

## 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**

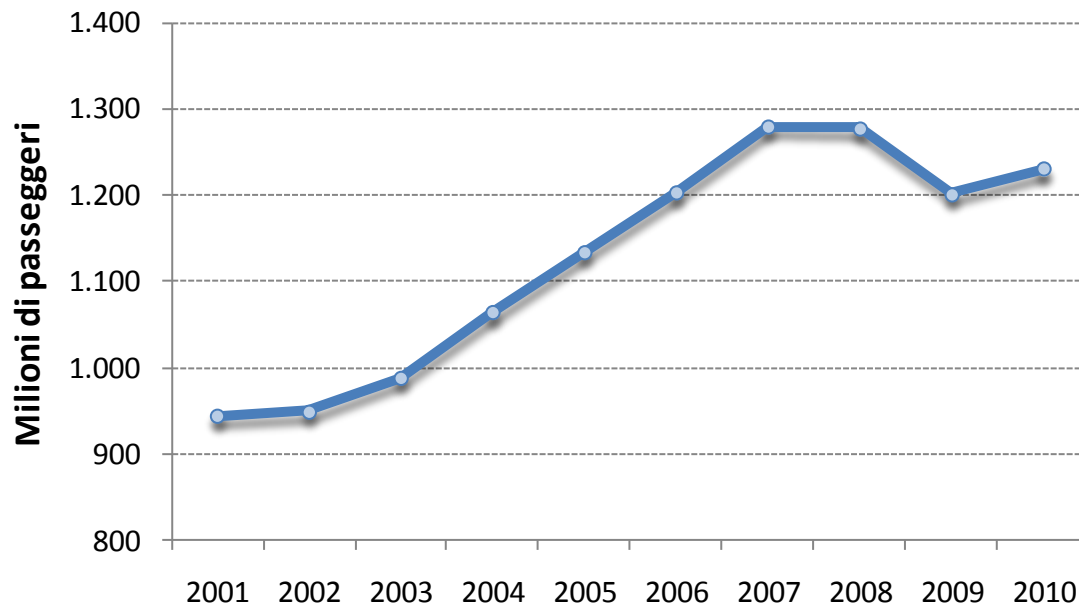
→ **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**

