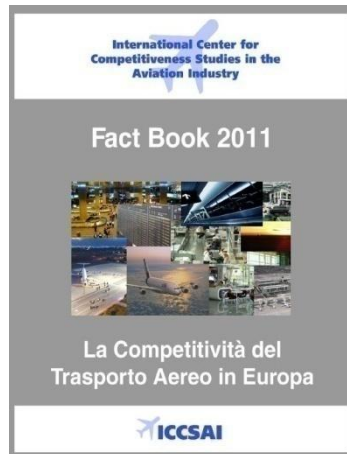


## Fact Book ICCSAI 2011

*Gli aeroporti alla prova dei nuovi modelli di business  
nel trasporto aereo*



**Renato Redondi**

**Coordinatore Scientifico ICCSAI**

***Bologna, 14 Giugno 2011***

- **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**
- **TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA**
- **CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO**
- **ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI**
- **LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO**
- **POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW COST**
- **STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI**
- **RISULTATI PER LE SOCIETA' QUOTATE**
- **CONCLUSIONI**

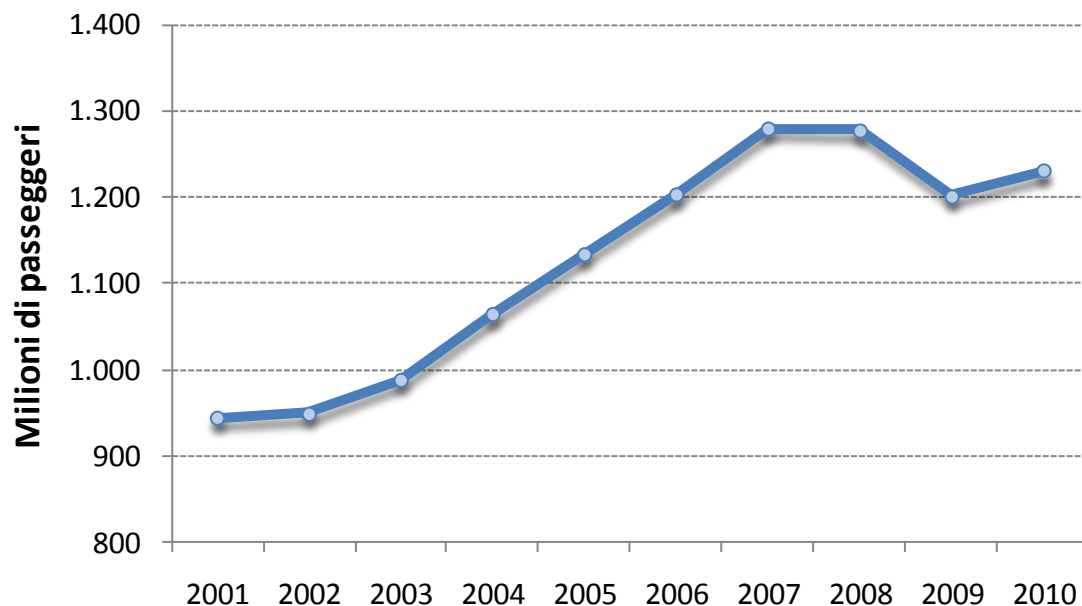
→ **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**

- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI *LOW COST*
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI



- Il 2010 rappresenta per il trasporto aereo l'anno di uscita dalla crisi economica. Nonostante i problemi legati ad eventi vulcanici e climatici i passeggeri salgono del 2,4%
- Il traffico passeggeri non ha ancora recuperato il livello pre-crisi in Europa

Andamento del traffico passeggeri in Europa



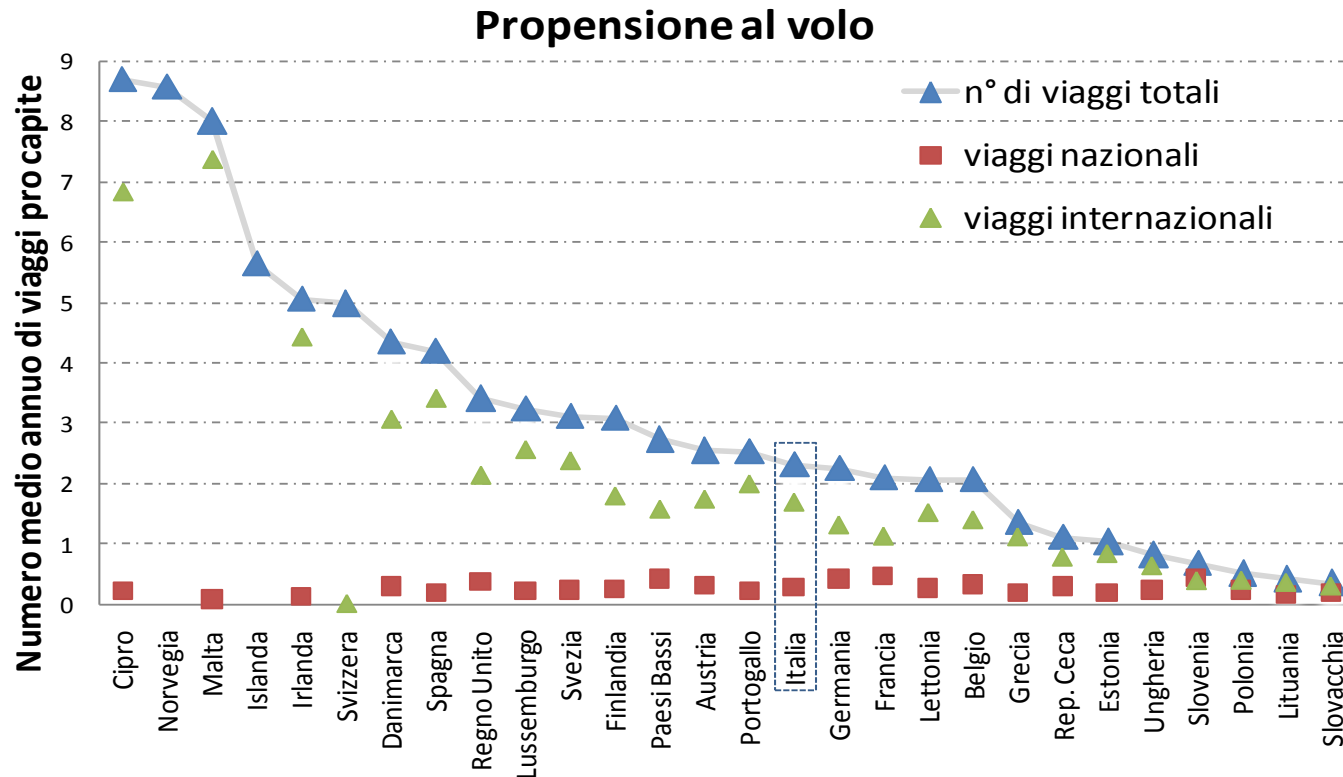
Traffico passeggeri in Europa

| Anno | Passeggeri (milioni) | Δ %   |
|------|----------------------|-------|
| 2001 | 944                  | -0,9% |
| 2002 | 950                  | +0,6% |
| 2003 | 988                  | +4,1% |
| 2004 | 1.064                | +7,6% |
| 2005 | 1.134                | +6,6% |
| 2006 | 1.202                | +6,1% |
| 2007 | 1.280                | +6,4% |
| 2008 | 1.278                | -0,2% |
| 2009 | 1.202                | -6,0% |
| 2010 | 1.231                | +2,4% |

- Il mercato italiano supera quello francese al 4° posto in Europa
- Minori perdite in recessione e migliori risultati anche in momenti di espansione.  
**Solo l'Italia torna al di sopra dei livelli di traffico passeggeri prima della crisi**
- Crescita più alta del mercato dal 2005 al 2010 rispetto ai principali mercati europei nonostante ridotto sviluppo economico
- Calo di traffico nel mercato del Regno Unito più maturo

| Paesi         | Passeggeri<br>2010 ('000) | Δ passeggeri<br>05-10 ('000) | CAGR 05-10  | Δ%<br>09-10 | Δ%<br>08-09  |
|---------------|---------------------------|------------------------------|-------------|-------------|--------------|
| Regno Unito   | 211.161                   | -17.572                      | -1,6%       | -3,4%       | -7,1%        |
| Spagna        | 192.466                   | 11.817                       | 1,3%        | 3,0%        | -7,8%        |
| Germania      | 184.133                   | 19.668                       | 2,3%        | 4,5%        | -5,3%        |
| <b>Italia</b> | <b>139.775</b>            | <b>25.982</b>                | <b>4,3%</b> | <b>7,0%</b> | <b>-2,5%</b> |
| Francia       | 135.710                   | 9.419                        | 1,4%        | 0,2%        | -3,5%        |
| Olanda        | 45.212                    | 1.049                        | 0,5%        | 3,8%        | -8,1%        |
| <b>Totale</b> | <b>1.230.577</b>          | <b>96.438</b>                | <b>1,6%</b> | <b>2,4%</b> | <b>-5,6%</b> |

