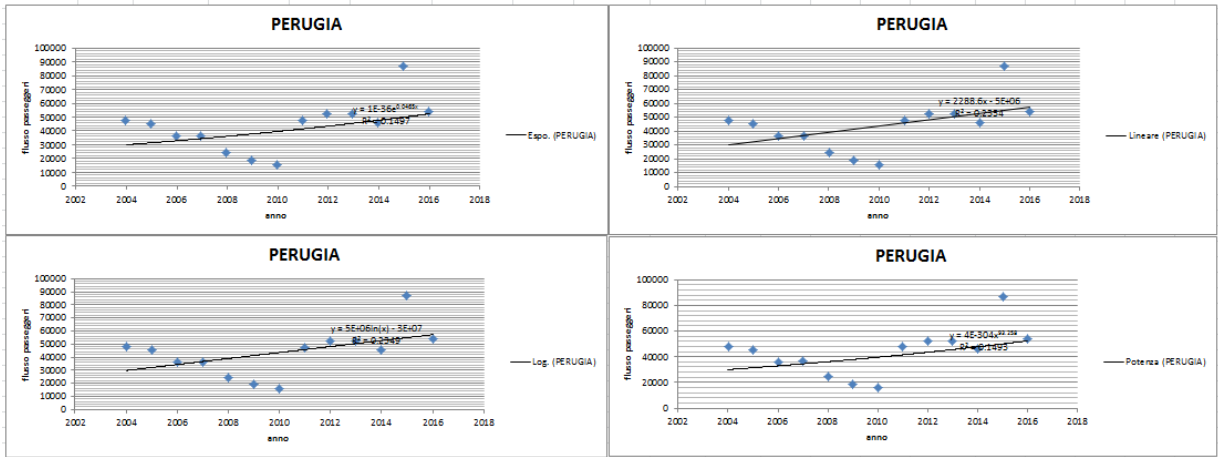


Figura 96 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Perugia

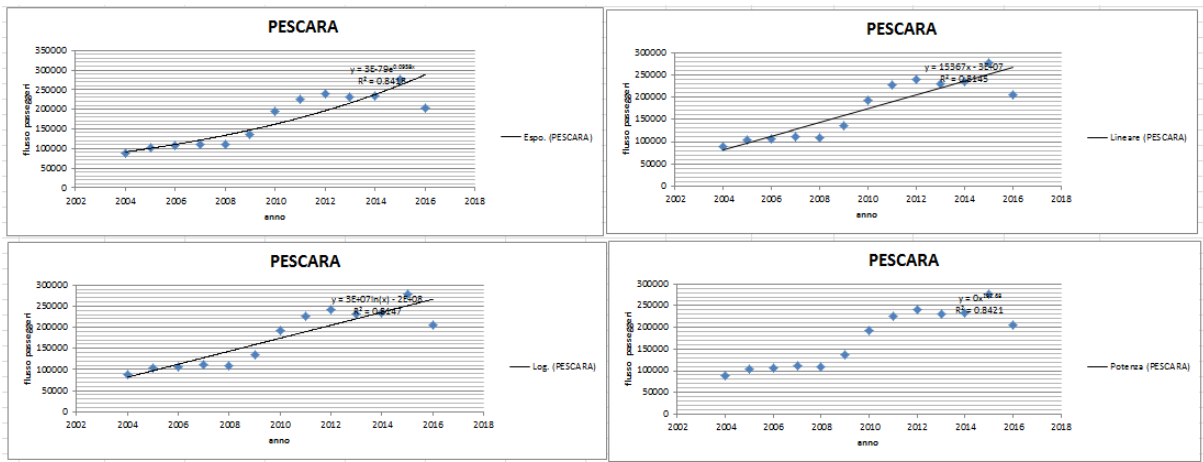


Figura 97 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Pescara

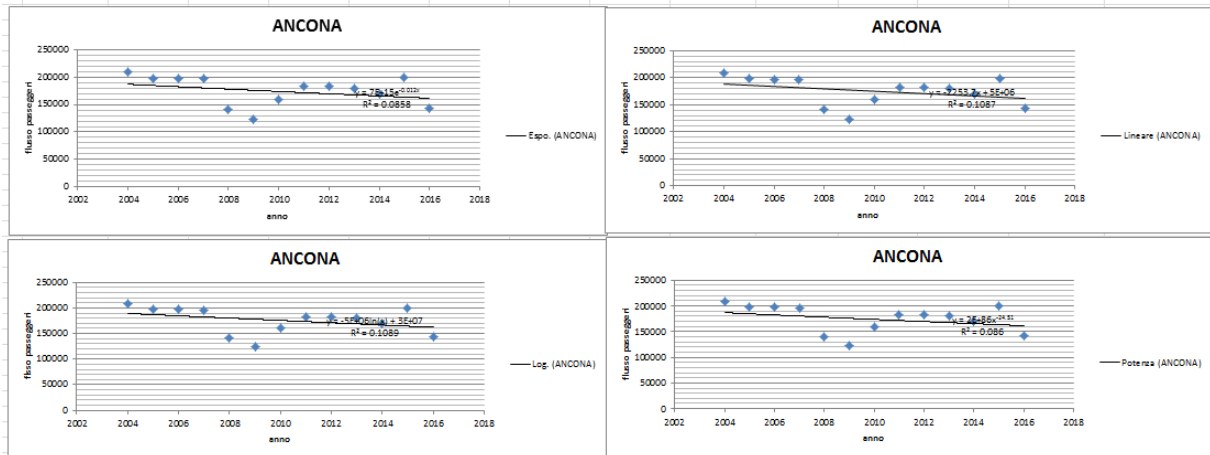


Figura 98 — interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Ancona

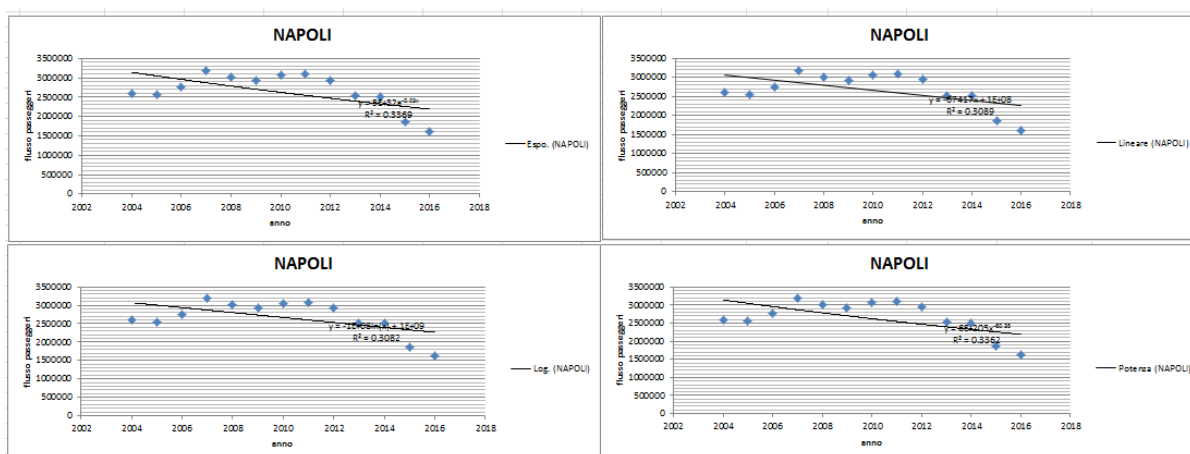


Figura 99 – interpolazione dell'andamento dei flussi passeggeri per l'aeroporto di Napoli

Con riferimento alla seguente tabella di sintesi vengono riportati in grassetto i coefficienti di determinazione relativi alle curve che meglio interpolano l'andamento del flusso passeggeri per ciascun aeroporto inoltre sono stati anche calcolati gli scarti relativi fra tali coefficienti di determinazione e quelli relativi alle curve lineare ed esponenziale; tale analisi evidenzia come l'andamento esponenziale sia in generale quello più rappresentativo.

Tabella 38 – coefficienti di determinazione per ciascuna curva di interpolazione e ciascun aeroporto

	R²								
	BRINDISI	TRAPANI	PARMA	RIMINI	PESCARA	VERONA	ANCONA	PERUGIA	NAPOLI
Esp	0.8346	0.7226	0.3913	0.3108	0.8418	0.2554	0.0858	0.1497	0.3369
Lineare	0.8026	0.7091	0.2344	0.0047	0.8145	0.2175	0.1087	0.2354	0.3089
Log	0.8019	0.7994	0.2349	0.0047	0.8147	0.2169	0.1089	0.2349	0.3082
Potenza	0.8349	0.7229	0.2349	0.3103	0.8421	0.2547	0.086	0.1493	0.3362
scarto rel best da lineare	0.04	0.13	0.67	65.13	0.03	0.17	0.00	0.00	0.09
scarto rel best da esp	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.27	0.00	0.00

4.3.2 Stima del potenziale traffico nazionale (incoming+outgoing)

A partire dalle informazioni relative agli aeroporti che possono essere considerati simili a quello di Salerno-Pontecagnano, si propongono le stime per analogia del potenziale traffico nazionale. Non potendo distinguere flussi passeggeri incoming e outgoing, l'analisi è necessariamente globale e, pertanto, fornisce una stima aggregate delle due tipologie di flusso. La stima è, tuttavia, importante e utile, perché consente una validazione delle stime effettuate nei due precedenti paragrafi.

In particolare, noti i passeggeri relativi agli aeroporti di Brindisi, Trapani, Parma, Rimini, Pescara, Verona, Ancona, Perugia e Napoli, e nota la popolazione del bacino di utenza relative a ciascuno di essi, è stato calcolato il rapporto fra i Passeggeri e la Popolazione; il coefficiente così ottenuto è stato poi a sua volta moltiplicato per la popolazione di Salerno, in tal modo, a partire dalla relazione di similitudine fra tali aeroporti e l'aeroporto di Salerno è stato possibile stimare i passeggeri per lo stesso.

Tale approccio è stato perseguito facendo riferimento a:

- (i) Residenti delle rispettive province di riferimento
- (ii) Residenti dei bacini di riferimento riportati nell'Atlante degli Aeroporti italiani pubblicato da ENAC nel 2012.

L'analisi rispetto ai residenti provinciali è riportata di seguito, ma non è stata utilizzata per le successive stime aggregate.

Tabella 39 – stima del potenziale numero di passeggeri per Pontecagnano attraverso la similitudine fra aeroporti

AEROPORTI	Pax	Pop	Pax/Pop	PopSA	Pax Salerno-Pontecagnano al 2016
Brindisi	1464513	398661	3.6	1106506	4064838
Trapani	879446	429917	2.02	1106506	2263490
Parma	112313	447779	0.25	1106506	277538
Rimini	1838	335463	0.0054	1106506	6065
Pescara	204588	321973	0.63	1106506	703097
Verona	706663	922383	0.76	1106506	847725
Ancona	142861	476192	0.30	1106506	331961
Perugia	54192	662110	0.081	1106506	90565
Napoli	1617799	3113898	0.519	1106506	574875

Quanto appena detto è stato fatto per tutti gli aeroporti ti presenti in tabella, ma in realtà per opportune analisi di maggiore dettaglio si farà riferimento solamente a quelli di Parma, Pescara, Verona, Ancona, Perugia e Napoli.

Per essi viene rappresentata, al fine di potere meglio analizzare la relazione di similitudine con l'aeroporto di Pontecagnano, la traiettoria dei flussi passeggeri nazionale nel tempo.

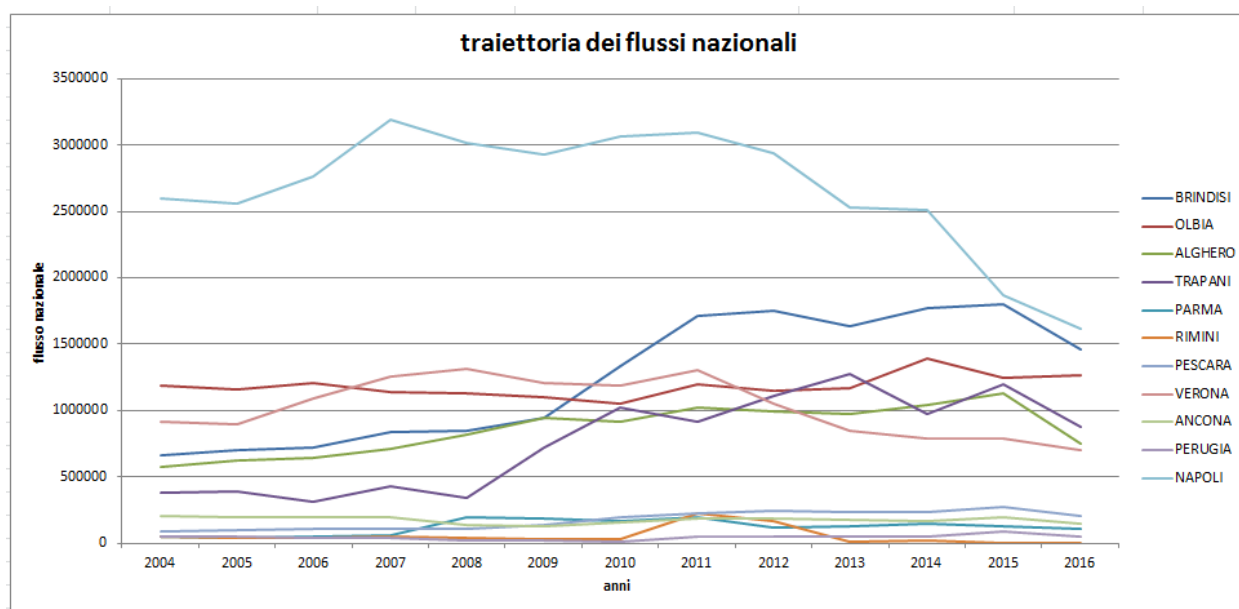


Figura 100 – Traiettorie dei flussi passeggeri nazionale sull'orizzonte 2004-2016 per i singoli aeroporti di confronto

La precedente analisi evidenzia significative differenze tra gli aeroporti e, pertanto, ha indotto a ritenere l'approccio per analogia basato sui residenti della provincia non affidabile.

La seconda analisi per analogia si è basata sui potenziali bacini di influenza definiti coerentemente con gli standard europei e con le analisi di ENAC pubblicate nell'Atlante degli aeroporti italiani. In particolare, sono stati considerati tre possibili scenari (banalmente identificati come scenario 1, 2, 3) ciascuno dei quali caratterizzato da un diverso bacino di influenza:

- scenario 1: residenti interni ad un'area con tempo di viaggio verso l'aeroporto pari a 0-30 minuti;
- scenario 2: residenti interni ad un'area con tempo di viaggio verso l'aeroporto pari a 30 minuti e 1 ora;
- scenario 3: residenti interni ad un'area con tempo di viaggio verso l'aeroporto pari a 1 ora.

Tabella 40 – stima del potenziale numero di passeggeri per Pontecagnano attraverso la similitudine fra aeroporti attraverso gli effettivi bacini

ID Scenario	AEROPORTI	Pax	Catchment	Pax/Pop	Catchment SA	Pax CostaD'Amalfi al 2016
scenario 1		112314	650000	0.1728	600000	103,680
scenario 2	PARMA	112314	2050000	0.0548	1650000	90,420
scenario 3		112314	2700000	0.0416	2250000	93,600
0						
scenario 1		204589	430000	0.4758	600000	285,480
scenario 2	PESCARA	204589	660000	0.31	1650000	511,500
scenario 3		204589	1090000	0.1877	2250000	422,325
0						
scenario 1		706664	1030000	0.6861	600000	411,660
scenario 2	VERONA	706664	3300000	0.2141	1650000	353,265
scenario 3		706664	4330000	0.1632	2250000	367,200
0						
scenario 1		142862	570000	0.2506	600000	150,360
scenario 2	ANCONA	142862	930000	0.1536	1650000	253,440
scenario 3		142862	1500000	0.0952	2250000	214,200
0						
scenario 1		54193	380000	0.1426	600000	85,560
scenario 2	PERUGIA	54193	600000	0.0903	1650000	148,995
scenario 3		54193	980000	0.0553	2250000	124,425
0						
scenario 1		1617800	3900000	0.4148	600000	248,880
scenario 2	NAPOLI	1617800	1200000	1.3482	1650000	2,224,530
scenario 3		1617800	5100000	0.3172	2250000	713,700

Una prima analisi preventiva è stata condotta per definire la soglia temporale più adatta a condurre le analogie. La problematica non è banale: soglie troppo piccole potrebbero escludere residenti, soglie troppo grandi potrebbero includere residenti che oltre all'aeroporto in analisi potrebbero avere anche un altro aeroporto tra le possibili scelte. È bene, infatti, evidenziare che la stima per analogia deve tenere con attenzione conto la possibile competizione con altri aeroporti, ovvero la sovrapposizione delle aree di influenza.

Dall'analisi dei 3 scenari appare ragionevole operare rispetto allo scenario 3 decurtando, però, il bacino potenziale da tutti i residenti dei comuni appartenenti alla città di Napoli e alla cintura di comuni periferici alla città di Napoli (poco più di 2 milioni di residenti). Suddette realtà ben difficilmente percepiranno Salerno-Pontecagnano come una reale alternativa di scelta (a parità di servizi).

Rispetto allo scenario 3, emerge che i tassi di volo vedono un valore massimo pari a 0.18 per Pescara e minimo pari a 0.046 per Parma. Napoli, invece, presenta un tasso di volo pari a 0.31. si è, pertanto, ragionato rispetto a valori medi senza tenere conto del tasso di volo di Napoli. I valori medi consentono di tenere conto delle diverse tipologie di traffico che l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano potrebbe attrarre e che, spesso, non caratterizzano tutti gli aeroporti ritenuti confrontabili.

Nella tabella seguente i tassi medi per ciascun scenario.

Tabella 41 –tassi medi per ciascuno scenario

	tasso medio	Catchment SA	Pax CostaD'Amalfi al 2016
scenario 1	0.35	600000	207,348
scenario 2	0.16	1650000	271,524
scenario 3	0.11	2250000	244,350

È interessante notare come i valori ottenuti siano molti simili al valore di 270.000 passeggeri ottenuti mediante differenti approcci di stima.

Il risultato ottenuto rappresenta una robusta validazione dei numeri ottenuti in precedenza e ulteriore stima del potenziale passeggeri nazionali dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

5 Alcune considerazioni sulle dinamiche di crescita

Lo studio delle dinamiche di crescita dei passeggeri di un aeroporto è problematica non banale, soprattutto, per gli aeroporti che sono parzialmente, con forti limitazioni, aperti al traffico civile.

L'assenza di dati e l'assenza di una consolidata letteratura nazionale, non consente approcci metodologicamente robusti. Inoltre, ricorrere ad analogie con aeroporti stranieri può rappresentare un rischio, ignorando le dinamiche economico-sociali e le dinamiche del mercato aereo delle specifiche realtà internazionali.

In generale, è possibile distinguere due tipi di problematiche:

- 1) La dinamica di crescita a partire dall'apertura fino al raggiungimento di ciò che usualmente si definisce "full potential"
- 2) La dinamica di crescita naturale a partire dal raggiungimento del "full potential"

Tra le due, la problematica più insidiosa è sicuramente la prima, mentre la crescita naturale può basarsi su dati e modelli più consolidati.

La velocità di raggiungimento del "full potential" di un aeroporto dipende dalla tipologia di servizi introdotti (collegamenti aerei, ma anche modalità di accesso all'aeroporto), dalla quantità dei servizi, dalla loro varietà ma anche dalla loro qualità.

In un tale scenario, la dinamica della domanda di trasporto aereo è strettamente legata a quella che potrebbe/dovrebbe essere un pre-pianificazione dei possibili collegamenti aerei da attivare e, pertanto, del numero di movimenti da prevedere. Sarebbe, pertanto, corretto immaginare una evoluzione dei movimenti, compatibilmente con la natura della domanda e con la capacità aeroportuale, e stimare i potenziali incrementi percentuali.

In questa ottica, si è deciso di perseguire due distinti approcci:

- [1] analizzare aeroporti confrontabili all'aeroporto di Salerno-Pontecagnano
- [2] ipotizzare uno scenario di crescita.

Considerazioni sugli aeroporti confrontabili

Sono stati analizzati aeroporti che per dimensione, bacino di utenza ed età potessero essere confrontabili. In particolare, sono stati individuati aeroporti che hanno vissuto una fase di start-up che potrebbe essere simile a quella che incontrerà l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.: Cuneo, Parma, Perugia, Crotone, Comiso, Trapani.

Tutti questi aeroporti hanno osservato, a partire da uno specifico, anno una crescita della domanda di trasporto aereo strettamente legata all'entrata a regime e/o in servizio di cospicui collegamenti aerei. In particolare:

Cuneo ha osservato nel giro di 1 anno un incremento del 112%, incrementi pari a circa il 50% nei successivi 3/4 anni e pari a circa il 20% per gli anni prima del suo ridimensionamento.

Parma, benché abbia osservato un andamento altalenante negli ultimi anni, ha avuto un incremento pari al 100% nel primo anno di attivazione di nuovi collegamenti, mentre Perugia ha osservato un incremento del 120% e una successiva crescita mediamente del 25%. Per quanto riguarda Crotone e Trapani, si è osservata un'istantanea crescita del 100%, che è stata addirittura del 477% per l'aeroporto di Trapani.

Analizzando aeroporti consolidati, ovvero con una consolidata tradizione di aviazione commerciale, ma confrontabili con quello di Salerno-Pontecagnano è interessante rilevare come tutti sia stati interessati (a parte alcune annate negative) da incrementi superiori al 10%: Verona con il 10% medio, Treviso con il 13% medio, Ancona con il 14%, Pescara con il 11%, Bari con il 15%, Brindisi con il 13% e Lamezia Terme con circa l'11% medio.

In conclusione, è ragionevole immaginare crescita nei primi anni di attivazione anche superiori al 100% e tassi di crescita nel transitorio compresi tra il 20% e il 50%.

Uno scenario di crescita

Le analisi precedenti descrivono quanto accaduto in contesti differenti e hanno una loro interpretazione alla luce dei servizi che i singoli aeroporti hanno offerto. Appare chiara, pertanto, la necessità di fare delle ipotesi sui servizi e, pertanto, sui movimenti.

In questa ottica si propone un'ipotesi realistica e compatibile con la capacità di movimentazione del terminal aeroportuale.

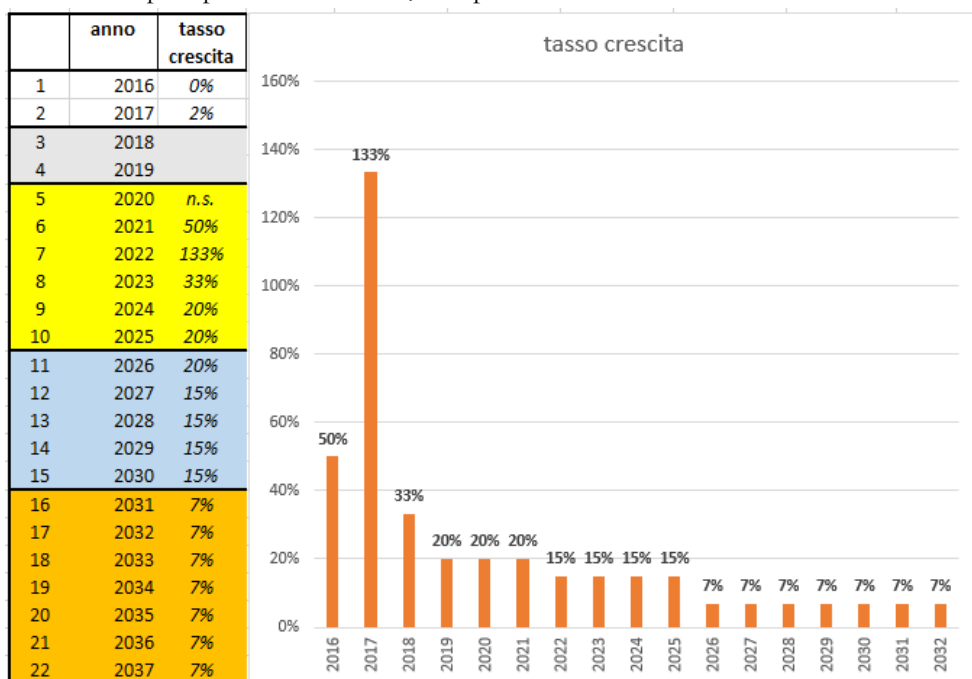
Ovvero, si assume che siano in maniera crescente servizi a partire da un'ipotesi di start-up di seguito schematizzata.

-	pista 2000 metri
-	2 movimenti/ora
-	4 ore attività/giorno
-	4 giorni/sett
-	6 mesi/anno (maggio, giugno, luglio, agosto, settembre, ottobre)
-	aeromobili da 156 posti
-	0.6 load factor

I suddetti numeri, consentirebbero di trasportare già dal primo anno circa 72.000 passeggeri, per poi evolvere immaginando una crescita ragionevole e cautelativa riportata nella tabella seguente

	HP1	HP2	HP3	HP4	HP5	HP6	HP7	HP8	HP9
movimenti/ora	2	2	4	4	crescita con D% costante				
ore attività	4	6	6	8					
giorni/Sett	4	4	4	4					
sett/mese	4	4	4	4					
mesi/anno	6	6	6	6					
aereo	156	156	156	156					
load factor	0.6	0.6	0.7	0.7					
movimenti/anno	768	1,152	2,304	3,072					
pax/anno	71,885	107,827	251,597	335,462					

Ovvero una crescita nel tempo de: le ore di attività, i movimenti/ora, il load factor. Le suddette ipotesi portano a tassi di crescita nei primi anni del tutto in linea a quelli degli aeroporti citati in precedenza e, in generale, di aeroporti in fase di strat-up. A partire dall'anno 5, si è ipotizzata una crescita ad intervalli di tasso costante.



6 La potenziale domanda delle Regioni limitrofe

Accanto al bacino prettamente campano, l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano può rappresentare l'unico, o quantomeno una valida alternativa, per i residenti della Basilicata e dell'alta Calabria.

Allo stato attuale, infatti, gli aeroporti di possibile partenza sono rappresentati da Bari e Brindisi per i residenti della Basilicata, da Lamezia Terme e Crotona per i residenti dell'alta Calabria.

In un tal contesto appare utile analizzare la reale competitività dell'aeroporto di Salerno- Pontecagnano rispetto ai citati sistemi aeroportuali.

Obiettivo dell'analisi proposta è, pertanto, dunque capire per quali comuni della regione Basilicata e dell'alta Calabria Salerno possa essere competitivo.

Il contesto competitivo studiato è quello rappresentato dagli aeroporti di Bari-Palese e Lamezia Terme

L'aeroporto internazionale di Bari-Palese è il primo aeroporto pugliese per numero di passeggeri, realizzato nei primi anni del novecento, con funzione militare, lo scalo è stato convertito a civile negli anni '60. E' situato 9 km a nord-ovest del centro di Bari e serve, oltre l'ultima città citata anche la Provincia di Barletta-Andria-Trani, la Provincia di Matera e parte della limitrofa Provincia di Foggia. La struttura è stata dimensionata per un traffico sempre crescente sino a raggiungere i 3.600.000 passeggeri all'anno.

L'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, attivo sin dal 1976, è il più grande aeroporto della Calabria per numero di passeggeri (oltre 2 milioni) e di destinazioni, nazionali e internazionali. Situato nel quartiere omonimo del comune di Lamezia Terme, risulta in posizione baricentrica della regione, così come dell'area mediterranea, accoglie un bacino di passeggeri che giungono dal sud della Calabria, mentre da nord arrivano fin dal salernitano e da gran parte del Cilento e della Basilicata.

Le analisi proposte si articolano in:

- 1) un'analisi di accessibilità volta a evidenziare e quantificare la competitività dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano;
- 2) una prima stima dei potenziali passeggeri catturabili dalle due regioni analizzate.

6.1 Analisi di competitività mediante l'analisi accessibilità trasportistica

L'analisi di competitività è stata condotta mediante calcolo di differenti indicatori di accessibilità:

- Tempo medio di viaggio in auto verso i rispettivi aeroporti
- Distanza media di viaggio da/verso i comuni dell'area di studio
- Popolazione per tempi medi di viaggio
- Addetti per tempi medi di viaggio
- Popolazione in un intervallo di età pari a 18-60 per tempi di viaggio

Il calcolo dei tempi e delle distanze di viaggio è stato eseguito tramite il supporto di Google Maps e di uno specifico script che ha consentito di stimare i tempi di viaggio da tutte le possibili origini verso i singoli scali aeroportuali. Per quanto ha riguardato i dati socioeconomici utilizzati, sono stati utilizzati i dati forniti dall'Istat.

In particolare, le analisi sono state condotte rispetto a unità elementari rappresentate dai 131 Comuni della Regione Basilicata e 58 Comuni della area alta della Regione Calabria.

