



Senato della Repubblica
Servizio Studi



Camera dei deputati
SERVIZIO STUDI

XVII LEGISLATURA

ATTO DEL GOVERNO n. 173

Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale

(art. 698 del codice della navigazione)

giugno 2015

Servizio studi del Senato
Dossier
n. 221


Servizio studi della Camera
Documentazione e ricerche
n. 181



SENATO DELLA REPUBBLICA:

SERVIZIO STUDI
Tel. 066706-2451
studi1@senato.it
Dossier n. 221

CAMERA DEI DEPUTATI:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento trasporti
Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it -  CD_trasporti
ATTI DEL GOVERNO N. 181

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

SCHEDE DI LETTURA

- Il contesto normativo 3
- Articolo 1: il contenuto del Piano 6
- Tabella 2: Aeroporti italiani a confronto: dati di traffico, inserimento nel Piano aeroporti e collocazione europea 11

Schede di lettura

Il contesto normativo

La presentazione dello schema di decreto del Presidente della Repubblica che individua gli aeroporti di interesse nazionale si inserisce nel contesto normativo costituito dall'**art. 698 del codice della navigazione** e dalle disposizioni comunitarie relative alla Rete Transeuropea dei trasporti (**Regolamento n. 1315/2013**) e al Meccanismo per collegare l'Europa (**Regolamento n. 1316/2013**).

La cornice costituita dall'**articolo 117 della Costituzione** stabilisce inoltre che gli aeroporti rientrino tra le materie di competenza concorrente Stato-Regioni, per cui **spetta allo Stato la disciplina dei principi fondamentali in materia** ed alle Regioni l'emanazione delle norme di attuazione e regolamentari: la procedura di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e di interesse strategico proposta nello schema in commento ha pertanto visto come elemento procedurale rilevante l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome, raggiunta il 19 febbraio 2015.

Gli orientamenti europei

Già a partire dal **Libro bianco dei trasporti del 28 marzo 2011** e dalla Comunicazione **COM(2011)823 del 1° dicembre 2011** sulla politica aeroportuale europea con l'allegato "Pacchetto aeroporti", l'Unione europea ha delineato le **direttrici per lo sviluppo del trasporto aereo comunitario**, indicando tra l'altro, le seguenti priorità:

- la necessità di una maggiore **integrazione tra aeroporti e altre modalità di trasporto**;
- **l'aumento della capacità degli aeroporti** per far fronte alla domanda crescente dei passeggeri, in particolare verso Paesi terzi e verso zone europee poco collegate: una delle principali sfide in prospettiva futura è quella della congestione degli aeroporti a causa della insufficiente capacità rispetto alla domanda che è tornata crescente e che fa prevedere un forte incremento del traffico nei prossimi anni;
- la conseguente necessità di **migliorare la gestione degli aeromobili e del traffico aereo**, attraverso la realizzazione del **Cielo Unico europeo** (*Single European Sky*) e tramite l'operatività, entro il 2020, del **nuovo sistema di gestione del traffico aereo** denominato **SESAR** (*Single European Sky AYM Research*, modificato poi dal pacchetto denominato *SES 2+*), in particolare mirando ad una maggiore efficienza dei servizi di navigazione aerea, anche allineando le capacità di volo con quelle a terra, ottimizzando tutte le fasi di volo da aeroporto ad aeroporto (*gate to gate*) sia negli aeroporti che nelle aree limitrofe, modificando il sistema di assegnazione delle bande

orarie in senso più efficiente, nonché eliminando la frammentazione della gestione del traffico aereo oggi basata su 28 Autorità nazionali che vigilano su più di cento prestatori di servizi di navigazione aerea;

- favorire gli **investimenti pubblici e privati** per l'infrastruttura aeroportuale europea, nel rispetto della normativa sugli aiuti di Stato data la natura concorrenziale del mercato dell'aviazione (si veda la Comunicazione COM (2014)963: *Nuovi Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*), tramite la definizione di una **rete transeuropea TeN-T dei trasporti** su due livelli: una **rete centrale prioritaria (core network)** da realizzare entro il 2030 e su cui concentrare gli investimenti, ed una rete globale (*comprehensive network*) da realizzare entro il 2050: il "Meccanismo per collegare l'Europa" (*Connecting Europe Facility- CEF*) prevede uno stanziamento complessivo di 26,3 miliardi di € per il periodo 2014-2020 (di cui 11,3 miliardi per i Fondi di coesione a cui l'Italia non partecipa) e sosterrà i progetti di collegamento aria-ferrovia per gli aeroporti della rete centrale; i finanziamenti del Fondo di coesione e del Fondo europeo di Sviluppo Regionale (FESR) saranno destinati agli aeroporti inseriti nella rete globale;
- accrescere la **sicurezza** delle attività aeroportuali e rivedere il quadro dei controlli di sicurezza (security) negli aeroporti europei.

