



Low cost e alta velocità ferroviaria: come cambia il trasporto aereo in Italia

Bergamo, 3 dicembre 2009

Oliviero Baccelli
vice-direttore CERTeT Bocconi
e direttore MEMIT
(Master in Economia e Management dei Trasporti)



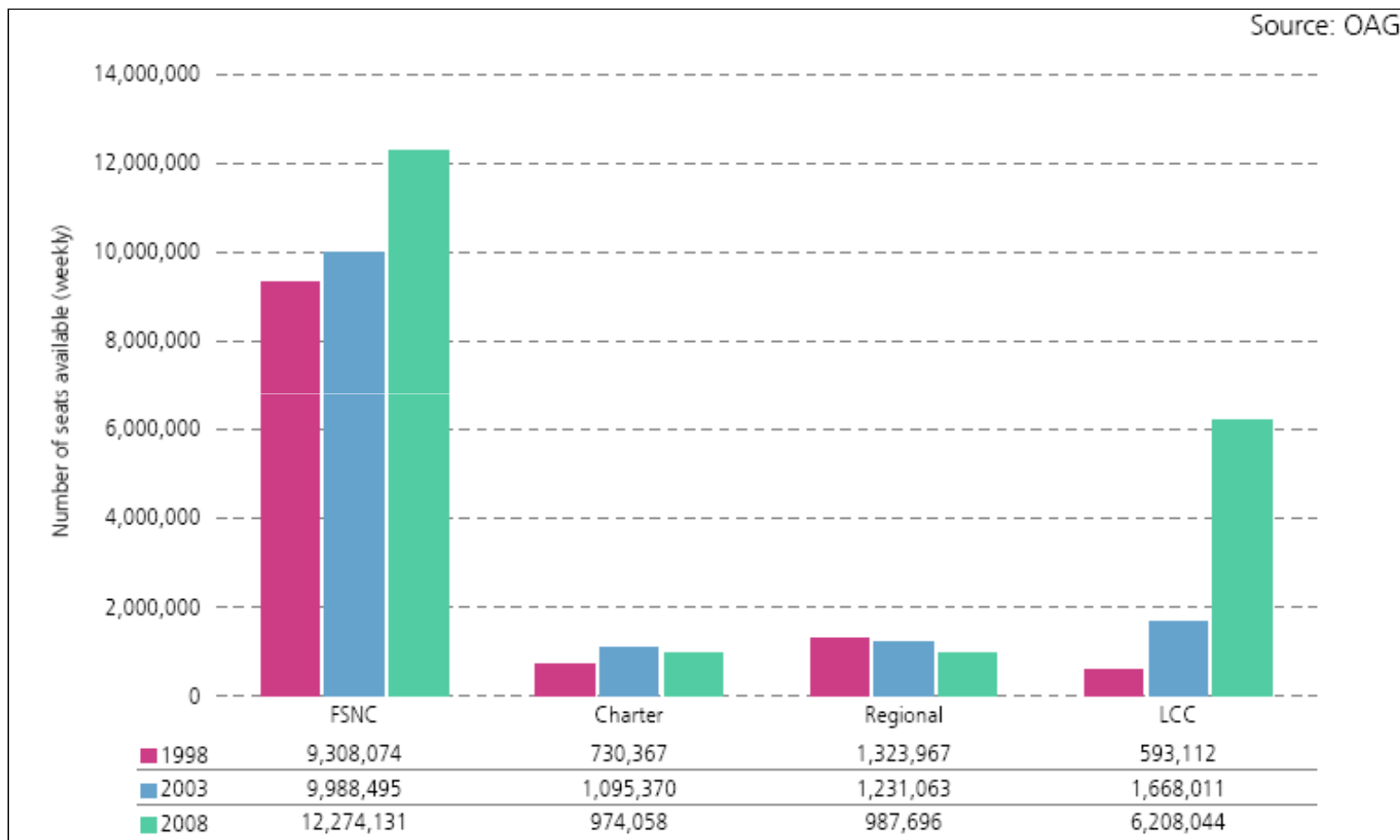
Sommario

- 1) I trend di lungo periodo in Europa: low cost e consolidamento del mercato
- 3) Il mercato italiano: profondi cambiamenti in atto
- 4) Il ruolo dell'alta velocità ferroviaria
- 4) Focus sulle diverse strategie dei vettori low cost
- 5) Scenari



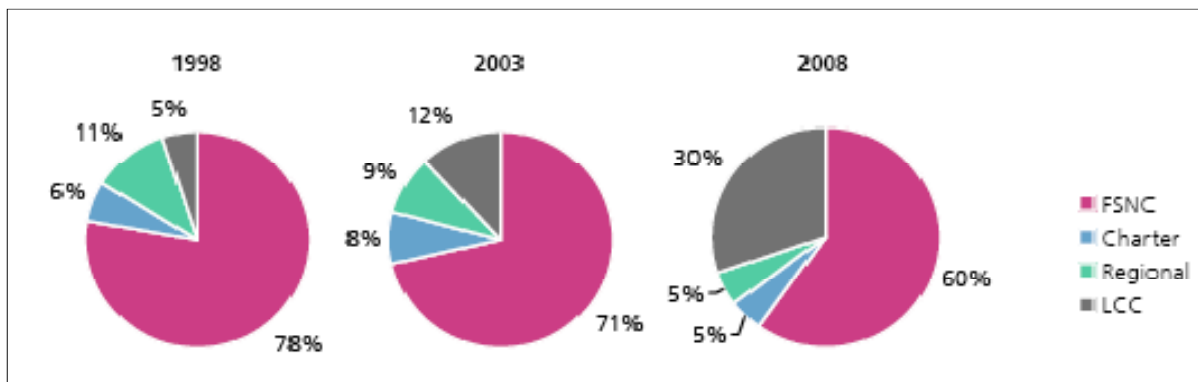
L'evoluzione dell'offerta in Europa 1998-2008