6.1.1 Competitività rispetto ai comuni della Regione Basilicata

I comuni coinvolti dall'analisi sono:

- Numero di Comuni Totali: 131
- Popolazione Residente Totale: 578036
- Numero di Addetti Totali: 147082

Il calcolo degli indicatori aggregati evidenzia come il tempo medio per raggiungere l'aeroporto di Bari è chiaramente superiore a quello necessario a raggiunger lo scale di Salerno-Pontecagnano. Stesso ragionamento può essere fatto per le distanze medie di spostamento

Tabella 42 –Tempi medi di accesso

AEROPORTO	BARI (ORE)	SALERNO-PONTECAGNANO (ORE)
Tempi medi (per comune)	2.11	1.72
Tempi medi pesati sulla popolazione	1.9	1.7
Tempi medi pesati sugli addetti	1.66	1.83
Distanze medie di viaggio (per comune)	163	136

Andando ad analizzare le opportunità raggiungibili è interessante notare

Tabella 43 –Opportunità raggiungibili in funzione delle varie soglie di tempo di accesso in auto per Salerno

	SALERNO			BARI		
	COM	RES	ADD			
soglia 40-60	5	19487	6474	0	0	0
soglia 60-80	16	117588	37894	3	78413	25079
soglia 80-100	35	116771	23327	22	158443	41419
soglia 100-120	40	139773	35972	22	61745	9406
soglia 120-140	30	150387	36364	42	161338	46986
soglia 140-160	5	34030	7051	30	81778	17208
soglia >160	0	0	0	12	36319	6984

Riducendo l'analisi ai comuni chiaramente in competizione, l'area di studio si riduce leggermente a

- Numero di Comuni di Competizione: 118
- Popolazione Totale di Competizione: 425916
- Numero di Addetti Totale di Competizione: 108008

Analizzando le opportunità raggiungibili si ottiene

Tabella 44 –Opportunità raggiungibili in funzione delle varie soglie di tempo di accesso in auto per Salerno (comuni in competizione)

	SALERNO			BARI		
	COM	RES	ADD			
soglia 40-60	5	19487	6474	0	0	0
soglia 60-80	16	117588	37894	1	13590	2216
soglia 80-100	35	116771	23327	13	81280	26664
soglia 100-120	40	139773	35972	20	51611	7950
soglia 120-140	21	30973	4228	42	161338	46986
soglia 140-160	1	1324	113	30	81778	17208
soglia >160	0	0	0	12	36319	6984

Andando a grafica i valori tabellati, ovvero graficando le opportunità cumulate raggiungibili si osserva come l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano consenta di raggiungere, a parità di tempo, un maggior numero di opportunità.

La stessa cumulata sui residenti fa mergere differenze minori, come anche la cumulata sul numero di addetti. L'aeroporto salernitano consente una maggiore raggiungibilità in termini di comuni, ma i comuni più facilmente raggiungibili non sono quelli più popolati.

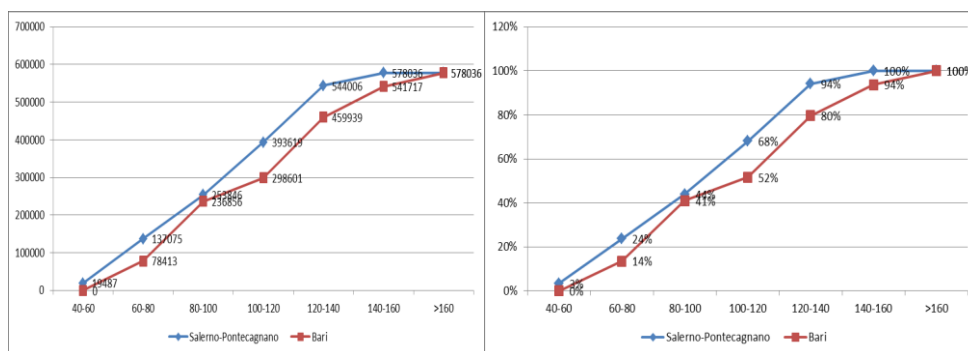


Figura 101 - Cumulata Residenti Totali e cumulata percentuale

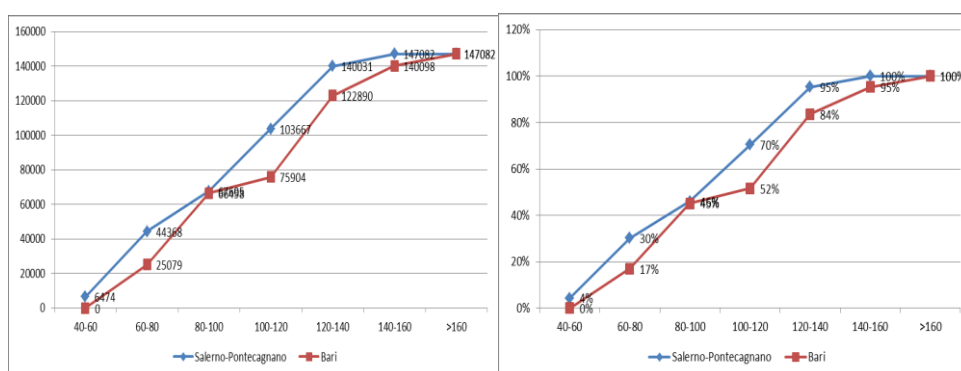


Figura 102 - Cumulata Addetti Totali e cumulata percentuale

Le stesse analisi sono state condotte solamente sui comuni in competizione. Ebbene, le differenze, in favore di Salerno-Pontecagnano, si acuiscono.

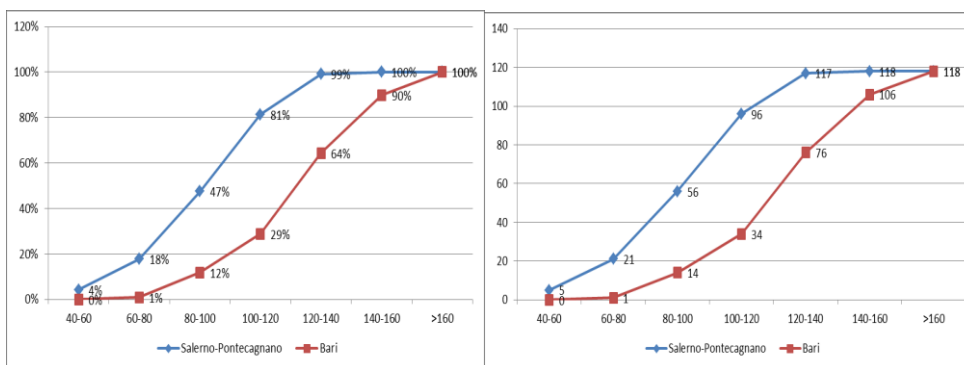


Figura 103 - Cumulata Comuni Competizione e cumulata percentuale

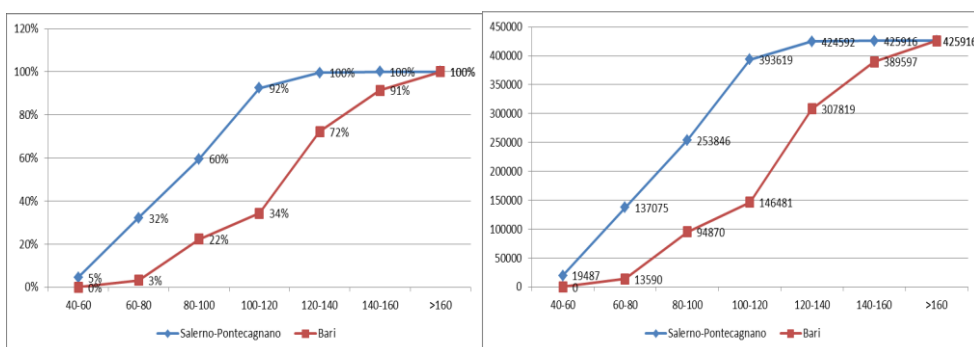


Figura 104 - Cumulata Residenti Competizione e cumulata percentuale

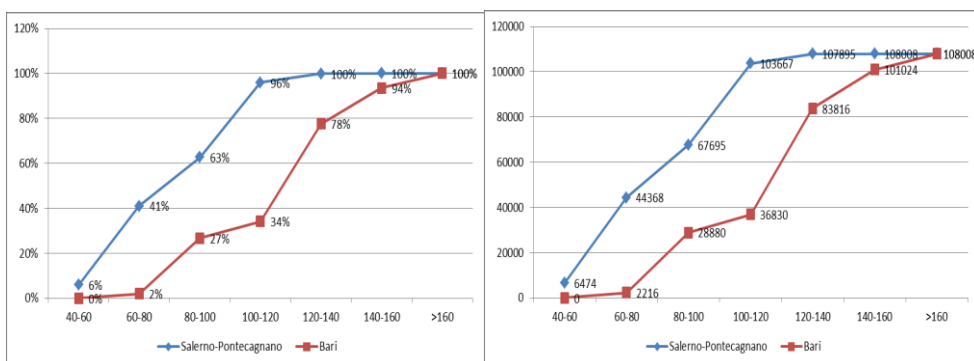


Figura 105 - Cumulata Addetti Competizione e cumulata percentuale

A partire dai dati disaggregati proposti in precedenza, si è proceduto ad una rappresentazione disaggregata mediante specifiche mappe tematiche.

Analizzando i tempi verso Bari, è confermato come la maggior parte dei comuni lucani presenti tempi di viaggio superiori alle 2 ore e solamente una minima parte tempi inferiori ai 90 minuti. Dall'altro lato, come già evidenziato in precedenza, l'accessibilità verso l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano vede quasi tutti i comuni con tempi di viaggio entro le 2 ore.

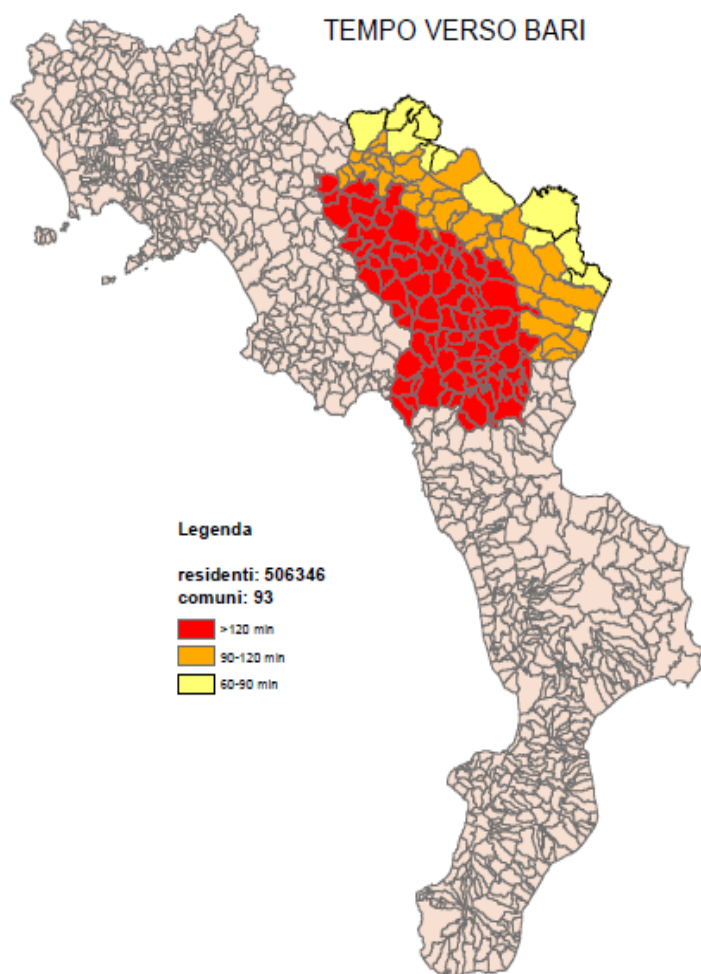


Figura 106 – Mappa tematica dei tempi di viaggio dalla Basilicata verso l'aeroporto di Bari

TEMPO VERSO PONTECAGNANO

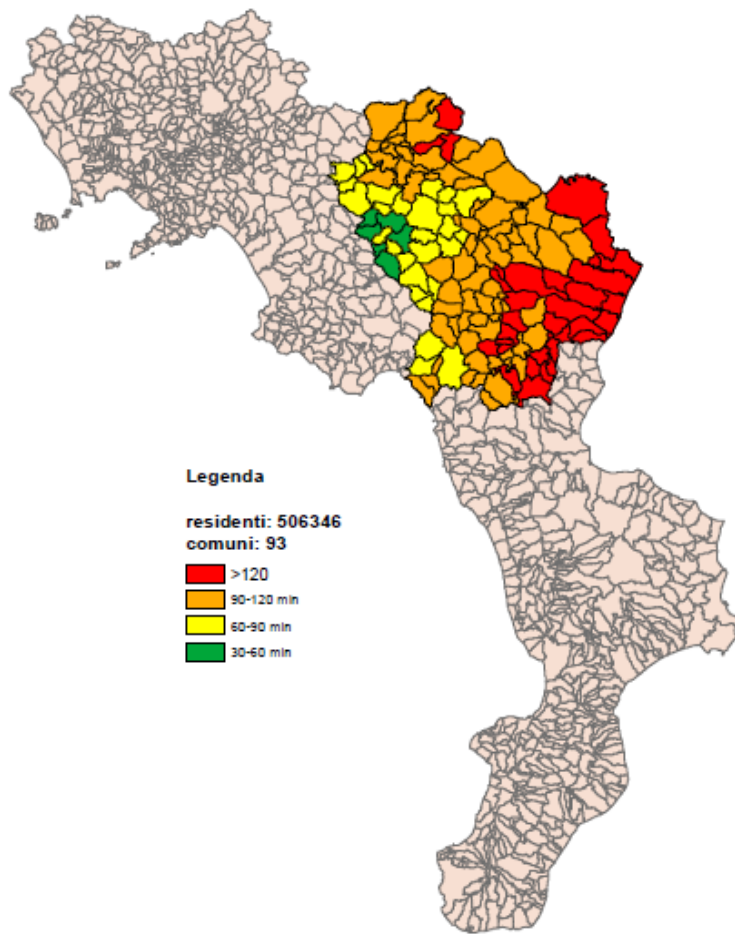


Figura 107 – Mappa tematica dei tempi di viaggio dalla Basilicata verso l'aeroporto di Pontecagnano

Analizzando le differenze in termini di tempo di viaggio e introducendo una fascia di indifferenza definita da differenze comprese tra -15 e + 15 minuti, è possibile ottenere rappresentazione grafica dei comuni che graviterebbero su Salerno-Pontecagnano, dei comuni che graviterebbero su Bari e quelli che potrebbero avere una atteggiamento indifferente.

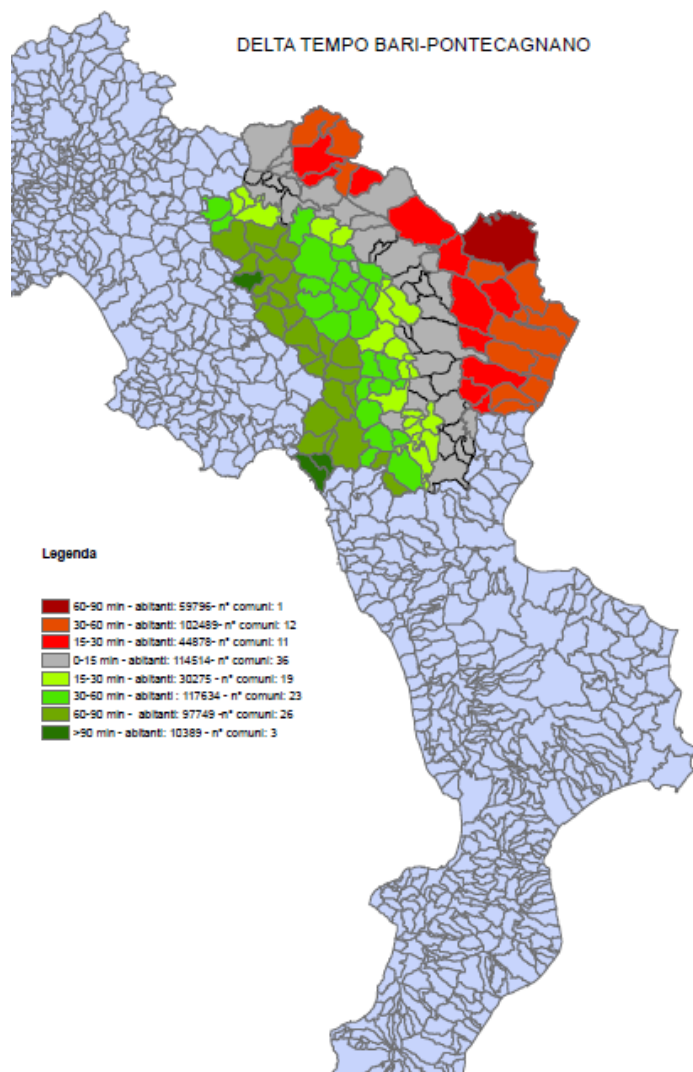


Figura 108 – Mappa tematica per la Basilicata del delta tempo fra gli aeroporti di Bari e Pontecagnano

Si evidenzia che la fascia di indifferenza è spostata più verso l'aeroporto di Bari. In particolare, è possibile quantificare il numero di comuni e di potenziali utenti appartenenti alle 3 tipologie di bacini:

6.1.2 Analisi sui comuni dell'alta Calabria

Seguendo la stessa metodologia e procedura proposta nel paragrafo precedente sono stati stimati gli indicatori aggregati di accessibilità, sono state rappresentate le funzioni di opportunità e, infine, la rappresentazione cartografica della competizione tra Salerno-Pontecagnano e gli scali calabresi.

L'area di studio presa inizialmente in considerazione è stata rappresentata dalla zona più a Nord della Regione Calabria ovvero:

- Numero di Comuni Totali: 58
- Popolazione Residente Totale: 239739
- Numero di Addetti Totali: 44399

Dopo prime analisi di accessibilità, si è potuto verificare che una vera competizione tra scali non potrà mai riguardare tutti i 58 comuni, bensì un sotto-insieme di essi. È stato, pertanto, necessario ridefinire l'area di studio, riducendo il numero di comuni:

- Numero di Comuni in Competizione: 26

- Popolazione Totale in Competizione: 67377
- Numero di Addetti Totale in Competizione: 10961

Rispetto ad essi sono state condotte le analisi di accessibilità di seguito riportate.

Tabella 45 –Tempi medi di accesso

Aeroporto	Lamezia	Crotone	Salerno-pontecagnano (ore)
Tempi medi (per comune)	2.3	2.7	2.1
Tempi medi pesati sulla popolazione	2.18	2.51	2.09
Distanze medie di viaggio (per comune)	150	181	179

Analizzando e graficando le opportunità raggiungibili suddivise per soglie temporali, si evidenzia una significativa competitività con l'aeroporto di Crotone, mentre rispetto all'aeroporto di Lamezia la competitività di Salerno-Pontecagnano si riduce a pochi comuni. In particolare, un ruolo da parte dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano nella fascia entro 2 ore ma con un numero abbastanza ridotto di comuni e, quindi, di residenti catturabili.

Tabella 46 –Opportunità raggiungibili di competizione in funzione delle varie soglie di tempo di accesso in auto per Salerno

	SALERNO			LAMEZIA TERME		
	COM	RES	ADD			
SOGLIA 40-60	0	0	0	0	0	0
SOGLIA 60-80	0	0	0	0	0	0
SOGLIA 80-100	1	2027	304	0	0	0
SOGLIA 100-120	6	28539	5645	5	16122	2769
SOGLIA 120-140	6	14209	2503	16	42183	6412
SOGLIA 140-160	7	14869	1711	5	9072	1780
SOGLIA >160	6	7733	798	0	0	0

I grafici riportati di seguito rappresentano le corrispondenti funzioni di opportunità ottenute dai calcoli effettuati, riportando rispettivamente la cumulata del numero di Comuni totali, la cumulata del numero dei Residenti totale e la cumulata del numero di Addetti totale. Questo allo scopo di fornire un quadro sintetico riepilogativo ed un confronto immediato tra le performance dei due aeroporti messi a confronto, relativamente alle opportunità raggiungibili nelle varie soglie temporali.

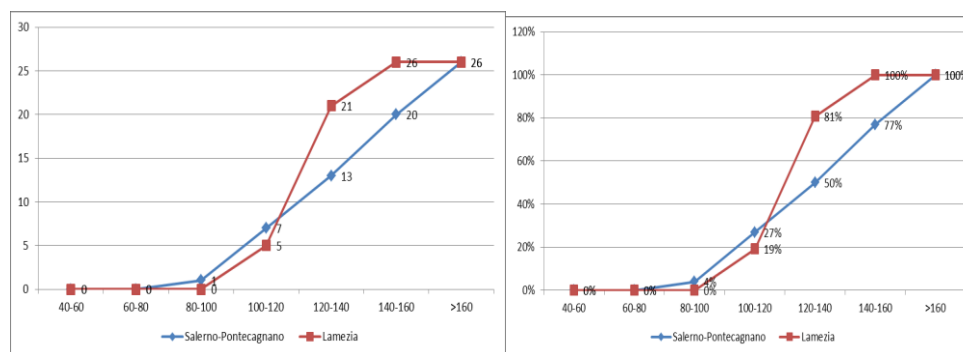


Figura 109 – Cumulata Comuni Competizione e cumulata percentuale

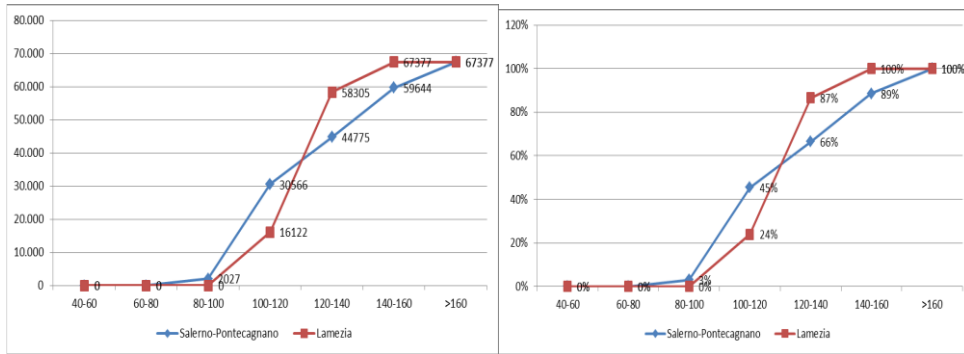


Figura 110 – Cumulata Residenti Competizione e cumulata percentuale

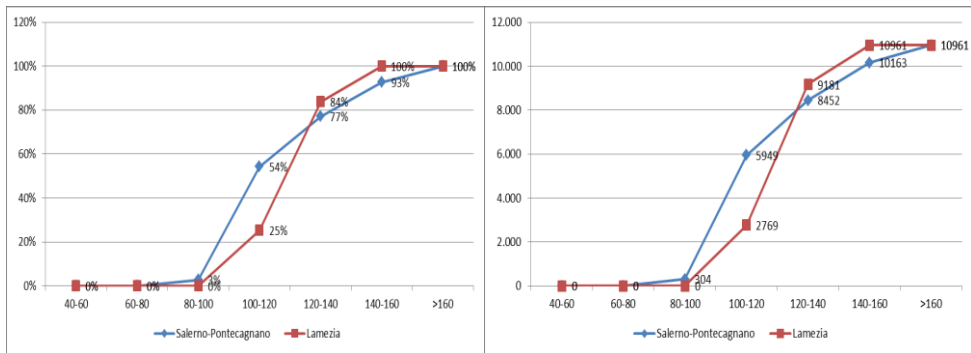


Figura 111 – Cumulata Addetti Competizione e cumulata percentuale

Di seguito le funzioni di opportunità rispetto all'aeroporto di Crotona.

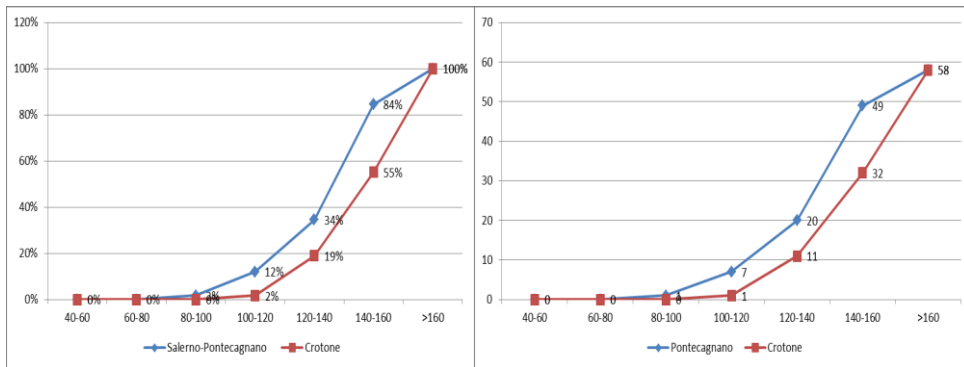


Figura 112 – Cumulata Comuni Totali e cumulata percentuale

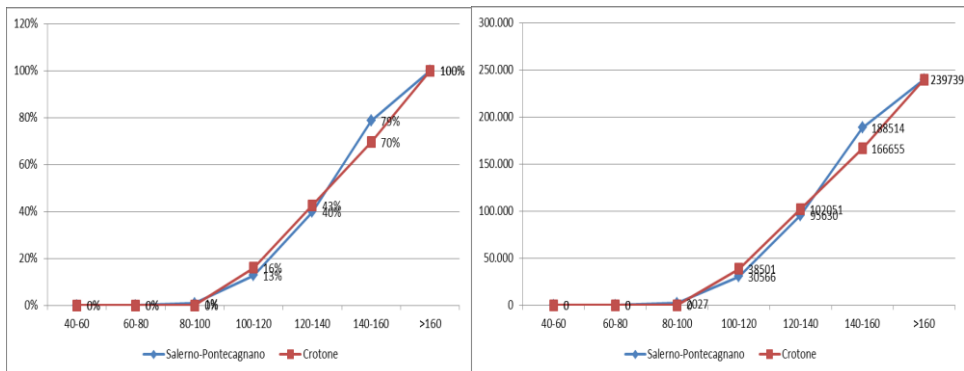


Figura 113 – Cumulata Residenti Totali e cumulata percentuale

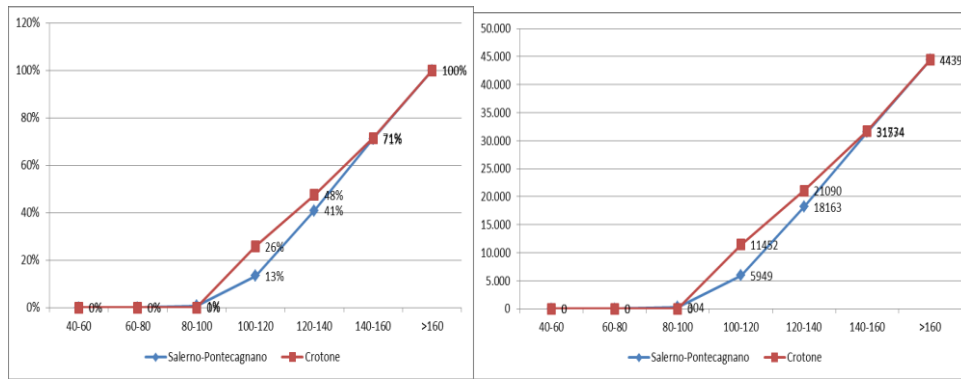


Figura 114 – Cumulata Addetti Totali e cumulata percentuale

Analizzando le mappe dei tempi di viaggio si conferma che la competitività dello scalo salernitano si riduce a pochi comuni, neanche particolarmente popolosi. Tuttavia, è da rimarcare che molti dei comuni coinvolti presentano non trascurabili potenzialità turistiche.