I nuovi orientamenti sulla **Rete Transeuropea dei trasporti (TeN-T)** definiti nel **Regolamento n. 1315** del dicembre 2013 hanno in particolare definito una **rete centrale (Core Network)**, che si articola in **nove corridoi**, composta da:

- **38 aeroporti principali** europei nelle città, in cui rientrano **11 aeroporti italiani**: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Bergamo Orio al serio, Bologna, Milano Linate, Torino, Genova, Napoli, Cagliari, Palermo;
- 94 porti principali;
- 15.000 km di ferrovia ad alta velocità;
- 35 progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

Si ricorda che **quattro corridoi interessano l'Italia**: il **corridoio Baltico-Adriatico**; il **corridoio "Mediterraneo"**, essenzialmente stradale-ferroviario, che collega la penisola iberica con il confine ungaro-ucraino e che comprende i collegamenti Torino-Lione e Venezia –Lubiana; il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che arriva fino a Malta transitando per la Galleria base del Brennero e passa per l'Italia meridionale e la Sicilia; il **corridoio Reno-Alpi**, essenzialmente un corridoio multimodale per le rotte delle merci dai porti del Mare del Nord e della Germania verso il Mediterraneo, che interessa Milano e la Liguria.

Nella **rete Comprehensive** rientrano invece i seguenti **22 aeroporti italiani**: Trieste; Treviso, Verona; Bolzano; Brescia; Forlì, Firenze, Pisa; Ancona; Roma

Ciampino; Pescara; Foggia; Bari, Brindisi; Lamezia Terme, Reggio Calabria; Trapani; Catania-Comiso; Lampedusa; Pantelleria; Alghero; Olbia.

La normativa italiana

L'**articolo 698 del codice della navigazione**, nel testo modificato dal decreto legislativo n. 151 del 2006, prevede espressamente **l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale** in quanto nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. La norma prevede in tal senso l'emanazione di un **decreto del Presidente della Repubblica**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e province autonome, sentita l'agenzia del demanio e previo **parere delle Commissioni parlamentari competenti**, da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Lo stesso procedimento è richiesto per eventuali successive modifiche al decreto.

L'art. 17 della legge n. 400/1988, non espressamente richiamata peraltro nell'art. 698, fa anche riferimento al parere del Consiglio di Stato, reso il 23 aprile 2015 e che è allegato allo schema in commento.

I **parametri** fissati dalla norma **per l'individuazione degli aeroporti** sono i seguenti:

- le dimensioni e la tipologia di traffico;
- l'ubicazione territoriale;
- il ruolo strategico;
- le previsioni dei progetti europei TEN-T.

Si ricorda anche che in materia di federalismo demaniale, l'art. 5 del D.Lgs. n. 85 del 2010 ha previsto il trasferimento degli aeroporti di interesse regionale e locale appartenenti al demanio aeronautico (che non siano di interesse nazionale) ai rispettivi enti locali: Regioni, Province, Comuni e Città metropolitane.

Articolo 1: il contenuto del Piano

Lo schema di decreto in commento è costituito da un **articolo unico** composto da **dieci commi**.

A tale proposito si rileva che la Relazione illustrativa fa riferimento ad un testo costituito da un articolo unico composto da tredici commi a cui si riferisce anche il parere del Consiglio di Stato reso il 23 aprile 2015 sul testo trasmesso il 13 marzo 2015. Il testo composto da tredici commi è stato anch'esso trasmesso al Parlamento quale, come rilevato nella lettera di accompagnamento, "ulteriore testo predisposto a fini collaborativi" anche se il testo approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri e sottoposto a parere risulta essere quello composto da dieci commi.

Nella seduta della Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato del 10 giugno 2015 dedicata all'esame del provvedimento, il Viceministro per le infrastrutture e i trasporti ha precisato che il Governo intende assumere, ai fini della deliberazione definitiva dell'atto, il testo composto da tredici commi, che è stato integrato con le indicazioni fornite dalla Conferenza Stato-Regioni, dall'Agenzia del demanio e dal Consiglio di Stato.