- Propensione al volo ormai allineata con Francia e Germania
- Rimane per l'Italia una bassa propensione alla mobilità intercontinentale diretta e un gap rispetto ai Paesi geograficamente più simili (ad esempio la Spagna)
- Normalizzata per il PIL procapite, **la propensione al volo è ancora sotto la media e mostra ulteriori possibilità di sviluppo**





- Tra i grandi Hub solo **Francoforte e Amsterdam** segnalano **crescite significative**
- **Ottimi risultati di Malpensa e Fiumicino** che crescono più della media tra i principali 20 aeroporti in Europa
- Mercato calo di traffico passeggeri negli aeroporti low-cost di Londra e Dublino
- Le crescite maggiori sono per Vienna e Copenhagen

| Rank | Aeroporto              | Passeggeri 2010 | Var. 09/10  | Δ Rank 09/10 |
|------|------------------------|-----------------|-------------|--------------|
| 1    | London Heathrow        | 65.882          | -0,2%       | 0            |
| 2    | Paris CDG              | 58.165          | 0,4%        | 0            |
| 3    | Frankfurt              | 53.009          | 4,1%        | 0            |
| 4    | Madrid                 | 49.864          | 2,9%        | 0            |
| 5    | Amsterdam              | 45.212          | 3,8%        | 0            |
| 6    | <b>Roma Fiumicino</b>  | <b>36.338</b>   | <b>7,5%</b> | <b>0</b>     |
| 7    | Munich                 | 34.722          | 6,2%        | 0            |
| 8    | London Gatwick         | 31.375          | -3,1%       | 0            |
| 9    | Barcelona              | 29.210          | 6,5%        | 0            |
| 10   | Paris ORY              | 25.204          | 0,4%        | 0            |
| 11   | Zurich                 | 22.878          | 4,3%        | 0            |
| 12   | Copenhagen             | 21.502          | 9,1%        | 3            |
| 13   | Palma de Mallorca      | 21.117          | -0,4%       | -1           |
| 14   | Vienna                 | 19.691          | 8,7%        | 3            |
| 15   | Oslo                   | 19.091          | 5,5%        | 3            |
| 16   | Dusseldorf             | 18.988          | 6,7%        | 3            |
| 17   | <b>Milano Malpensa</b> | <b>18.948</b>   | <b>8,0%</b> | <b>3</b>     |
| 18   | London Stansted        | 18.568          | -6,9%       | -4           |
| 19   | Dublin                 | 18.432          | -10,1%      | -6           |
| 20   | Manchester             | 17.759          | -5,2%       | -4           |



- Quasi il 60% degli aeroporti in Europa ha aumentato il volume di passeggeri
- Fiumicino registra la 2° migliore crescita assoluta di traffico in 5 anni (Bologna è 19°) e la 1° nel 2009-10
- Perdono aeroporti del Regno Unito e dell'Irlanda anche **a causa degli alti livelli di tasse aeroportuali**

| Aeroporti con traffico in crescita e in diminuzione |                                      |                                    |
|---|--------------------------------------|------------------------------------|
|   | % aeroporti con traffico in crescita | % aeroporti con traffico in dimin. |
| <b>2009-2010</b>                                    | <b>59,8%</b>                         | <b>40,2%</b>                       |
| 2008-2009   | 25,4%                                | 74,6%                              |
| 2007-2008   | 50,0%                                | 50,0%                              |
| 2006-2007   | 80,7%                                | 19,3%                              |
| 2005-2006   | 84,4%                                | 15,6%                              |
| 2004-2005   | 77,0%                                | 23,0%                              |
| 2003-2004   | 78,7%                                | 21,3%                              |
| 2002-2003   | 68,4%                                | 31,6%                              |
| 2001-2002   | 39,3%                                | 60,7%                              |
| 2000-2001   | 46,7%                                | 53,3%                              |
| 1999-2000   | 81,4%                                | 18,6%                              |

| Top per crescita assoluta traffico passeggeri (mln) |             |            |             |
|---|-------------|------------|-------------|
|   | Δ 2005/2010 |            | Δ 2009/2010 |
| Madrid  | +7,9        | Roma FCO   | +2,5        |
| Roma FCO  | +7,7        | Frankfurt  | +2,1        |
| Monaco  | +6,1        | Monaco     | +2,0        |
| Zurigo  | +5,0        | Barcellona | +1,9        |
| Parigi CDG  | +4,4        | Copenaghen | +1,8        |
| Vienna  | +3,8        | Amsterdam  | +1,6        |

| Bottom per contrazione assoluta traffico pax (mln) |             |                 |             |
|--|-------------|-----------------|-------------|
|  | Δ 2005/2010 |                 | Δ 2009/2010 |
| Manchester   | -5,0        | London Stansted | -1,4        |
| Londra STN   | -3,4        | Shannon         | -1,0        |
| Glasgow  | -2,2        | London Gatwick  | -1,0        |
| Londra LHR   | -2,0        | Manchester      | -1,0        |
| Shannon  | -1,5        | Athens          | -0,8        |
| Londra LGW   | -1,4        | Glasgow         | -0,7        |

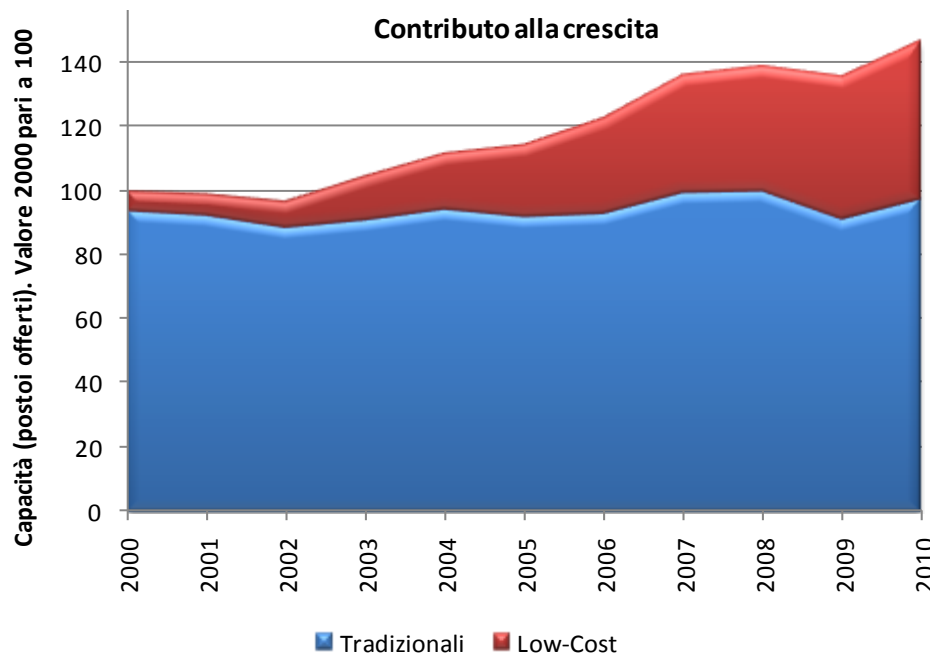


- Nel 2010 si segnalano ottime crescite per **Bologna, Torino, Treviso, Lamezia T., Trapani, Genova e Forlì di oltre il 10% anche per effetto dello sviluppo low-cost**
- Il 2011 è partito bene. **Crescita del 7% fino a Marzo**. Dato di Aprile più alto ma influenzato dall'effetto dell'esplosione del vulcano islandese ad aprile del 2010
- Nel 2011 anche Verona e Palermo riprendono con forza il percorso di crescita grazie allo sviluppo low-cost
- Rispetto agli ultimi 5 anni, nel 2010 **rallentamento della crescita per gli scali low-cost di Bergamo Orio al Serio e Pisa**