Bocconi

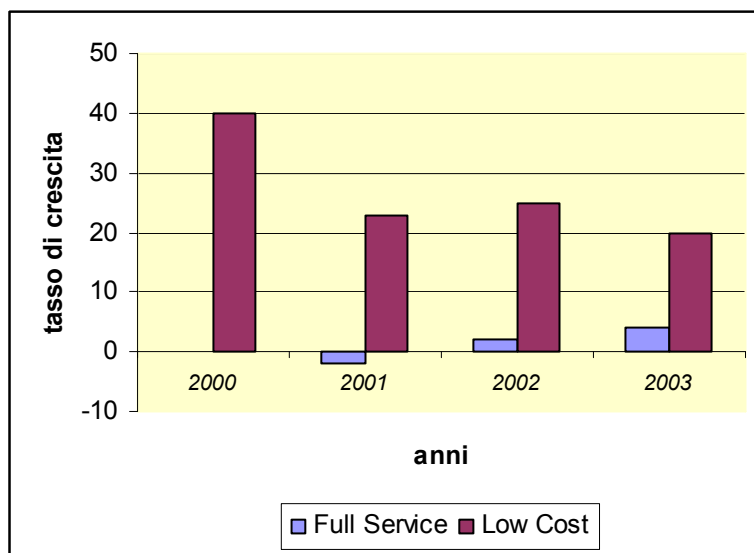


Espressa in numero di posti settimanali offerti, fonte OAG

L'evoluzione delle quote di mercato delle diverse tipologie di vettori in Europa (1998 - 2003 - 2008)



Le LLC in un decennio passano dal 5 al 30% del mercato nell'UE



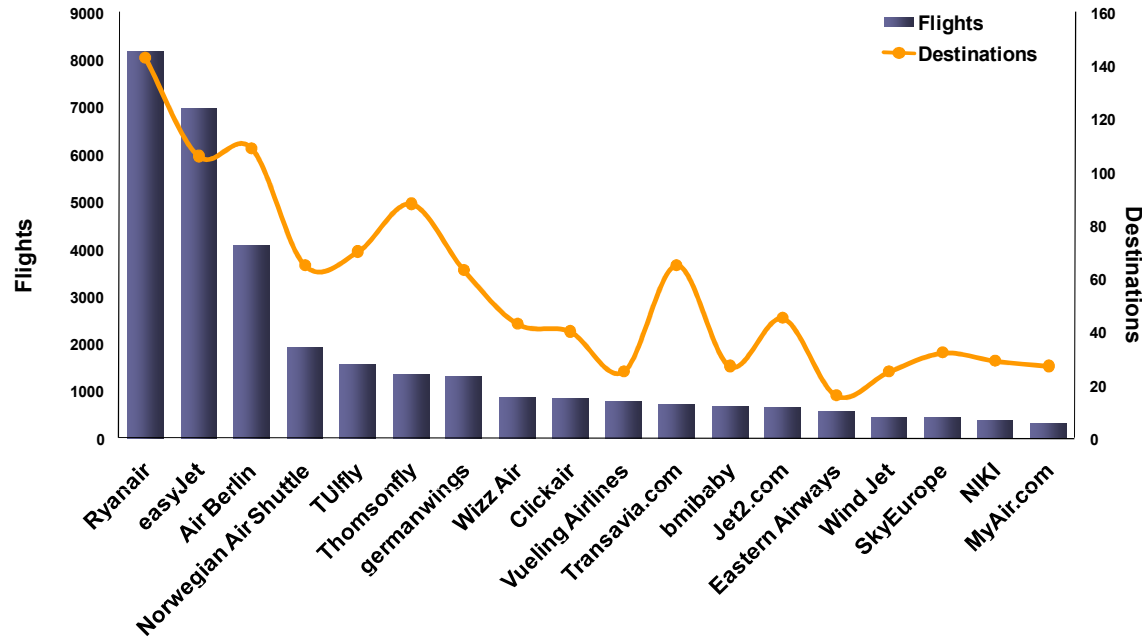
Le LCC hanno saputo reagire meglio alla precedente crisi, come evidenziato dai tassi di crescita nel periodo 2000 - 2003.....ma anche nell'attuale crisi, come evidenziato dagli utili del 3 Q

| | Utile netto (in mln di \$) | |
|-----------------|----------------------------|-------|
| | 3 Q 09 | 3 Q08 |
| Air Berlin | 142 | 67 |
| Ryanair | 373 | 277 |
| Norwegian | 67 | 74 |
| British Airways | -102 | -69 |
| Iberia | -24 | -45 |
| Air France KLM | -219 | -40 |