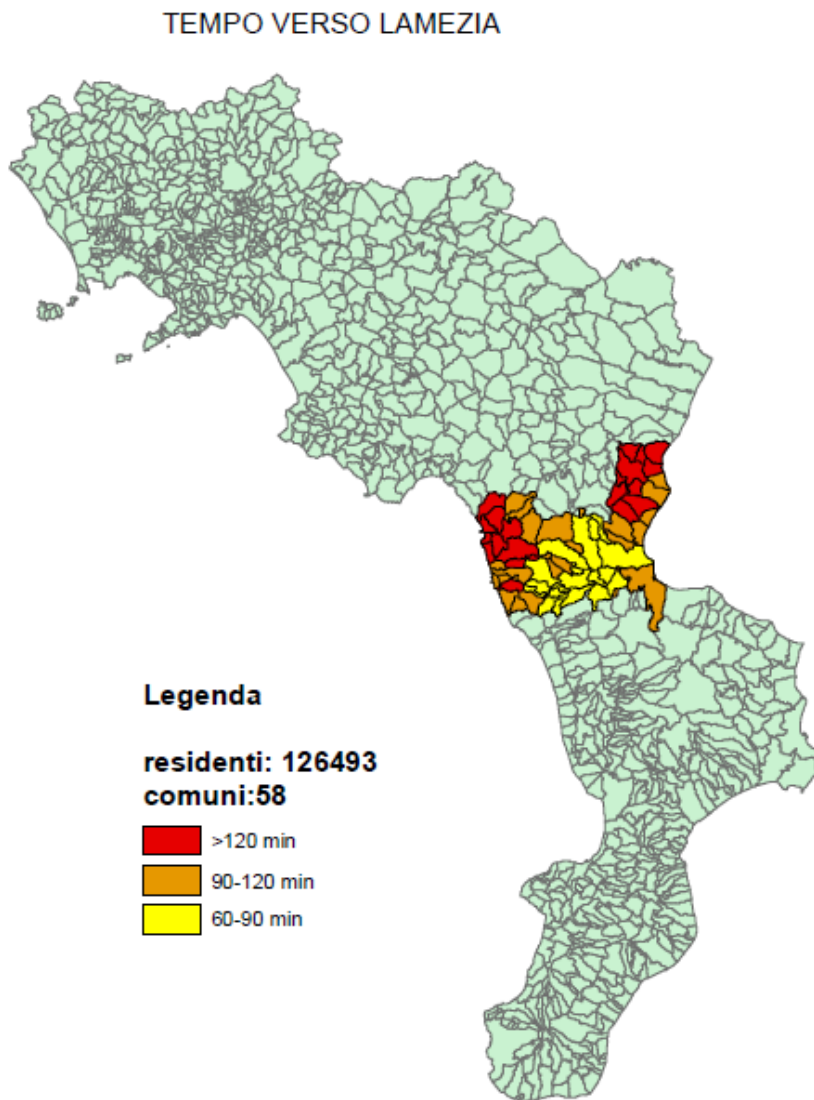


Figura 115 –Mappa tematica dei tempi di viaggio dalla Calabria verso l'aeroporto di Lamezia

TEMPO VERSO PONTECAGNANO

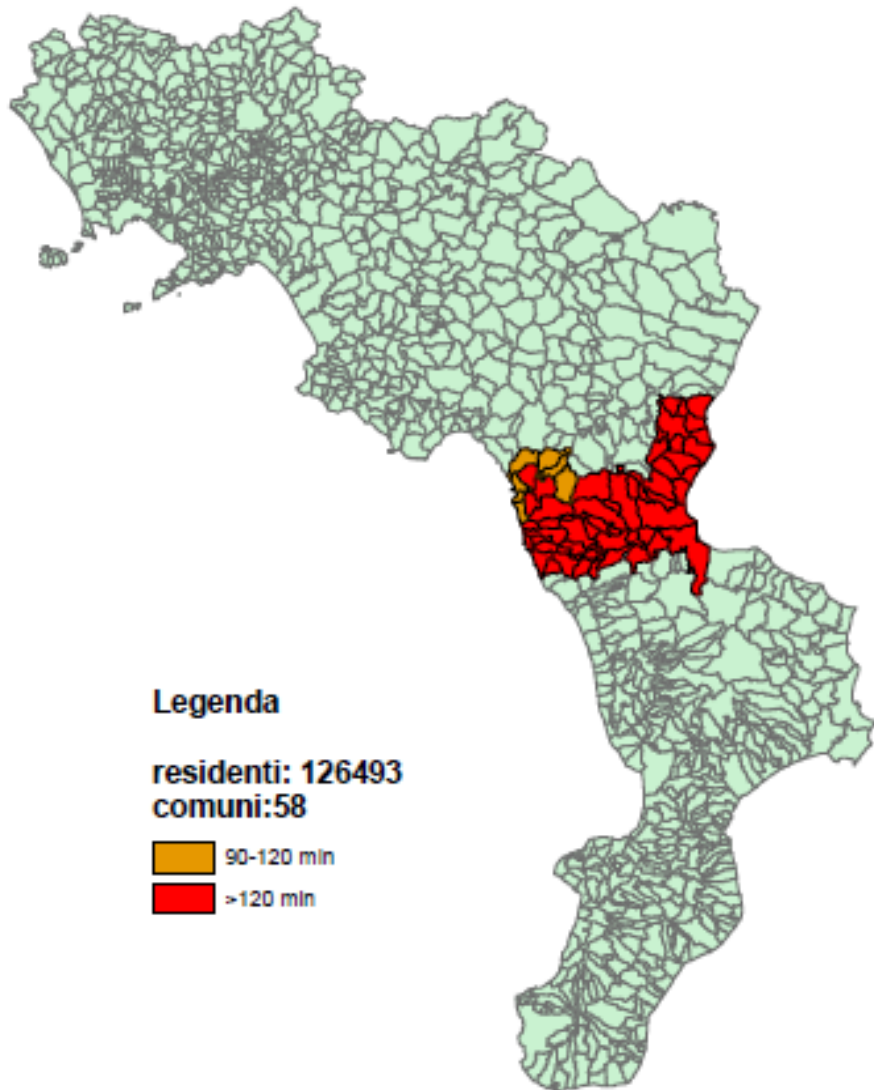


Figura 116 – Mappa tematica dei tempi di viaggio dalla Calabria verso l'aeroporto di Pontecagnano

DELTA TEMPO LAMEZIA- PONTECAGNANO

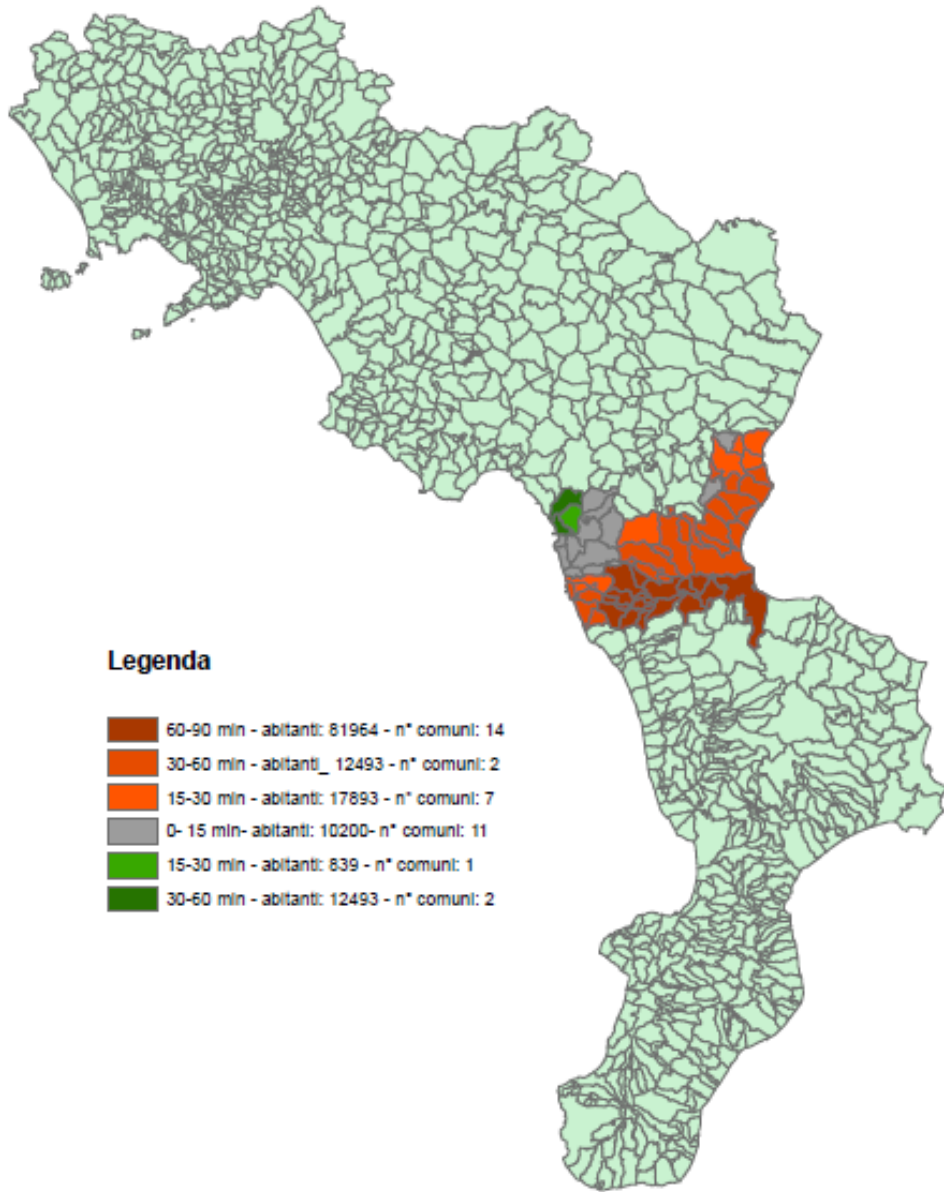


Figura 117 – Mappa tematica per la Calabria del delta tempo fra gli aeroporti di Lamezia e Pontecagnano

TEMPO VERSO CROTONE

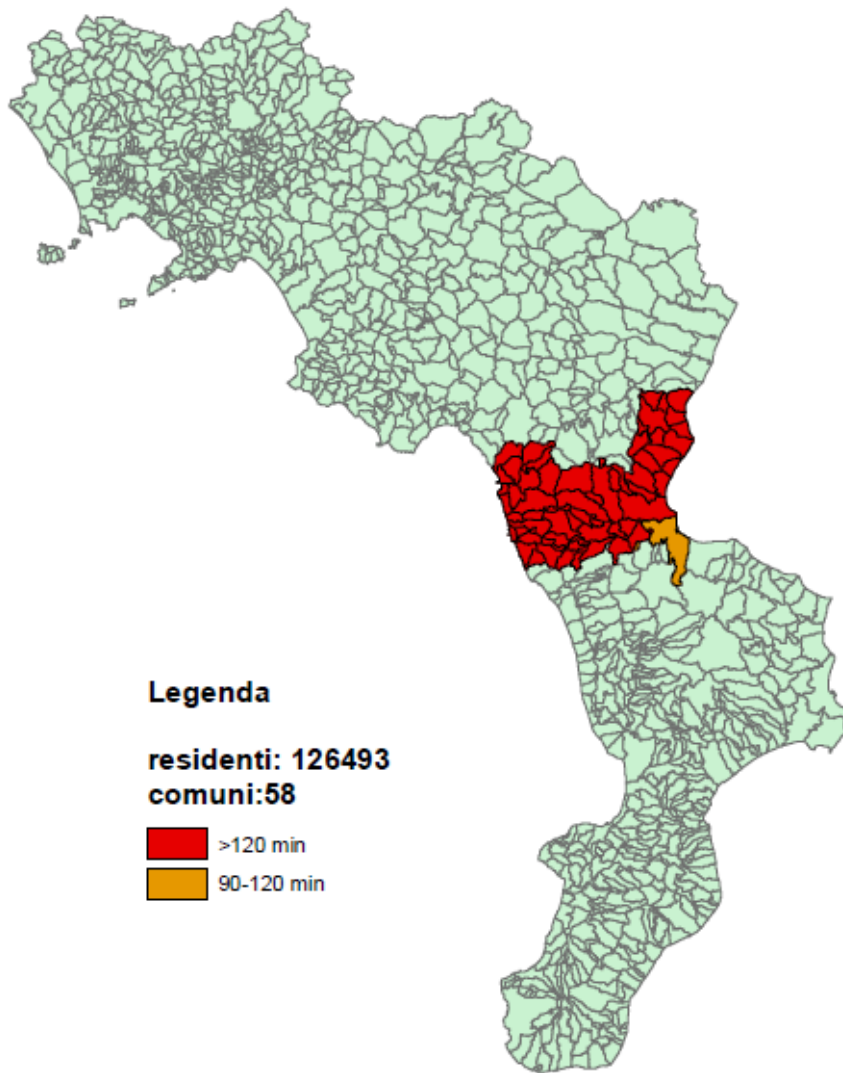


Figura 118 – Mappa tematica dei tempi di viaggio dalla Calabria verso l'aeroporto di Crotona

DELTA TEMPO CROTONE - PONTECAGNANO

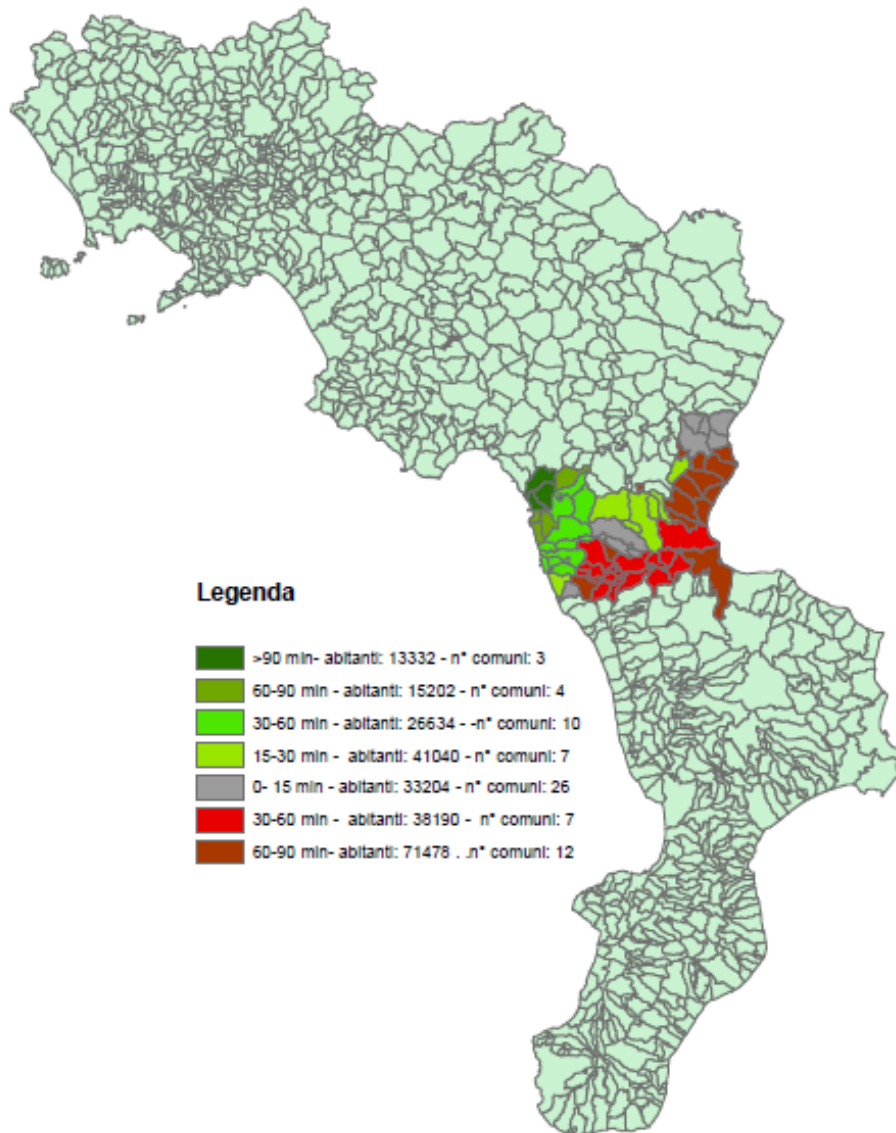


Figura 119 – Mappa tematica per la Calabria del delta tempo fra gli aeroporti di Crotone e Pontecagnano

6.1.3 Potenziale bacino di utenza

A partire dalle analisi proposte si è stimato il potenziale bacino di utenza che l'aeroporto Salerno-Pontecagnano potrebbe catturare dalle due realtà extra-regionali analizzate. La stima ha perseguito la seguente metodologia:

[1] attribuzione di ciascun comune al bacino di influenza di un aeroporto.

A partire dalle analisi di accessibilità trasportistica si è attribuito un comune al bacino dell'aeroporto "x" se la differenza del tempo di viaggio con l'aeroporto in competizione "y" è minore di 15 minuti. In questo caso tutti i potenziali passeggeri sono stati assegnati all'aeroporto con il minore tempo di viaggio.

Tutti i comuni con differenze di tempo di viaggio compresi tra [-15; + 15] minuti sono stati assunti indifferenti ai due aeroporti in competizione. In questo caso i potenziali passeggeri sono stati equi distribuiti tra i due aeroporti in competizione.

[2] stima dei tassi di volo a partire dall'indagine svolta per la Regione Campania.

I comuni delle due aree di studio analizzate presentano caratteristiche socio-economiche differenti da quelle riscontrabili in Regione Campania. Per evitare rischiose sovrastime, dall'indagine svolta in Campania si è estrapolato un campione che potesse essere rappresentativo dei comuni lucani e calabresi e si è proceduto alla stima del tasso di volo annuo.

[3] stima del potenziale numero di passeggeri.

I tassi di volo precedentemente stimati sono stati applicati alla popolazione residente di età compresa tra i 18 e i 60 anni. Come chiarito in precedenza, sono stati considerati tutti i residenti (18-60 anni) se appartenenti al bacino di influenza di Salerno-Pontecagnano; è stata considerata un'aliquota del 50% per tutti i residenti appartenenti alla fascia di indifferenza.

Di seguito si riportano i risultati delle stime, distinte tra domanda nazionale e internazionale.

Basilicata: competizione Salerno-Pontecagnano vs. Bari

<i>sintesi 0-90 min- flusso nazionale</i>									
				<i>tasso di volo</i>					
<i>verso pontecagnano</i>	<i>50%fascia di indifferenza</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>	<i>0.01</i>	<i>0.02</i>	<i>0.03</i>	<i>0.04</i>	<i>0.05</i>	
257566	57257	314823	182597	1826	3652	5478	7304	9130	
<i>verso bari</i>	<i>50%fascia di indifferenza</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>						
191523	57257	248780	144292	1443	2886	4329	5772	7215	
<i>sintesi 0-90 min-flusso internazionale</i>									
				<i>tasso di volo</i>					
<i>verso pontecagnano</i>	<i>50%fascia di indifferenza</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>	<i>0.05</i>	<i>0.1</i>	<i>0.15</i>	<i>0.2</i>	<i>0.25</i>	
257566	57257	314823	182597	9130	18260	27390	36519	45649	
<i>verso bari</i>	<i>50%fascia di indifferenza</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>						
191523	57257	248780	144292	7215	14429	21644	28858	36073	

Alta Calabria: competizione Salerno-Pontecagnano vs. Lamezia terme

<i>sintesi 0-90 min-nazionale</i>									
				<i>tasso di volo</i>					
<i>verso pontecagnano</i>	<i>50%fascia</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>	<i>0.01</i>	<i>0.02</i>	<i>0.03</i>	<i>0.04</i>	<i>0.05</i>	
13332	10200	23532	13649	136	273	409	546	682	
<i>verso lamezia</i>	<i>50%fascia</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>						
171526	10200	181726	105401	1054	2108	3162	4216	5270	
<i>sintesi 0-90 min-internazionale</i>									
				<i>tasso di volo</i>					
<i>verso pontecagnano</i>	<i>50%fascia</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>	<i>0.05</i>	<i>0.10</i>	<i>0.15</i>	<i>0.20</i>	<i>0.25</i>	
13332	10200	23532	13649	682	1365	2047	2730	3412	
<i>verso lamezia</i>	<i>50%fascia</i>	<i>somma</i>	<i>pop_effettiva</i>						
171526	10200	181726	105401	5270	10540	15810	21080	26350	

7 Sintesi e conclusioni

L'aeroporto di Pontecagnano può essere caratterizzato da differenti tipologie di utenza:

- [5] Utenza nazionale outgoing
- [6] Utenza nazionale incoming
- [7] Utenza internazionale incoming
- [8] Utenza internazionale outgoing

L'obiettivo del presente lavoro è stato di fornire una stima del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto, cercando di stimare per ciascuna componente i potenziali passeggeri catturabili quando l'aeroporto sarà a regime e, soprattutto, offrirà servizi coerenti con aeroporti di simili dimensioni e offrirà collegamenti verso destinazioni rilevanti.

Per ciascun segmento di domanda si sono perseguiti distinti approcci di stima a partire dalle informazioni disponibili e da un'indagine appositamente progettata e condotta su di un campione di residenti della regione Campania.

L'analisi e la stima del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano sono state condotte rispetto a tutte le principali componenti di traffico che potrebbero caratterizzare i movimenti outgoing e incoming dello scalo salernitano. In particolare sono state studiate le componenti

- aviazione commerciale di linea internazionale: incoming e outgoing,
- aviazione commerciale di linea nazionale: incoming e outgoing,
- aviazione commerciale charter,
- aviazione generale,
- aviazione locale.

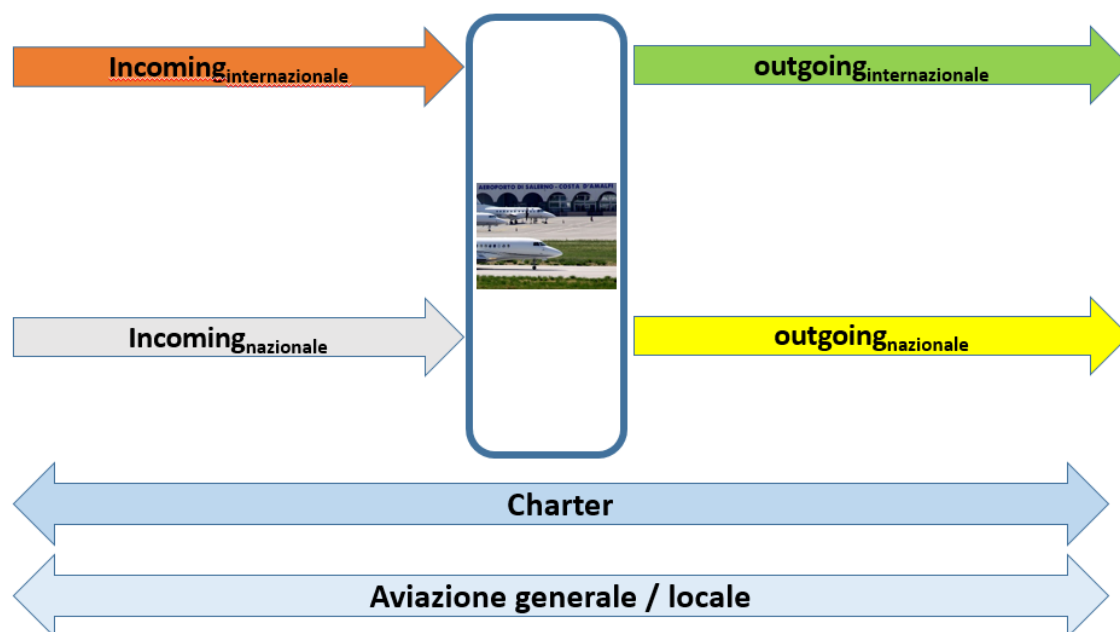


Figura 120 – Componenti di domanda analizzate

La stima dei passeggeri del segmento di aviazione commerciale è stata condotta mediante differenti approcci di stima basati su dati storici esistenti, risultante sperimentali esistenti e su risultanze sperimentali ottenute mediante un'indagine di tipo preferenze rilevate appositamente condotta sul potenziale bacino di utenza dell'aeroporto. Per ciascun segmento di domanda, ove possibile, sono stati perseguiti differenti approcci di stima.

La differenziazione è stata utile per una validazione interna di ciascun approccio ma, anche, per la stima di valori medi cautelativi.

Per quanto ha riguardato la stima dell'aviazione charter si è partiti dai dati storici dello scalo salernitano e si è ipotizzata una potenziale crescita legata allo spostamento di un'aliquota charter dallo scalo di Napoli-Capodichino coerente con la utenza interessata a raggiungere destinazioni interne al bacino di influenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano.

Per quanto ha riguardato l'aviazione generale l'aviazione charter si è basati sui dati storici, ipotizzando tassi di crescita coerenti con il panorama nazionale e regionale.

La metodologia perseguita si è articolata in 4 fasi.

- [FASE - 1] preliminare stima della domanda potenziale (full potential) rispetto ad un bacino di utenza prettamente campano;
- [FASE - 2] stima preliminare della domanda potenziale catturabile dalle regioni limitrofe
- [FASE - 3] definizione di un realistico scenario di crescita dei servizi;
- [FASE - 4] stima dei corrispondenti movimenti aerei;

FASE 1

La domanda commerciale di linea **incoming internazionale** è stata stimata mediante tre approcci differenti:

- [1] Stima dei potenziali flussi turistici.
- [2] Stima mediante analisi dei voli diretti con l'aeroporto di Napoli.
- [3] Stima diretta (campionaria) del numero medio di utenti campani che utilizza il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Le stime sono state condotte a partire dalle indagini sistematicamente svolte dalla Banca D'Italia nell'ambito delle analisi sui flussi passeggeri in tutti i principali nodi trasportistici nazionali.

La domanda commerciale di linea **outgoing internazionale** è stata stimata mediante due distinti approcci basati su due differenti fonti di dati.

- [1] Indagine specificamente progettata e condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno. L'indagine volta a studiare i comportamenti di volo degli utenti del potenziale bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ha consentito di stimare il tasso medio di volo annuale degli utenti intervistati, ulteriormente classificati (clusterizzati) in base alla tipologia di comune di residenza.
- [2] Stima diretta (campionaria) del numero medio di utenti campani che utilizza il sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Le stime sono state condotte a partire dalle indagini sistematicamente svolte dalla Banca D'Italia nell'ambito delle analisi sui flussi passeggeri in tutti i principali nodi trasportistici nazionali.

La domanda commerciale di linea **outgoing nazionale** è stata stimata mediante un'indagine specificamente progettata e condotta dal Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto dell'Università di Salerno. L'indagine volta a studiare i comportamenti di volo degli utenti del potenziale bacino dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano ha consentito di stimare il tasso medio di volo nazionale annuale degli utenti intervistati, ulteriormente classificati (clusterizzati) in base alla tipologia di comune di residenza.

La domanda commerciale di linea **incoming nazionale** è stata stimata a partire dai database esistenti sul turismo entrante in Campania³ e sull'aliquota che utilizza il modo di trasporto aereo

³ fonti: ISTAT, database Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto sui flussi turistici nazionali, Ente Provinciale del Turismo

Per quanto ha riguardato la domanda commerciale di linea nazionale (outgoing e incoming) è stata condotta una validazione mediante analisi dei bacini di utenza di aeroporti esistenti e confrontabili con lo scalo salernitano. La validazione ha avuto esito positivo e ha garantito affidabilità alle procedure di stima perseguite nei punti precedenti.

La stima della **domanda commerciale charter** è stata effettuata a partire dai dati storici dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano e ipotizzando un'aliquota di domanda catturabile dall'aeroporto di Napoli-Capodichino coerente con l'aliquota di turisti diretti verso destinazioni interne al bacino di influenza dello scalo salernitano.

La stima della domanda di **aviazione generale e locale** è stata effettuata partendo dai dati storici disponibili.

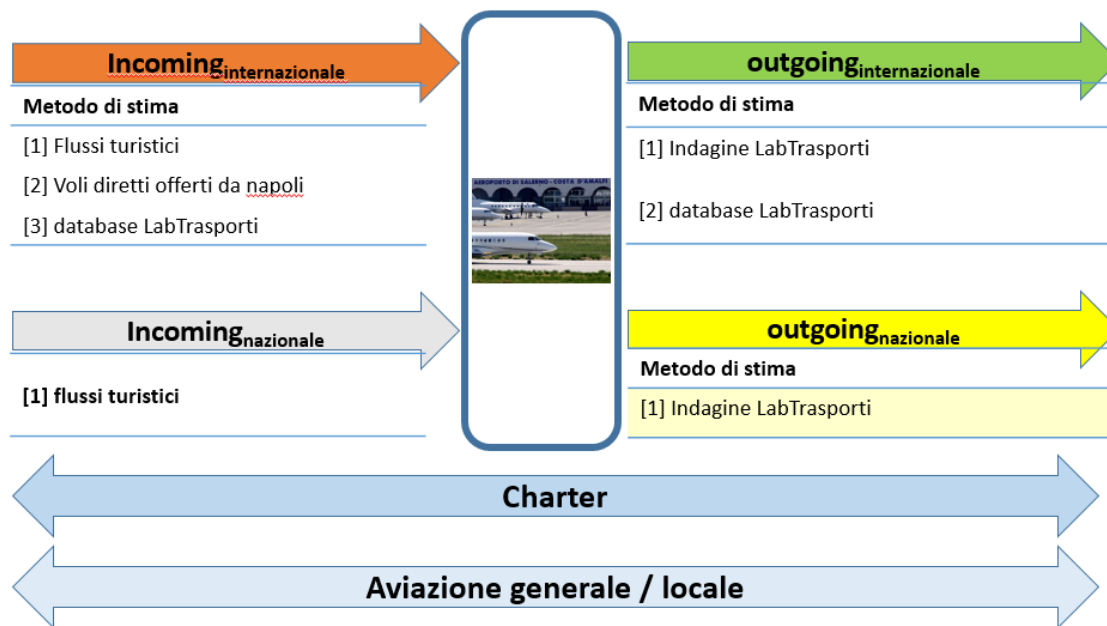


Figura 121 – Componenti di domanda analizzate e approcci di stima perseguiti

L'implementazione delle metodologie ha condotto alla stima di un numero medio di passeggeri pari a 1.068.000 passeggeri, a loro volta ripartiti secondo quanto riportato nella figura seguente.