- 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



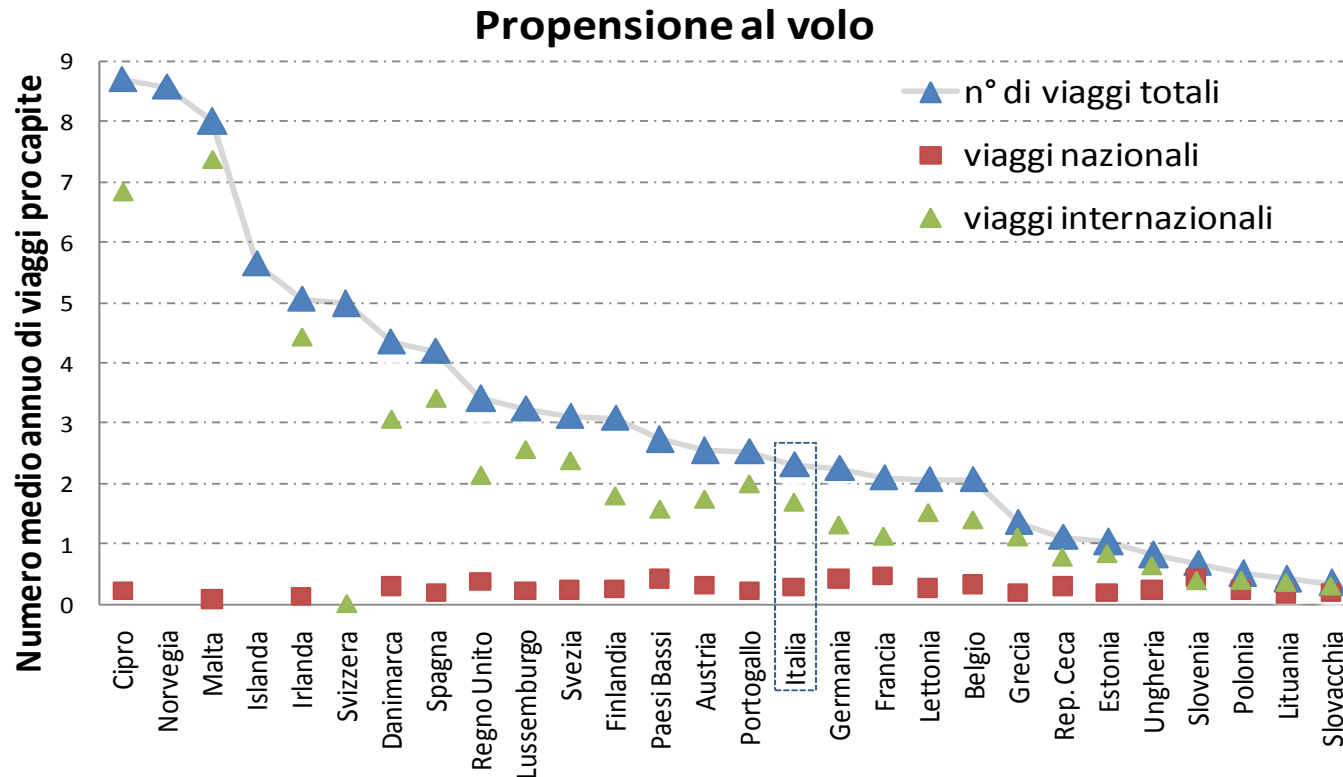
Traffico passeggeri in Europa

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 2010 ('000)	Δ passeggeri 05-10 ('000)	CAGR 05-10	Δ% 09-10	Δ% 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



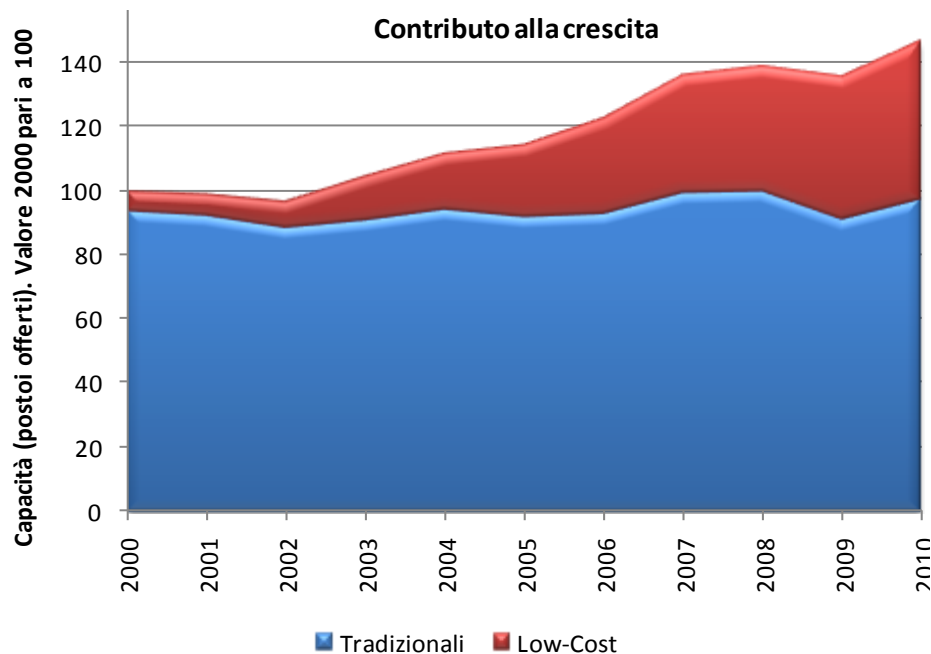


- Nel 2010 si segnalano ottime crescite per **Bologna, Torino, Treviso, Lamezia T., Trapani, Genova e Forlì di oltre il 10% anche per effetto dello sviluppo low-cost**
- Il 2011 è partito bene. **Crescita del 7% fino a Marzo**. Dato di Aprile più alto ma influenzato dall'effetto dell'esplosione del vulcano 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.