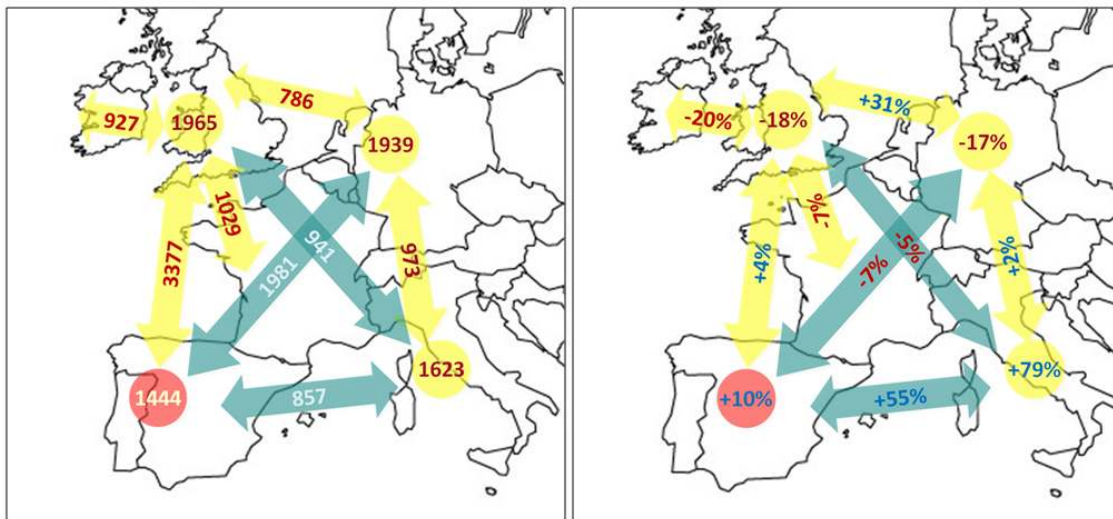


Voli e destinazioni low cost in Europa

Bocconi



Nel 2008-09, molte operazioni di fusioni (Vueling - ClickAir, TuiFly - Air Berlin) e fallimenti (Sterling, Centralwings, SkyEurope, MyAir) hanno portato ad un consolidamento del mercato delle low cost, in parallelo a quanto avvenuto nel segmento dei full service network carrier



(summer '09 e confronto con '08)

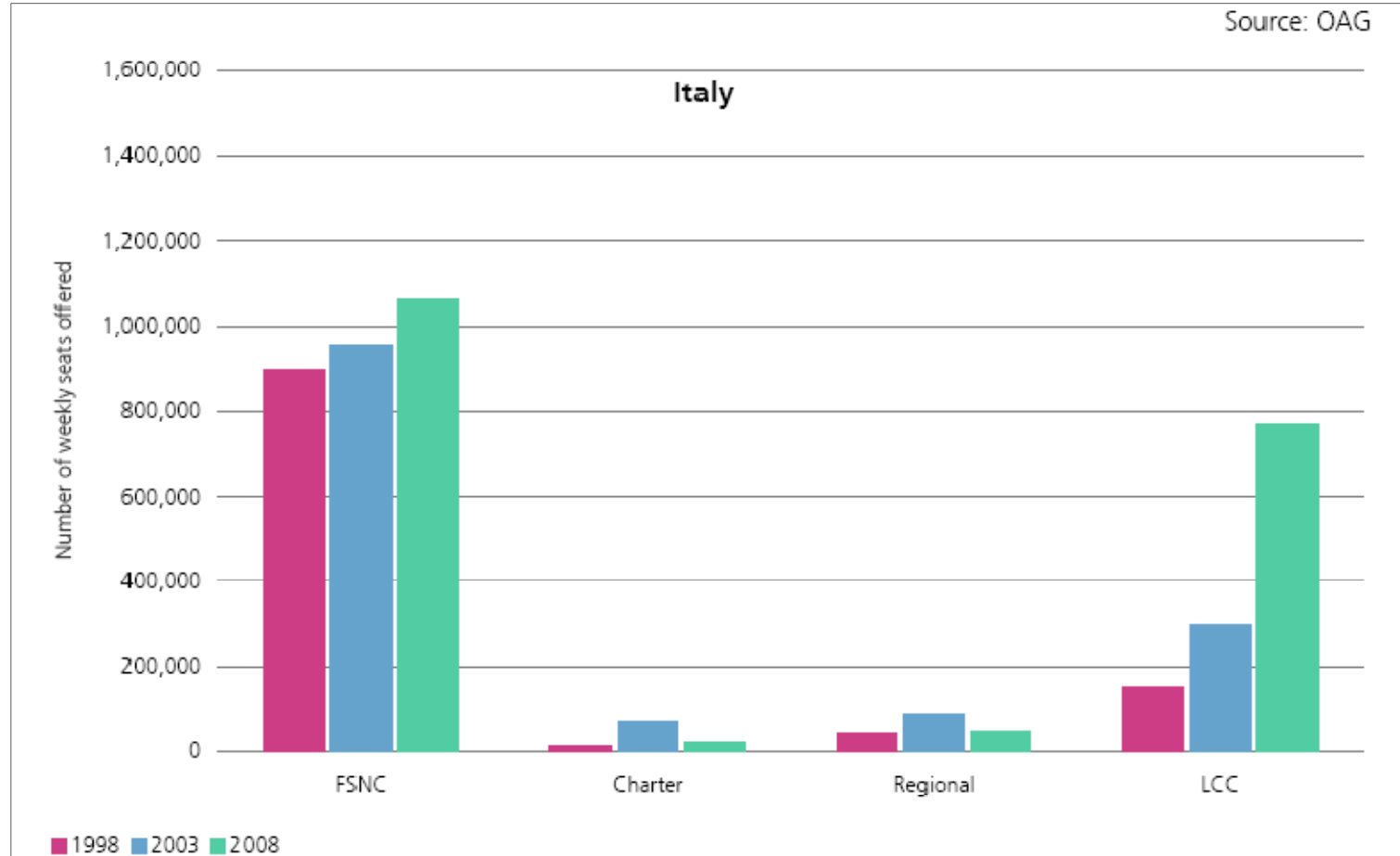
Fonte: Elaborazioni CERTeT



L'evoluzione dell'offerta in Italia 98-08

Espressa in numero di posti settimanali offerti, fonte OAG

Bocconi





Principali compagnie per numero di posti offerti sul mercato domestico (Italia)