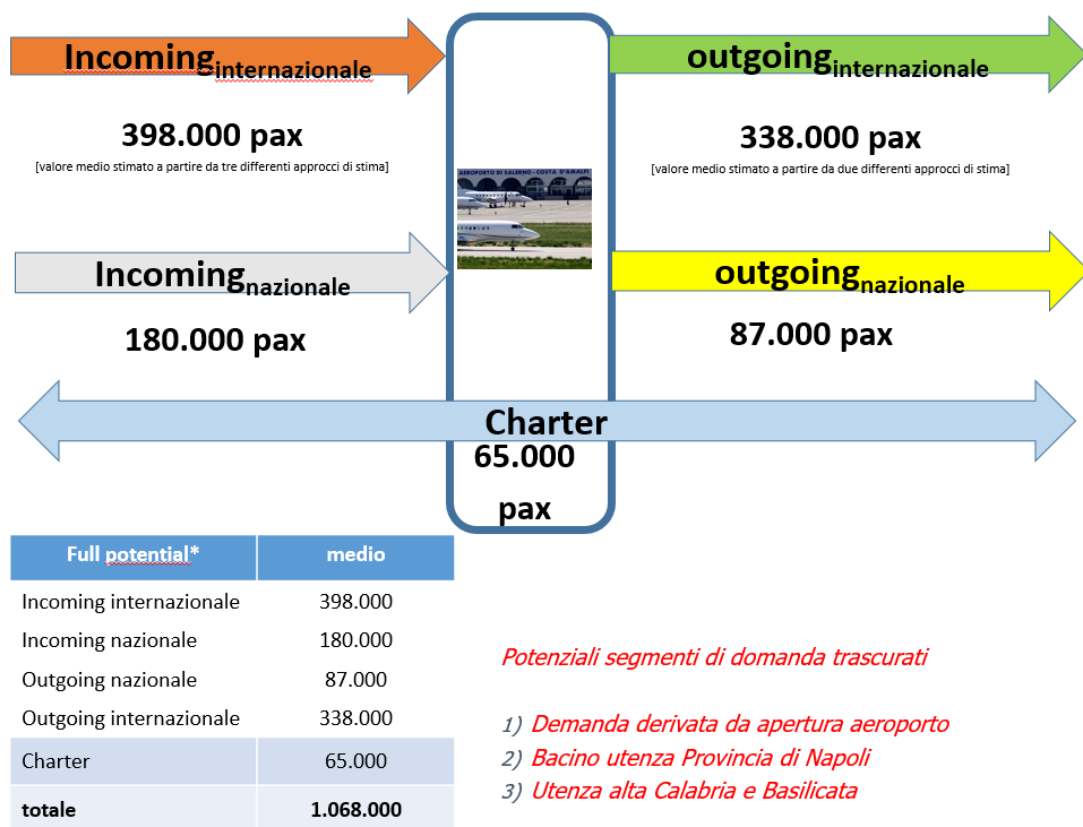


Figura 122 – Stima del “full potential” solo Regione Campania

FASE 2

Le potenzialità dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano vanno ben al di là dei confini regionali. Lo scalo salernitano può, infatti, rappresentare una valida alternativa per molti comuni della Basilicata ed alcuni comuni dell'alta Calabria.

A partire dalle analisi proposte si è stimato il potenziale bacino di utenza che l'aeroporto Salerno-Pontecagnano potrebbe catturare dalle due realtà extra-regionali analizzate. La stima ha perseguito la seguente metodologia:

[1] attribuzione di ciascun comune al bacino di influenza di un aeroporto.

A partire dalle analisi di accessibilità trasportistica si è attribuito un comune al bacino dell'aeroporto “x” se la differenza del tempo di viaggio con l'aeroporto in competizione “y” è minore di 15 minuti. In questo caso tutti i potenziali passeggeri sono stati assegnati all'aeroporto con il minore tempo di viaggio.

Tutti i comuni con differenze di tempo di viaggio compresi tra [-15; + 15] minuti sono stati assunti indifferenti ai due aeroporti in competizione. In questo caso i potenziali passeggeri sono stati equi distribuiti tra i due aeroporti in competizione.

[2] stima dei tassi di volo a partire dall'indagine svolta per la Regione Campania.

I comuni delle due aree di studio analizzate presentano caratteristiche socio-economiche differenti da quelle riscontrabili in Regione Campania. Per evitare rischiose sovrastime, dall'indagine svolta in Campania si è estrapolato un campione che potesse essere rappresentativo dei comuni lucani e calabresi e si è proceduto alla stima del tasso di volo annuo.

[3] stima del potenziale numero di passeggeri.

I tassi di volo precedentemente stimati sono stati applicati alla popolazione residente di età compresa tra i 18 e i 60 anni. Come chiarito in precedenza, sono stati considerati tutti i residenti (18-60 anni) se appartenenti al bacino di influenza di Salerno-Pontecagnano; è stata considerata un'aliquota del 50% per tutti i residenti appartenenti alla fascia di indifferenza.

La metodologia di stima ha consentito di stimare un numero minimo di passeggeri pari a 71.000 (tasso di volo da indagine minimo) e un numero massimo di 125.000 (tasso di volo da indagine massimo). Le seguenti stime consentono di stimare un “full potential” variabile tra 1.140.000 e 1.200.000 passeggeri.

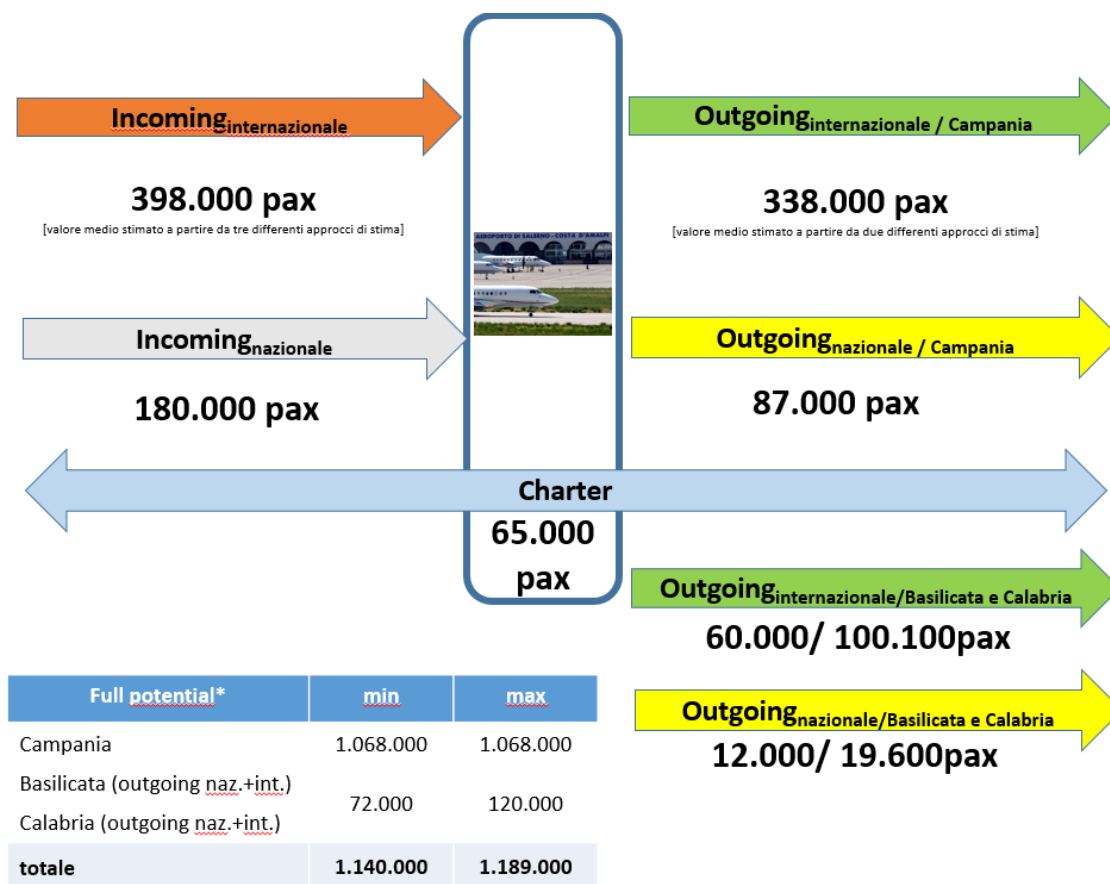


Figura 123 – Stima del “full potential” con Basilicata e Calabria

FASE 3

Stimata la domanda “full potential” si è reso necessario ipotizzare una possibile crescita della domanda negli anni, fino al raggiungimento del “full potential”.

La crescita della domanda di un aeroporto mai realmente caratterizzato da una domanda commerciale sistematica non può seguire alcuna delle leggi esistenti nella letteratura scientifica, né leggi deducibili da aeroporti ritenuti simili. Fatte salve le considerazioni proposte in relazione si è ritenuto ragionevole ipotizzare un periodo di start-up pari a 4 anni caratterizzato da una lenta crescita de:

- i movimenti ora (da 2 a 4)
- ore di attività/giorno (da 4 a 8)
- giorni di attività alla settimana (4)
- settimane di attività al mese (4)
- mesi di attività con significativa domanda turistica (6)
- tipologia di aere (156 posti)
- load factor (da 0.6 a 0.8)

È utile chiarire che le ipotesi fatte si basano su assunzioni ragionevoli e cautelative, tuttavia è evidente che la reale crescita dipenderà dalla capacità di funzionale dello scalo e dalla capacità di attrarre compagnie aeree.

	HP1	HP2	HP3	HP4	HP5	HP6	I
movimenti/ora	2	2	4	4	crescita con D% costante		
ore attività	4	6	6	8			
giorni/Sett	4	4	4	4			
sett/mese	4	4	4	4			
mesi/anno	6	6	6	6			
aereo	156	156	156	156			
load factor	0,6	0,6	0,7	0,7			
movimenti/anno	768	1,152	2,304	3,072			
pax/anno	71,885	107,827	251,597	335,462			

Figura 124 – Scenari di start-up e crescita dei servizi

Dopo la fase di start-up si è ipotizzata una crescita con tassi di crescita decrescenti nel tempo coerenti con quelli mediamente osservati su aeroporti simili e, comunque, compresi tra il 20% e il 7%.

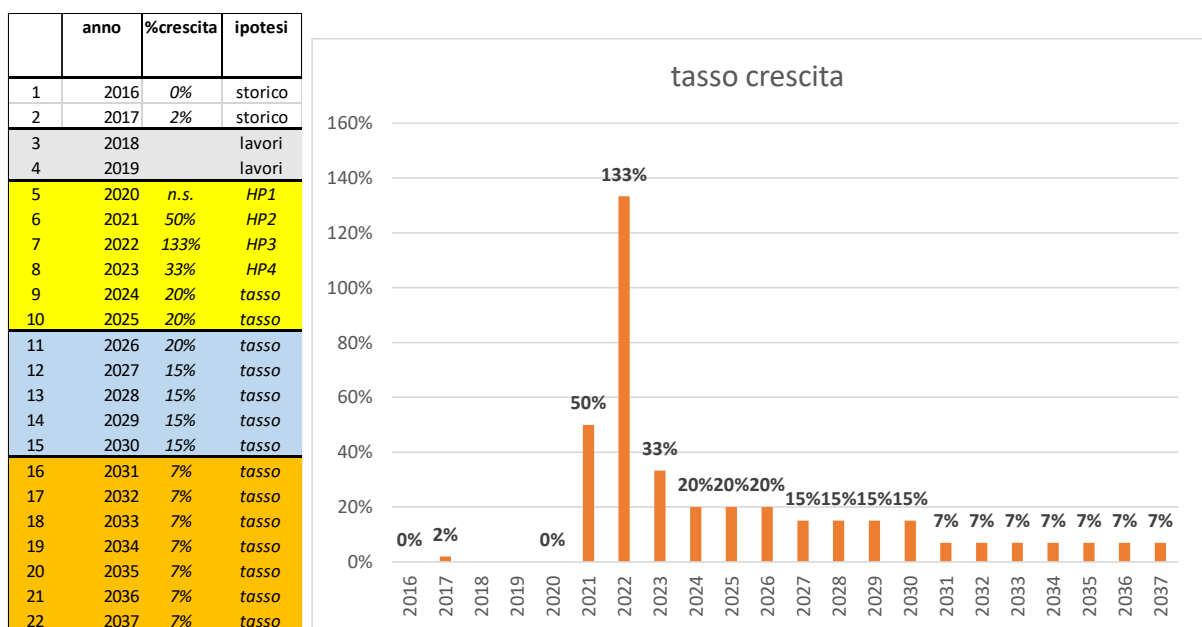


Figura 125 – Scenari di start-up e crescita dei servizi (aviazione commerciale)

Accanto alla crescita dell'aviazione commerciale, è stata ipotizzata una crescita dell'aviazione generale e dell'aviazione charter. In particolare sono state fatte le seguenti ipotesi:

- per l'aviazione charter si è ipotizzato un fenomeno di crescita unicamente legato al naturale trasferimento dei voli charter con passeggeri diretti verso destinazioni interne al bacino di utenza dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano (20%). A parte la citata aliquota di domanda si è ipotizzando un tasso di crescita della domanda charter nulla, coerentemente con le statistiche di Napoli e di altri aeroporti turistici.
- Per l'aviazione locale è stato ipotizzato un tasso di crescita nullo. Tale segmento di aviazione incide unicamente sul numero di movimenti e non sul numero di passeggeri.
- Per l'aviazione generale si è ipotizzato un tasso di crescita annuo pari al 5%.

FASE 4

A partire dalle precedenti considerazioni si è stimata l'evoluzione dei passeggeri e dei movimenti (si veda tabella e grafico successivi)

Nelle ipotesi, cautelative, assunte si vede come il “full potential” di 1.068.000 verrebbe raggiunto nel 2030, il “full potential” di 1.140.000/1.189.000 verrebbe raggiunto in un paio d’anni dopo il 2030.

Passeggeri totali

	anno	%crescita	ipotesi	Pax commerciali	Pax Charter	Pax av. generale	Pax av. Locale	passeggeri totali
1	2016	0%	storico		3,670	1,761	15	5,446
2	2017	2%	storico		3,743	1,761	15	5,519
3	2018		lavori	-	-	-	-	-
4	2019		lavori	-	-	-	-	-
5	2020	n.s.	HP1	71,885	65,614	1,761	15	139,275
6	2021	50%	HP2	107,827	65,614	1,849	15	175,305
7	2022	133%	HP3	251,597	65,614	1,942	15	319,168
8	2023	33%	HP4	335,462	65,614	2,039	15	403,130
9	2024	20%	tasso	402,554	65,614	2,141	15	470,324
10	2025	20%	tasso	483,065	65,614	2,248	15	550,942
11	2026	20%	tasso	579,678	65,614	2,360	15	647,667
12	2027	15%	tasso	666,630	65,614	2,478	15	734,737
13	2028	15%	tasso	766,625	65,614	2,602	15	834,855
14	2029	15%	tasso	881,618	65,614	2,732	15	949,979
15	2030	15%	tasso	1,013,861	65,614	2,868	15	1,082,359
16	2031	7%	tasso	1,084,831	65,614	3,012	15	1,153,472
17	2032	7%	tasso	1,160,769	65,614	3,163	15	1,229,561
18	2033	7%	tasso	1,242,023	65,614	3,321	15	1,310,973
19	2034	7%	tasso	1,328,965	65,614	3,487	15	1,398,081
20	2035	7%	tasso	1,421,993	65,614	3,661	15	1,491,283
21	2036	7%	tasso	1,521,532	65,614	3,844	15	1,591,005
22	2037	7%	tasso	1,628,039	65,614	4,036	15	1,697,705

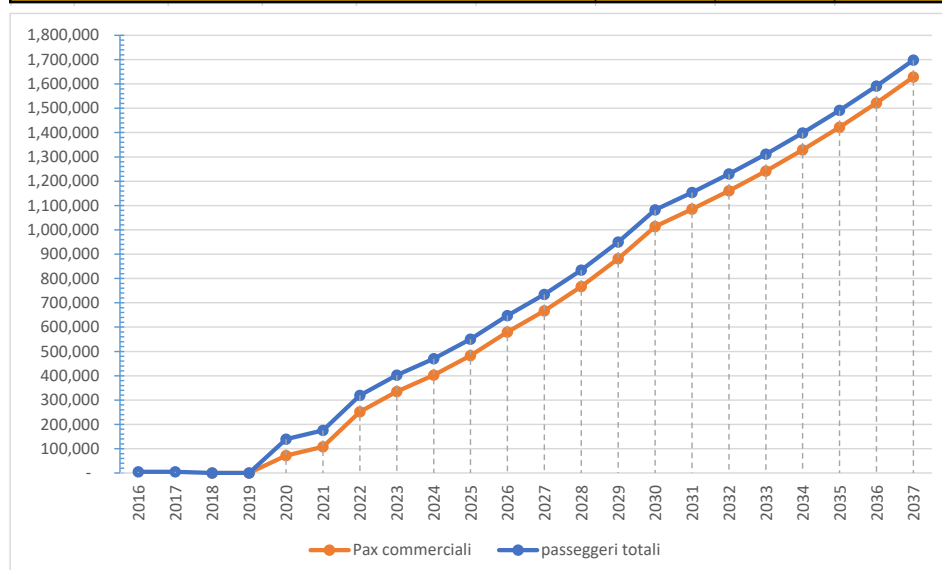


Figura 126 – *Passeggeri totali*

	anno	load Factor	movimenti comm.	movimenti charter	movimenti av. generale	movimenti av. Locale	movimenti totale
1	2016	-	-	182	1174	3886	5,242
2	2017	-	-	182	1174	3886	5,242
3	2018	-	-	-	-	-	-
4	2019	-	-	-	-	-	-
5	2020	0.6	768	554	1174	3886	6,382
6	2021	0.6	1,152	554	1233	3886	6,825
7	2022	0.7	2,304	554	1294	3886	8,038
8	2023	0.7	3,072	554	1359	3886	8,871
9	2024	0.7	3,686	554	1427	3886	9,553
10	2025	0.7	4,424	554	1498	3886	10,362
11	2026	0.7	5,308	554	1573	3886	11,322
12	2027	0.7	6,105	554	1652	3886	12,197
13	2028	0.7	7,020	554	1735	3886	13,195
14	2029	0.7	8,073	554	1821	3886	14,335
15	2030	0.7	9,284	554	1912	3886	15,637
16	2031	0.7	9,934	554	2008	3886	16,382
17	2032	0.7	10,630	554	2108	3886	17,178
18	2033	0.7	11,374	554	2214	3886	18,028
19	2034	0.7	12,170	554	2324	3886	18,934
20	2035	0.7	13,022	554	2441	3886	19,903
21	2036	0.7	13,933	554	2563	3886	20,936
22	2037	0.7	14,909	554	2691	3886	22,040

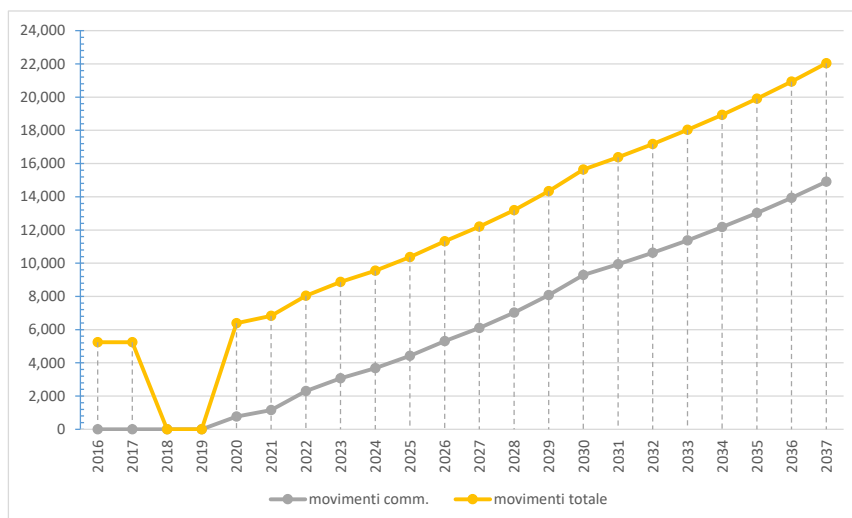


Figura 127 – *movimenti totali*

POTENZIALI FATTORI DI ULTERIORE SVILUPPO

Tutte le precedenti analisi benché tengano conto di tutti i principali segmenti di domanda, trascurano una serie di fenomeni che potrebbero essere ingenerati dall'apertura dello scalo. In particolare.

- (i) I tassi di volo utilizzati per le regioni limitrofe (Basilicata e Calabria) sono cautelativi.
- (ii) Non è stata considerata la potenziale domanda incoming (nazionale e internazionale). Vista la potenzialità turistica della Basilicata e alta Calabria, suddetto segmento di domanda potrebbe non essere trascurabile.
- (iii) La crescita charter è stata ipotizzata costante ma, vista la natura prettamente turistica del bacino di utenza, è immaginabile una crescita con tassi positivi.
- (iv) È stato trascurato il bacino di potenziale utenza delle province di Napoli e Caserta. In presenza di compagnie low-cost, il suddetto bacino (che regolarmente utilizza Roma-Ciampino) potrebbe non essere trascurabile.
- (vii) Non è stata considerata l'aliquota di aviazione generale catturabile dall'Aeroporto di Napoli - Capodichino in virtù della progressiva prevalente destinazione commerciale dello scalo partenopeo
- (v) È stata trascurata la potenziale domanda che nascerà in seguito all'apertura dell'aeroporto. L'apertura dell'aeroporto genererà nuova domanda outgoing e incoming.

A supporto delle precedenti considerazioni, è interessante evidenziare le risultanze sperimentali dell'indagine svolta per la stima dei tassi di volo. Infatti, gli utenti che hanno dichiarato di non avere mai volato, nell'80% dei casi ha dichiarato di non avere mai avuto l'esigenza di volare. Appare chiaro che l'apertura di un aeroporto non potrà che aumentare l'esigenza/desiderio di volare.

A supporto delle precedenti considerazioni, è interessante evidenziare le risultanze sperimentali dell'indagine svolta per la stima dei tassi di volo. Infatti, gli utenti che hanno dichiarato di non avere mai volato, nell'80% dei casi ha dichiarato di non avere mai avuto l'esigenza di volare. Appare chiaro che l'apertura di un aeroporto non potrà che aumentare l'esigenza/desiderio di volare.

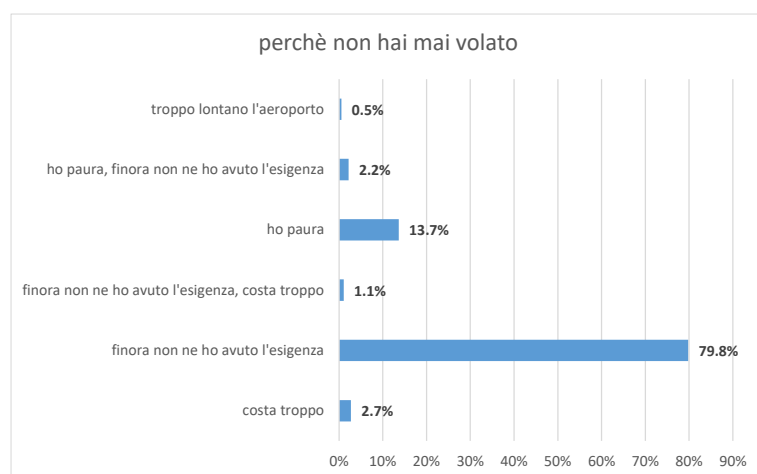


Figura 128 – ripartizione percentuale del campione rispetto alla domanda 'perchè non hai mai volato?'

Gli stessi utenti, intervistati su potenziali comportamenti futuri, hanno dichiarato che voleranno nell'80% dei casi. Circa il 63% per turismo, circa l'8% per lavoro. Appare anche in questo caso chiaro che la potenziale domanda derivata potrebbe non essere trascurabile.

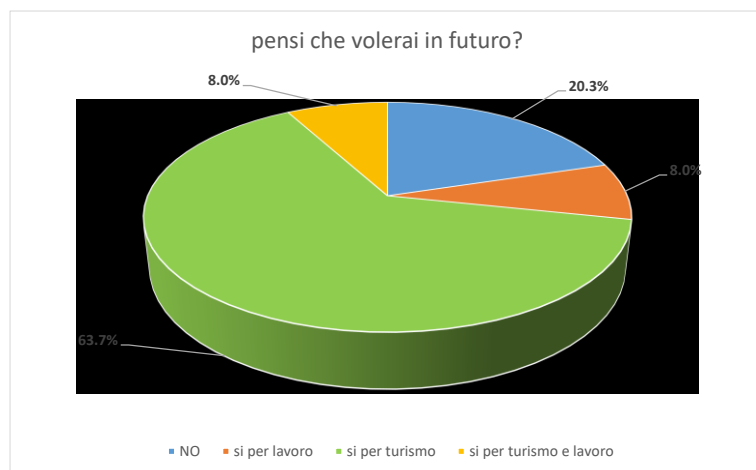


Figura 129 – ripartizione dle campione rispetto alla domanda 'pensi che volerai nel futuro?'

Infine, tutti gli utenti sono stati intervistati sulla propensione al volo in seguito all'apertura dell'aeroporto Salerno-Pontecagnano. Ebbene, circa 57% sarebbe più interessato a volare, mentre solamente l'11% rimarrebbe indifferente dall'apertura dello scalo. Anche in questo caso si conferma una non trascurabile predisposizione a volare che potrebbe essere generata dall'apertura dello scalo salernitano.

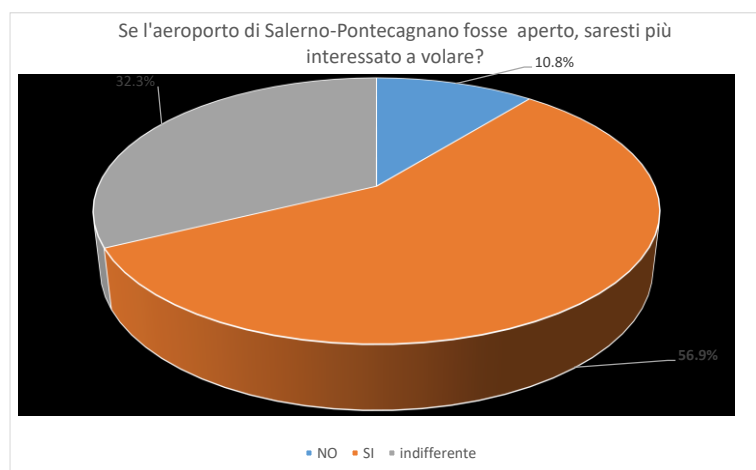


Figura 130 – ripartizione del campione rispetto alla domanda 'se l'aeroporto di pontecagnano fosse aperto saresti più interessato a volare?'

Appendici

Appendice [A] - Il modello di domanda per la stima della scelta dell'aeroporto

Lo studio della competizione tra aeroporti appartenenti ad uno stesso sistema multi-aeroportuale non può prescindere dalla modellazione dei comportamenti soggiacenti le scelte dell'aeroporto di partenza.

In particolare, la modellazione delle scelte di aeroporto è funzionale al raggiungimento di due obiettivi:

- i) investigare le variabili che influenzano i comportamenti di scelta e il peso che esse hanno nel processo di scelta;
- ii) implementare uno strumento di supporto alle decisioni funzionale a prevedere gli effetti di politiche di natura tattica e/o strategica.

In questa ottica, l'obiettivo perseguito dal presente studio è stato di specificare, calibrare e validare un sistema di modelli matematici in grado di simulare la scelta dell'aeroporto di un generico utente residente nella Regione Campania.

Sono state condotte differenti analisi modellistiche al variare di due differenti tipologie di dati:

- [1] basati su "preferenze rilevate", ovvero comportamenti di scelta osservati in un contesto reale. Siffatto tipo di indagine consente di osservare comportamenti di utenti che hanno realmente volato e, pertanto, "rivelano" le effettive scelte. Il vantaggio di un'indagine "preferenze rivelate" risiede nella osservazione di comportamenti reali; lo svantaggio – non trascurabile – risiede nella impossibilità di conoscere in maniera affidabile le alternative che l'utente aveva al momento della scelta (quali aeroporti) e, soprattutto, le caratteristiche delle singole alternative (tariffe, orari, frequenza).
- [2] Basati su "preferenze dichiarate", ovvero comportamenti di scelta osservati in un contesto realistico (aeroporti, destinazioni, tariffe, compagnie, frequenza voli) ma non reale (l'intervistato dichiara una preferenza). Siffatta tipologia di indagine, a differenza della precedente, consente osservare i comportamenti in un ambiente "controllato" in quanto tutte le variabili del fenomeno sono predefinite e fornite all'utente intervistato.

Il vantaggio di un'indagine di tipo "preferenze dichiarate" risiede nella possibilità di definire a priori lo scenario competitivo (il contesto di scelta) sia nelle alternative sia nei valori degli attributi. Lo svantaggio risiede nel fatto che l'utente dichiara un'intenzione, compiendo una scelta virtuale alla quale non corrisponderà mai un reale spostamento.

Da un punto di vista operativo, l'analisi sulle "preferenze dichiarate" ha richiesto la esecuzione di indagine ad hoc ad un campione di 300 utenti.

Le analisi condotte sono presentate nei paragrafi seguenti.

I modelli di simulazione della scelta dell'aeroporto di partenza

I modelli di scelta dell'aeroporto forniscono la percentuale $p[a_k/oshd]$ di utenti appartenenti ad una categoria i che ha scelto di spostarsi con il modo di trasporto aereo e che, recandosi dalla zona o alla zona d per il motivo s nella fascia oraria h , sceglie l'aeroporto a_k .

In generale, è possibile distinguere approcci di tipo comportamentale e di tipo non comportamentale. I modelli comportamentali si basano su ipotesi esplicite dei comportamenti di scelta degli utenti del sistema di trasporto aereo e simulano le percentuali di scelta di uno specifico aeroporto riproducendo siffatti comportamenti in funzione di variabili caratteristiche dell'utente e dello spostamento, variabili di livello di servizio e/o variabili caratteristiche dell'alternative. I modelli comportamentali sono calibrati su comportamenti rilevati o dichiarati da un campione di utenti (dati di tipo disaggregato) e, potendo essere caratterizzati da un

numero superiore di variabili, consentono una più completa interpretazione del fenomeno di scelta. I modelli non comportamentali (econometrici e/o di tipo regressivo) non presuppongono alcun paradigma interpretativo del fenomeno della scelta, e stimano la percentuale di utenti attratti da uno specifico aeroporto partendo da variabili aggregate rappresentative del contesto sociale (residenti), economico (addetti) e trasportistico (livello di servizio offerto). Siffatti modelli, a differenza dei modelli comportamentali, sono calibrati a partire da dati di tipo aggregato e rappresentativi di configurazioni direttamente osservabili (e.g. flussi di domanda origine spostamento-aeroporto per tutti gli aeroporti in esame).