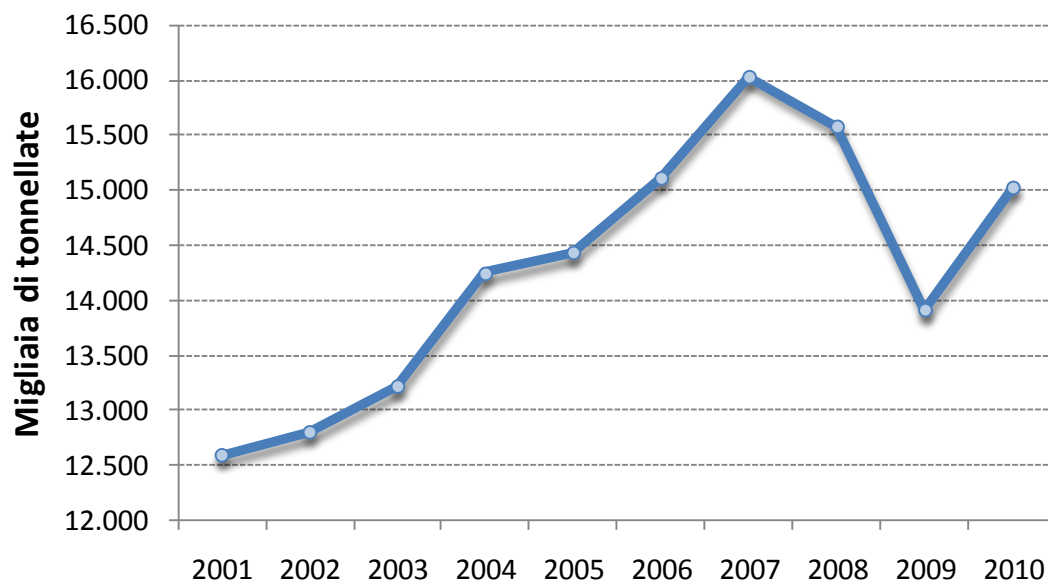


% posti (rotte schedate)	2008	2009	2010
<b>Mercato domestico</b>			
Alitalia (AZ+AP)	58,5%	49,4%	49,5%
Ryanair	4,6%	10,8%	13,4%
easyJet	3,6%	7,3%	7,3%
<b>Tot. Low cost</b>	<b>19,5%</b>	<b>27,6%</b>	<b>27,9%</b>
<b>Mercato Italia -Europa</b>			
Alitalia (AZ+AP)	36,7%	30,7%	30,6%
Ryanair	11,9%	16,2%	18,3%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

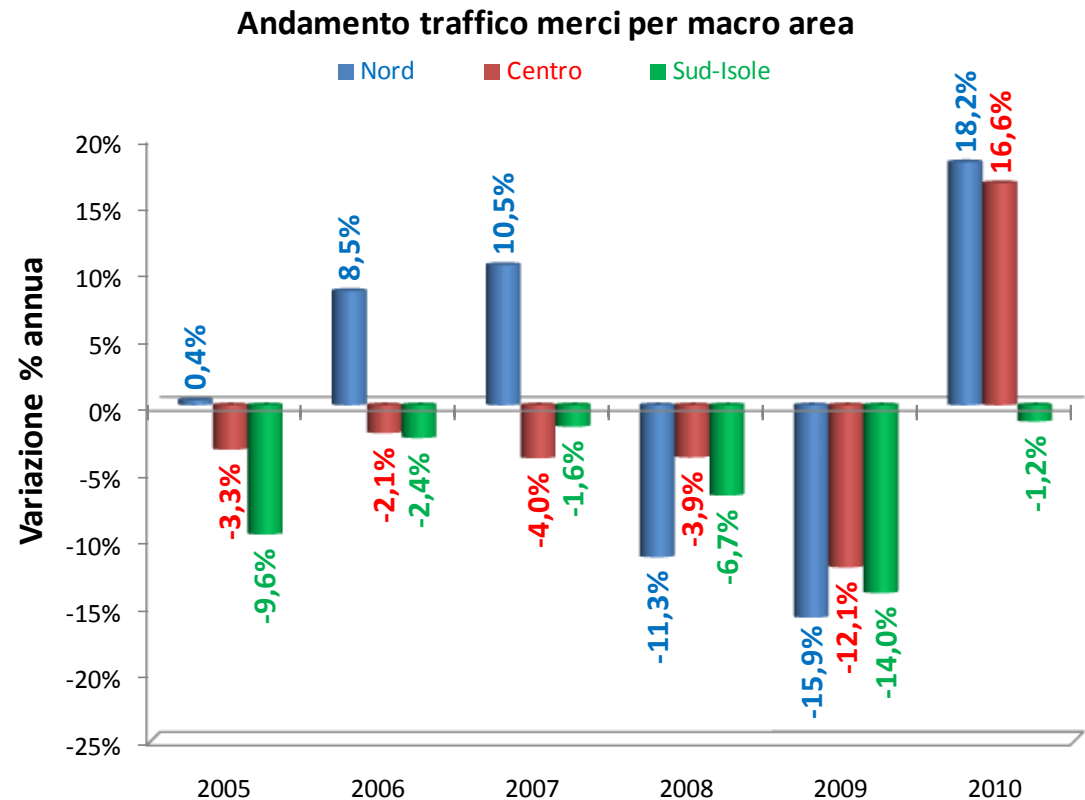
- “Rimbalzo” del traffico merci dopo due anni negativi
- Risultati più significativi per Germania e Regno Unito
- Traffico merci in Francia ancora in riduzione
- L'Italia resta ancora al sotto dei livelli pre-crisi