Bocconi

| Compagnia | Summer '09 vs'06 | | | | % per compagnia sulla crescita totale Italia |
|------------------------------------|------------------|----------------|------------|----------------|--|
| | Summer '06 | Summer '09 | Δ (%) | Δ (ass) | |
| 1 CAI* | 486.793 | 440.763 | -9% | -46.030 | -37,4% |
| 2 Meridiana** | 125.110 | 124.174 | -1% | -936 | -0,8% |
| 3 Ryanair | 13.230 | 95.256 | 620% | 82.026 | 66,7% |
| 4 Wind Jet | 40.500 | 62.280 | 54% | 21.780 | 17,7% |
| 5 easyJet | 7.800 | 56.160 | 620% | 48.360 | 39,3% |
| 6 Air Italy | - | 23.332 | 100% | 23.332 | 19,0% |
| 7 Blue Panorama*** | 7.348 | 21.710 | 195% | 14.362 | 11,7% |
| 8 Lufthansa German Airlines | - | 11.408 | 100% | 11.408 | 9,3% |
| 9 MyAir.com | 14.700 | 10.800 | -27% | -3.900 | -3,2% |
| 10 ItAli Airlines | 2.240 | 6.700 | 199% | 4.460 | 3,6% |
| 11 Italia Tour Airlines | - | 3.936 | 100% | 3.936 | 3,2% |
| 12 Air Vallee | 1.488 | 1.860 | 25% | 372 | 0,3% |
| 13 Air Malta | 1.862 | 1.278 | -31% | -584 | -0,5% |
| <i>others</i> | 35.583 | - | | -35.583 | -28,9% |
| posti totali offerti | 736.654 | 859.657 | 17% | 123.003 | 100% |

*include Alitalia, Air One, Alitalia Express (Cai First) e Volare (Cai Second)

**include Meridiana ed Eurofly

***include Blue Panorama Airlines e blu-express.com

elaborazione CERTeT sull'offerta schedulata delle compagnie aeree



L'evoluzione attesa dell'offerta in Italia 2009-2015

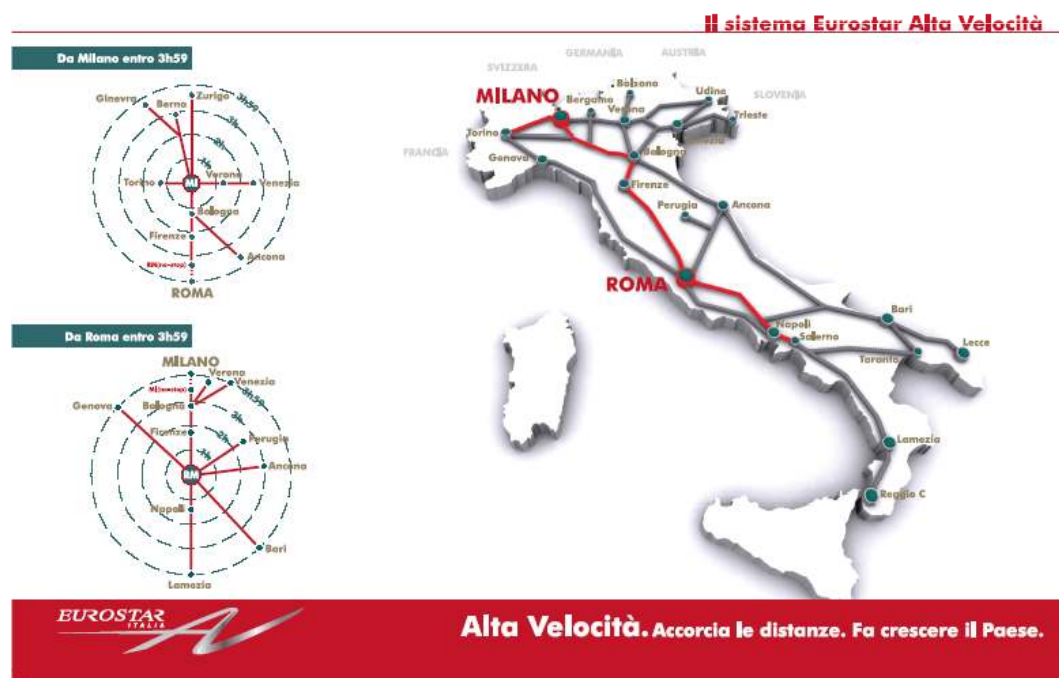
Espressa in numero di movimenti, fonte Eurocontrol

Bocconi

| • Tassi di crescita per i mercati da/per l'Italia nel breve.medio periodo (anno per anno) | | | |
|---|---------------|---------------------|--------------------------|
| <i>Anno</i> | <i>Totale</i> | <i>Continentale</i> | <i>Intercontinentale</i> |
| 2009 | -2,90% | -2,90% | -2,90% |
| 2010 | 3,80% | 3,1% | 4,5% |
| 2011 | 5,40% | 4,4% | 6,4% |
| 2012 | 5,60% | 4,6% | 6,6% |
| 2013 | 4,70% | 3,85% | 5,55% |
| 2014 | 4,90% | 4,01% | 5,79% |
| 2015 | 4,80% | 3,93% | 5,67% |

Gli effetti dell'AV sul trasporto aereo in Italia

- Forte sovracapacità su alcune direttrici (da Torino, Milano, Verona, Venezia verso Roma)
- Politiche commerciali aggressive a vantaggio dei consumatori
- Strategie di riposizionamento dei vettori
- Nuove sinergie tra vettori e gestori aeroportuali e tra vettori ed operatori di trasporto locale per ridurre i tempi accessori al volo sulle tratte in concorrenza con l'AV





Le reali potenzialità concorrenziali dell'AV in Italia: molto è ancora inespresso

Le reali **potenzialità concorrenziali dell'AV in Italia** sono ancora largamente **inesprese**.