| Rank pax             | Aeroporto  | Passeggeri 2010    | % 09-10     | CAGR 05-10  | % 03/10-03/11 |
|----------------------|------------|--------------------|-------------|-------------|---------------|
| 1                    | Roma FCO   | 36.337.523         | 7,5%        | 4,8%        | 3,3%          |
| 2                    | Milano MXP | 18.947.808         | 8,0%        | -0,7%       | 4,8%          |
| 3                    | Milano LIN | 8.296.450          | 0,0%        | -1,8%       | 8,3%          |
| 4                    | Bergamo    | 7.677.224          | 7,2%        | 12,0%       | 6,2%          |
| 5                    | Venezia    | 6.868.968          | 2,3%        | 3,4%        | 5,2%          |
| 6                    | Catania    | 6.321.753          | 6,5%        | 4,0%        | 5,3%          |
| 7                    | Napoli     | 5.584.114          | 4,9%        | 4,0%        | 4,0%          |
| 8                    | Bologna    | 5.511.669          | 15,3%       | 8,4%        | 16,0%         |
| 9                    | Roma CIA   | 4.564.464          | -4,9%       | 1,5%        | 3,3%          |
| 10                   | Palermo    | 4.367.342          | -0,2%       | 4,0%        | 15,2%         |
| 11                   | Pisa       | 4.067.012          | 1,2%        | 11,7%       | 12,8%         |
| 12                   | Torino     | 3.560.169          | 10,3%       | 2,5%        | 3,6%          |
| 13                   | Cagliari   | 3.443.227          | 3,3%        | 7,9%        | 0,5%          |
| 14                   | Bari       | 3.398.110          | 20,3%       | 15,4%       | 13,8%         |
| 15                   | Verona     | 3.023.897          | -1,4%       | 2,7%        | 15,4%         |
| 16                   | Treviso    | 2.152.163          | 21,0%       | 10,6%       | 29,4%         |
| 17                   | Lamezia T. | 1.916.187          | 16,4%       | 10,0%       | 16,2%         |
| 18                   | Firenze    | 1.737.904          | 3,0%        | 0,4%        | 5,4%          |
| 19                   | Trapani    | 1.682.991          | 57,4%       | 34,0%       | 16,0%         |
| 20                   | Olbia      | 1.646.247          | -2,8%       | -0,3%       | 5,9%          |
| 21                   | Brindisi   | 1.606.322          | 47,2%       | 15,1%       | 39,4%         |
| 22                   | Alghero    | 1.388.217          | -7,9%       | 5,1%        | 8,2%          |
| 23                   | Genova     | 1.287.524          | 13,3%       | 4,9%        | 13,9%         |
| 24                   | Trieste    | 726.941            | 3,7%        | 3,4%        | 27,6%         |
| 25                   | Forlì      | 640.866            | 22,3%       | 4,7%        | 11,0%         |
| <b>Totale Italia</b> |            | <b>139.778.607</b> | <b>7,0%</b> | <b>4,3%</b> | <b>7,0%</b>   |



- Ryanair supera Meridiana al 2° posto sul mercato domestico
- Nel 2010 Alitalia mantiene le quote di mercato
- **La quota complessiva low-cost si sta stabilizzando**
- Ryanair e easyJet crescono soprattutto a svantaggio delle low-cost minori.



| % posti (rotte schedate)      | 2008         | 2009         | 2010         |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Mercato domestico</b>      |              |              |              |
| Alitalia (AZ+AP)              | 58,5%        | 49,4%        | 49,5%        |
| Ryanair                       | 4,6%         | 10,8%        | 13,4%        |
| easyJet                       | 3,6%         | 7,3%         | 7,3%         |
| <b>Tot. Low cost</b>          | <b>19,5%</b> | <b>27,6%</b> | <b>27,9%</b> |
| <b>Mercato Italia -Europa</b> |              |              |              |
| Alitalia (AZ+AP)              | 36,7%        | 30,7%        | 30,6%        |
| Ryanair                       | 11,9%        | 16,2%        | 18,3%        |
| easyJet                       | 5,5%         | 8,3%         | 9,0%         |
| <b>Tot. Low cost</b>          | <b>30,7%</b> | <b>36,0%</b> | <b>37,4%</b> |

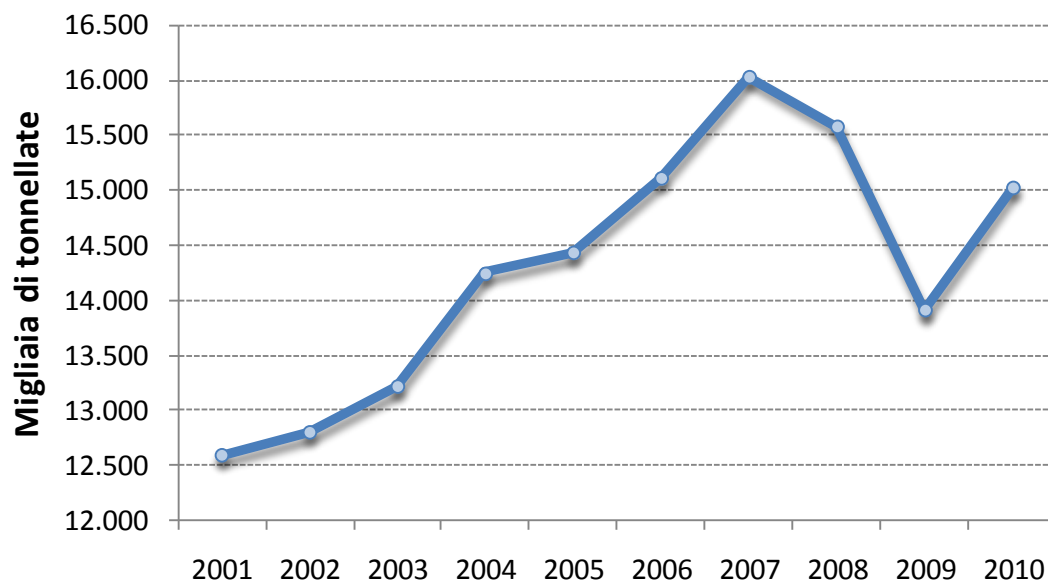
- Dal 2000 al 2010 la crescita della capacità negli aeroporti italiani (+47%) è avvenuta quasi esclusivamente grazie ai vettori low-cost (contribuzione +43%)

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- **TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA**
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI *LOW COST*
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI



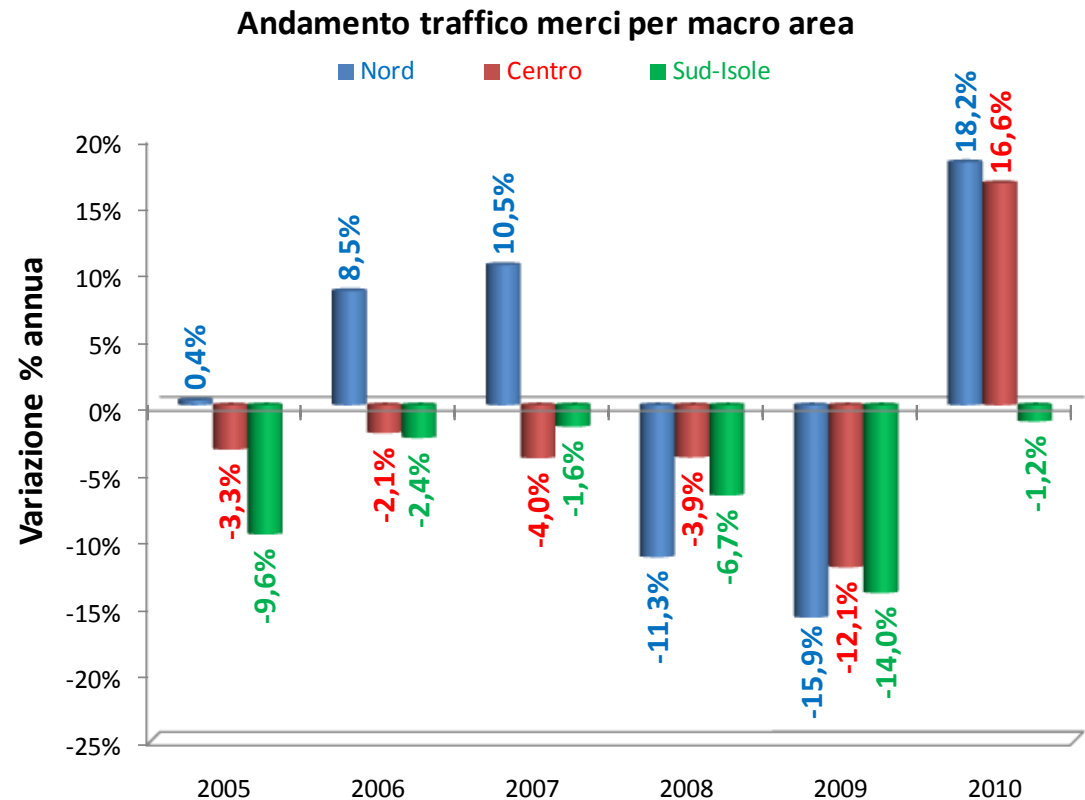
- “Rimbalzo” del traffico merci dopo due anni negativi
- Risultati più significativi per Germania e Regno Unito
- Traffico merci in Francia ancora in riduzione
- L'Italia resta ancora al sotto dei livelli pre-crisi