L'iter di adozione del piano ha visto la presentazione il 29 gennaio 2013 da parte del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, dell'atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale, che proponeva un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni ed una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale. Sull'atto di indirizzo è stato avviato un confronto con le regioni. Sul processo di adozione del piano nazionale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha poi svolto un'informativa al Consiglio dei ministri nella riunione del 17 gennaio 2014. Lo schema di piano nazionale degli aeroporti, è stato poi approvato dal Consiglio dei ministri in via preliminare lo scorso 30 settembre, mentre l'intesa in sede di Conferenza Stato-regioni è stata raggiunta lo scorso 19 febbraio.

Il contenuto del Piano, oltre alla normativa comunitaria e nazionale in materia ricostruita nel precedente paragrafo, tiene conto di una serie di atti preparatori, tra cui, principalmente, gli indirizzi contenuti nell'11° Allegato infrastrutture al DEF e l'Atto di pianificazione allegato allo schema stesso, che individua, come previsto dall'art. 698 del codice della navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale in relazione ai bacini di traffico.

La **struttura del Piano** è la seguente:

Il **comma 1** e il **comma 2** individuano un totale di **38 aeroporti**, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico:

- **12 aeroporti** (evidenziati in grassetto in Tabella 1), sono qualificati di **particolare rilevanza strategica**;
- ulteriori **26 aeroporti di interesse nazionale**.

Tabella 1: i 38 aeroporti di interesse nazionale

<i>Bacino territoriale</i>	<i>Aeroporti</i>
Nord Ovest	Milano Malpensa , Milano Linate, Torino; Bergamo, Genova, Brescia; Cuneo
Nord Est	Venezia , Verona, Trieste; Treviso
Centro Nord	Bologna ; Pisa/Firenze , Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino , Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli , Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari , Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme , Reggio Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania , Comiso
Sicilia occidentale	Palermo , Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari , Olbia, Alghero

Gli **aeroporti di interesse nazionale** sono stati individuati, secondo i criteri dell'art. 698 cod. nav., all'interno di **10 bacini territoriali**, scelti, in base a quanto indicato in premessa allo schema, secondo due **criteri**:

- 1) la divisione dell'Italia nelle **5 aree sovra regionali** previste dallo schema comunitario **NUTS1**: Nord-Ovest; Nord-est; Centro; Sud; Isole;
- 2) all'interno di tali aree, per bacini di traffico omogeneo considerando una distanza massima di 2 ore di percorrenza in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica, elemento questo che ha portato all'individuazione di 10 bacini territoriali.

I **12 aeroporti** qualificati di **importanza strategica** sono stati scelti, secondo quanto indicato nelle premesse allo schema, **uno per ciascun bacino territoriale, con l'eccezione del bacino Centro Nord** nel quale ne sono stati individuati due: l'aeroporto di Bologna ed il sistema aeroportuale **Pisa/Firenze** in base alle caratteristiche morfologiche del territorio e ai dati di traffico. La qualificazione di importanza strategica è stata attribuita considerando in primo luogo l'inserimento nel **core network** della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e nel caso di più aeroporti *core* presenti nello stesso bacino, privilegiando i gate intercontinentali (è il caso di Milano Malpensa). Nel caso di mancanza di aeroporti *core* nel bacino si è scelto l'aeroporto della rete *comprehensive* della rete transeuropea con maggiori movimenti di traffico.

Come evidenziato nella successiva Tabella 2, sono stati quindi qualificati di importanza strategica, pur non appartenendo alla rete *core*, il sistema aeroportuale **Pisa/Firenze** (bacino Centro Nord) e gli aeroporti di **Lamezia Terme** (bacino Calabria), di **Bari** (bacino Mediterraneo/Adriatico) e di **Catania** (bacino Sicilia Orientale).

Si segnala che l'ulteriore testo trasmesso include al comma 3 (non presente nel testo in commento) l'esplicita qualificazione degli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia come gate intercontinentali nell'ambito degli aeroporti a rilevanza strategica, nonché inserisce esplicitamente al comma 5 l'aeroporto di Torino tra quelli a rilevanza strategica, a condizione che si realizzi, in relazione alle connessioni ferroviarie AV/AC tra le due città, un'alleanza con l'aeroporto di Milano Malpensa. Anche tale comma 5 non è presente nel testo presentato per il parere.