Milano-Roma (3h e 30' ore in treno diretto dal 12/2008 e 3 ore dal 12/2009)

Roma-Verona (4 ore dal 12/2008 e 3 ore dal 12/2009)

Roma-Venezia (4 ore dal 12/2008 e 3h e 25' dal 12/2009)

Milano - Napoli (4 h e 30' dal 12/2009, meno di 4 ore dal 2014)

Gli **investimenti** messi in campo con logiche di mercato dagli operatori ferroviari saranno **molto rilevanti, con ordini di grandezza assai superiori a quelli previsti nel prossimo quinquennio dal trasporto aereo:**

Trenitalia ha appena avviato una gara da oltre 1 miliardo di Euro per treni AV di ultima generazione

L'ingresso dalla primavera del 2011 di **NTV**, società che ha investito **1,2 miliardi di Euro** in materiale rotabile, incrementerà la capacità, il ventaglio di offerte e la concorrenza

Nella realizzazione di nuove stazioni avveniristiche (Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, Napoli Afragola) e rifacimento dei nodi urbani si investiranno **oltre 4 miliardi di Euro**.



Evoluzione d'offerta a seguito dell'introduzione dei primi servizi ferroviari AV/AC

Bocconi

| Madrid- Barcellona (one way) | S '07 | S '08 | Var | S '09 | Var |
|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|------|--------------------|------|
| Totale | | | | | |
| Numero di voli | 485 | 432 | -11% | 378 | -22% |
| Numero di posti | 75499 | 63735 | -16% | 59775 | -21% |
| Air Europa | | | | | |
| Numero di voli | 60 | 41 | -32% | 41 | -32% |
| Numero di posti | 10800 | 7356 | -32% | 6732 | -38% |
| Aeromobili | 2 B737 | 1 B737 | | | |
| Iberia | | | | | |
| Numero di voli | 256 | 218 | -15% | 219 | -14% |
| Numero di posti | 39546 | 31140 | -21% | 34204 | -14% |
| Aeromobili | 1 A319, 2 A32X, 3 MD-8X, 1 B757 | 1 A319, 2 A32X | | 1 A319, 1 A320-321 | |
| Ryanair | | | | | |
| Numero di voli | 0 | 7 | - | 21 | 200% |
| Numero di posti | 0 | 1323 | - | 3969 | 200% |
| Aeromobili | | B737 | | | |
| Spanair | | | | | |
| Numero di voli | 141 | 124 | -12% | 53 | -62% |
| Numero di posti | 20113 | 16356 | -19% | 6950 | -65% |
| Aeromobili | 2 A32X, 3 MD-8X, 1 B717, 1 Fokker100 | 2 A32X, 3 MD-8X, 1 B717 | | | |
| Vueling | | | | | |
| Numero di voli | 28 | 42 | 50% | 44 | 57% |
| Numero di posti | 5040 | 7560 | 50% | 7920 | 57% |
| Aeromobili | 1 A320 | 1 A320 | | 1 A320 | |

| Parigi- Strasburgo (one way) | S '07 | S '08 | Var | S '09 | Var |
|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------|---|------|
| Totale (Air France) | | | | | |
| Numero di voli | 98 | 71 | -28% | 65 | -34% |
| Numero di posti | 14133 | 8835 | -37% | 6552 | -54% |
| Aeromobili | 4 A3XX, 1 Fokker100, 1 Fokker70 | 3 A3XX, 2 Canadair, 1 Fokker100 | | 1 CRJ; 2 Fokker 100; 1 Fokker 70; 1A319 | |

| Londra- Parigi (one way) | S '07 | S '08 | Var | S '09 | Var |
|--------------------------------|-----------------------------------|---|------|---------------------------------|------|
| Totale | | | | | |
| Numero di voli | 213 | 191 | -10% | 181 | -15% |
| Numero di posti | 32192 | 27192 | -16% | 26380 | -18% |
| Air France | | | | | |
| Numero di voli | 112 | 91 | -19% | 94 | -16% |
| Numero di posti | 15463 | 12105 | -22% | 12838 | -17% |
| Aeromobili | 4 A3XX, 1 Bae 146-200 (100 seats) | 3 A3XX, 1 Avro RJ85 (82 seats) | | 2 Avro RJ85; 1 A318-319-320-321 | |
| British | | | | | |
| Numero di voli | 73 | 73 | 0% | 59 | -19% |
| Numero di posti | 12417 | 10994 | -11% | 9104 | -27% |
| Aeromobili | 1 A318, 1 A319, 1A321 | 1 A318, 1 A319, 1A321 (meno rotaz. dell'A321) | | 1 A318, 1 A319, 1A321 | |
| easyJet | | | | | |
| Numero di voli | 26 | 26 | 0% | 26 | 0% |
| Numero di posti | 3874 | 3874 | 0% | 4000 | 3% |
| Aeromobili | B737 | B737 | | 1 B737; 1 A319 | |
| Daallo | | | | | |
| Numero di voli | 2 | 1 | -50% | 2 | 0% |
| Numero di posti | 438 | 219 | -50% | 438 | 0% |
| Aeromobili | B757 | B757 | | B757 | |



Evoluzione dei posti offerti a settimana in alcuni scali italiani (2009 vs 2006)

Bocconi

| Rome FCO | Summer '06 | Summer '09 | Var | Milan MXP | Summer '06 | Summer '09 | Var |
|---------------|----------------|----------------|------------|--------------|----------------|----------------|-------------|
| CAI | 220.146 | 227.561 | 3% | easyJet | 14.040 | 55.068 | 292% |
| Meridiana | 14.364 | 19.074 | 33% | Lufthansa | 12.867 | 35.945 | 179% |
| Lufthansa | 13.275 | 16.473 | 24% | CAI | 150.015 | 25.278 | -83% |
| easyJet | - | 12.324 | na | Air France | 8.033 | 7.618 | -5% |
| Blue Panorama | 6.642 | 12.864 | 94% | Meridiana | 6.482 | 7.044 | 9% |
| others | 172.301 | 202.356 | 17% | others | 97.695 | 118.910 | 22% |
| Total | 426.728 | 490.652 | 15% | Total | 289.132 | 249.863 | -14% |