**Andamento del traffico merci in Europa**



| Paese         | Merci 2010    | Δ% 09-10     | Δ% 08-09      | Δ% 05-10     |
|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Germania      | 4.178         | 18,3%        | -6,7%         | 31,70%       |
| Regno Unito   | 2.319         | 27,6%        | -9,2%         | -6,30%       |
| Francia       | 2.084         | -2,9%        | -10,3%        | 0,20%        |
| Olanda        | 1.512         | 20,3%        | -18,1%        | 1,10%        |
| Belgio        | 1.070         | 28,6%        | -24,8%        | 4,90%        |
| <b>Italia</b> | <b>882</b>    | <b>17,9%</b> | <b>-15,0%</b> | <b>1,38%</b> |
| Lussemburgo   | 705           | 17,7%        | -16,2%        | 12,80%       |
| Spagna        | 637           | 8,5%         | -10,3%        | 3,40%        |
| <b>Totale</b> | <b>15.030</b> | <b>16,7%</b> | <b>-12,3%</b> | <b>5,9%</b>  |

- Livello di traffico merci ampiamente al di sotto di Francia e Germania
- **Restano importanti problemi strutturali**, specialmente di sviluppo nell'area Sud-Isole che dal 2005 ha sempre perso traffico merci
- **Malpensa resta l'unico aeroporto italiano tra i primi 10 per traffico merci con una crescita nel 2010 di oltre il 23%**
- Ottimi risultati anche per Venezia e Bologna che superano Brescia Montichiari nel ranking italiano



- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- **CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO**
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI *LOW COST*
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI

- **Francoforte** si conferma l'aeroporto europeo con la **migliore connettività mondiale.**
- **Nel 2010 rafforza ancora la sua posizione sugli altri scali**
- **Lo scalo New York JFK raggiunge la 3° posizione rompendo l'egemonia degli aeroporti europei**
- La connettività risulta stabile nel tempo e meno sensibile ai momenti di crisi o di sviluppo del traffico passeggeri
- **Fiumicino mantiene il 12° posto**
- **Malpensa arretra di 5 posizioni e perde connettività mondiale**

| Connettività mondiale – N° medio di voli per connettere gli aeroporti |                                       |             |             |           |           |
|---|---------------------------------------|-------------|-------------|-----------|-----------|
| Rank 2010   | Aeroporto                             | Conn 2010   | Conn 2009   | Rank 2009 | Δ Rank    |
| 1   | Francoforte                           | 2,44        | 2,46        | 1         | 0         |
| 2   | Parigi Charles De Gaulle              | 2,51        | 2,49        | 2         | 0         |
| 3   | John F. Kennedy International Airp.   | 2,55        | 2,57        | 5         | 2         |
| 4   | Amsterdam-Schiphol                    | 2,56        | 2,56        | 4         | 0         |
| 5   | Londra Heathrow                       | 2,56        | 2,56        | 3         | -2        |
| 6   | Los Angeles International Airport     | 2,58        | 2,58        | 7         | 1         |
| 7   | Dubai Airport                         | 2,58        | 2,58        | 8         | 1         |
| 8   | Pearson International Airport         | 2,61        | 2,61        | 10        | 2         |
| 9   | Hartsfield-Jackson Atlanta Int. Airp. | 2,61        | 2,58        | 6         | -3        |
| 10  | Newark Liberty International Airp.    | 2,61        | 2,60        | 9         | -1        |
| 11  | Narita Airport                        | 2,63        | 2,65        | 14        | 3         |
| <b>12</b>   | <b>Roma Fiumicino</b>                 | <b>2,64</b> | <b>2,65</b> | <b>12</b> | <b>0</b>  |
| 13  | O'Hare International Airport          | 2,65        | 2,63        | 11        | -2        |
| 14  | Monaco F.J. Strauss                   | 2,66        | 2,65        | 13        | -1        |
| 15  | Incheon International Airport         | 2,66        | 2,66        | 15        | 0         |
| 16  | Madrid Barajas                        | 2,67        | 2,67        | 16        | 0         |
| 17  | Zurigo                                | 2,68        | 2,69        | 18        | 1         |
| 18  | Capital Airport                       | 2,68        | 2,69        | 17        | -1        |
| 19  | Hong Kong International Airport       | 2,69        | 2,71        | 19        | 0         |
| 20  | Ataturk Airport                       | 2,70        | 2,73        | 23        | 3         |
| <b>27</b>   | <b>Milano Malpensa</b>                | <b>2,75</b> | <b>2,72</b> | <b>22</b> | <b>-5</b> |



- Roma Fiumicino entra 18° nella graduatoria mentre Malpensa arretra leggermente (da 20° a 21° posizione)
- Le percentuali del tempo di viaggio speso in attesa di una connessione sono aumentate rispetto al 2009
- La ripresa della crescita del 2010 non ha ancora avuto effetti evidenti sulla connettività



- La riduzione delle frequenze medie porta ad una minore qualità della connessione e a minori possibilità per viaggiatori Business di completare viaggi A/R in giornata
- Si attende un miglioramento per il 2011

| Tempi di viaggio in Europa |                          |              |            |
|----------------------------|--------------------------|--------------|------------|
| Rank                       | Aeroporto                | Tempo minuti | % Attesa   |
| 1                          | Amsterdam-Schiphol       | 293          | 36%        |
| 2                          | Parigi Charles De Gaulle | 293          | 35%        |
| 3                          | Francoforte              | 294          | 37%        |
| 4                          | Copenaghen               | 301          | 36%        |
| 5                          | Monaco F.J. Strauss      | 301          | 37%        |
| 6                          | Londra Heathrow          | 305          | 33%        |
| 7                          | Brussels National        | 319          | 38%        |
| 8                          | Praga-Ruzyne             | 321          | 38%        |
| 9                          | Zurigo                   | 322          | 40%        |
| 10                         | Barcellona               | 323          | 32%        |
| 11                         | Dusseldorf               | 324          | 39%        |
| 12                         | Londra Gatwick           | 329          | 37%        |
| 13                         | Oslo                     | 331          | 35%        |
| 14                         | Berlino Tegel            | 331          | 40%        |
| 15                         | Ginevra-Cointrin         | 332          | 39%        |
| 16                         | Stoccolma-Arlanda        | 333          | 35%        |
| 17                         | Madrid Barajas           | 335          | 31%        |
| <b>18</b>                  | <b>Roma Fiumicino</b>    | <b>335</b>   | <b>34%</b> |
| 19                         | Vienna                   | 336          | 39%        |
| 20                         | Amburgo                  | 337          | 41%        |



- **Malpensa precede Fiumicino nella raggiungibilità del PIL europeo**
- Considerando il PIL entro 4 ore rispetto al 2009, migliora la posizione di Linate, Torino, Bologna e Bergamo Orio al Serio.
- Entro 4 ore si raggiunge oltre l'80% del PIL europeo solo da **Malpensa e Fiumicino**
- **Maggiore isolamento di alcuni aeroporti del Sud**, anche a causa della sfavorevole posizione geografica verso l'Europa

PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio dall'Italia

| Rank Ita | Rank EU | Rank Ita 4 ore | Aeroporto             | PIL entro 2 ore | PIL entro 4 ore |
|----------|---------|----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| 1        | 10      | 1              | Milano Malpensa       | 60,8%           | 89,9%           |
| 2        | 24      | 6              | Venezia Marco Polo    | 44,2%           | 71,9%           |
| 3        | 33      | 4              | Torino                | 39,9%           | 73,1%           |
| 4        | 34      | 7              | Bergamo Orio Al Serio | 39,5%           | 65,2%           |
| 5        | 35      | 2              | Roma Fiumicino        | 39,3%           | 86,2%           |
| 6        | 46      | 3              | Milano Linate         | 30,7%           | 73,3%           |
| 7        | 47      | 5              | Bologna G. Marconi    | 30,5%           | 72,0%           |
| 8        | 56      | 14             | Treviso               | 25,3%           | 43,5%           |
| 9        | 63      | 9              | Pisa Galilei          | 23,7%           | 61,2%           |
| 10       | 67      | 13             | Verona                | 22,9%           | 44,7%           |
| 11       | 71      | 11             | Roma Ciampino         | 21,7%           | 54,4%           |
| 12       | 72      | 8              | Napoli Capodichino    | 21,6%           | 64,4%           |
| 13       | 74      | 12             | Cagliari Elmas        | 21,2%           | 49,3%           |
| 14       | 79      | 15             | Bari Palese           | 20,7%           | 43,2%           |
| 15       | 85      | 10             | Firenze Peretola      | 18,4%           | 58,5%           |
| 16       | 101     | 19             | Olbia Costa Smeralda  | 15,3%           | 37,9%           |
| 17       | 105     | 18             | Genova C. Colombo     | 14,6%           | 37,8%           |
| 18       | 115     | 23             | Palermo Punta Raisi   | 13,6%           | 25,6%           |
| 19       | 126     | 17             | Catania Fontanarossa  | 12,1%           | 41,0%           |
| 20       | 128     | 22             | Alghero Fertilia      | 12,0%           | 33,2%           |

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- **ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI**
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI *LOW COST*
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI

- **Grande crescita del Gruppo Lufthansa** che si conferma primo gruppo in Europa:
  - Effetto acquisizioni SN Brussels, BMI e Austrian Air
  - Crescita del marchio Lufthansa (+6%)
  - Sviluppo dell'offerta anche sul medio-corto raggio

- Maggiori difficoltà per Air France – KLM e British Airways che si focalizzano maggiormente sul lungo raggio

- **Ottimi risultati di Alitalia che diventa il 7° vettore in Europa**

- Per vettori low-cost la crescita è inferiore rispetto alla media dell'ultimo quinquennio

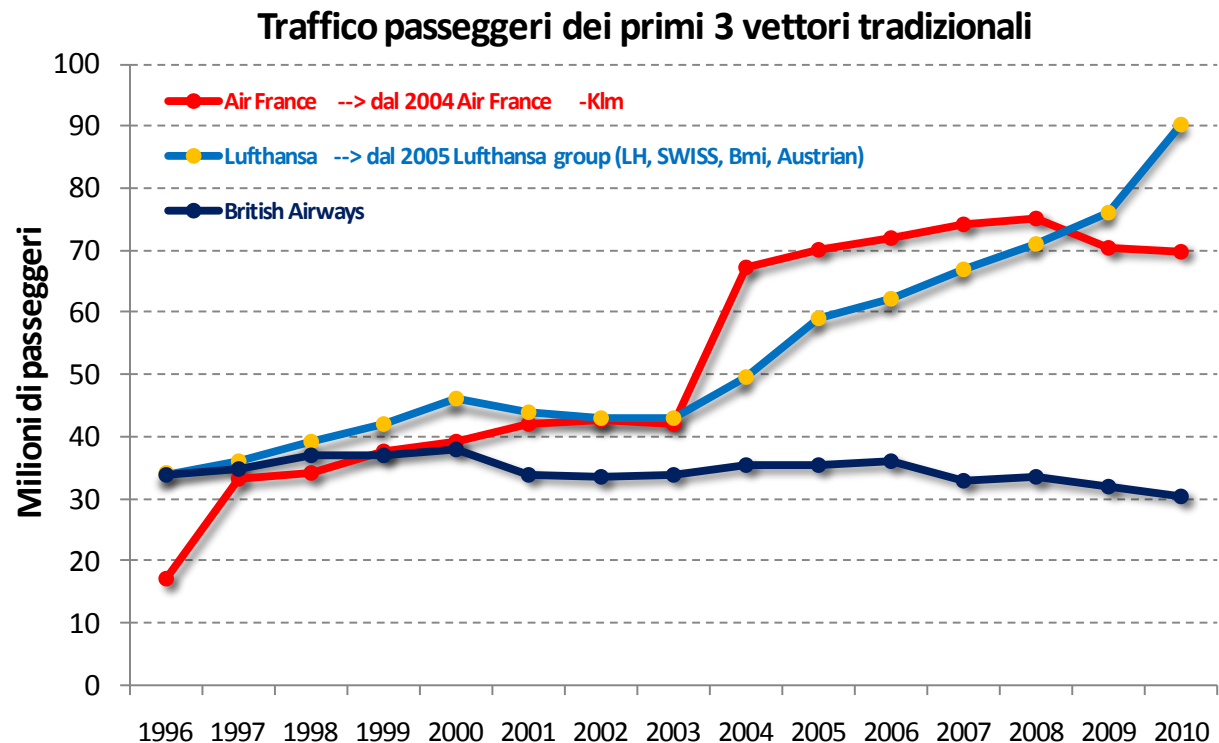
|                 | Passeg.<br>(milioni) | Load<br>Factor | Δ Passeg<br>09/10 |
|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|
| Lufthansa Group | 90,2                 | 79,3%          | +17,8%            |
| Ryanair         | 72,7                 | 82,0%          | +11,4%            |
| Air France-Klm  | 69,8                 | 80,7%          | -0,7%             |
| easyJet         | 48,8                 | 87,0%          | +5,9%             |
| airberlin       | 34,1                 | 76,8%          | +5,3%             |
| British Airways | 30,5                 | 78,5%          | -5,6%             |
| <b>Alitalia</b> | <b>23,4</b>          | <b>70,5%</b>   | <b>+7,4%</b>      |
| SAS             | 21,5                 | 75,2%          | -10,3%            |
| Iberia          | 19,6                 | 82,2%          | +2,1%             |

## Modello di separazione delle determinanti della crescita

| Compagnia       | Delta 2009-2010  |             |             |       |          |        | Delta medio 2005-2010  |             |             |        |          |       |
|-----------------|--|-------------|-------------|-------|----------|--------|--|-------------|-------------|--------|----------|-------|
|                 | Determinanti della crescita  |             |             |       | Crescita |        | Determinanti della crescita  |             |             |        | Crescita |       |
|                 | Num. Rotte   | Freq. media | Posti aereo | Dist. | Posti    | ASK    | Num. Rotte   | Freq. media | Posti aereo | Dist.  | Posti    | ASK   |
| Alitalia        | -10,8%   | 18,6%       | 1,7%        | 7,9%  | 9,4%     | 17,4%  | 13,8%  | -16,1%      | 2,5%        | -1,9%  | 0,2%     | -1,7% |
| Ryanair         | 20,0%  | -9,0%       | 0,0%        | 10,6% | 10,9%    | 21,5%  | 69,6%  | -47,6%      | 1,7%        | 7,6%   | 23,7%    | 31,3% |
| easyJet         | 33,5%  | -20,3%      | 1,3%        | 1,2%  | 14,5%    | 15,7%  | 37,4%  | -22,9%      | 1,6%        | 6,3%   | 16,0%    | 22,3% |
| Meridiana       | 151,8%   | -147,5%     | 11,6%       | 67,7% | 15,9%    | 83,6%  | 37,0%  | -35,1%      | 1,1%        | 13,0%  | 3,0%     | 16,0% |
| Lufthansa       | 1,6%   | -1,4%       | 5,8%        | -1,2% | 6,1%     | 4,9%   | 0,8%   | -0,2%       | 2,6%        | 1,8%   | 3,2%     | 5,0%  |
| Wind Jet        | 7,9%   | -9,3%       | -8,1%       | -1,8% | -9,5%    | -11,2% | 21,9%  | -0,3%       | -4,0%       | 8,3%   | 17,7%    | 26,0% |
| Air France      | -3,9%  | 0,7%        | -0,8%       | 1,0%  | -4,0%    | -3,0%  | -0,8%  | -0,7%       | 0,3%        | 0,2%   | -1,2%    | -1,0% |
| Blue Panorama   | 76,0%  | -45,0%      | -0,4%       | 2,0%  | 30,6%    | 32,6%  | 7,8%   | 86,2%       | -0,4%       | -68,2% | 93,6%    | 25,4% |
| British Airways | -5,3%  | 5,8%        | 3,5%        | 1,3%  | 3,9%     | 5,2%   | -9,4%  | 2,3%        | 3,0%        | 4,5%   | -4,2%    | 0,3%  |
| airberlin       | 11,4%  | 10,0%       | -0,6%       | 6,2%  | 20,8%    | 27,0%  | 10,9%  | 19,7%       | -2,4%       | -1,4%  | 28,2%    | 26,9% |
|                 | <b>2009-2010</b>   |             |             |       |          |        | <b>2005-2010</b>   |             |             |        |          |       |
|                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ulteriore riduzione frequenze per Ryanair ed easyJet</li> <li>•Forte aumento distanze per Ryanair</li> <li>•<b>Alitalia in controtendenza nel 2010</b> con la riduzione del numero di rotte servite e l'aumento delle frequenze</li> </ul> |             |             |       |          |        | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Aumento delle rotte con riduzione delle frequenze (soprattutto per low-cost)</li> <li>•Aumento della capienza media degli aeromobili</li> <li>•Aumento delle distanze</li> </ul> |             |             |        |          |       |