Per gli **aeroporti di Pisa/Firenze il comma 4** subordina alla realizzazione della **gestione unica**, la qualifica di tali **aeroporti di particolare rilevanza strategica**.

A partire dal **1° giugno 2015** ha efficacia la fusione per incorporazione della società Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) nella Società Aeroporto Toscano (SAT Spa di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa). Dalla fusione, deliberata dall'Assemblea straordinaria degli azionisti di SAT Spa del 10 febbraio 2015 e con cambio di denominazione della società SAT, è nata la **nuova società di gestione degli scali aeroportuali di Firenze e Pisa: Toscana Aeroporti S.p.a.** Contestualmente alla fusione è stato anche deliberato un aumento di capitale di SAT spa per un importo complessivo di nominali Euro 14.440.743,90. Pertanto, alla data di efficacia della fusione, il capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.A. è pari a Euro 30.709.743,90.

I **commi 3, 5, 6, 7 e 8**, individuano i **parametri** e le **condizioni** da rispettare, a cui è subordinata la **qualificazione di aeroporto o sistema aeroportuale di interesse nazionale**.

Per gli **aeroporti di interesse nazionale** sono richiesti dal **comma 3**:

- **ruolo ben definito** dell'aeroporto all'interno del bacino, con una **specializzazione dello scalo** e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema da incentivare;
- raggiungimento **dell'equilibrio economico-finanziario**, anche tendenziale, in un arco di tempo ragionevole;
- adeguati indici di **solvibilità patrimoniale**.

L'unica **eccezione** al possesso di tali condizioni è consentita dal **comma 5** è per gli aeroporti che svolgono una funzione per la **continuità territoriale**.

Si può ritenere che, tra gli aeroporti di interesse nazionale, risultino necessari per la continuità territoriale quelli di Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa Olbia e Alghero.

A tale proposito si segnala che nel testo dello schema composto da 13 commi la disposizione sulla continuità territoriale (posta al comma 7) è più ampia di quella in

commento, in quanto specifica la non applicazione sia delle sopra citate condizioni che delle procedure di presentazione del piano triennale previsto dal successivo comma 6 per gli aeroporti che garantiscano la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, previa verifica della non sussistenza di altre modalità di trasporto, in particolare ferroviarie, adeguate.

In relazione all'aeroporto di **Comiso**, si ricorda il recente cambio di *status* da aeroporto militare ad aeroporto civile, con Decreto interministeriale 14.12.2010, con il quale l'aeroporto è stato trasferito alla regione Sicilia e da questa al Comune, come ricordato nel parere dell'Agenzia del Demanio allegato allo schema. A partire dal giugno 2013 l'aeroporto è stato aperto al traffico commerciale.

Il **comma 6** richiede che i **gestori degli aeroporti di interesse nazionale presentino entro tre mesi** dall'entrata in vigore del decreto, la **documentazione** che dimostri il possesso delle condizioni del comma 3. La documentazione va presentata al **Ministero delle infrastrutture e trasporti e all'ENAC**.

Qualora le condizioni non sussistano, viene concesso ai gestori un termine di **ulteriori tre mesi** per la presentazione di un **piano industriale**, corredato da un piano **economico-finanziario**, finalizzato alla **realizzazione delle condizioni nel successivo triennio**.

Nel testo dello schema composto da 13 commi è presente al comma 9 una clausola transitoria che prevede la possibilità dei gestori degli aeroporti non inseriti tra quelli di interesse nazionale di presentare entro un anno la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale o per la continuità territoriale.

Il **comma 7** prevede quindi il **definitivo riconoscimento** dell'aeroporto come **di interesse nazionale solo a seguito della verifica positiva**, da parte del Ministero e dell'ENAC, della **sussistenza delle condizioni** o della **fondatezza dei piani**.

Tale ultima disposizione delinea pertanto un sistema per il quale, in mancanza delle condizioni prescritte, ma in presenza di piani adeguati per il successivo triennio, viene comunque concessa la qualifica di aeroporto di interesse nazionale, salvo quanto previsto dal successivo comma 8, che prevede l'ipotesi di revoca della qualifica.