**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

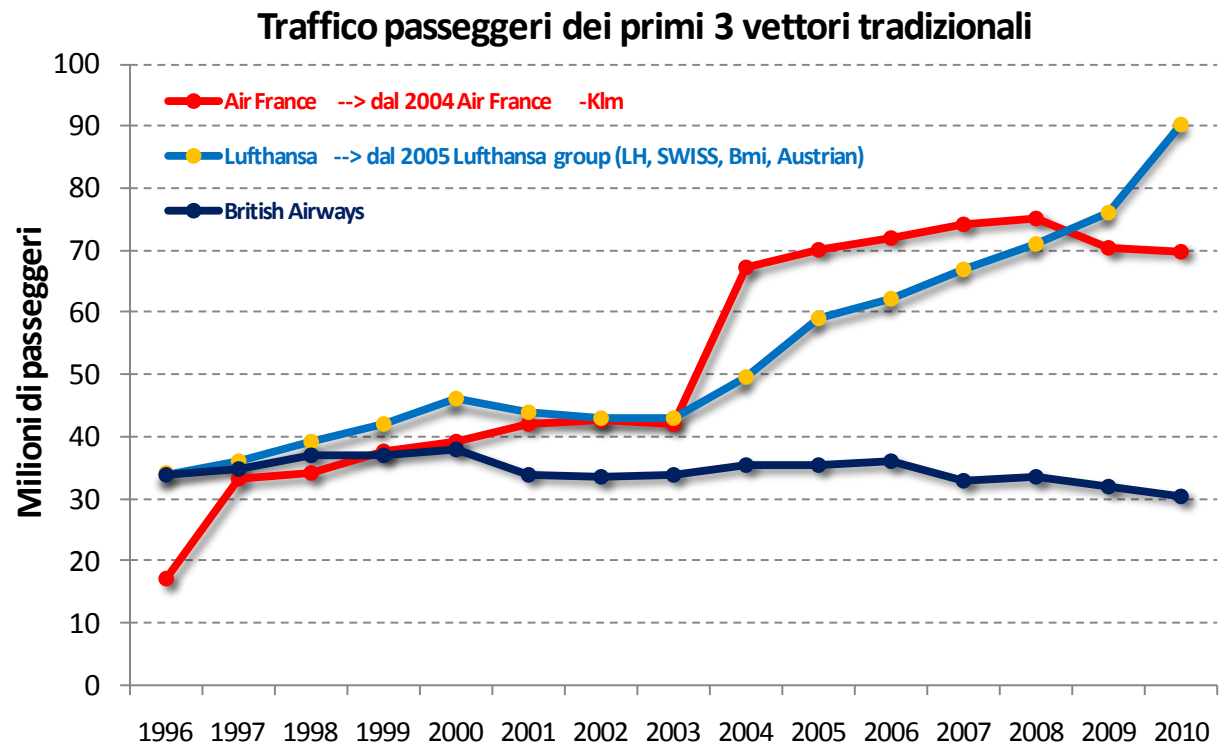
	Passeg. (milioni)	Load Factor	Δ Passeg 09/10
Lufthansa Group	90,2	79,3%	+17,8%
Ryanair	72,7	82,0%	+11,4%
Air France-Klm	69,8	80,7%	-0,7%
easyJet	48,8	87,0%	+5,9%
airberlin	34,1	76,8%	+5,3%
British Airways	30,5	78,5%	-5,6%
<b>Alitalia</b>	<b>23,4</b>	<b>70,5%</b>	<b>+7,4%</b>
SAS	21,5	75,2%	-10,3%
Iberia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