- **Segnali di uno spostamento del percorso di sviluppo low-cost:**
  - **Rallentamento della crescita** della capacità e del traffico per vettori low-cost
  - **Entrata in aeroporti primari o con presenza significativa di compagnie tradizionali** per Ryanair (es: Barcellona) e aumento della competizione diretta
  - Significativo **aumento delle distanze** dei voli offerti soprattutto per Ryanair e airBerlin
  - Ulteriore **riduzione delle frequenze** medie delle rotte servite per Ryanair e easyJet
- Nuove rotte sempre più lunghe, “sottili” e in competizione, **al limite dei modelli di sviluppo “storico” del low-cost**

- Nonostante i buoni risultati del 2010, la redditività del settore resta molto instabile. Accorciamento delle fasi positive del ciclo economico
- Il 2011, nonostante il rafforzamento della crescita economica, vedrà molte compagnie aeree in difficoltà **a causa degli alti livelli del prezzo del petrolio**
- **I processi di aggregazione in Europa non sono finiti**
- Meridiana con Eurofly in Meridiana Fly
- Lufthansa consolida le acquisite
- **British Airways e Iberia consolidano i network**
- **Il mercato EU resta meno concentrato di quello US**



- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- **LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO**
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI *LOW COST*
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI

- Una significativa parte del traffico nei grandi aeroporti è ancora offerta dalla compagnia di riferimento, a Parigi CDG, Francoforte, Monaco e Madrid
- **easyJet diventa il primo vettore a Malpensa**
- **Nel 2010 Malpensa è l'aeroporto con la quota dell'offerta del primo vettore più bassa**
- L'offerta a Malpensa è la meno concentrata tra i maggiori scali d'Europa. Con l'annunciata uscita di Lufthansa Italia ci si attende in futuro un maggiore frazionamento

| Quota % di ASK aeroporti europei con più vettori |                    |          |             |             |
|--|--------------------|----------|-------------|-------------|
| Aeroporto  | Principale vettore | 1° vett. | 1°-3° vett. | 1°-5° vett. |
| Parigi Charles De Gaulle                         | Air France         | 55,3%    | 60,4%       | 64,0%       |
| Roma Fiumicino                                   | Alitalia           | 39,0%    | 45,3%       | 50,1%       |
| Francoforte                                      | Lufthansa          | 47,7%    | 57,6%       | 63,4%       |
| Milano Malpensa                                  | easyJet            | 13,7%    | 29,1%       | 38,6%       |
| Londra Heathrow                                  | British Airways    | 35,2%    | 49,2%       | 55,7%       |
| Amsterdam-Schiphol                               | KLM                | 49,6%    | 62,4%       | 68,9%       |
| Monaco F.J. Strauss                              | Lufthansa          | 51,1%    | 63,6%       | 69,5%       |
| Barcellona                                       | Vueling Airlines   | 17,5%    | 34,6%       | 45,4%       |
| Madrid Barajas                                   | Iberia             | 46,1%    | 60,7%       | 66,9%       |
| Atene Eleftherios                                | Aegean Airlines    | 19,4%    | 41,3%       | 50,1%       |

- A Roma Fiumicino la quota di Alitalia si stabilizza al 39%. Dopo Alitalia, gli altri vettori detengono quote molto più ridotte

- La quota media del primo vettore in tutti gli aeroporti italiani è aumentata dal 51% al 53%
- Gli aeroporti *low cost* di Pisa e Bergamo sono tra quelli maggiormente dominati (>50%) da Ryanair con un ulteriore lieve aumento rispetto all'anno precedente, insieme ad altri scali come Rimini, Brindisi, Treviso, Ancona, Trieste, Pescara, Alghero, Roma Ciampino, Perugia e Trapani

| Quota % di ASK aeroporti italiani con più compagnie presenti |                    |          |            |
|--|--------------------|----------|------------|
| Aeroporto  | Principale vettore | 1° vett. | 1°-3° vett |
| Roma Fiumicino   | Alitalia           | 39,0%    | 45,3%      |
| Milano Malpensa  | easyJet            | 13,7%    | 29,1%      |
| Venezia Marco Polo   | Delta Air Lines    | 13,5%    | 30,4%      |
| Napoli Capodichino   | easyJet            | 23,0%    | 50,4%      |
| Catania Fontanarossa   | Meridiana          | 22,5%    | 66,3%      |
| Bologna G. Marconi   | Ryanair            | 33,4%    | 52,5%      |
| Palermo Punta Raisi  | Alitalia           | 26,5%    | 61,7%      |
| Olbia Costa Smeralda   | Meridiana          | 41,3%    | 76,2%      |
| Verona   | Meridiana          | 40,5%    | 66,2%      |
| Torino   | Alitalia           | 30,5%    | 56,8%      |
| Milano Linate  | Alitalia           | 57,0%    | 74,8%      |
| Pisa Galilei   | Ryanair            | 60,8%    | 77,5%      |
| Bergamo Orio Al Serio  | Ryanair            | 78,4%    | 89,2%      |
| Bari Palese  | Ryanair            | 46,9%    | 76,2%      |
| Firenze Peretola   | Meridiana          | 63,4%    | 77,7%      |
| Cagliari Elmas   | Ryanair            | 36,8%    | 81,6%      |
| Lamezia T. S Eufemia   | Alitalia           | 41,0%    | 76,3%      |
| Genova C. Colombo  | Alitalia           | 39,3%    | 72,0%      |
| Rimini Miramare  | Ryanair            | 54,9%    | 78,7%      |
| Brindisi Casale  | Ryanair            | 51,3%    | 86,3%      |