Il **comma 8** prevede infatti che il **MIT**, avvalendosi dell'ENAC, **verifichi la realizzazione delle condizioni** per i gestori che abbiano presentato i **piani** e che **nel caso di mancata realizzazione** ci sia la possibilità di **revoca della qualifica di aeroporto di interesse nazionale**, con il conseguente **declassamento ad aeroporto di interesse regionale**. La norma non prevede però la revoca nel caso in cui la mancata realizzazione delle condizioni sia dipesa da cause imprevedibili e non imputabili alla responsabilità dei gestori.

In relazione agli **aeroporti di interesse regionale**, il parere sullo schema reso dall'Agenzia del Demanio, rileva come sarebbe opportuno un chiarimento sul concetto stesso di aeroporto di interesse regionale, nonché sugli "assetti proprietari, gestionali e funzionali di tutti gli aeroporti di interesse regionale", anche di quelli che non rientrano nello schema di DPR.

Nel testo dello schema composto da 13 commi il comma 11 prevede il trasferimento alle Regioni degli aeroporti di interesse regionale o locale del demanio aeronautico, insieme al regime finanziario dei servizi, in conformità alle norme del D.Lgs. n. 85/2010 e per le regioni a Statuto speciale e le Province autonome il trasferimento in conformità agli Statuti speciali e relative norme di attuazione.

Il **comma 9** fa espresso riferimento **all'atto di pianificazione** allegato allo schema ed agli atti in esso previsti ai fini dell'efficientamento e dello sviluppo integrato della rete aeroportuale nazionale e dei servizi ad essa collegati.

L'atto di pianificazione prevede, tra le altre cose, che, a fianco dell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, vengano poste in essere misure per: il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità, attraverso un action plan articolato per bacini di traffico; la razionalizzazione dei servizi aeroportuali e dei relativi costi (con applicazione dei costi standard, affidamento di più aeroporti ad un unico gestore, revisione degli orari di apertura degli aeroporti, in particolare nelle ore notturne); il potenziamento del traffico cargo.

Nel testo dello schema composto da 13 commi, non è presente una disposizione corrispondente a quella in commento.

Il **comma 10** dispone infine la **vigilanza del Ministero** delle infrastrutture e trasporti sull'attuazione del decreto, promuovendo le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti.

Nel testo dello schema composto da 13 commi il comma 13 prevede che il Ministero delle infrastrutture e trasporti favorisca azioni a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti (riferendosi presumibilmente a quelli di interesse nazionale), per conseguire l'ottimizzazione delle connessioni con gli aeroporti più vicini.

Tabella 2: Aeroporti italiani a confronto: dati di traffico, inserimento nel Piano aeroporti e collocazione europea

Nella **tabella 2** sono riportati i **dati di traffico** dei **principali aeroporti italiani**, presi in esame da ENAC nel suo Rapporto annuale, nonché il **loro inserimento nel piano degli aeroporti** di interesse nazionale con il relativo bacino territoriale, e la loro appartenenza o meno alle **reti transeuropee dei trasporti TEN-T**.

Tabella 2: Aeroporti italiani a confronto

Aeroporto	Aeroporto di interesse nazionale	Bacino territoriale del Piano	Collocazione Reti TEN-T	Traffico passeggeri 2013*	Traffico passeggeri 2014* (e variazione % sul 2013)
Milano Malpensa	Strategico	Nord Ovest	<i>Core Network</i>	17.781.144	18.669.740 (+5,0%)
Milano Linate	Si	Nord Ovest	<i>Core Network</i>	8.983.694	8.984.285 (+0,01%)
Bergamo	Si	Nord Ovest	<i>Core Network</i>	8.882.611	8.696.085 (-2,1%)
Torino	Si	Nord Ovest	<i>Core Network</i>	3.154.330	3.419.102 (+ 8,39%)
Genova	Si	Nord Ovest	<i>Core Network</i>	1.294.370	1.259.078 (-2,73%)
Brescia (da dicembre 2010 utilizzato solo per voli charter, postali e cargo.)	Si	Nord Ovest	<i>Comprehensive</i>	7.163	9.940 (+38,77%)
Cuneo	Si	Nord Ovest	<i>NO</i>	286.949	233.992 (-18,46%)
Albenga	NO	-	<i>NO</i>	1.672	1.382 (-17,34%)
Biella	NO	-	<i>NO</i>	69	87 (+26,09%)
Aosta (da maggio 2008 sono stati sospesi i collegamenti di linea)	NO	-	<i>NO</i>	62	50 (-19,35%)
Venezia	Strategico	Nord Est	<i>Core Network</i>	8.327.899	8.407.935 (+0,96%)
Verona	Si	Nord Est	<i>Comprehensive</i>	2.685.702	2.755.171 (+2,59%)
Treviso	Si	Nord Est	<i>Comprehensive</i>	2.156.115	2.226.534 (+3,27%)