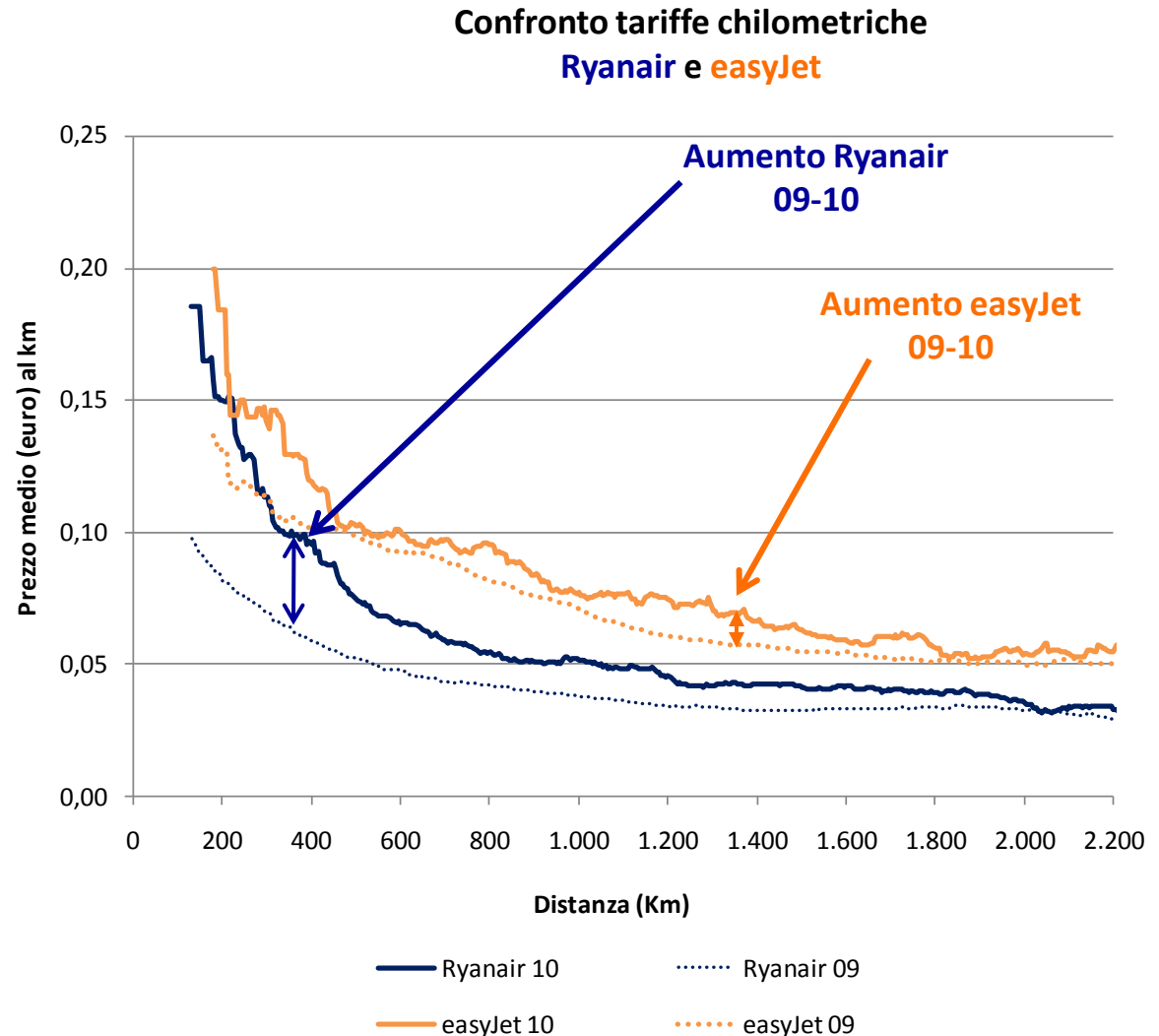
- **Alitalia perde la posizione di vettore di riferimento a Milano Malpensa e Napoli (verso easyJet), e a Bari, Brindisi e Trieste (verso Ryanair)**
- Meridiana guadagna Catania (da WindJet) e perde la posizione di maggiore vettore a Cagliari (a vantaggio di Ryanair)
- **Alitalia offre oltre il 40% in 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