In questo lavoro si è perseguito l'approccio comportamentale che, oltre ad essere più realistico, è l'approccio che si è dimostrato essere più efficace ed efficiente nella simulazione dei comportamenti di scelta in numerosi e differenti contesti multi-aeroportuali mondiali.

L'approccio comportamentale alla simulazione della scelta dell'aeroporto si fonda su modelli probabilistici basati sulla teoria dell'utilità aleatoria (Domencich e McFadden, 1975).

La loro specificazione e calibrazione ha richiesto la:

- i) la definizione delle alternative di scelta (il contesto di scelta),
- ii) la progettazione di un'indagine ed esecuzione di un'indagine,
- iii) la calibrazione del modello attraverso la specificazione della migliore funzione di scelta e dei migliori attributi in grado di interpretare i comportamenti di scelta dichiarati.

Di seguito si propongono i risultati relativi a due distinte tipologie di indagine: un'indagine basata su preferenze dichiarate, un'indagine basata su preferenze rilevate. La prima

Come ben noto, le indagini di tipo preferenze dichiarate sono volte a osservare comportamenti di utenti in contesti realistici ma virtuali. Le indagini di tipo preferenze rilevate osservano comportamenti realmente avvenuti.

I modelli basati su indagine "preferenze dichiarate"

L'indagine

Il Vantaggio di un tale tipo di indagine consiste nel potere definire scenari le cui variabili di controllo (attributi del modello) sono note a priori, sono note per tutte le alternative di scelta e, soprattutto, possono essere variate definendo differenti scenari competitivi.

Rispetto al suddetto contesto operativo è stata effettuata un'indagine specifica coinvolgendo circa 300 soggetti con età superiore ai 18 anni, ai quali è stato chiesto di scegliere quale volo avrebbero scelto per raggiungere quattro diverse destinazioni europee (Londra, Berlino, Amsterdam e Parigi) nell'ipotesi di uno spostamento per motivo leisure.

La scelta delle destinazioni è stata fatta perseguendo due criteri:

- (i) destinazione nota agli utenti
- (ii) destinazione collegata con voli diretti.

Il campione di utenti intervistato è stato estratto dall'universo dei residenti nei capoluoghi della Regione Campania utilizzando un tasso proporzionale alla popolazione residente: Napoli, Salerno, Avellino, Caserta, Benevento.

Il questionario di indagine si è articolato in due sezioni. La prima è stata finalizzata a raccogliere informazioni sulle caratteristiche socio-economiche dell'utente intervistato, sulle caratteristiche geografiche e sul tipo e grado esperienza di viaggio in aereo.

La seconda è stata finalizzata ad osservare i comportamenti di scelta in quattro differenti contesti. In particolare, sono state predefinite quattro differenti destinazioni (Parigi, Londra, Berlino e Barcellona) e rispetto a ciascuna si è proceduto alla costruzione di realistici scenari di scelta. Fissata una data di partenza e una durata del viaggio (3 notti), attraverso i principali motori di ricerca (Opodo, Expedia, Last Minute) e rispetto ai tre aeroporti in esame, sono stati definiti: i tipi di connessione (diretta) possibili e i collegamenti disponibili. Per ciascun collegamento sono stati ricavati: il tempo di volo, il tempo accesso all'aeroporto, la compagnia aerea, il

numero di voli giornalieri e settimanali. Tutte le informazioni sono state, infine, sintetizzate in un quadro di sintesi che, a sua volta, è stato sottoposto al campione di utenti.

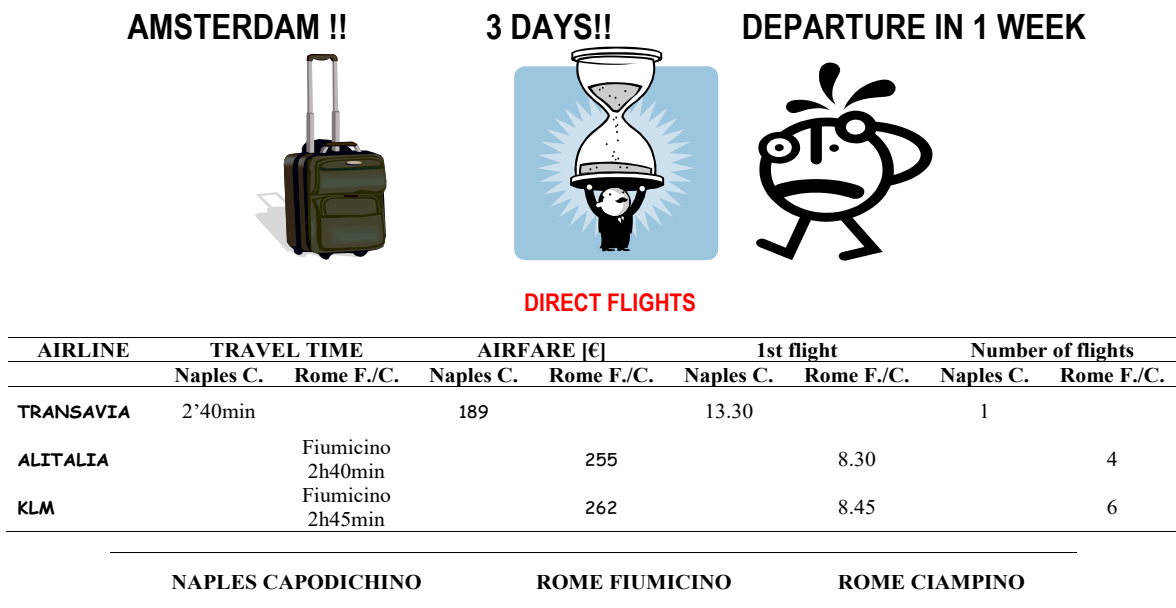


Figura 131 – Esempio di questionario

Specificazione e calibrazione del modello di scelta

A partire dai comportamenti raccolti nell'indagine sono stati specificati e calibrati differenti formulazioni modellistiche con differenti set di attributi di input. In particolare, sono state specificate due formulazioni: Logit Multinomiale (ipotesi di non correlazione tra le utilità che ciascun utente associa a ciascuna alternativa di scelta) e Logit Gerarchizzato (ipotesi di correlazione tra le utilità che ciascun utente associa agli aeroporti romani).

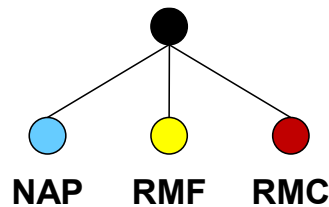


Figura 132 – L'albero di scelta modello Logit Multinomiale

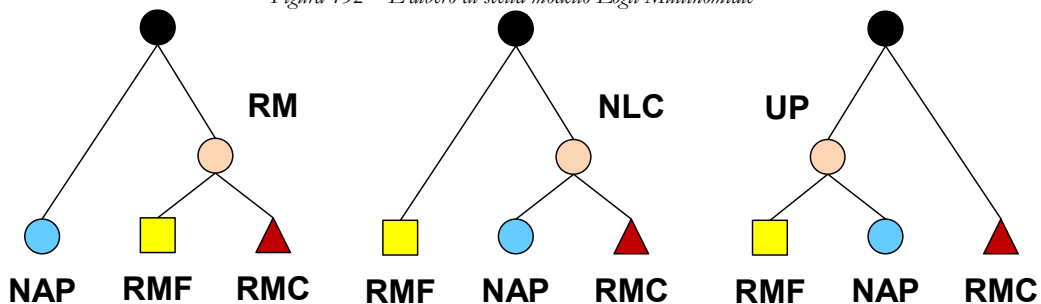


Figura 133 – L'albero di scelta modelli Logit Gerarchizzato specificati

Per quanto ha riguardato gli attributi di input si è deciso di investigare modelli con un numero crescente di attributi, partendo dalla specificazione più semplice con i soli attributi del livello di servizio offerto per poi passare a specificazioni più complesse che inglobano le caratteristiche socio-economiche degli utenti e/o le caratteristiche dello spostamento aereo rispetto al quale è stato intervistato.

Tabella 47 — Le variabili investigate

attributo	Unità di misura	descrizione
AFare	€/100	Tariffa aerea
inTT	h	Tempo viaggio in aereo
FREQ	-	Numero voli giorno
ACCT	min	Tempo di accesso in auto
AD	Km/100	Distanza di accesso in auto
Gen	binary	1 se l'utente è maschio
Age	binary	1 se l'utente ha più di x anni
NV	binary	1 se l'utente non ha mai volato
#TRIPS	cont.	Numero di viaggi in aereo nell'anno
CAV	cont.	Numero di auto in famiglia
INC	cont.	Numero di component famiglia occupati/numero comp.
AIRL	binary	1 se la compagnia aerea non è low-cost
ASC	constant	-

Modello Logit Multinomiale

Nell'ambito della formulazione Logit Multinomiale

Il modello più semplice, MNLD[1] (vedi tabella x), è stato calibrato usando gli attributi tariffa, la trasformazione logaritmica della frequenza settimanale dei voli e la distanza di accesso tra l'origine dello spostamento e l'aeroporto di origine. La funzione di utilità è proposta di seguito:

$$V_{NAPLES} = \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_2(ACCD)$$

$$V_{ROME-FIUMICINO} = \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_2(ACCD)$$

$$V_{ROME-CLAMPINO} = \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_2(ACCD)$$

Il modello proposto, anche se è molto grezzo nella attributo distanza di accesso, può essere facilmente implementato (non richiede alcun modello di rete) e mostra una capacità riproduttiva (ρ^2) non molto diversa dai modelli più complessi riportati di seguito.

Tabella 48 — I risultati di calibrazione (in parentesi il valore del test t-student)

variabile	MNLD[1]	MNLD[2]	MNLD[3]	MNLD[4]	MNLD[5]
AFare	- 0.18 (2.2)	-0.62 (4.4)	-0.34 (2.0)	-0.36 (2.1)	-0.46 (2.4)
FREQ	0.36 (2.7)	0.22 (1.99)	0.31 (2.70)	0.30 (2.62)	0.27 (2.31)
	<i>logarithmic</i>	<i>logarithmic</i>	<i>logarithmic</i>	<i>logarithmic</i>	<i>logarithmic</i>
ACCT	-	-0.72 (13)	-0.47 (13)	-0.58 (9.8)	-0.31 (4.1)
		<i>Box-Cox</i>	<i>Box-Cox</i>	<i>Box-Cox</i>	<i>Box-Cox</i>
		$\lambda_{NA} = 0.8$	$\lambda_{NA} = 0.8$	$\lambda_{NA} = 0.8$	$\lambda_{NA} = 0.8$
		$\lambda_{RMF} = 2.0$	$\lambda_{RMF} = 2.0$	$\lambda_{RMF} = 2.0$	$\lambda_{RMF} = 2.0$
		$\lambda_{RMC} = 2.0$	$\lambda_{RMC} = 2.0$	$\lambda_{RMC} = 2.0$	$\lambda_{RMC} = 2.0$
ACCD	-0.85 (3.4)	-	-	-	-
	<i>logarithmic</i>				
AGE ₂₃	-	-	-0.48 (2.22)	-0.51 (2.42)	-0.53 (2.5)
NV flown	-	-	-	-	-
#TRIPS	-	-	-0.15 (2.61)	-0.17 (1.99)	-0.17 (1.98)
CARAV	-	-	-	-0.66 (1.78)	-0.73 (2.01)
INC	-	-	-	-0.23 (1.67)	-0.14 (2.12)
ASC	-	-	-	-	-1.24 (2.43)
ρ^2	0.355	0.345	0.353	0.356	0.362
ρ^2 -correct	0.352	0.342	0.348	0.349	0.351

Il Modello MNLD[2] introduce tempo di accesso (in auto) e indaga le possibilità che tempo di accesso di Napoli-Capodichino e per l'aeroporto di Roma possa essere analizzato attraverso trasformazioni non lineari.

$$\begin{aligned}
 V_{NAPLES} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_2(ACCT) \\
 V_{ROME-FIUMICINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_3(ACCT) \\
 V_{ROME-CLAMPINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_4(ACCT)
 \end{aligned}$$

I risultati mostrano che la trasformazione Box-Cox ($X^\lambda - 1 / \lambda$) è la più efficace, e che differenti trasformazioni sono statisticamente significative per differenti aeroporti: $\lambda = 2$ è statisticamente significativa per tempo di accesso verso Roma; $\lambda = 0,8$ è significativo verso Napoli. In questo caso si suppone che l'utilità marginale del tempo di accesso verso Napoli diminuisce con l'aumentare del tempo stesso.

A partire dal modello appena descritto, differenti soluzioni sono state investigate introducendo attributi socio-economici e attributi tipici dell'esperienza di volo degli utenti intervistati.

$$\begin{aligned}
 V_{NAPLES} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_2(ACCT [or ACCD]) + \beta_4 \cdot Age + \beta_5 \cdot CAV + \beta_6 \cdot INC + \beta_7 \cdot ASC \\
 V_{ROME-FIUMICINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_3(ACCT [or ACCD]) + \beta_8 \cdot \#TRIPS \\
 V_{ROME-CLAMPINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot f_1(FREQ) + \beta_3 \cdot f_4(ACCT [or ACCD]) + \beta_8 \cdot \#TRIPS
 \end{aligned}$$

In particolare sono risultati significativi: età e il numero di viaggi (MNLD[3], cfr. tabella 4), disponibilità dell'auto e di reddito (MNLD[4]). L'attributo età segmenta gli utenti in due categorie, introducendo una soglia di 23 anni. L'attributo è negativo per l'aeroporto di Napoli, che mostra che i giovani utenti preferiscono agli aeroporti, con tariffe aeree più basse e alte frequenze, anziché gli aeroporti più vicini.

Per quanto riguarda l'esperienza, mentre mai volato non risulta statisticamente significativo, l'attributo numero di viaggi effettuati nella propria vita ha un interessante ruolo. Il coefficiente è negativo per aeroporti di Roma, indicando che gli utenti con meno esperienza preferiscono gli aeroporti più vicini (come Napoli).

Per quanto riguarda il grado di disponibilità di un'automobile, il coefficiente è statisticamente significativo e mostra un valore negativo per l'aeroporto di Napoli, il che significa che la utilità sistemica dell'aeroporto di Napoli si riduce (per quanto riguarda gli altri aeroporti) se la disponibilità dell'auto aumenta. Questo risultato sottolinea che nel caso in cui la macchina non è disponibile gli utenti preferiscono scegliere l'aeroporto più vicino (Napoli).

È interessante, infine, notare la significatività della costante specifica dell'alternativa. Il valore che essa assume e il segno (negativo) evidenziano come gli utenti associno all'aeroporto di Napoli una disutilità sistemica che rappresenta. Siffatta disutilità rappresenta una certa inerzia a scegliere l'aeroporto di Napoli, probabilmente, legata alla diffidenza verso lo scalo partenopeo e al basso livello di servizio e affidabilità offerti dai servizi di trasporto pubblico.

A partire dai modelli introdotti, si è proceduto ad un'analisi di sensitività rispetto ai tre principali attributi: tariffa, frequenza settimanale dei voli e tempo di accesso. In particolare, i valori dei suddetti attributi sono stati fatti variare del 10% fino ad un incremento massimo pari al 50%.

Come emerge dalla figura la tariffa aerea ha un ruolo rilevante per l'aeroporto di Napoli e minore per gli aeroporti romani. Un incremento del 50% induce un perdita di mercato pari al 5%

Per quanto concerne il tempo di accesso è interessante notare come un aumento del 50% potrebbe indurre una diminuzione media delle probabilità di scelta dell'aeroporto di Napoli, pari al 21%. Infine, per quanto concerne il numero di voli alla settimana sembra essere attribuito dall'importanza trascurabile. A fronte di incrementi pari al 50%, la probabilità di scelta di Napoli cresce del solo 2%.

I modelli basati su indagine "preferenze rivelate"

Perseguendo lo stesso approccio proposto per le preferenze "dichiarate", si è specificato e calibrato un sistema di modelli a partire da un'indagine preesistente e basata su "preferenze rivelate". I modelli proposti

modellano e simulano comportamenti realmente osservati e relativi a spostamenti diretti (senza trasbordo) verso le principali destinazioni europee ed extra-europee servite dai tre aeroporti oggetto dello studio.

Specificazione e calibrazione del modello di scelta

Sono stati specificati e calibrati differenti formulazioni modellistiche con differenti set di attributi di input. L'insieme di scelta preso in considerazione è costituito dagli aeroporti di Napoli, Roma Fiumicino e Roma Ciampino. Mentre l'aeroporto di Napoli è alternativa sempre disponibile⁴, la disponibilità degli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino sono state definite in base ai collegamenti aerei realmente offerti nell'anno e nel mese in cui sono state effettuate le intervista. L'offerta di collegamenti aerei è stata rilevata nell'ambito dell'indagine motivazionale.

Per quanto ha riguardato il modello di scelta, sono state specificate due formulazioni: Logit Multinomiale (ipotesi di non correlazione tra le utilità che ciascun utente associa a ciascuna alternativa di scelta) e Logit Gerarchizzato (ipotesi di correlazione tra le utilità che ciascun utente associata agli aeroporti romani). Tuttavia, differentemente da quanto osservato per i modelli basati su preferenze dichiarate, l'unica formulazione modellistica statisticamente significativa è risultata essere quella Logit Multinomiale.

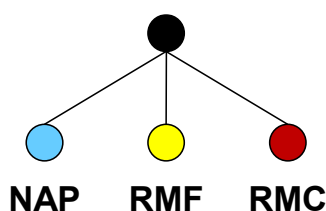


Figura 134 – L'albero di scelta modello Logit Multinomiale

La variabili investigate sono state le seguenti

Tabella 49 - Variabili investigate

Variabile	unità	descrizione
<i>AFare</i>	€/100	Tariffa aerea
<i>ACCT</i>	min	Tempo di accesso in auto
<i>FREQ_giorno</i>	binaria	1 se la destinazione in esame è collegata da almeno 1 volo al giorno
<i>FREQ_sett</i>	binaria	Numero voli settimanali
<i>C_Park</i>	€	Costo parcheggio
<i>MOT</i>	binario	Motivo dello spostamento (1 se business / 0 altrimenti)
<i>GEN</i>	binario	1 se l'utente è di genere maschile
<i>AGE</i>	binario	1 se l'utente ha meno di x anni
<i>REDD</i>	binario	1 se l'utente è libero professionista, dirigente, quadro
<i>ASC</i>	constant	Costante specifica dell'alternativa

Modello Logit Multinomiale

La calibrazione del modello Logit Multinomiale si è articolata nella specificazione di due distinti modelli: con sole variabili di livello di servizio, con variabili di livello di servizio (MNL_D[1]) e variabili di natura socio-economica (MNL_D[2]). Entrambi le soluzioni modellistiche presentano una buona capacità riproduttiva, con indice pseudo- ρ^2 superiore a 0.6.

La specificazione del modello con variabili di livello di servizio ha evidenziato la significatività del tempo di accesso in auto, del numero di voli settimanali, nella presenza di voli giornalieri e della tariffa aerea. La specificazione e i risultati di calibrazione sono riportati di seguito.

$$\begin{aligned}
 V_{NAPLES} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno \\
 V_{ROME-FIUMICINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno + \beta_5 \cdot \\
 ASC1 &
 \end{aligned}$$

⁴ Sono state considerate tutte le destinazioni servite da Napoli e da almeno un volo alla settimana

$$V_{ROME-CLAMPINO} = \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno + \beta_6 \cdot ASC2$$

È utile evidenziare il peso delle costanti specifiche delle alternative, negative per gli aeroporti romani e, soprattutto, con pesi non trascurabili rispetto alle altre variabili. È altresì importante notare come variabili quali la tariffa e il tempo di accesso non sembrano assumere il peso che ci si aspetterebbe, mentre la presenza di voli giornalieri assume un ruolo di una certa rilevanza.

I risultati ottenuti, tuttavia, hanno indotto ad investigare specificazioni differenti, ovvero specificazioni in grado di chiarire il ruolo delle costanti specifiche delle alternative. In questa ottica deve essere interpretata la specificazione con variabili socio-economiche e deve essere interpretata la specificazione introdotta di seguito.

$$\begin{aligned} V_{NAPLES} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno + \beta_5 \cdot GEN + \beta_7 \cdot \\ &\quad AGE>45 + \beta_8 \cdot REDD + \beta_9 \cdot MOT \\ V_{ROME-FIUMICINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno \\ V_{ROME-CLAMPINO} &= \beta_1 \cdot AFare + \beta_2 \cdot FREQ_sett + \beta_3 \cdot ACCT + \beta_4 \cdot FREQ_giorno + \beta_6 \cdot ASC2 \end{aligned}$$

È immediato notare come i comportamenti di scelta siano interpretabili alla luce de: la tariffa, il numero di voli settimanali, il tempo di accesso, la presenza di voli giornalieri, il genere, l'età, il reddito e il motivo dello spostamento.

È utile evidenziare che la presenza di voli giornalieri da un aeroporto verso una specifica destinazione incrementa la probabilità di scegliere l'aeroporto in grado di offrire tale tipologia di servizi. Inoltre, l'età (se maggiore di 45 anni) e il motivo dello spostamento (business) incrementano la probabilità di scegliere l'aeroporto di Napoli. Differentemente condizioni professionali (libero professionista, dirigente, quadro) cui, tradizionalmente, sono legati redditi maggiori non aumentano l'utilità (e quindi la probabilità) associata all'aeroporto di Napoli. Interessante è, anche, notare il peso relativo del tempo di accesso e un ruolo quasi marginale rappresentato dalla tariffa aerea. Infine è utile evidenziare la significatività della costante specifica dell'alternativa e il suo peso negativo nella utilità dell'aeroporto di Ciampino, a dimostrare una certa inerzia verso l'aeroporto con peggiore accessibilità.

Tabella 50 – risultati di calibrazione (in parentesi il valore del test t-student)

variabile	MNL _D [1]		MNL _D [2]	
GEN	-	-	-0.877	(-3.86)
AGE>45	-	-	1.63	(4.79)
REDD	-	-	-0.128	(0.93)
MOT	-	-	0.281	(2.65)
Afare	-0.00108	(-1.15)	-0.0028	(-0.44)
FREQ_sett	0.0139	(7.06)	0.0694	(3.55)
FREQ_giorno	1.9	(9.72)	1.76	(1.59)
ACCT	-0.00225	(-1.84)	-0.0258	(-6.5)
ASC	-4.08 / -3.42	(-3.1 / -3.7)	1.6	(-2.1)
ρ^2	0.632		0.762	
$\rho^2\text{-correct}$	0.621		0.750	

A valle della calibrazione dei modelli, si è proceduto ad un'analisi di sensitività rispetto agli attributi di livello di servizio tariffa aerea dell'aeroporto di Napoli, il numero di voli settimanali da Napoli e il tempo di accesso verso l'aeroporto di Roma Fiumicino.

In particolare, la tariffa e il numero di voli sono stati incrementati del 10%, 30% e 50%, mentre il tempo di accesso verso Roma è stato fatto decrescere degli stessi valori percentuali.

Come emerge dalla figura seguente, all'aumentare della tariffa media offerta la probabilità di scelta dell'aeroporto di Napoli decresce fino ad un valore del 2% per un incremento tariffario pari al 50%. L'aumento del numero dei voli comporta un trascurabile effetto, con un incremento della probabilità di scegliere Napoli pari sempre a circa il 2%. Molto più significativo è l'effetto che potrebbe avere la riduzione dei tempi di accesso all'aeroporto di Roma Fiumicino. Infatti, già una riduzione del 10% indurrebbe una riduzione della probabilità di scegliere Napoli pari a circa il 5%, mentre una riduzione del 50% potrebbe indurre una riduzione della probabilità di scelta pari a circa il 16%.

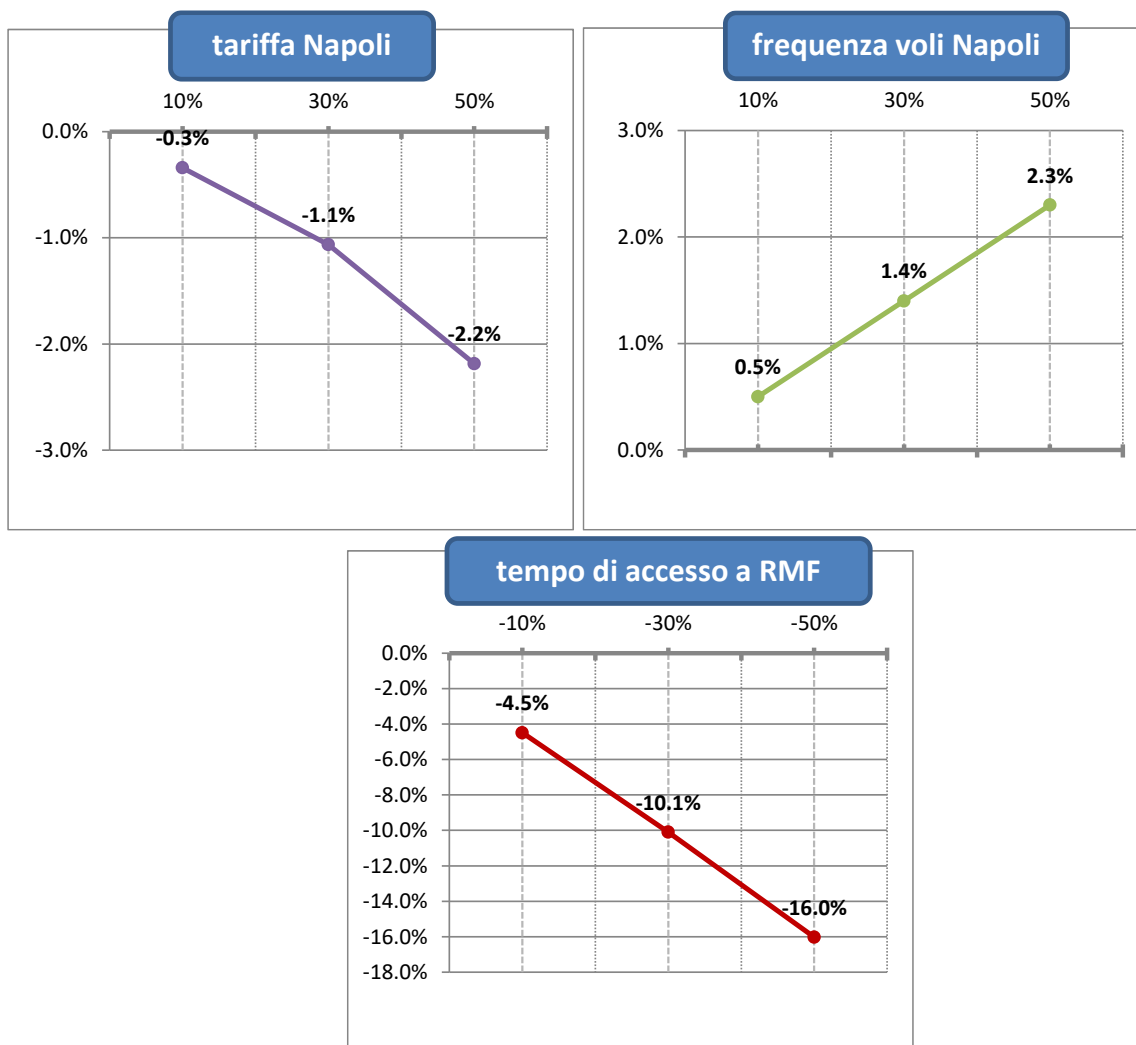


Figura 135 – Analisi di sensitività (modello MNL_D[2])

Appare chiaro che i fattori su cui Napoli deve agire sono le tariffe e la sua accessibilità, sperando che non aumenti l'accessibilità verso gli scali romani. Tuttavia, la rigidità dei modelli evidenzia anche un probabile limite della base dati. Come chiarito in precedenza, i modelli sono stati calibrati partendo da comportamenti osservati nel 2013 e da variabili di livello di servizio osservate nel 2015. Questo disallineamento, reso necessario dall'assenza di informazioni e nonostante alcune forme di correzione, potrebbe avere indotto una ridotta capacità di generalizzazione del modello. In conclusione, emerge la necessità di tipologie di indagine differenti, ovvero finalizzate ad osservare i comportamenti di scelta degli utenti con un dettaglio maggiore, con particolare attenzione all'intero processo che ha condotto la scelta finale dell'aeroporto, della compagnia aerea del volo.

Appendice [B]

I flussi turistici nazionali

Il turismo per l'Italia rappresenta certamente uno dei suoi elementi distintivi e svolge anche un ruolo abbastanza rilevante da un punto di vista economico: la sua incidenza sul PIL nazionale è, infatti, del 10,3%, circa il 4% considerando i soli effetti diretti, e tale dato è sicuramente un buon risultato se lo si mette a confronto con altri paesi europei (inferiore a quello di Spagna, Portogallo e Grecia, ma superiore a quello di Francia, Inghilterra e Germania)[1].

Nella tabella sopra riportata sono indicati gli arrivi e le presenze totali (italiani più stranieri) a livello nazionale, tra gli anni 2003-2012, in tutti gli esercizi ricettivi. Sono inoltre evidenziati gli arrivi e le presenze dei turisti nei soli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri, andando così ad analizzare i flussi turistici più nel dettaglio, in riferimento alla tipologia di esercizio ricettivo e tralasciandone, però, la provenienza.