Trieste	Si	Nord Est	<i>Comprehensive</i>	849.086	737.523 (-13,14%)
Bolzano	NO	-	<i>Comprehensive</i>	25.255	57.660 (+128,31%)
Bologna	Strategico	Centro Nord	<i>Core Network</i>	6.127.221	6.533.533 (+6,6%)
Pisa/Firenze	Strategico	Centro Nord	<i>Comprehensive</i>	Pisa: 4.471.085 Firenze: 1.963.744	Pisa: 4.678.734 (+4,6%) Firenze: 2.231.460 (+13,63%)
Rimini	Si	Centro Nord	<i>NO</i>	558.335	470.528 (-15,73%)
Parma	Si	Centro Nord	<i>NO</i>	195.298	203.651 (+4,28%)
Ancona	Si	Centro Nord	<i>Comprehensive</i>	498.229	477.218 (-4,22%)
Forlì (dal 3/5/2013 è in fallimento la società di gestione SEAF Spa e l'aeroporto ha mantenuto l'operatività senza voli commerciali. A settembre 2014 l'Enac ha consentito la gestione provvisoria dello scalo)	NO	-	<i>Comprehensive</i>	-	-
Elba	NO	-	<i>NO</i>	13.475	15.508 (+15,09%)
Grosseto	NO	-	<i>NO</i>	4.639	3.908 (-15,76%)
Roma Fiumicino	Strategico	Centro Italia	<i>Core Network</i>	35.939.91 7	38.291.989 (+6,54%)
Roma Ciampino	Si	Centro Italia	<i>Comprehensive</i>	4.744.716	5.016.642 (+5,73%)
Perugia	Si	Centro Italia	<i>NO</i>	214.025	207.034 (-3,27%)
Pescara	Si	Centro Italia	<i>Comprehensive</i>	542.963	552.116 (+1,69%)
Napoli	Strategico	Campania	<i>Core Network</i>	5.400.080	5.917.256 (+9,58%)
Salerno	Si	Campania	<i>NO</i>	2.009	2.245 (+11,75%)

Bari	Strategico	Mediterraneo/ Adriatico	<i>Comprehensive</i>	3.591.368	3.664.337 (+2,03%)
Brindisi	Si	Mediterraneo / Adriatico	<i>Comprehensive</i>	1.989.130	2.158.718 (+8,53%)
Taranto	Si	Mediterranea / Adriatico	NO	345	885 (+156,52%)
Foggia	NO	-	<i>Comprehensive</i>	5.600	5.351 (-4,45%)
Lamezia Terme	Strategico	Calabria	<i>Comprehensive</i>	2.172.181	2.414.277 (+11,15%)
Reggio Calabria	Si	Calabria	<i>Comprehensive</i>	557.668	517.159 (-7,26%)
Crotone	Si	Calabria	NO	28.923	65.793 (+127,48%)
Catania	Strategico	Sicilia orientale	<i>Comprehensive</i>	6.307.473	7.217.512 (+14,4%)
Comiso (aperto al traffico commerciale da giugno 2013)	Si	Sicilia orientale	<i>Comprehensive</i>	56.854	328.027
Palermo	Strategico	Sicilia occidentale	<i>Core Network</i>	4.335.668	4.545.641 (+4,84%)
Trapani	Si	Sicilia occidentale	<i>Comprehensive</i>	1.877.827	1.595.755 (-15,02%)
Pantelleria	Si	Sicilia occidentale	<i>Comprehensive</i>	127.102	127.160 (+0,05%)
Lampedusa	Si	Sicilia occidentale	<i>Comprehensive</i>	203.389	177.747 (-12,61%)
Cagliari	Strategico	Sardegna	<i>Core Network</i>	3.577.560	3.632.972 (+1,55%)
Olbia	Si	Sardegna	<i>Comprehensive</i>	1.978.022	2.095.828 (+5,96%)
Alghero	Si	Sardegna	<i>Comprehensive</i>	1.549.443	1.635.594 (+5,56%)

*Dati sul traffico passeggeri: fonte ENAC maggio 2015