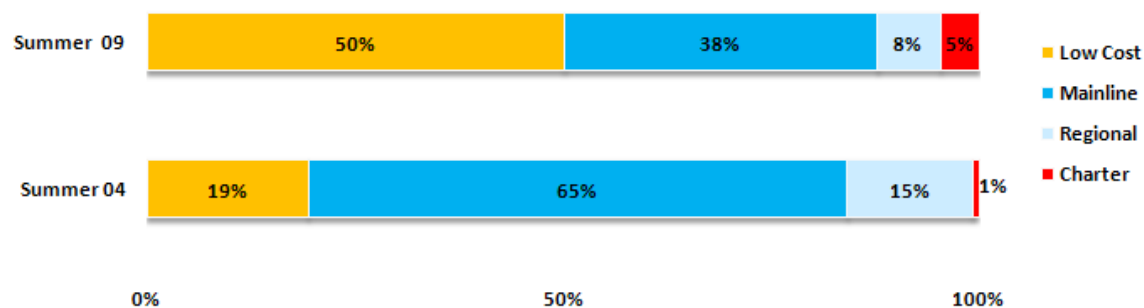
| Venice VCE | Summer '06 | Summer '09 | Var | Catania CTA | Summer '06 | Summer '09 | Var |
|-----------------|---------------|---------------|-----------|---------------|---------------|---------------|------------|
| CAI | 18.566 | 17.336 | -7% | CAI | 26.010 | 27.569 | 6% |
| Lufthansa | 7.988 | 8.324 | 4% | Wind Jet | 15.300 | 22.140 | 45% |
| Air France | 7.001 | 7.504 | 7% | Meridiana | 13.522 | 11.338 | -16% |
| easyJet | 4.368 | 7.283 | 67% | Blue Panorama | - | 3.674 | na |
| British Airways | 2.394 | 4.174 | 74% | TUIfly | 2.048 | 3.096 | 51% |
| others | 52.537 | 51.386 | -2% | others | 12.013 | 18.310 | 52% |
| Total | 92.854 | 96.007 | 3% | Total | 68.893 | 86.127 | 25% |

| Milan LIN | Summer '06 | Summer '09 | Var | Turin TRN | Summer '06 | Summer '09 | Var |
|-----------------|----------------|----------------|-----------|---------------|---------------|---------------|-----------|
| CAI | 84.915 | 93.044 | 10% | CAI | 20.072 | 16.387 | -18% |
| Meridiana | 13.950 | 14.316 | 3% | Lufthansa | 6.307 | 6.397 | 1% |
| British Airways | 4.164 | 4.272 | 3% | Meridiana | 5.784 | 4.530 | -22% |
| Wind Jet | 3.780 | 3.780 | 0% | Blue Panorama | - | 4.008 | na |
| Lufthansa | 1.683 | 3.641 | 116% | Air France | 3.924 | 3.843 | -2% |
| others | 14.873 | 15.813 | 6% | others | 9.003 | 12.486 | 39% |
| Total | 123.365 | 134.866 | 9% | Total | 45.090 | 47.651 | 6% |

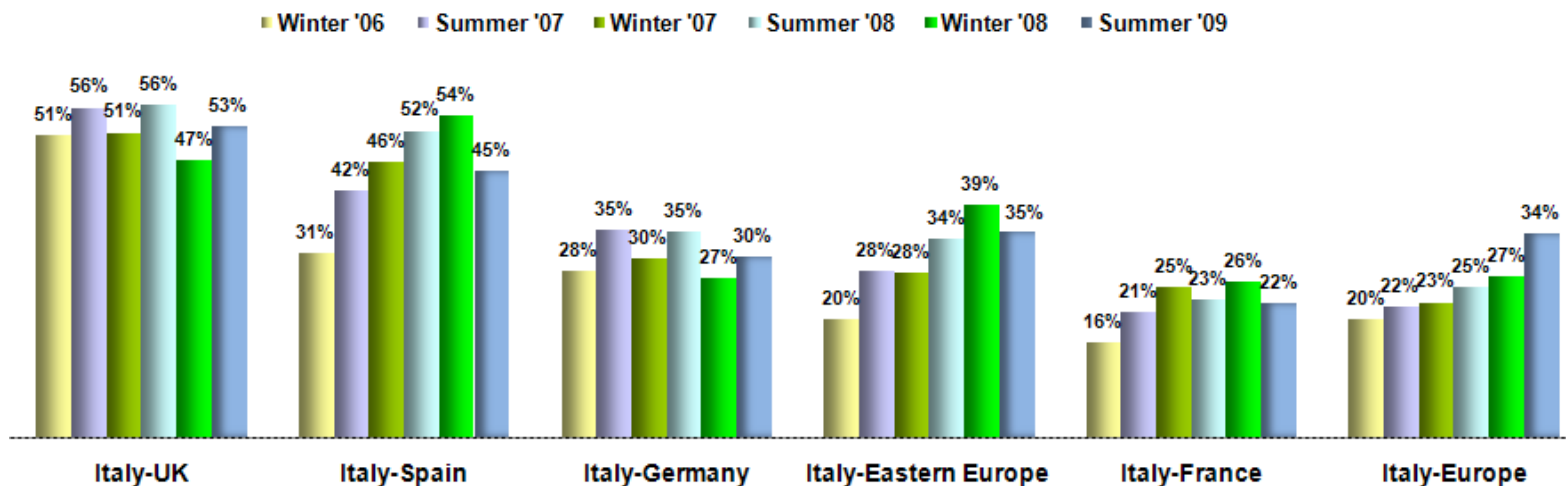
Le low cost nel mercato italiano

La quota di mercato delle Low Cost, sul totale di posti offerti da e per l'Italia, è divenuta la tipologia di servizio aereo più consistente