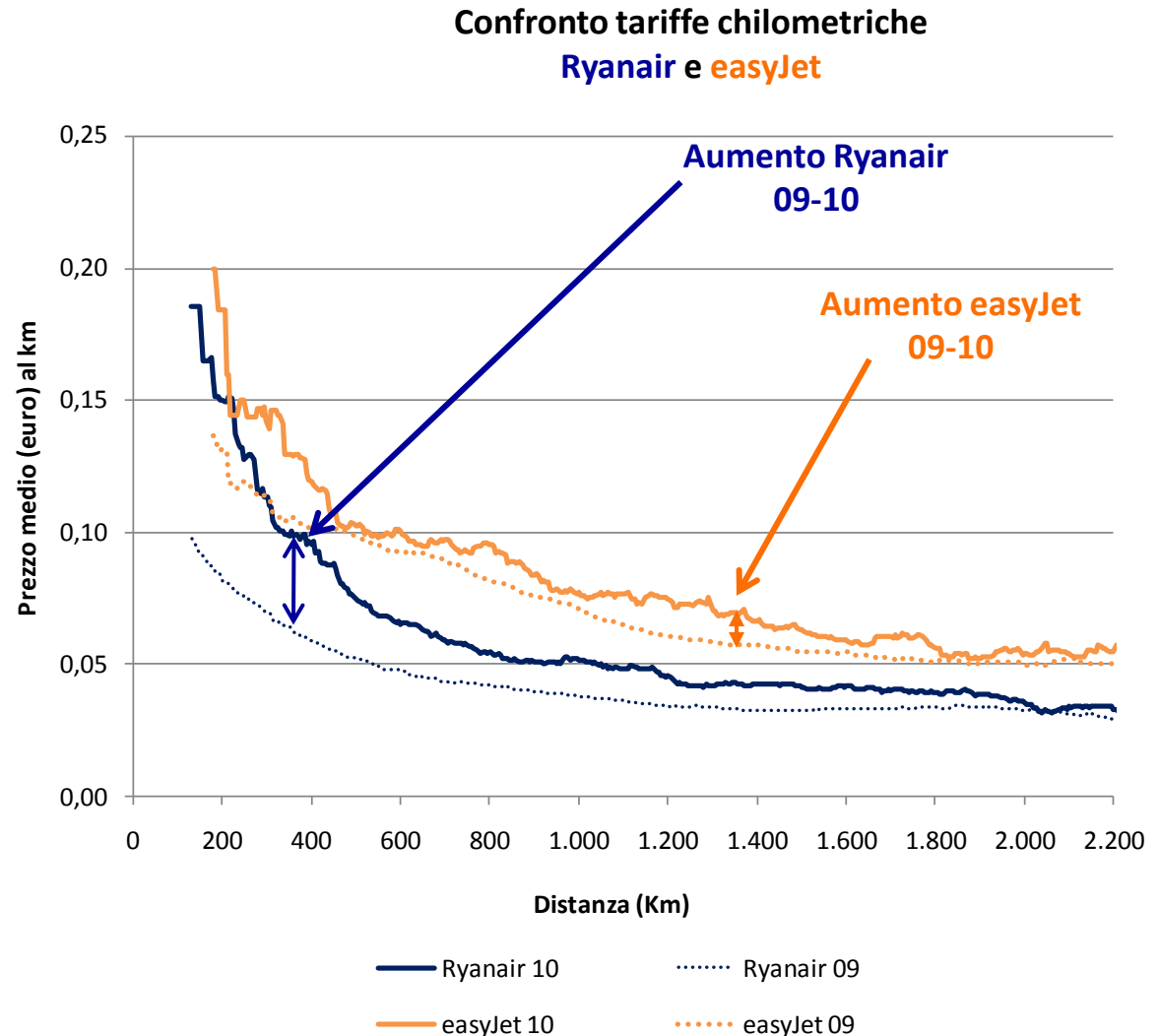
- **Alitalia perde la posizione di vettore di riferimento a Milano Malpensa e Napoli (verso easyJet), e a Bari, Brindisi e Trieste (verso Ryanair)**
- Meridiana guadagna Catania (da WindJet) e perde la posizione di maggiore vettore a Cagliari (a vantaggio di Ryanair)
- **Alitalia offre oltre il 40% in Fiumicino, Linate, Lamezia Terme, Genova, Olbia, Trieste e Reggio Calabria**
- Ryanair cresce in altri aeroporti con importante presenza di compagnie tradizionali come Bari, Brindisi, Bologna, Genova, Torino (Verona a partire dal 2011)
- **Questi aeroporti hanno trainato la crescita di traffico del 2010 in Italia. Sono cresciuti maggiormente degli aeroporti low-cost “di ingresso” di Ryanair in Italia**

- **Tendenza all'aumento della quota dell'offerta in competizione per tutti i vettori, anche per Ryanair (16,4% nel 2009) e easyJet (58,4% nel 2009)**
- Tra le compagnie tradizionali Air France ha il minor livello di competizione (69%). Questo valore sale all'82% per Lufthansa, all'85,2% per Iberia, all'82,3% per Alitalia e all'80,6% per British Airways
- Ryanair, a causa della progressiva riduzione delle opportunità di crescita con rotte monopolistiche tra aeroporti secondari, punta maggiormente su un'offerta in competizione con altri vettori entrando in aeroporti con presenza di compagnie tradizionali
- Riduzione della competizione indiretta

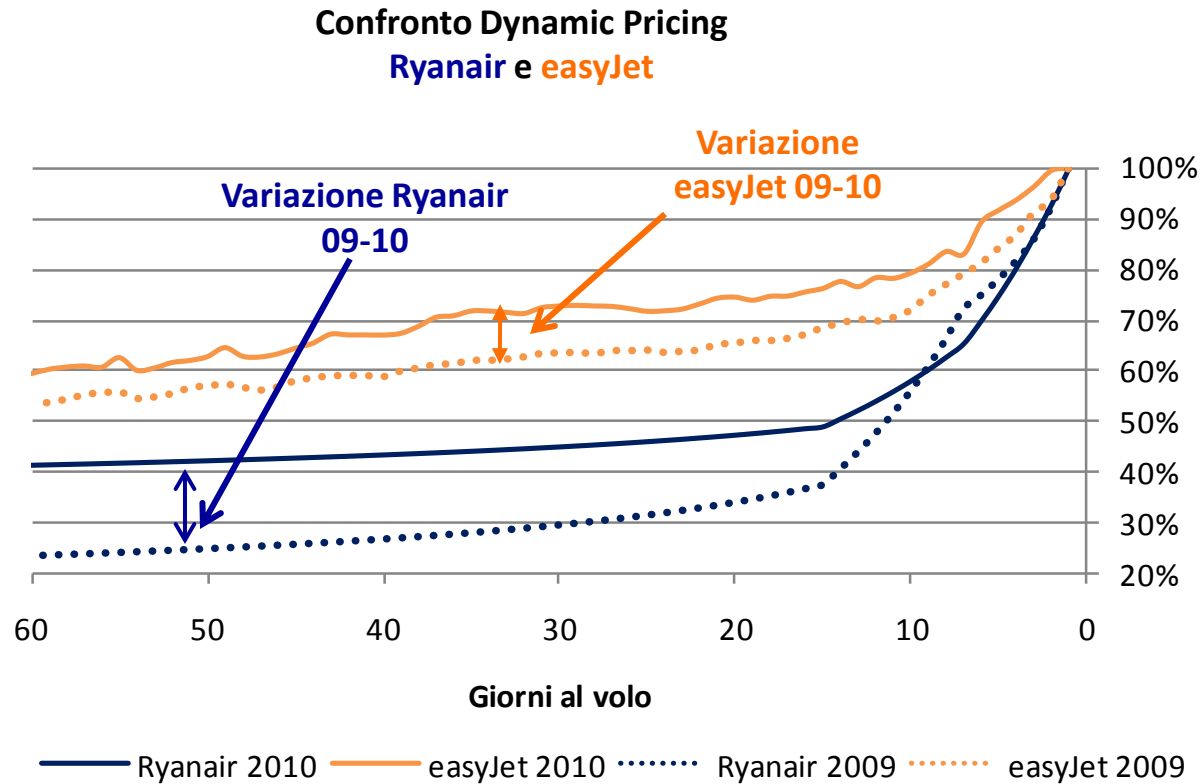
| Quota dell'offerta in competizione diretta |          |                |             |
|--|----------|----------------|-------------|
| Compagnia                                  | N° Rotte | % ASK in comp. | Media Comp. |
| Ryanair                                    | 2.224    | 18,7%          | 0,24        |
| Air Berlin                                 | 997      | 68,4%          | 0,78        |
| easyJet                                    | 879      | 60,0%          | 0,87        |
| Lufthansa                                  | 411      | 82,0%          | 1,18        |
| Iberia                                     | 410      | 85,2%          | 0,85        |
| Norwegian Air Shuttle                      | 400      | 67,5%          | 0,71        |
| FlyBE                                      | 379      | 33,7%          | 0,21        |
| Air France                                 | 345      | 69,0%          | 0,60        |
| Hapag Lloyd Express                        | 322      | 92,9%          | 1,41        |
| SAS  | 298      | 85,8%          | 1,03        |
| Condor Flugdienst                          | 265      | 90,3%          | 1,54        |
| Wizzair                                    | 250      | 17,9%          | 0,22        |
| Jet2                                       | 231      | 49,6%          | 0,46        |
| Aer Lingus                                 | 222      | 59,5%          | 0,65        |
| Alitalia                                   | 217      | 82,3%          | 1,45        |
| Wideroe                                    | 215      | 15,4%          | 0,15        |
| Air Europa Lineas Aereas                   | 213      | 89,6%          | 1,76        |
| Germanwings                                | 206      | 43,1%          | 0,85        |
| Vueling Airlines                           | 204      | 82,8%          | 1,50        |
| Meridiana                                  | 192      | 71,2%          | 1,22        |

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- **POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW COST**
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI

- Per la prima volta negli ultimi anni il prezzo medio al km aumenta per entrambi i vettori e torna sui livelli pre-crisi del 2008
- Percentualmente l'aumento maggiore è per Ryanair che resta comunque il vettore più economico per tutte le distanze
- Prezzi mediamente più bassi per le nuove rotte



- Riduzione del *dynamic pricing* per entrambi i vettori. Minori sconti per acquisti anticipati
- Effetto più marcato per Ryanair che continua a offrire i maggiori sconti per acquisti anticipati
- Il Dynamic Pricing è una delle leve principali per stimolare la domanda latente