Tabella 51 – Arrivi e presenze totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2012

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2003	67.329.951	229.151.452	15.394.701	115.261.865	82.724.652	344.413.317
2004	70.657.179	233.791.699	15.268.493	111.523.959	85.925.672	345.315.658
2005	72.219.104	240.435.216	16.119.460	114.819.956	88.338.564	355.255.172
2006	76.033.395	248.255.328	17.011.004	118.509.450	93.044.399	366.764.778
2007	78.051.422	254.328.742	18.098.661	122.313.009	96.150.083	376.641.751
2008	77.164.740	251.678.307	18.381.346	121.988.405	95.546.086	373.666.712
2009	76.330.778	246.618.107	19.169.023	124.144.270	95.499.801	370.762.377
2010	79.374.146	251.098.476	19.439.699	124.444.074	98.813.845	375.542.550
2011	83.055.769	259.910.852	20.668.100	126.983.880	103.723.869	386.894.732
2012	82.644.781	255.610.143	21.088.376	125.101.340	103.733.157	380.711.483

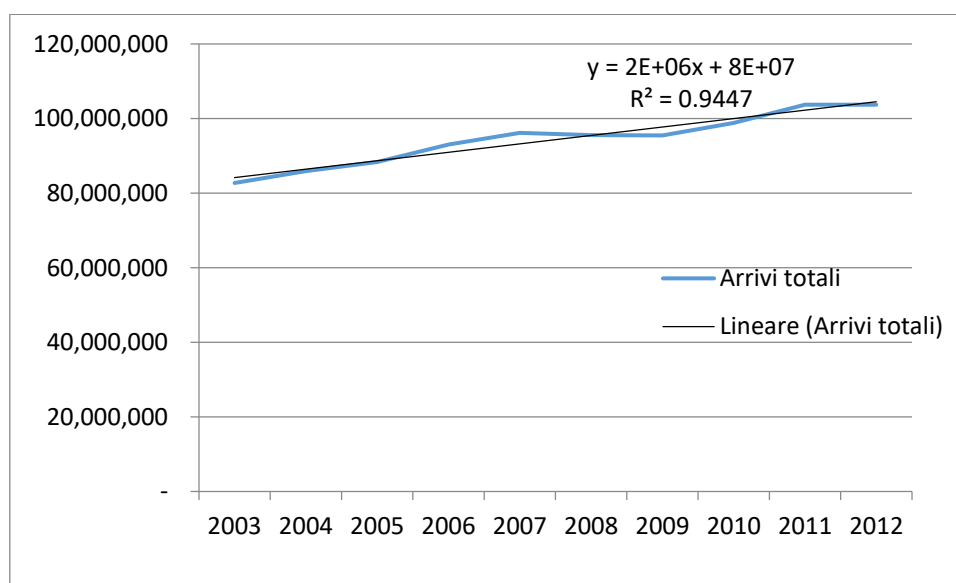


Figura 136 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi nel periodo 2003- 2012

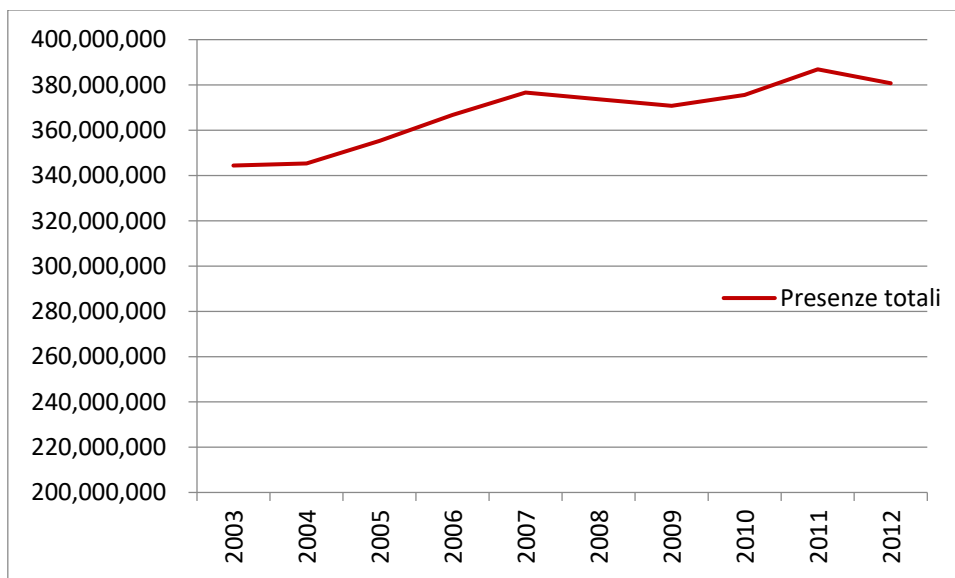


Figura 137 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

I due grafici sopra riportati evidenziano, in maniera più immediata, l'evoluzione degli arrivi e delle presenze complessive nel territorio nazionale durante il decennio 2003-2012.

Per quanto riguarda gli arrivi si riscontra un progressivo aumento nel corso degli anni, eccetto nel 2008 e nel 2009 in cui ci sono stati dei leggeri cali (inferiori all'1%).

Le presenze, invece, presentano anch'esse un trend positivo, nonostante delle diminuzioni nel 2008 e nel 2009, come per gli arrivi, ed un'ultima più evidente nel 2012 (oltre 6 milioni, pari all'1,6%).

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi sono aumentati di circa 21 milioni (+25,4%), mentre le presenze di oltre 36 milioni (+10,5%).

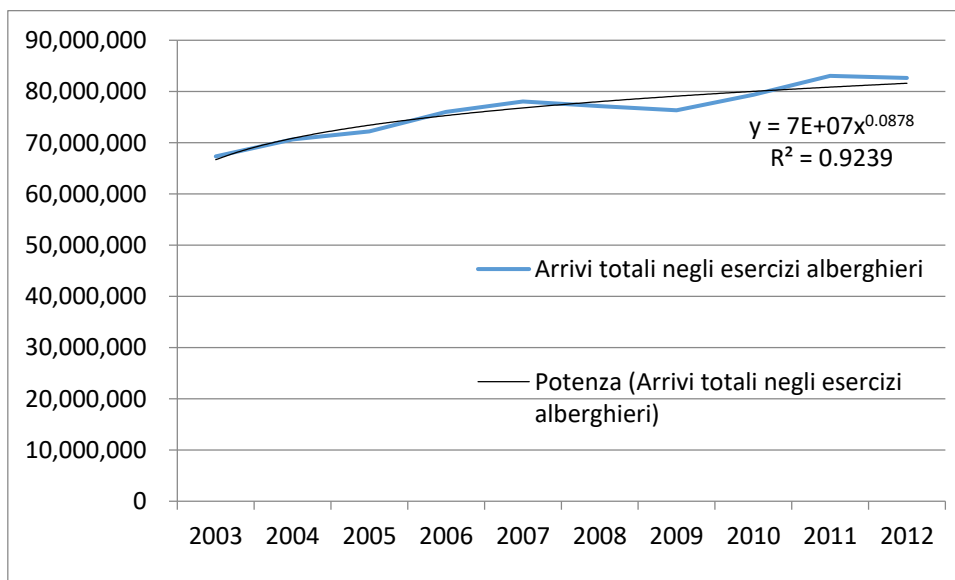


Figura 138 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

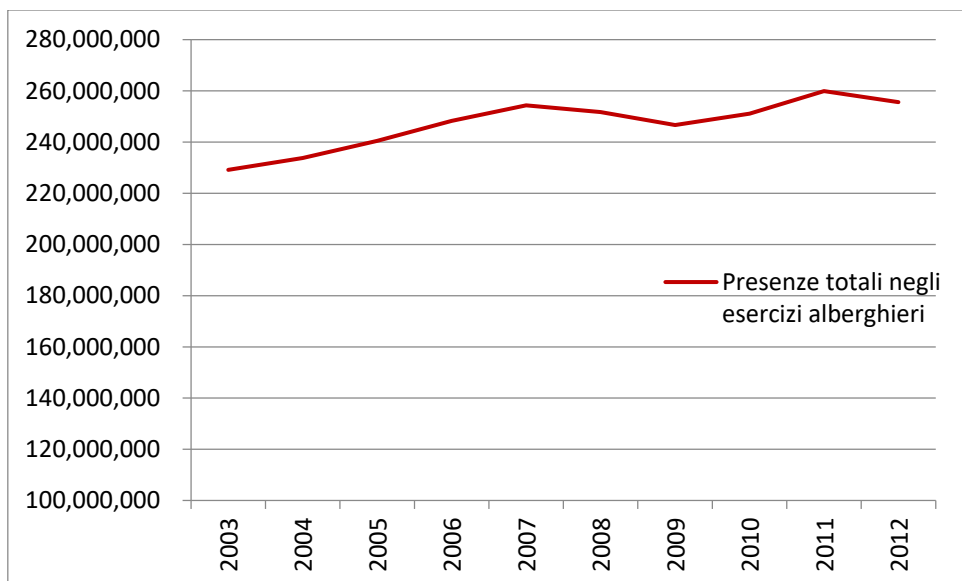


Figura 139 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

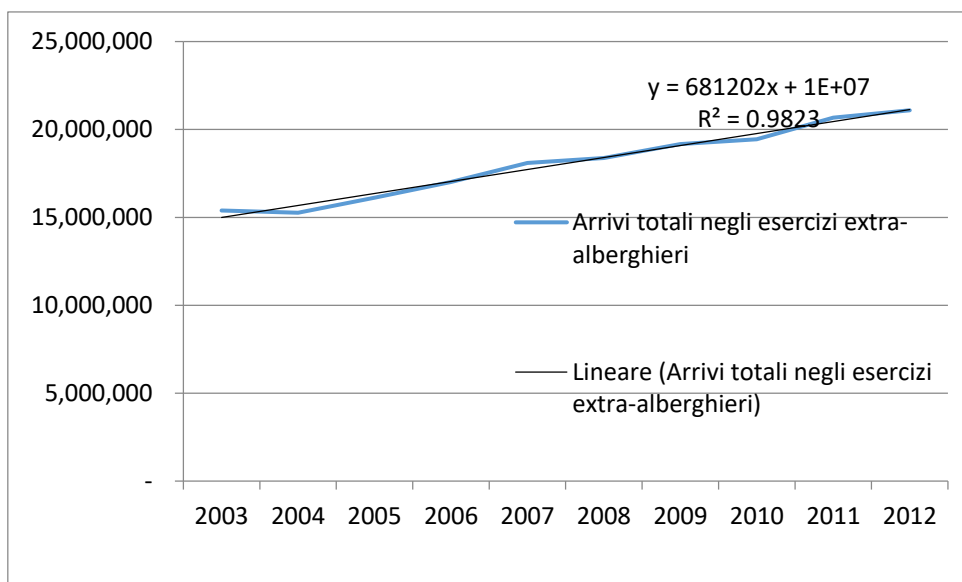


Figura 140 – Andamento temporale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

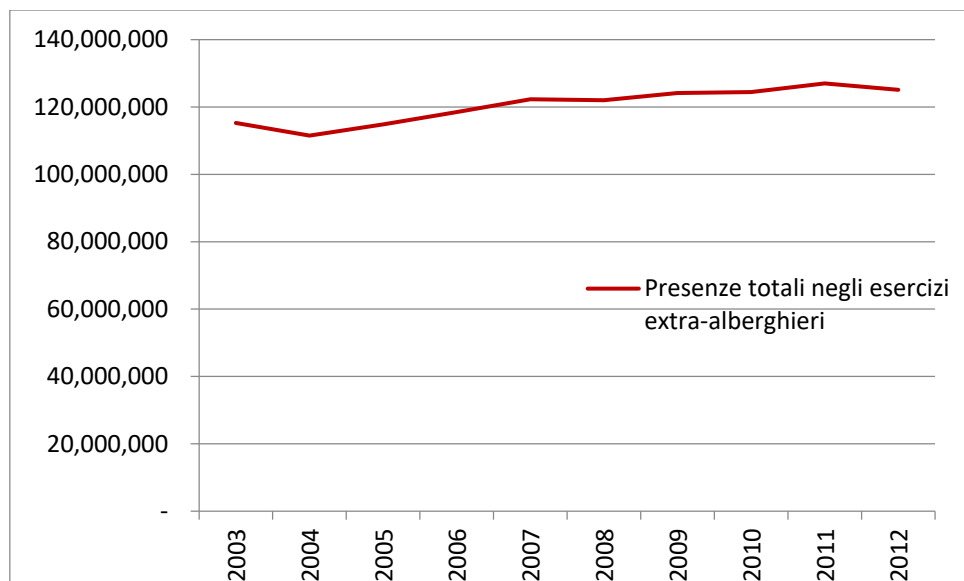


Figura 141 – Andamento temporale delle presenze complessive (italiani più stranieri) nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

Le quattro figure precedenti ci permettono di analizzare con maggiore dettaglio gli arrivi e le presenze totali, differenziando per tipologia di esercizi ricettivi: alberghieri ed extra-alberghieri o complementari.

I primi due grafici si soffermano sul primo gruppo evidenziando, sia per gli arrivi che per le presenze, un andamento crescente nel corso del tempo, in virtù di cali solo molto lievi verificatisi nel 2008, nel 2009 e nel 2012.

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi negli esercizi alberghieri sono aumentati di circa 15 milioni (+22,7%), mentre le presenze di oltre 26 milioni (+11,5%).

Gli altri due grafici mostrano l'evoluzione degli arrivi e delle presenze negli esercizi extra-alberghieri: i primi aumentano in maniera pressoché lineare, ad eccezione di un calo poco significativo nel 2004; le seconde subiscono delle riduzioni nel 2004, nel 2008 e nel 2012, ma anch'esse sono caratterizzate da un trend positivo.

Tra il 2003 ed il 2012 si ha una crescita molto sostanziosa degli arrivi negli esercizi complementari pari a più di 5,5 milioni (+37%), mentre le presenze aumentano di poco meno di 10 milioni (+8,5%).

Tabella 52 –Variazione percentuale di arrivi e presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Presenze (%)
2003-2004	4,94	2,02	-0,82	-3,24	3,87	0,26
2004-2005	2,21	2,84	5,57	2,96	2,81	2,88
2005-2006	5,28	3,25	5,53	3,21	5,33	3,24
2006-2007	2,65	2,45	6,39	3,21	3,34	2,69
2007-2008	-1,14	-1,04	1,56	-0,27	-0,63	-0,79
2008-2009	-1,08	-2,01	4,29	1,77	-0,05	-0,78
2009-2010	3,99	1,82	1,41	0,24	3,47	1,29
2010-2011	4,64	3,51	6,32	2,04	4,97	3,02
2011-2012	-0,49	-1,65	2,03	-1,48	0,01	-1,60

La tabella mostra in maniera più sintetica quanto analizzato in precedenza, evidenziando l'aumento o la riduzione percentuale degli arrivi e delle presenze totali in tutti gli esercizi ricettivi, in quelli alberghieri e complementari, in riferimento ad ogni coppia di anni del periodo 2003-2012.

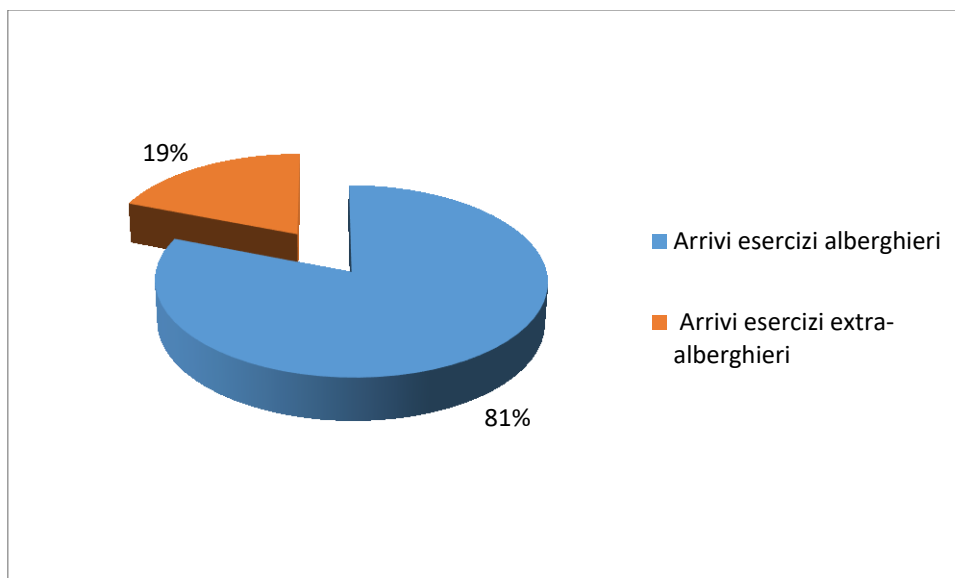


Figura 142 – Composizione percentuale degli arrivi tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

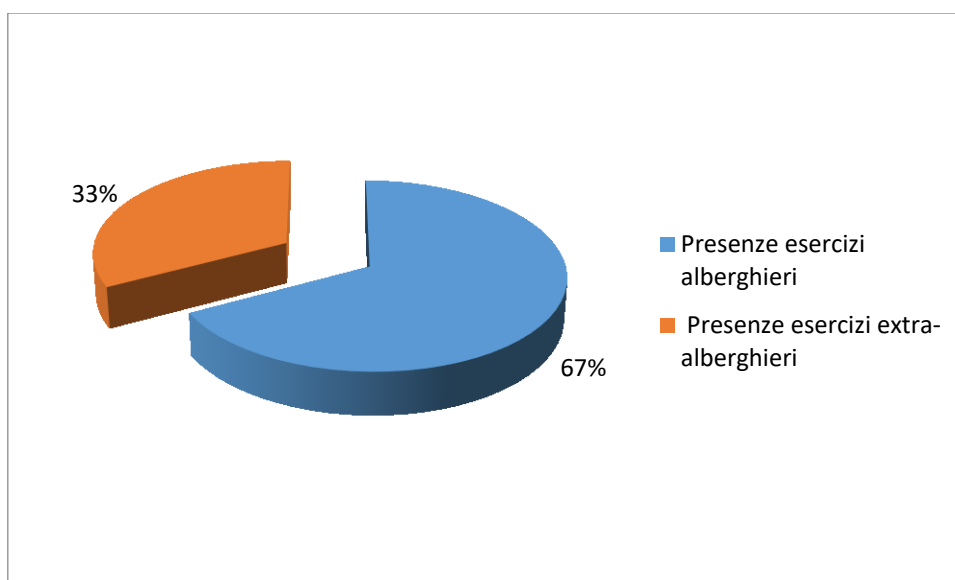


Figura 143 – Composizione percentuale delle presenze tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

I due grafici a torta indicano la percentuale di arrivi e presenze negli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri rispetto al loro totale. Ovviamente si nota una netta preponderanza verso i primi, con 4 turisti su 5 per quanto riguarda gli arrivi ed il doppio relativamente alle presenze. I valori ottenuti rappresentano una media dell'intero arco temporale 2003-2012.

Arrivi e presenze di italiani e stranieri

Tabella 53 – Arrivi di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2012

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi	Arrivi
2003	39.155.590	28.174.361	8.562.938	6.831.763	47.718.528	35.006.124
2004	40.741.105	29.916.074	8.469.100	6.799.393	49.210.205	36.715.467
2005	41.275.648	30.943.456	8.936.225	7.183.235	50.211.873	38.126.691
2006	42.520.635	33.512.760	9.329.937	7.681.067	51.850.572	41.193.827
2007	43.282.459	34.768.963	9.994.502	8.104.159	53.276.961	42.873.122
2008	43.498.154	33.666.586	10.251.208	8.130.138	53.749.362	41.796.724
2009	43.698.082	32.632.696	10.676.997	8.492.026	54.375.079	41.124.722
2010	44.353.731	35.020.415	10.665.776	8.773.923	55.019.507	43.794.338
2011	45.072.135	37.983.634	11.190.925	9.477.175	56.263.060	47.460.809
2012	43.777.264	38.867.517	11.217.318	9.871.058	54.994.582	48.738.575

Tabella 54 – Presenze di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2012

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze	Presenze
2003	135.216.816	93.934.636	69.543.076	45.718.789	204.759.892	139.653.425
2004	136.618.636	97.173.063	67.532.234	43.991.725	204.150.870	141.164.788
2005	138.123.305	102.311.911	68.630.815	46.189.141	206.754.120	148.501.052
2006	140.396.593	107.858.735	69.506.844	49.002.606	209.903.437	156.861.341
2007	141.311.303	113.017.439	71.864.768	50.448.241	213.176.071	163.465.680
2008	141.186.598	110.491.709	70.682.680	51.305.725	211.869.278	161.797.434
2009	139.789.528	106.828.579	71.478.983	52.665.287	211.268.511	159.493.866
2010	139.546.950	111.551.526	70.793.102	53.650.972	210.340.052	165.202.498
2011	139.896.825	120.014.027	70.523.845	56.460.035	210.420.670	176.474.062
2012	132.909.800	122.700.343	67.206.695	57.894.645	200.116.495	180.594.988

Le due tabelle mostrano, rispetto alla Tab. 1, gli arrivi e le presenze sul territorio nazionale con un maggiore dettaglio: infatti non solo viene fatta una distinzione tra le tipologie principali di esercizi ricettivi (alberghieri ed extra-alberghieri), ma gli arrivi e le presenze sono differenziati anche in base alla provenienza dei turisti, cioè in italiani e stranieri, sempre con riferimento al decennio 2003-2012.

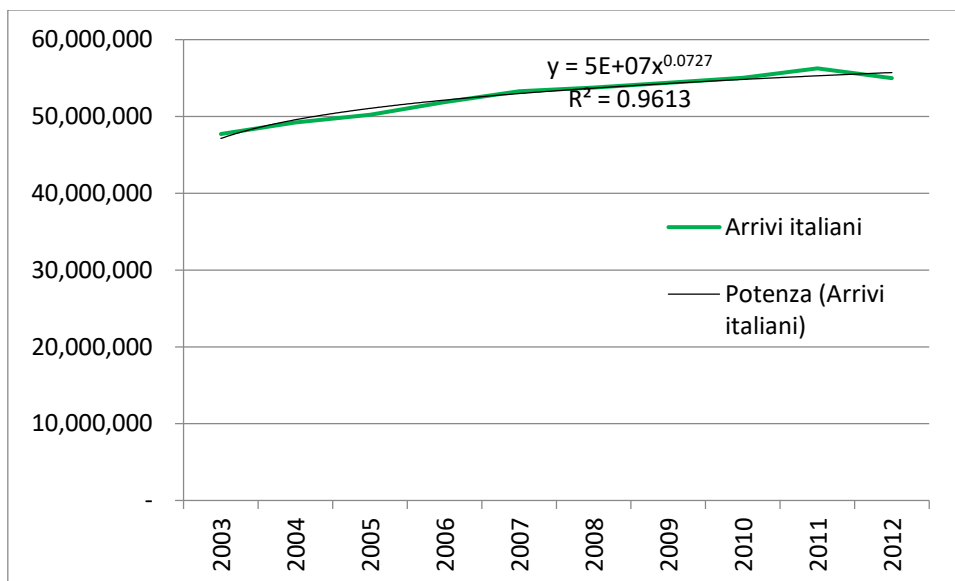


Figura 144 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

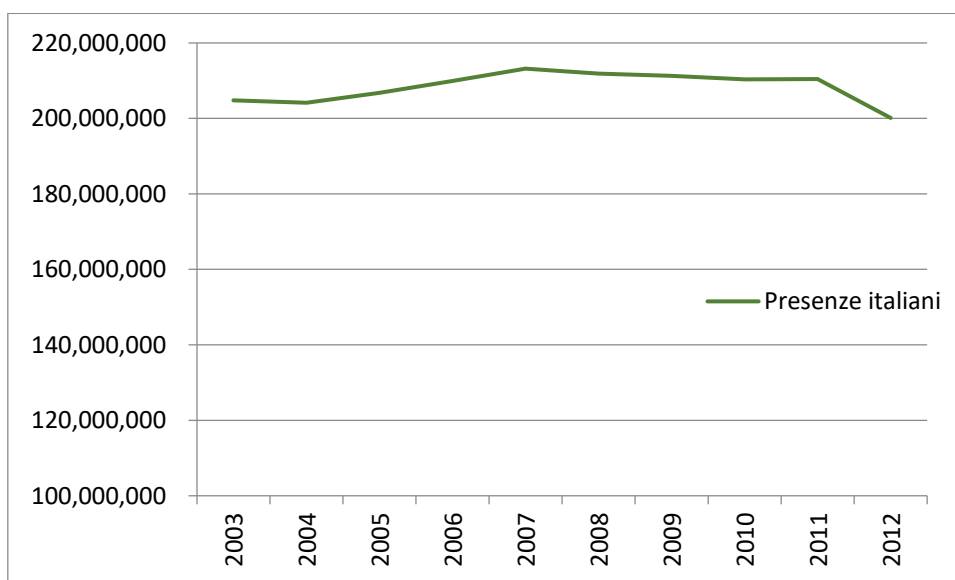


Figura 145 – Andamento temporale delle presenze degli italiani negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

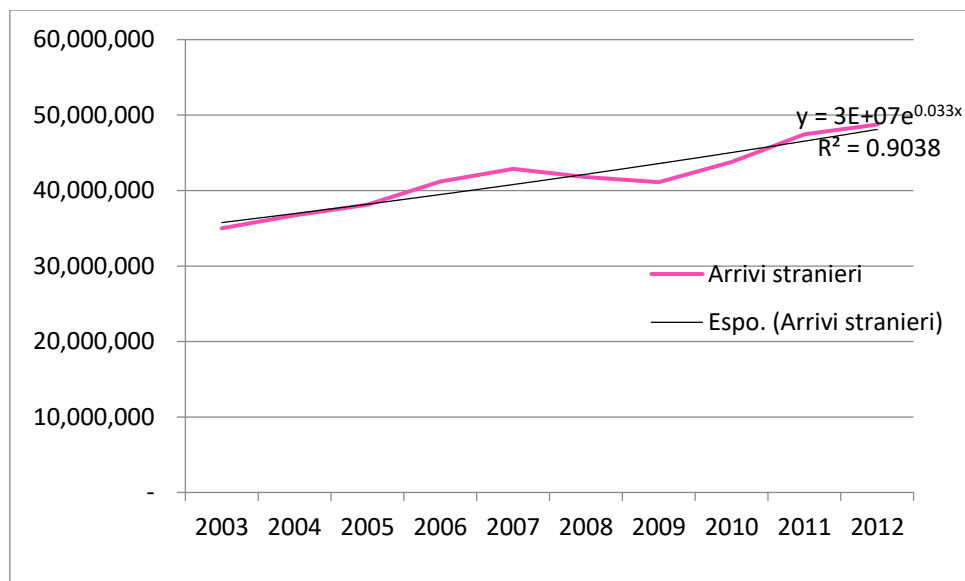


Figura 146 – Andamento temporale degli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

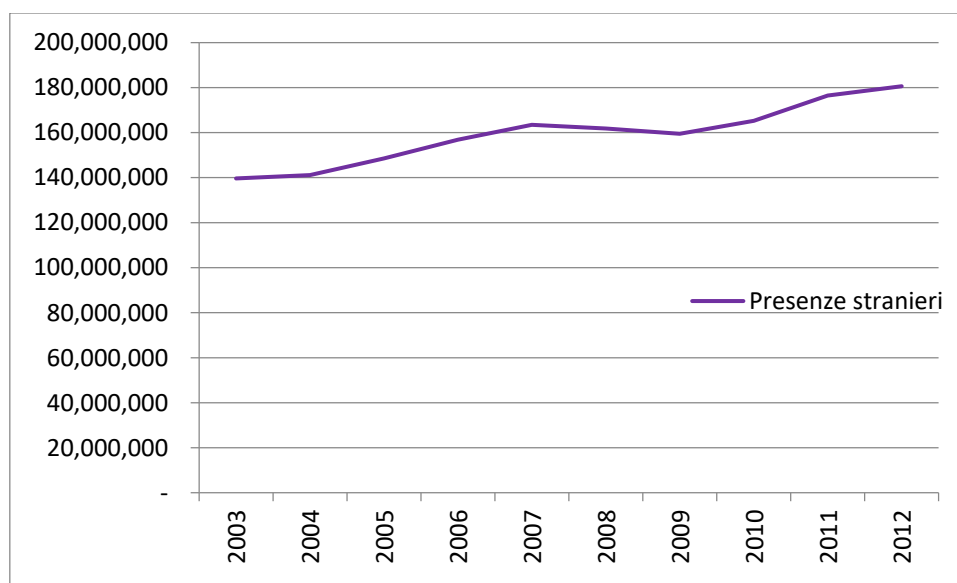


Figura 147 – Andamento temporale delle presenze degli stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

Le quattro figure precedenti mostrano l'evoluzione temporale di arrivi e presenze, nel periodo 2003-2012, considerando tutti gli esercizi ricettivi e facendo anche la distinzione tra turisti italiani e stranieri.

I primi due grafici si soffermano sugli arrivi e le presenze degli italiani evidenziando: per i primi un progressivo rialzo fino al 2011 ed un calo di oltre il 2% l'anno successivo; per le seconde, invece, si nota un andamento più irregolare e risultano essere superiori a quelle riscontrate nel 2003 e nel 2004 fino all'anno 2011, presentando quindi un trend positivo, mentre nel 2012 si verifica un calo evidente (-4,9%).