Bocconi



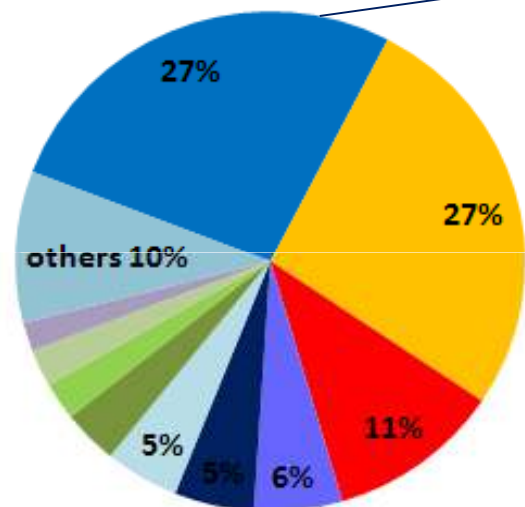
Evoluzione delle principali direttrici di traffico dall'Italia servite dalle Low Cost





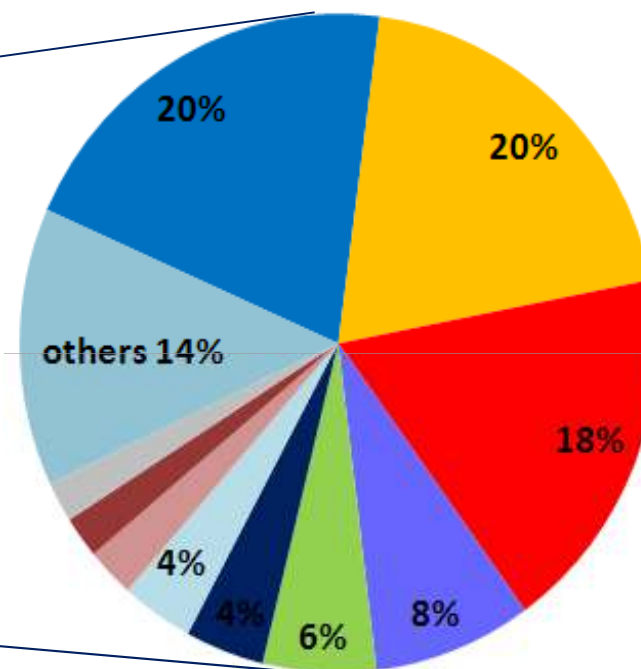
Ripartizione dei voli Low Cost in partenza dall'Italia per paesi di destinazione

Summer '06



1.675 weekly flights

Summer '09



2.377 weekly flights

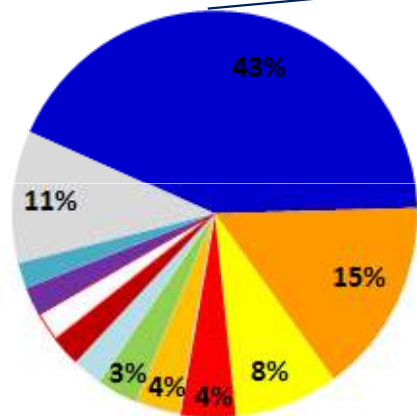
- Germany
- United Kingdom
- Spain
- France
- Romania
- Belgium
- Netherlands
- Albania
- Czech Republic
- Sweden
- Poland
- Romania
- Switzerland
- Ireland
- others

Il numero dei voli low cost da e per l'Europa
è cresciuto del 42% in soli tre anni