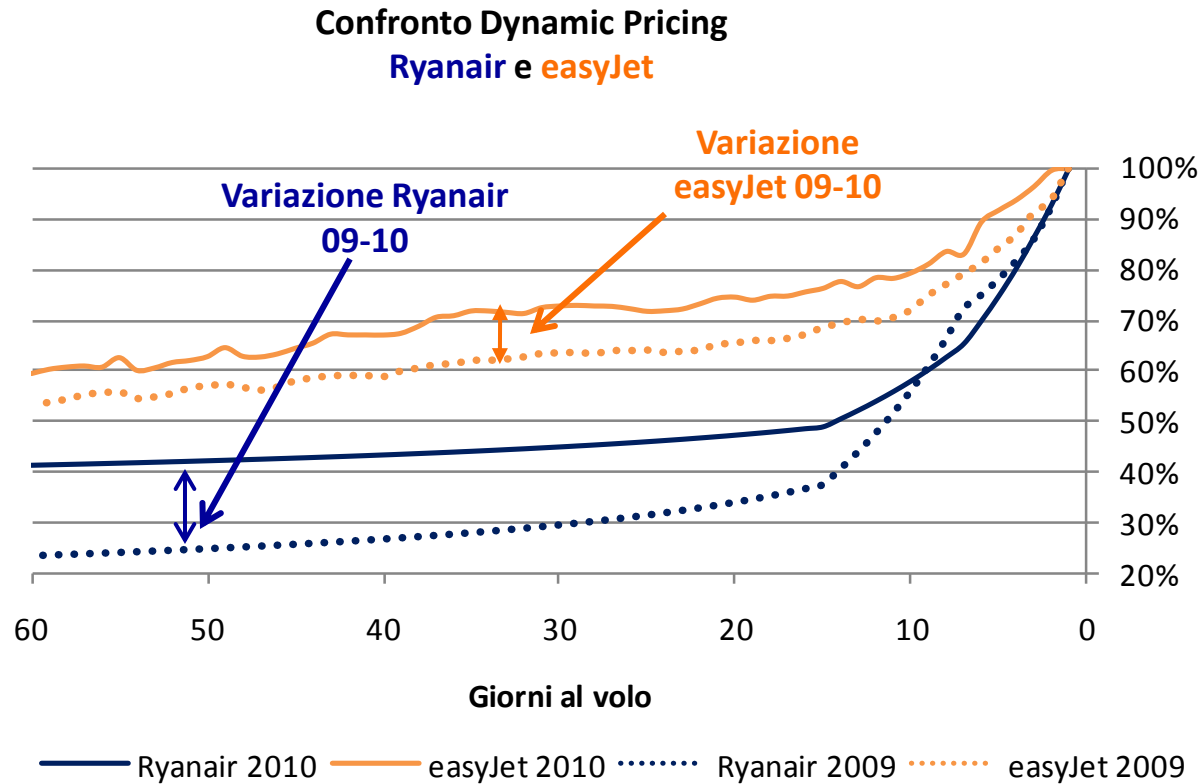
Quota dell'offerta in competizione diretta			
Compagnia	N° Rotte	% ASK in comp.	Media Comp.
Ryanair	2.224	18,7%	0,24
Air Berlin	997	68,4%	0,78
easyJet	879	60,0%	0,87
Lufthansa	411	82,0%	1,18
Iberia	410	85,2%	0,85
Norwegian Air Shuttle	400	67,5%	0,71
FlyBE	379	33,7%	0,21
Air France	345	69,0%	0,60
Hapag 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 SOCIETA' 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/ pax (€)	Utile (mln €)	EV/ pax (€)	Rend.% 31/12/10	Rend.% 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