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi degli italiani negli esercizi ricettivi sono aumentati di oltre 7 milioni (+15,2%), mentre le presenze sono diminuite di circa 4,6 milioni (-2,3%) a causa, come detto, del forte calo verificatosi proprio del 2012, altrimenti sarebbero state anch'esse in rialzo.

I successivi due grafici si soffermano, invece, sugli arrivi e le presenze dei turisti stranieri: entrambi mostrano un'evoluzione crescente nel corso degli anni, presentando delle diminuzioni soltanto nel 2008 e nel 2009.

Tra il 2003 ed il 2012 gli arrivi degli stranieri negli esercizi ricettivi sono aumentati di oltre 13,7 milioni (+39,2%), mentre le presenze di quasi 41 milioni (+29,3%).

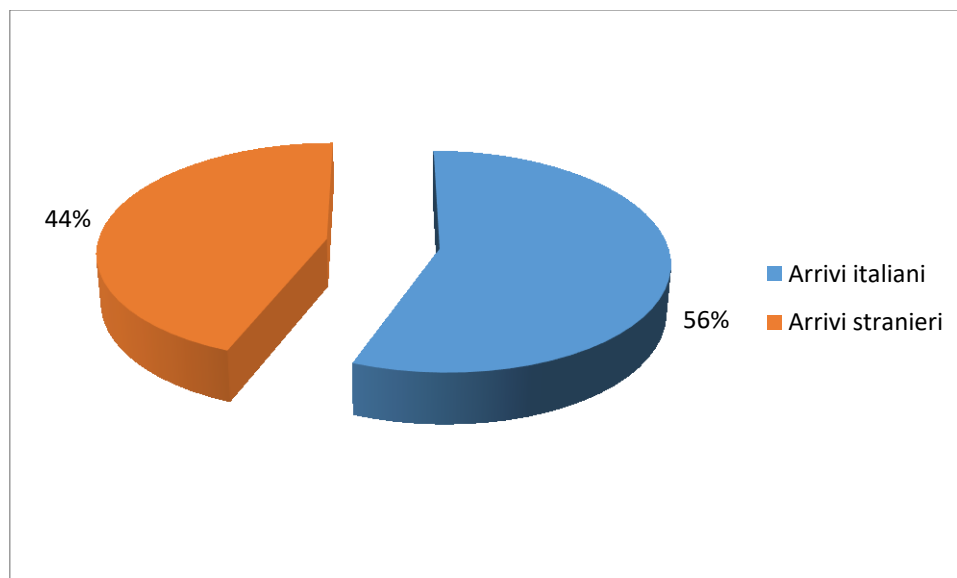


Figura 148 – Composizione percentuale degli arrivi complessivi (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2012

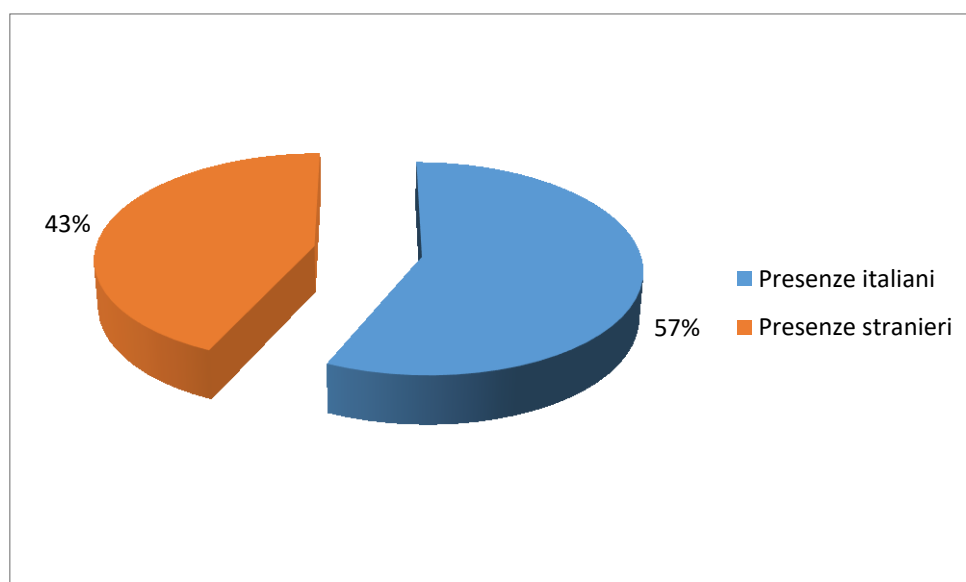


Figura 149 – Composizione percentuale delle presenze complessive (italiani più stranieri) negli esercizi ricettivi. Valori medi periodo 2003-2012

Nei due grafici a torta viene evidenziata la percentuale dei turisti italiani e stranieri negli esercizi ricettivi: si nota, sia per gli arrivi che per le presenze, una leggera prevalenza degli italiani. Anche negli esercizi ricettivi alberghieri ed extra-alberghieri la ripartizione tra italiani e stranieri è praticamente la stessa.

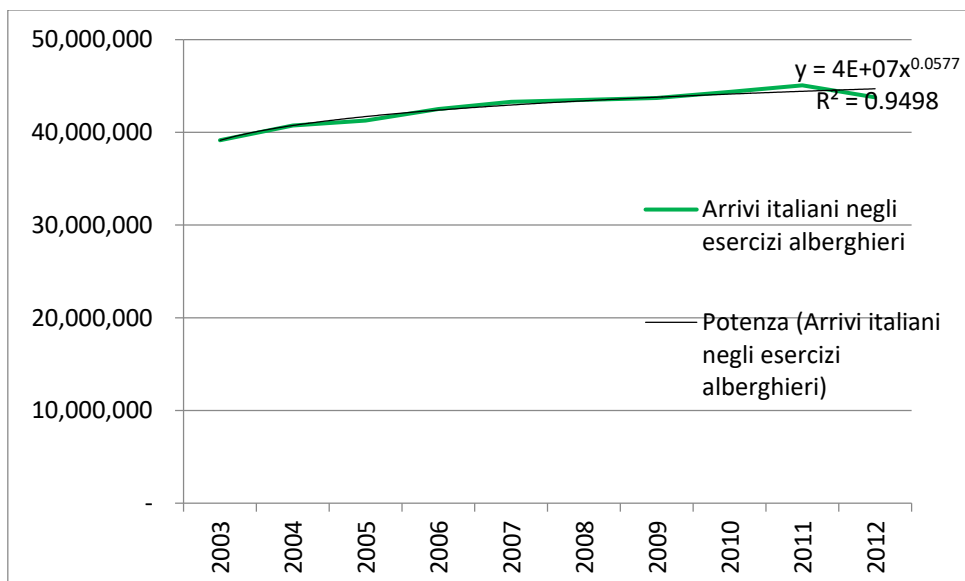


Figura 150 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

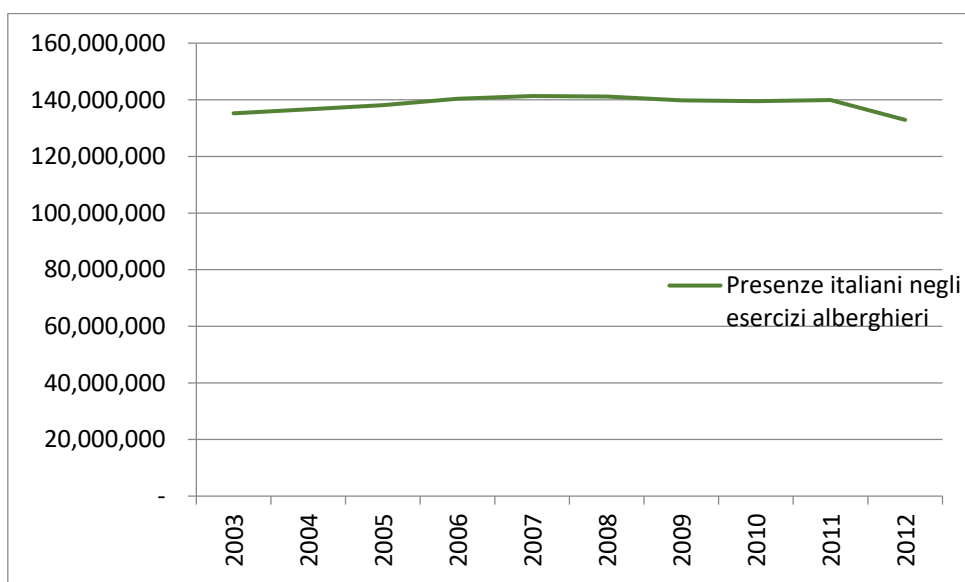


Figura 151 – Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

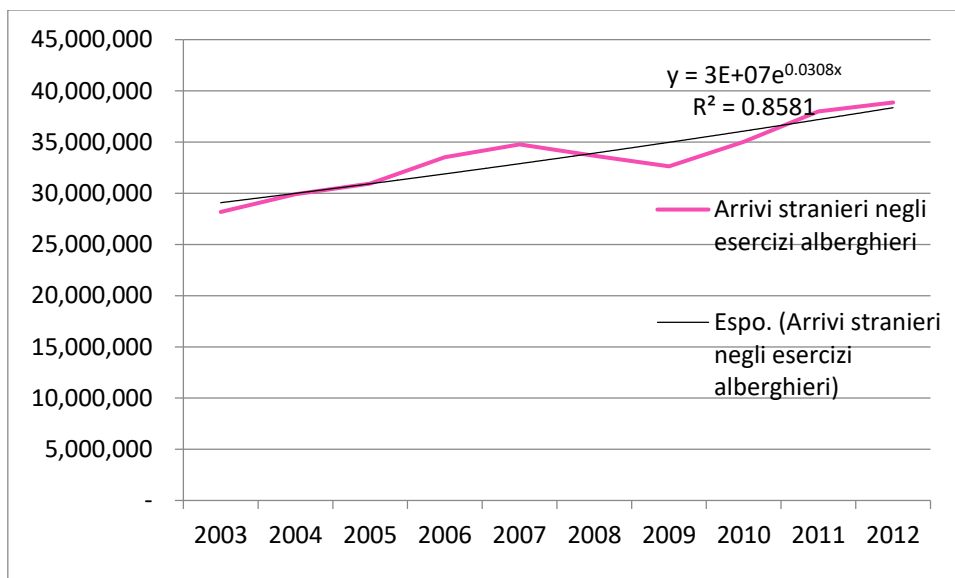


Figura 152 – Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

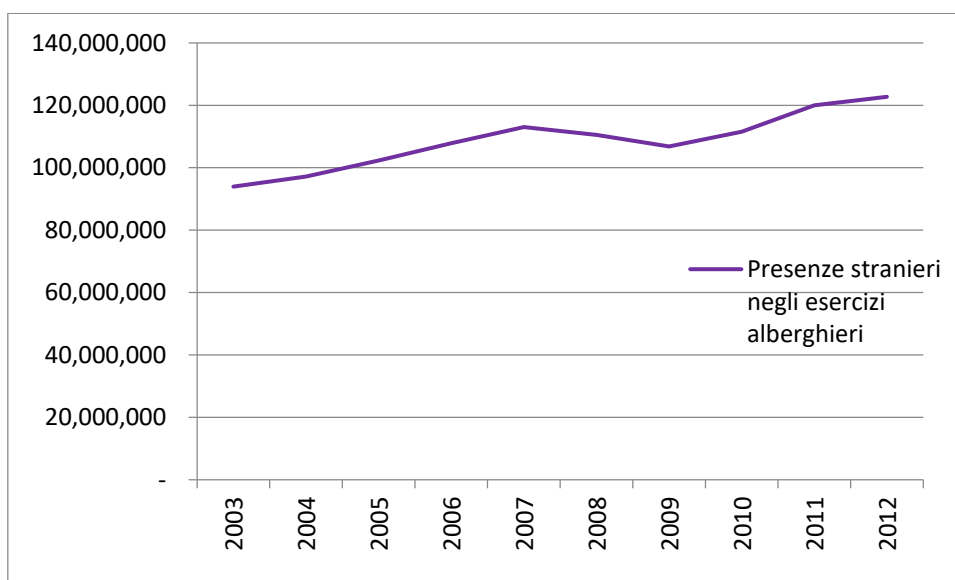


Figura 153 – Andamento temporale delle presenze dei turisti stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

In questi quattro grafici sono di nuovo riportati gli arrivi e le presenze di italiani e stranieri nel periodo 2003-2012, ma si fa riferimento ai soli esercizi alberghieri.

Gli arrivi degli italiani sono caratterizzati da un aumento progressivo fino al 2011 e da una riduzione del 3% circa nel 2012, la quale è comunque poco influente rispetto alla crescita continua verificatasi negli anni precedenti.

Le presenze, invece, caratterizzate da un andamento più irregolare, presentano un trend leggermente positivo, nonostante dei leggeri cali, fino al 2011, ma poi subiscono una forte diminuzione nel 2012 (-5% circa), diventando così inferiori a quelle del 2003.

Complessivamente, tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi degli italiani negli esercizi alberghieri sono aumentati di 4,6 milioni (+11,8%), mentre le presenze sono diminuite di circa 2,3 milioni (-1,7%), a causa, come detto, del forte calo verificatosi proprio del 2012, altrimenti sarebbero state anch'esse in rialzo.

Per quanto riguarda i turisti stranieri negli esercizi alberghieri, sia gli arrivi che le presenze mostrano un'evoluzione crescente col passare degli anni, presentando delle diminuzioni soltanto nel 2008 e nel 2009.

Tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi degli stranieri negli esercizi alberghieri sono aumentati di oltre 10 milioni (+38%), mentre le presenze di quasi 29 milioni (+30,6%), quindi entrambi in maniera molto significativa.

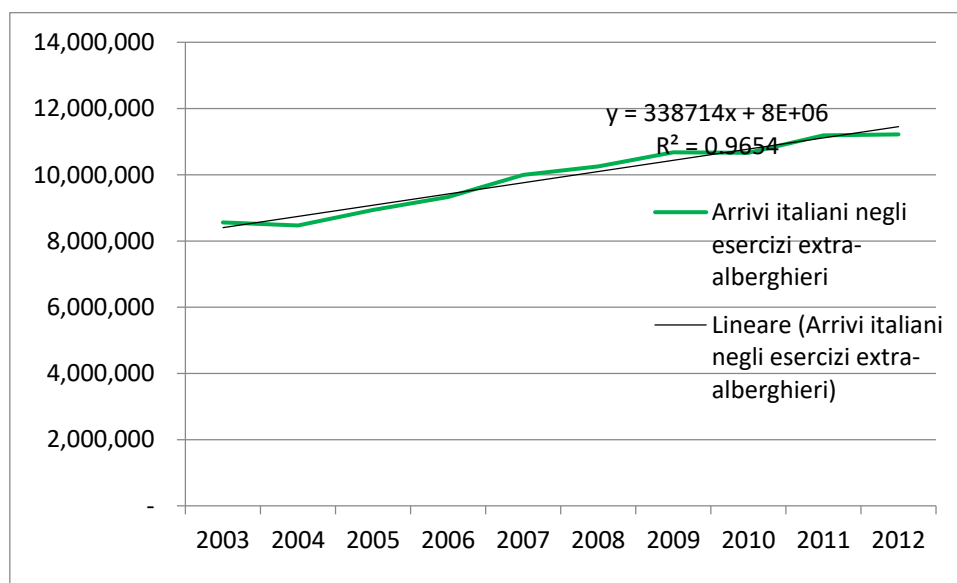


Figura 154 – Andamento temporale degli arrivi degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012



Figura 155 – Andamento temporale delle presenze degli italiani nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

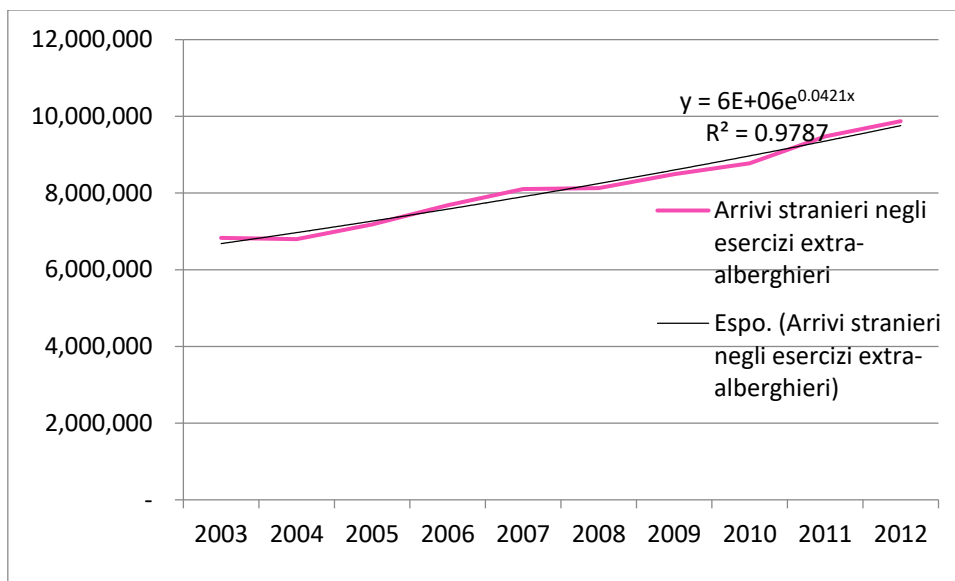


Figura 156 – Andamento temporale degli arrivi degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

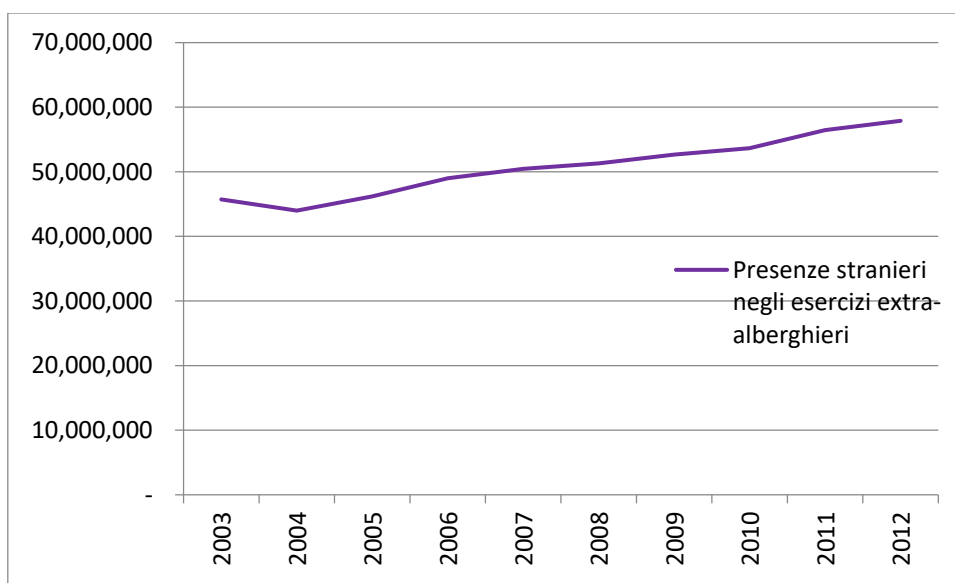


Figura 157 – Andamento temporale delle presenze degli stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

Queste ulteriori quattro figure si soffermano ancora sui turisti italiani e stranieri, ma si fa riferimento ai soli esercizi ricettivi extra-alberghieri.

Gli arrivi degli italiani presentano un trend crescente pressoché lineare, diminuendo soltanto nel 2004 ed in maniera ininfluyente nel 2010.

Le presenze, invece, caratterizzate da un andamento più irregolare, presentano un trend leggermente positivo, nonostante dei leggeri cali, fino al 2011, ma poi subiscono una forte diminuzione nel 2012 (-4,7%), risultando inferiori a quelle riscontrate nel 2003 e nel 2004.

Nel complesso, tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi degli italiani negli esercizi extra-alberghieri sono aumentati di oltre 2,6 milioni (+31%), mentre le presenze sono diminuite di circa 2,3 milioni (-3,4%), a causa, come detto, del forte calo verificatosi proprio del 2012, altrimenti sarebbero state anch'esse in rialzo, seppur soltanto in lieve misura.

Per quanto riguarda gli stranieri, sia gli arrivi che le presenze negli esercizi extra-alberghieri mostrano un'evoluzione crescente negli anni, presentando un calo solo nel 2004.

Tra il 2003 ed il 2012, gli arrivi degli stranieri negli esercizi extra-alberghieri sono aumentati di oltre 3 milioni (+44,5%), quindi in maniera molto sostanziosa, mentre le presenze di circa 12 milioni (+26,6%).

Tabella 55 –Variazioni percentuali arrivi per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Var. Arrivi (%)	Arrivi	Var. Arrivi (%)
2003-2004	4,05	6,18	-1,10	-0,47	3,13	4,88
2004-2005	1,31	3,43	5,52	5,65	2,04	3,84
2005-2006	3,02	8,30	4,41	6,93	3,26	8,04
2006-2007	1,79	3,75	7,12	5,51	2,75	4,08
2007-2008	0,50	-3,17	2,57	0,32	0,89	-2,51
2008-2009	0,46	-3,07	4,15	4,45	1,16	-1,61
2009-2010	1,50	7,32	-0,11	3,32	1,19	6,49
2010-2011	1,62	8,46	4,92	8,02	2,26	8,37
2011-2012	-2,87	2,33	0,24	4,16	-2,25	2,69

Tabella 56 –Variazioni percentuali presenze per tipologia di turista e di esercizio ricettivo

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI		ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI		TOTALE ESERCIZI RICETTIVI	
	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI	ITALIANI	STRANIERI
	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)	Var. Presenze (%)
2003-2004	1,04	3,45	-2,89	-3,78	-0,30	1,08
2004-2005	1,10	5,29	1,63	5,00	1,28	5,20
2005-2006	1,65	5,42	1,28	6,09	1,52	5,63
2006-2007	0,65	4,78	3,39	2,95	1,56	4,21
2007-2008	-0,09	-2,23	-1,64	1,70	-0,61	-1,02
2008-2009	-0,99	-3,32	1,13	2,65	-0,28	-1,42
2009-2010	-0,17	4,42	-0,96	1,87	-0,44	3,58
2010-2011	0,25	7,59	-0,38	5,24	0,04	6,82
2011-2012	-4,99	2,24	-4,70	2,54	-4,90	2,34

Nelle due tabelle sono indicate le variazioni percentuali di arrivi e presenze dei turisti, differenziandoli per provenienza, in riferimento a tutti gli esercizi ricettivi, a quelli alberghieri e complementari per ogni coppia di anni del periodo 2003-2012.

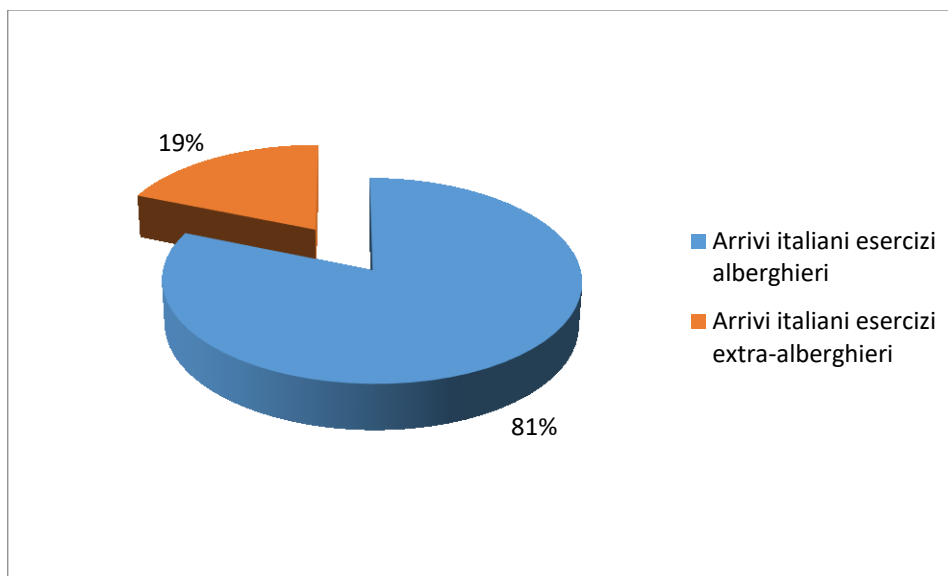


Figura 158 — Composizione percentuale degli arrivi degli italiani tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

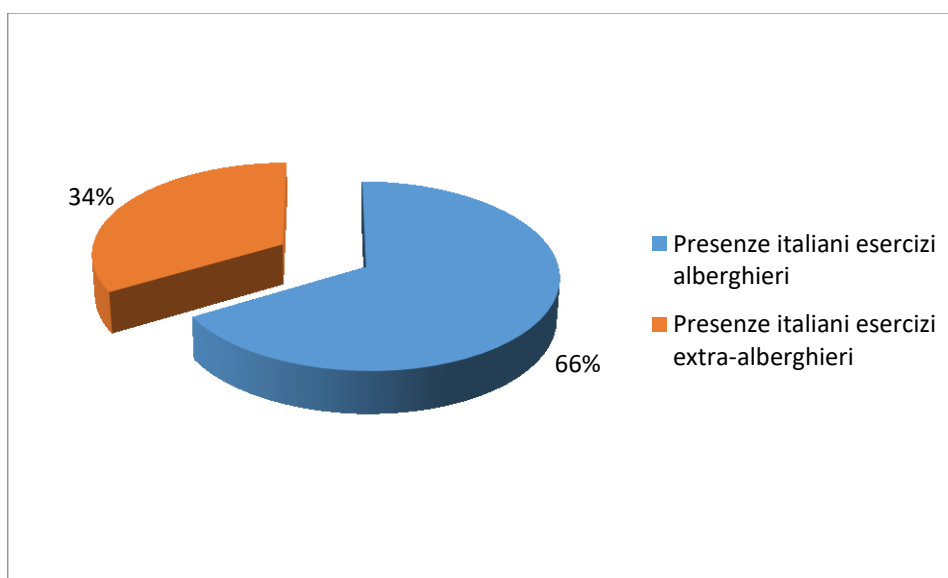


Figura 159 — Composizione percentuali delle presenze degli italiani tra gli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

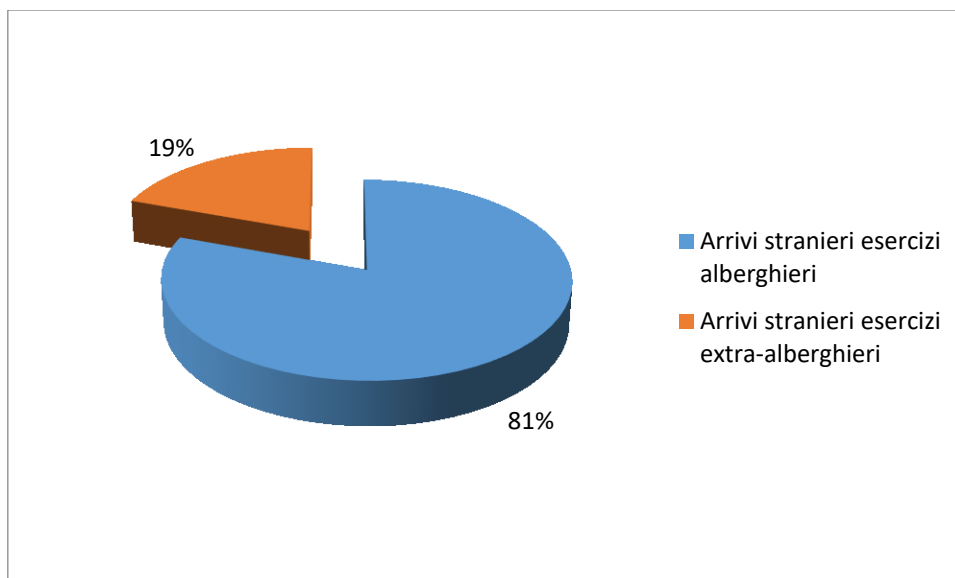


Figura 160 – Composizione percentuale degli arrivi degli stranieri tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

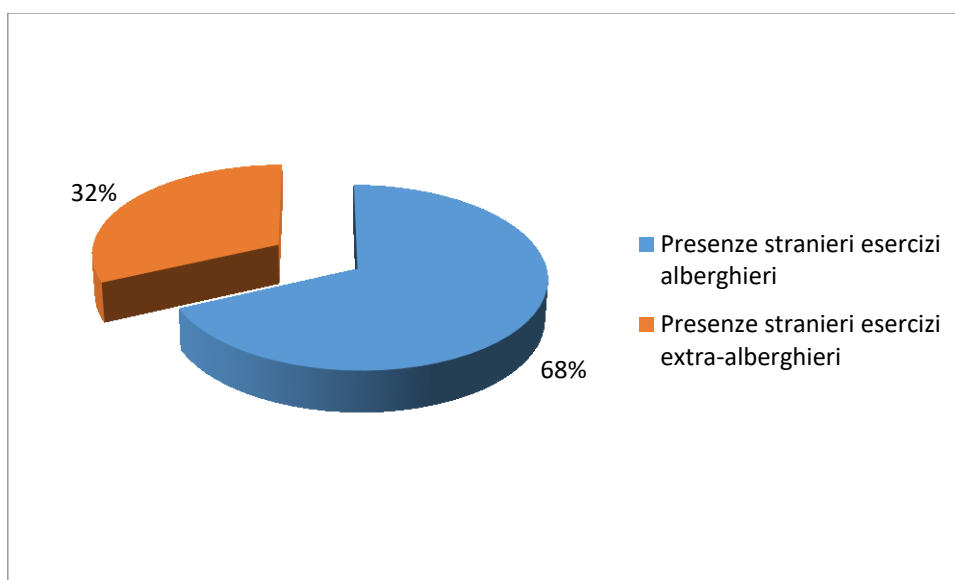


Figura 161 – Composizione percentuale delle presenze degli stranieri tra esercizi alberghieri ed extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

I quattro grafici a torta precedenti mostrano la percentuale di italiani e stranieri verso le due tipologie principali di esercizi ricettivi. In particolare, sia per i primi che per i secondi, si nota una forte preponderanza verso gli esercizi alberghieri, dove si riscontrano l'arrivo di ben 4 turisti su 5 ed il doppio delle presenze rispetto agli esercizi extra-alberghieri. I valori ottenuti rappresentano una media dell'intero arco temporale 2003-2012.