- Dynamic Pricing più marcato per le nuove rotte
- **INIZIO UNA “FASE II” DI SVILUPPO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW-COST ?**

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW COST
- **STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI**
- RISULTATI PER LE SOCIETÀ' QUOTATE
- CONCLUSIONI

- La maggior parte dei vettori è a capitale privato e quotata in borsa
- La maggior parte dei gestori in Italia e in Europa è a capitale pubblico o a capitale misto

| Società di gestione    | Pubblico | Misto | Privato |
|------------------------|----------|-------|---------|
| Media Gestori Europei  | 63%      | 20%   | 17%     |
| Media Gestori Italiani | 64%      | 10%   | 26%     |

| Vettori Europei | Pubblico | Misto | Privato |
|-----------------|----------|-------|---------|
| Media           | 11%      | 2%    | 87%     |

- La struttura proprietaria delle società di gestione Europee è simile a quella delle società Italiane, con una predominanza di azionisti pubblici**
- Non ancora risolto il tema del rapporto tra le scelte del gestore aeroportuale e lo sviluppo e la salvaguardia degli interessi territoriali locali
- Per gli aeroporti resta il problema di come finanziare l'espansione della capacità necessaria per coprire la crescita della domanda prevista nei prossimi anni**

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW COST
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- **RISULTATI PER LE SOCIETA' QUOTATE**
- CONCLUSIONI

- **Ritorno al profitto nel 2010 dopo un biennio di perdite** con qualche eccezione
- Lufthansa conferma gli ottimi risultati di traffico
- Alta differenza di fatturato per passeggero tra Ryanair/easyJet e le compagnie tradizionali
- Il mercato riconosce un valore d'impresa mediano di 77,8€ per passeggero
- I rendimenti di mercato nel 2010 sono stati erosi al 30/04/2011 a causa dei **timori legati all'aumento del prezzo del petrolio**
- **Aumenta la fragilità del settore e l'instabilità del ciclo economico per le compagnie aeree**

| Vettore (anno 2010)    | Fatt/<br>pax (€) | Utile<br>(mln €) | EV/<br>pax (€) | Rend.%<br>31/12/10 | Rend.%<br>30/04/11 |
|------------------------|------------------|------------------|----------------|--------------------|--------------------|
| British Airways Plc    | 305,6            | 259              | 211,5          | 45,8               | 26,9               |
| Finnair Oyj            | 338,9            | -23              | 148            | 36,0               | -2,9               |
| Icelandair Group       | 305,6            | 28               | 101,2          | -13,7              | 23,8               |
| Deutsche Lufthansa     | 303,0            | 1.131            | 98,4           | 43,6               | 30,5               |
| Air France - Klm       | 300,9            | 613              | 143,1          | 26,9               | 8,3                |
| Atlantic Airways       | 245,1            | 2                | 56,4           | -17,7              | -22,0              |
| Iberia                 | 233,5            | 89               | 78,3           | 68,4               | 51,1               |
| Sas Ab                 | 215,6            | -253             | 79,8           | -50,7              | -60,4              |
| Turk Hava Yollari A.O. | 143,7            | 138              | 101,3          | 11,4               | -10,0              |
| Meridiana Fly          | 131,8            | -46              | 17,8           | -71,0              | -50,3              |
| Aer Lingus Group       | 125,2            | 49,2             | 36,5           | 68,7               | 28,9               |
| Air Berlin Plc         | 109,2            | -97              | 22,7           | 3,2                | -19,4              |
| Aegean Airlines S.A.   | 103,5            | -23              | 9,5            | -39,5              | -44,8              |
| Norwegian Air Shuttle  | 85,5             | 25               | 17,8           | 1,7                | -10,4              |
| Vueling Airlines       | 71,5             | 46               | 8,4            | -20,7              | -23,0              |
| Easyjet Plc            | 71,0             | 141              | 51,8           | 24,6               | -1,4               |
| Ryanair Holdings       | 49,9             | 356              | 77,3           | 14,3               | 6,0                |
| <b>Valore medio</b>    | <b>181,9</b>     | <b>104</b>       | <b>90,3</b>    | <b>-5,9*</b>       | <b>-0,2*</b>       |
| <b>Valore mediano</b>  | <b>154,4</b>     | <b>37</b>        | <b>77,8</b>    | <b>6,6**</b>       | <b>-2,2**</b>      |

Valori economici al 31 dicembre 2010 o al 31 marzo 2011.  
Il dato di British si riferisce all'anno fiscale chiuso il 31 marzo 2010.

\*Indice EuroStoxx

\*\* Indice Vettori

Rendimenti calcolati come differenza dei prezzi di riferimento tra il 30-dic-2009, 3-gen-2011 e 29-apr-2011. Fonte: Listini ufficiali delle Borse di competenza.

- Limitata rappresentatività rispetto ai gestori in Europa
- **SAVE mostra il Fatt./pass. maggiore**
- Differenza tra aeroporti con vettori low-cost e con vettori tradizionali
- Il mercato riconosce un valore d'impresa mediano di 78,1€ per passeggero, simile alle compagnie aeree (77,8€)
- Non vi sono perdite nel 2010
- I rendimenti di mercato nel 2010 sono sostanzialmente mantenuti anche al 30/04/11

| Gestori (anno 2010)          | Fatt./pax (€) | Utile '000 €  | EV/pax (€)  | Rend.% 31/12/10 | Rend.% 30/04/11 |
|------------------------------|---------------|---------------|-------------|-----------------|-----------------|
| Aeroporti Di Venezia (SAVE)  | 35,8          | 27.565        | 53,9        | 28,4            | 37,4            |
| Aeroports De Paris           | 32,9          | 300.067       | 96,8        | 6,1             | 14,9            |
| Flughafen Zurich Ag          | 29,4          | 107.782       | 110,6       | 28,5            | 22,4            |
| Vienna International Airport | 27,1          | 75.718        | 88,5        | 47,7            | 22,1            |
| Fraport Ag                   | 24,8          | 271.500       | 78,1        | 34,9            | 50,3            |
| Aerodrom Ljubljana           | 24,1          | 4.275         | 40,4        | -42,5           | -53,3           |
| Aeroporto Di Firenze         | 23,6          | 3.041         | 61,5        | -24,7           | -15,1           |
| Copenhagen Airports          | 20,2          | 121.546       | 104,9       | 34,5            | 31,9            |
| Soc. Aeroporto Toscano SAT   | 17,2          | 3.535         | 24,8        | -5,7            | -3,8            |
| Malta International Airport  | 15,6          | 10.691        | 81,5        | 38,3            | 41,7            |
| Tav Havalimanlari Holdings   | 15,3          | 48.033        | 44,8        | 61,2            | 62,0            |
| <b>Valore medio</b>          | <b>24,2</b>   | <b>88.523</b> | <b>71,4</b> | <b>-5,9*</b>    | <b>-0,2*</b>    |
| <b>Valore mediano</b>        | <b>24,1</b>   | <b>48.033</b> | <b>78,1</b> | <b>17,5**</b>   | <b>18,2**</b>   |

Rendimenti calcolati come differenza dei prezzi di riferimento tra il 30-dic-2009, 3-gen-2011 e 29-apr-2011. Fonte: Listini ufficiali delle Borse di competenza.

\*Indice EuroStoxx  
\*\* Indice Gestori

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
  - TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
  - CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
  - ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
  - LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
  - POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI LOW COST
  - STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
  - RISULTATI PER LE SOCIETA' QUOTATE
- **CONCLUSIONI**

- L'Italia esce bene dalla crisi del trasporto aereo nonostante la bassa crescita economica. Già **recuperati i volumi di traffico passeggeri pre-crisi. Superata la Francia come 4° mercato in Europa.** Propensione al volo allineata a Francia e Germania
- Quota di mercato low-cost stabile in Italia. Cambiamento offerta e prezzi. Maggiore competizione. **Inizio di una FASE II dello sviluppo del low-cost?**
- Conseguenze per aeroporti di **“prima e seconda generazione” low-cost** e rischio di perdita dell'offerta di compagnie tradizionali (es: Lufthansa Italia a Malpensa)
- Cresce ancora il livello di dominanza in molti aeroporti da parte delle compagnie di riferimento
- Continua il processo di concentrazione dei vettori su base internazionale e il cambiamento dei rapporti tra vettori e gestori aeroportuali
- Necessità nuovi investimenti in capacità aeroportuale. Quali finanziamenti?
- Maggiore rischio di instabilità del ciclo economico per le compagnie aeree