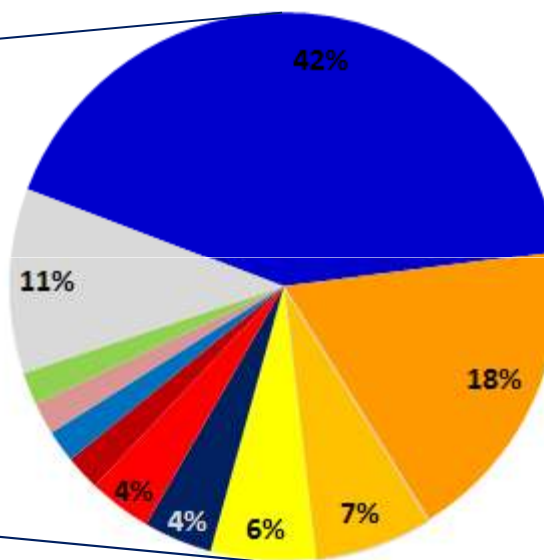


Ripartizione dei voli Low Cost in partenza dall'Italia per compagnia aerea

Summer '06



Summer '09



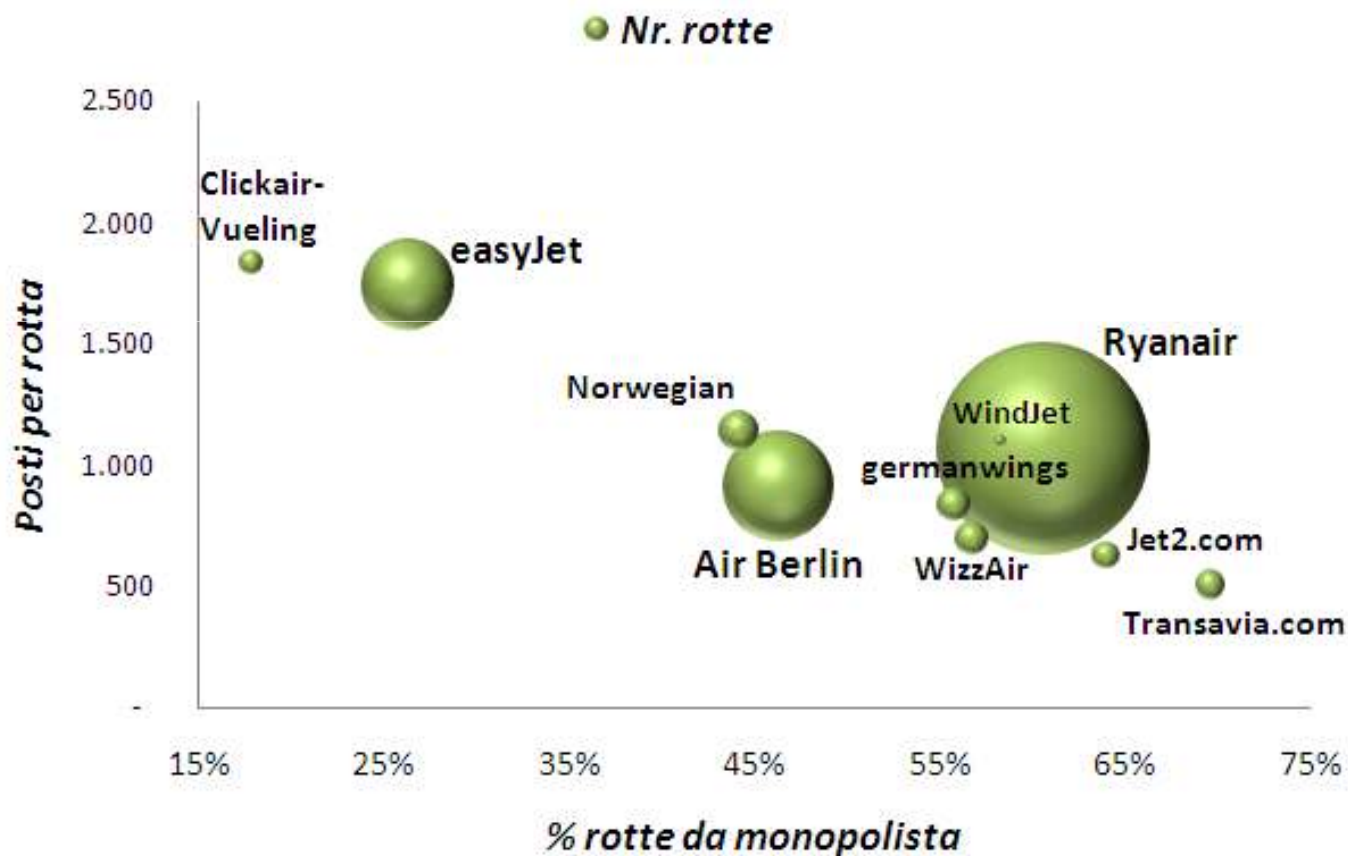
* Il dato include Clickair

Il peso dei primi tre vettori è passato dal 64% al 67% negli ultimi tre anni



Le tre principali low cost europee: differenti strategie di mercato

Bocconi





Ryanair ed easyJet: focus sull'Italia

I due principali vettori low cost adottano due strategie molto differenti, ma in entrambi i casi molto concentrate sull'espansione nel mercato italiano.

Bocconi



Per **Ryanair** il mercato italiano è il secondo per rilevanza ed ha già aperto 7 basi, l'ottava da gennaio 2010 sarà Bari (16 destinazioni), la nona Brindisi (9 destinazioni) e la decima Torino (12 destinazioni + 15 in programma). In 12 mesi il numero di posti offerti sul domestico è triplicato

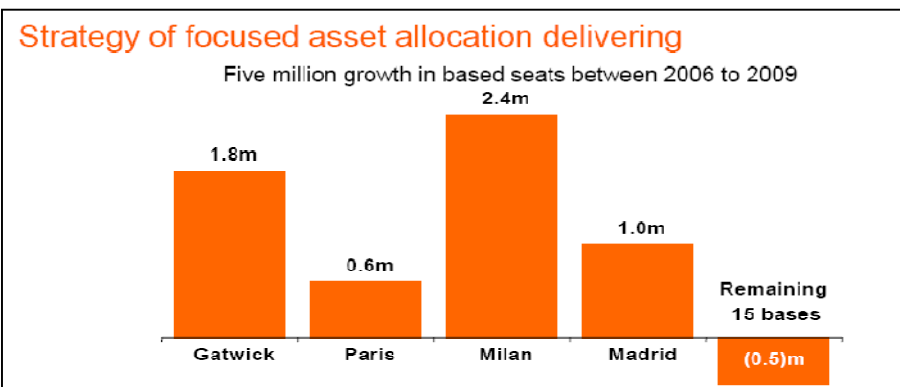
Ryanair applica un prezzo medio di 32 euro a biglietto

Per **easyJet**, il mercato italiano è il secondo per rilevanza.

In dodici mesi ha raddoppiato il numero di posti offerti sul mercato domestico

Le strategie di sviluppo sono state concentrate su Malpensa e a partire dall'estate 09 anche su Fiumicino

Easyjet applica un prezzo medio di 66 euro





La mobilità aerea, il volo low cost, il ruolo dell'aeroporto nelle funzioni urbane

La forte differenza organizzativa dei vettori low cost rispetto ai vettori tradizionali, si trasmette all'intera filiera del trasporto aereo, a monte (produttori di aeromobili, gestori di software di prenotazioni etc) e a valle (gli aeroporti e il sistema di accesso agli aeroporti).

Caveat: non tutti i vettori low cost sono simili

La presenza di un aeroporto ha un effetto "immagine" sulla città e sul territorio in grado di modificare la percezione in diversi settori rilevanti, non solo il turismo, ma anche servizi di alto livello (formazione, fiere, eventi).

Il salto di qualità nel ruolo dell'aeroporto si ottiene attraverso la rete di accesso terrestre, che deve essere il più user friendly possibile perché le low cost nei fatti hanno dimostrato e dimostreranno sempre più che la percezione del trasporto aereo intra UE è quella di una "commodity"