Arrivi e presenze per tipologia di esercizi ricettivi alberghieri ed extra-alberghieri

A questo punto è stata effettuata una ulteriore analisi dei flussi turistici, aumentandone il grado di disaggregazione per quanto riguarda la tipologia degli esercizi ricettivi. In particolare: tra gli esercizi alberghieri viene fatta la distinzione tra alberghi a 5 stelle e 5 stelle di lusso, alberghi a 4, 3, 2 e 1 stella e residenze turistico alberghiere, mentre quelli extra-alberghieri sono suddivisi in campeggi e villaggi turistici, alloggi in affitto, alloggi agro-turistici ed altri esercizi complementari.

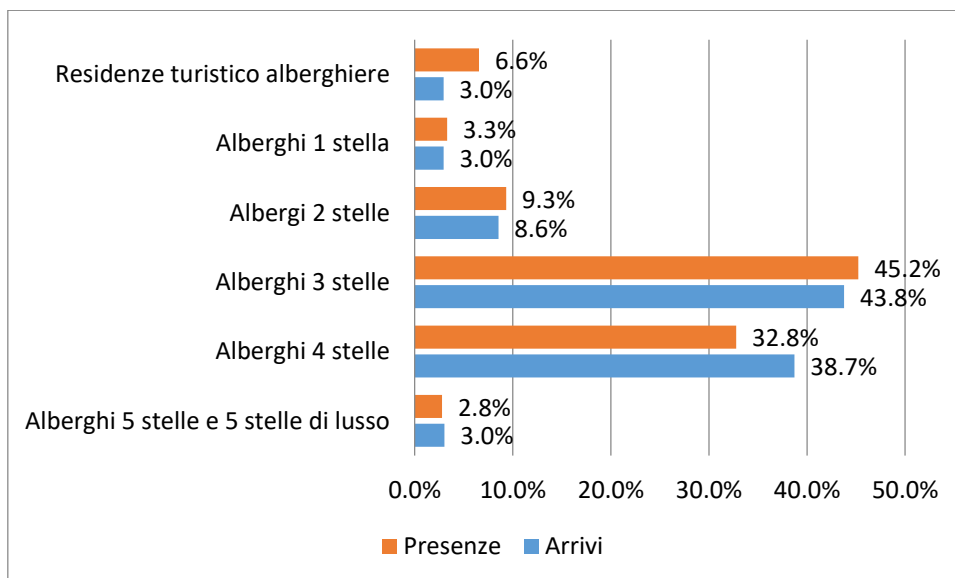


Figura 162 — Composizione percentuale di arrivi e presenze complessive (italiani più stranieri) tra le tipologie di esercizi alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012.

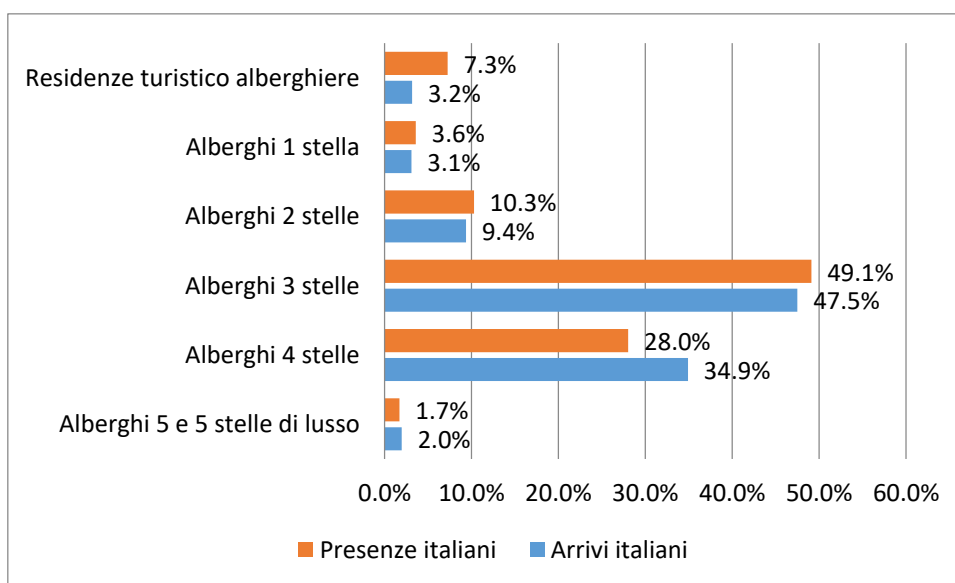


Figura 163 — Composizione percentuale di arrivi e presenze degli italiani tra le tipologie di esercizi alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

Valori medi periodo

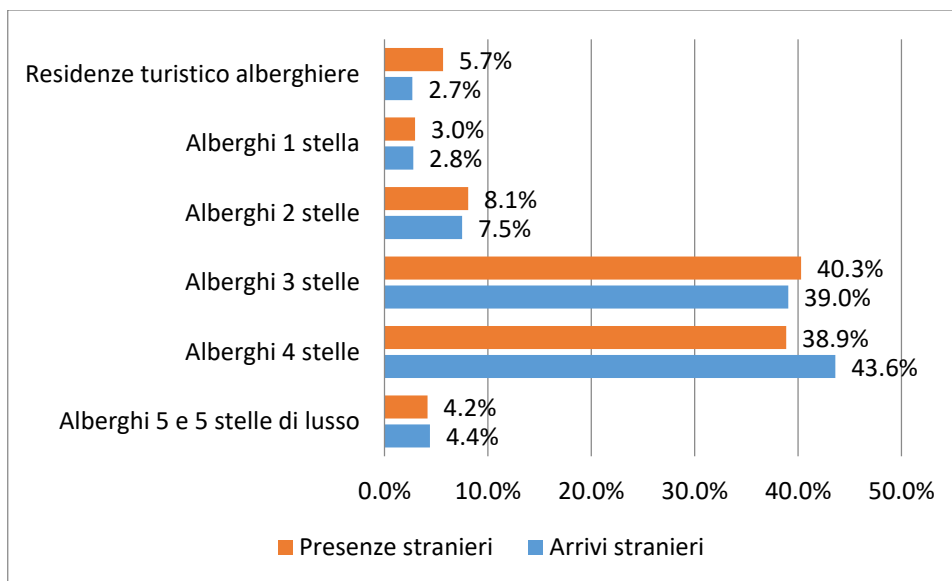


Figura 164 — Composizione percentuale di arrivi e presenze degli stranieri tra le tipologie di esercizi alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012.

Nei tre grafici a barre precedenti sono evidenziati gli arrivi e le presenze, prima totali e poi di italiani e stranieri, nelle varie tipologie di esercizi alberghieri. In tutti e tre i casi si può notare una netta prevalenza per quanto riguarda gli alberghi a 4 e 3 stelle, mentre gli altri presentano valori decisamente più modesti. Si sottolinea il fatto che gli arrivi e le presenze dei turisti stranieri negli alberghi più costosi siano superiori rispetto a quelli degli italiani. I valori ottenuti sono una media del periodo 2003-2012.

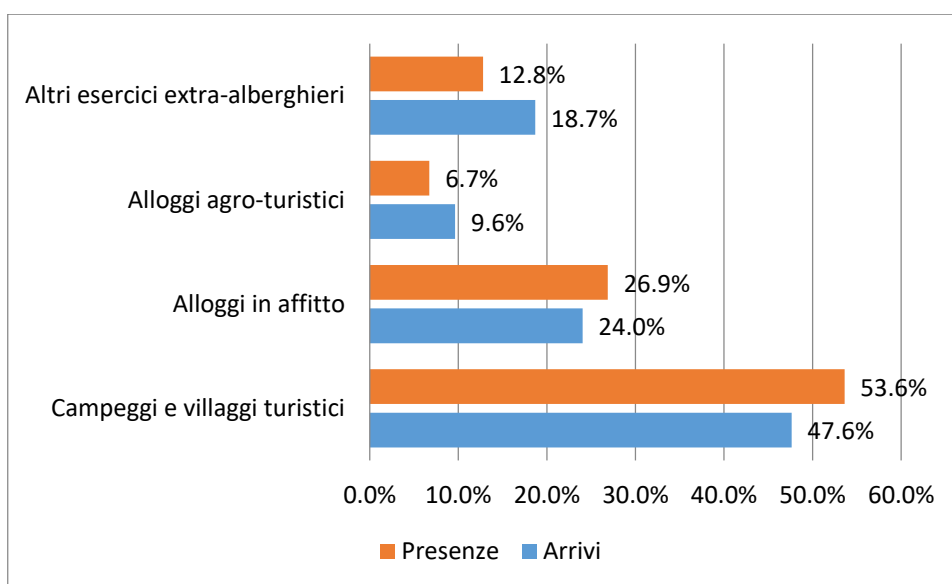


Figura 165 — Composizione percentuale di arrivi e presenze complessive (italiani più stranieri) tra le tipologie di esercizi ricettivi extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012.

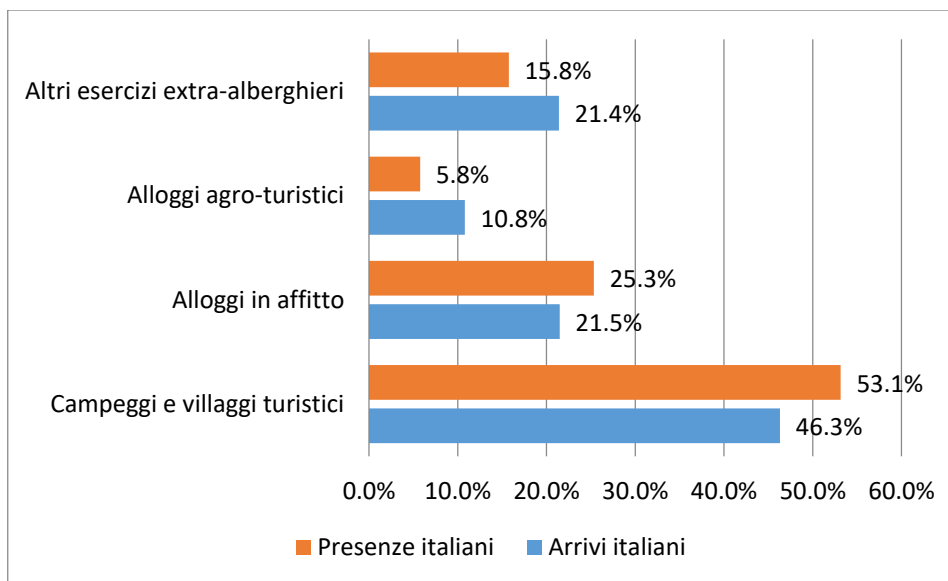


Figura 166 — Composizione percentuale di arrivi e presenze degli italiani tra le tipologie di esercizi extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012

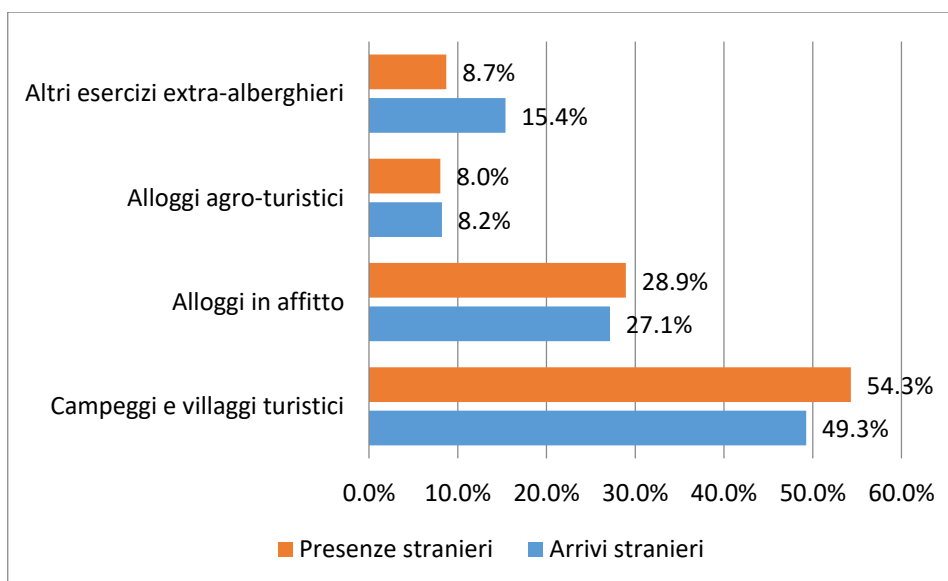


Figura 167 — Composizione percentuale di arrivi e presenze degli stranieri tra le tipologie di esercizi ricettivi extra-alberghieri. Valori medi periodo 2003-2012.

In queste ulteriori tre figure, invece, ci si sofferma sulle tipologie di esercizi complementari, sempre prendendo in considerazione prima i turisti complessivi e poi distinguendo tra italiani e stranieri. Si osserva, per le tre rappresentazioni, una netta prevalenza dei campeggi e villaggi turistici, per i quali arrivi e presenze di italiani, stranieri e complessivi rappresentano circa la metà del totale. Anche in questo caso, i valori evidenziati costituiscono una media del periodo 2003-2012.

Permanenza media

Si è posta l'attenzione anche sulla permanenza media dei turisti nel nostro Paese, cioè quanto tempo essi rimangono sul territorio italiano prima di ripartire. A tal proposito viene fatta per prima cosa una valutazione complessiva e poi si farà riferimento anche alla tipologia di esercizio ricettivo ed alla provenienza dei turisti, sempre soffermandosi sul decennio 2003-2012.

Tabella 57 –Permanenza media dei turisti italiani, stranieri e totali negli esercizi ricettivi alberghieri, extra-alberghieri e complessivi nel periodo 2003-2012

ANNO	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Perm. media italiani	Perm. media stranieri	Perm. media totale	Perm. media italiani	Perm. media stranieri	Perm. media totale	Perm. media italiani	Perm. media stranieri	Perm. media totale
2003	3,45	3,33	3,40	8,12	6,69	7,49	4,29	3,99	4,16
2004	3,35	3,25	3,31	7,97	6,47	7,30	4,15	3,84	4,02
2005	3,35	3,31	3,33	7,68	6,43	7,12	4,12	3,89	4,02
2006	3,30	3,22	3,27	7,45	6,38	6,97	4,05	3,81	3,94
2007	3,26	3,25	3,26	7,19	6,22	6,76	4,00	3,81	3,92
2008	3,25	3,28	3,26	6,90	6,31	6,64	3,94	3,87	3,91
2009	3,20	3,27	3,23	6,69	6,20	6,48	3,89	3,88	3,88
2010	3,15	3,19	3,16	6,64	6,11	6,40	3,82	3,77	3,80
2011	3,10	3,16	3,13	6,30	5,96	6,14	3,74	3,72	3,73
2012	3,04	3,16	3,09	5,99	5,87	5,93	3,64	3,71	3,67

Nella tabella sono indicati i valori della permanenza media di tutti i turisti negli esercizi ricettivi complessivi, alberghieri ed extra-alberghieri, differenziando anche in base alla provenienza dei visitatori, quindi italiani e stranieri. Nei grafici che seguono è invece evidenziata, per le varie categorie, l'evoluzione della permanenza media durante l'arco temporale 2003-2012.

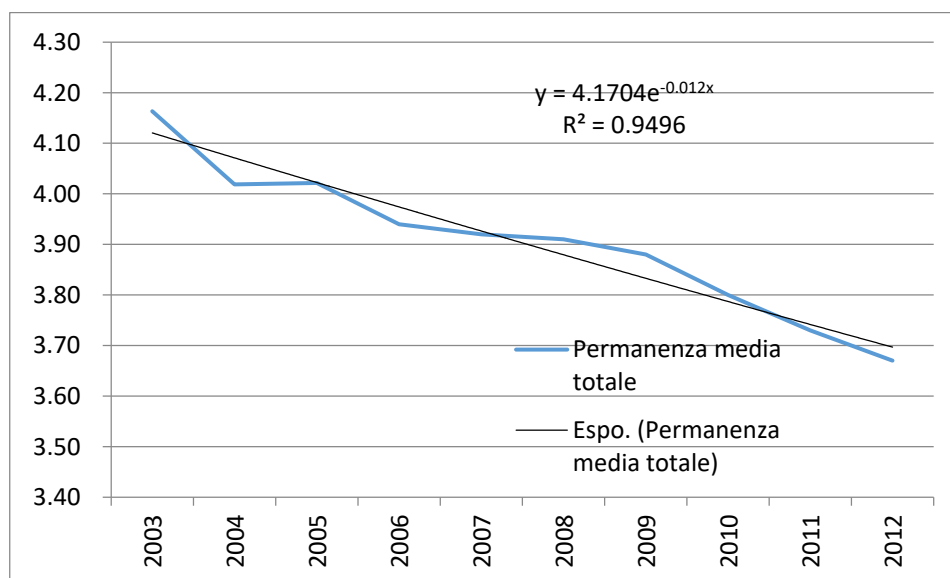


Figura 168 – Andamento temporale della permanenza media totale negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

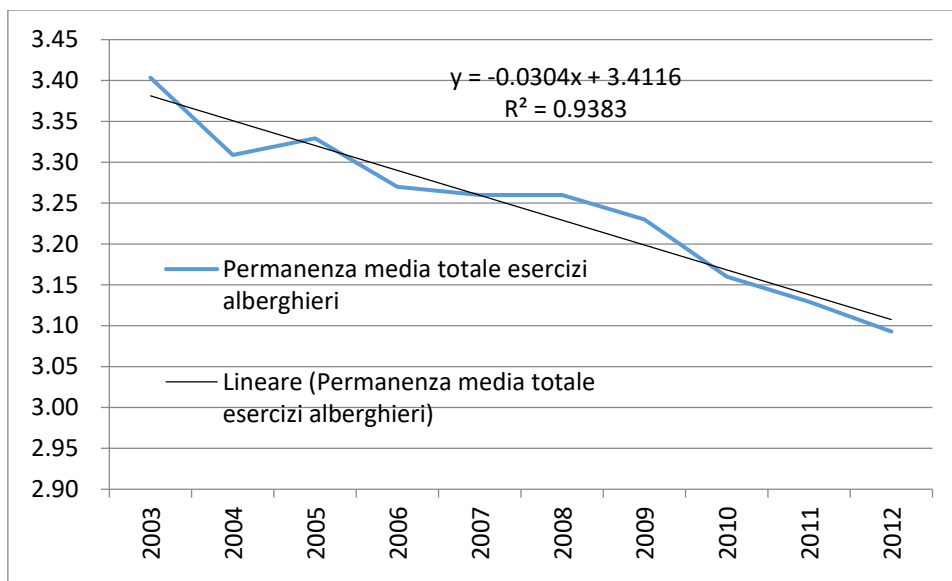


Figura 169 – Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

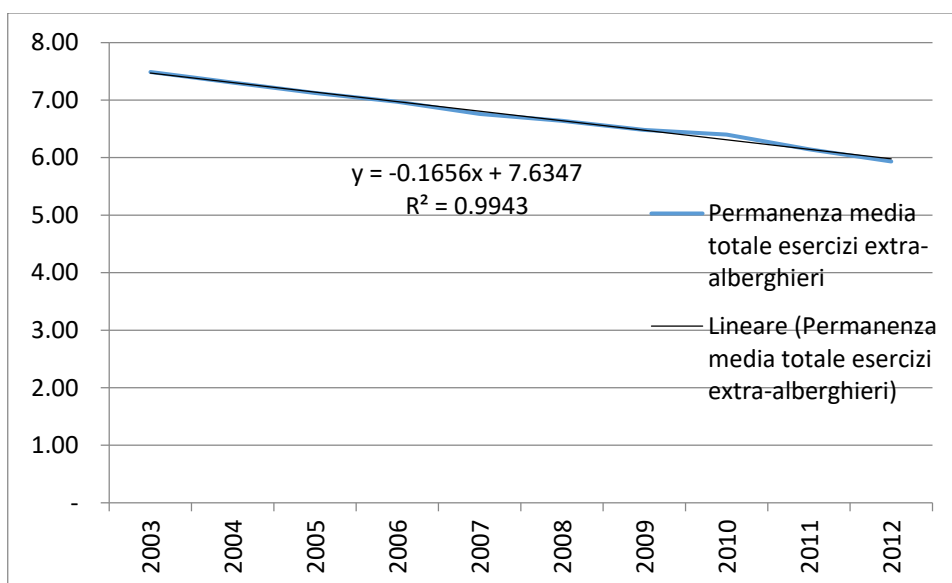


Figura 170 – Andamento temporale della permanenza media totale nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012.

Le tre figure appena illustrate evidenziano un calo, nel corso del tempo, della permanenza media dei turisti totali in tutti gli esercizi ricettivi: ciò significa che la durata della vacanza dei visitatori, dal 2003 al 2012, è andata via via scemando. Questo fa capire che, anche nel caso in cui gli arrivi e le presenze siano aumentati, i primi lo hanno fatto in maniera più sostanziosa rispetto alle seconde. Si noti che la permanenza media negli esercizi complementari è circa il doppio rispetto a quella negli esercizi alberghieri.

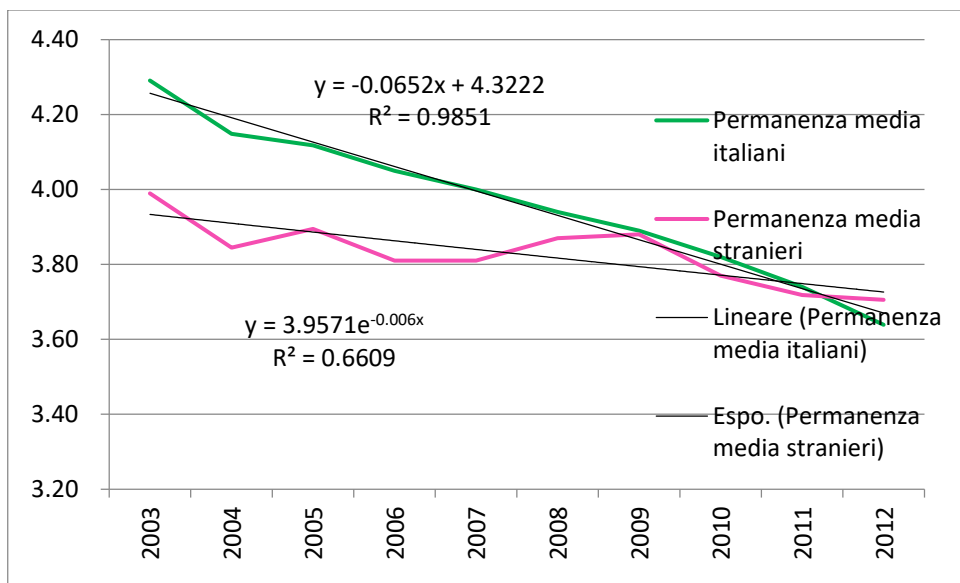


Figura 171 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri negli esercizi ricettivi nel periodo 2003-2012

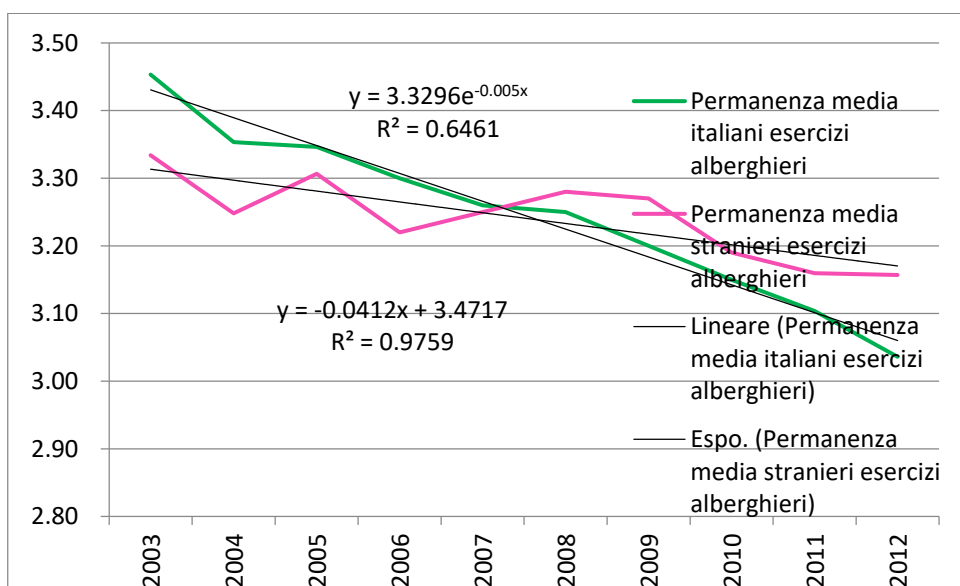


Figura 172 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi alberghieri nel periodo 2003-2012

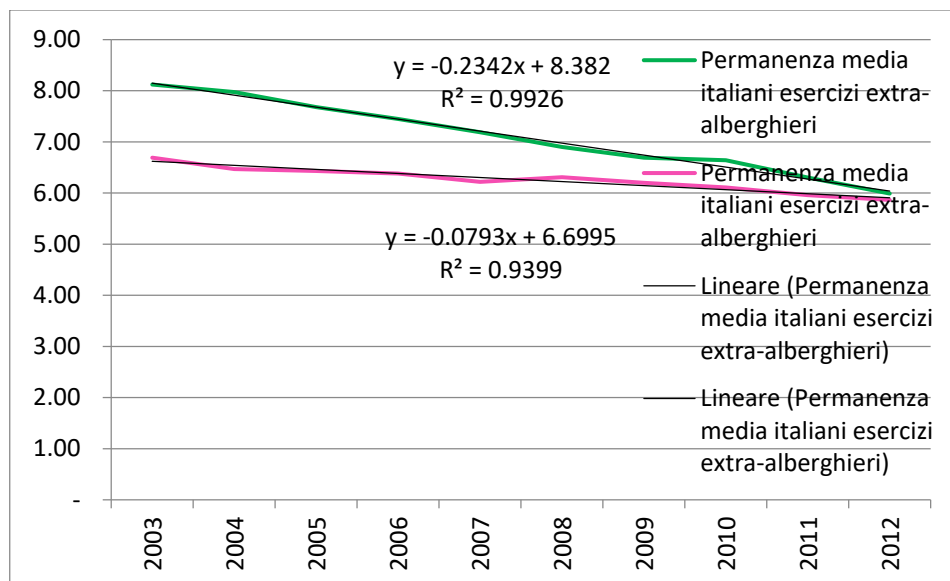


Figura 173 – Andamento temporale della permanenza media di italiani e stranieri nei soli esercizi extra-alberghieri nel periodo 2003-2012

I tre grafici precedenti raffigurano, invece, l'andamento temporale della permanenza media differenziando non solo per tipologia di esercizi ricettivi (alberghieri, complementari o totali), ma anche per provenienza dei visitatori, quindi italiani o stranieri. Si evidenzia che per entrambi la permanenza media è andata diminuendo dal 2003 al 2012 e che quella negli esercizi extra-alberghieri è circa il doppio di quella negli esercizi alberghieri.

Tabella 58 –Variazioni percentuali della permanenza media per tipologia di turista e di esercizio ricettivo nel periodo 2003-2012

ANNI	ESERCIZI ALBERGHIERI			ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI			TOTALE ESERCIZI RICETTIVI		
	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)	Var. Perm. Media italiani (%)	Var. Perm. Media stranieri (%)	Var. Perm. Media totale (%)
2003-2004	-2,90	-2,58	-2,78	-1,82	-3,32	-2,44	-3,32	-3,62	-3,47
2004-2005	-0,21	1,79	0,62	-3,69	-0,62	-2,48	-0,75	1,30	0,07
2005-2006	-1,39	-2,61	-1,78	-3,00	-0,78	-2,15	-1,64	-2,18	-2,03
2006-2007	-1,21	0,93	-0,31	-3,49	-2,51	-3,01	-1,23	0,00	-0,51
2007-2008	-0,31	0,92	0,00	-4,03	1,45	-1,78	-1,50	1,57	-0,26
2008-2009	-1,54	-0,30	-0,92	-3,04	-1,74	-2,41	-1,27	0,26	-0,77
2009-2010	-1,56	-2,45	-2,17	-0,75	-1,45	-1,23	-1,80	-2,84	-2,06
2010-2011	-1,47	-0,95	-0,97	-5,09	-2,50	-4,00	-2,10	-1,37	-1,84
2011-2012	-2,18	-0,09	-1,17	-4,93	-1,55	-3,45	-2,70	-0,35	-1,61

In tabella sono riportate le variazioni percentuali della permanenza media, differenziando per tipologia di esercizio ricettivo (totale, alberghiero ed extra-alberghiero) e per provenienza dei visitatori, italiani o stranieri. Come già detto, la permanenza media è andata diminuendo nel corso degli anni.