

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

**Prof. Stefano Paleari**

*Rettore dell'Università degli Studi di Bergamo*

*Direttore Scientifico di ICCSAI*

*Bergamo – 3 Dicembre 2009*

- **MERCATO LOW-COST E VANTAGGI INDOTTI PER I RESIDENTI**
- **SVILUPPO DELL' AEROPORTO E IMPATTO SUL TERRITORIO**
- **LA PROSSIMA SFIDA: DA AEROPORTO LOW-COST A CITY AIRPORT?**
- **RUOLO DI UN OSSERVATORIO PERMANENTE**
- **CONCLUSIONI**



- La crisi economica ha provocato un forte incremento della quota di mercato offerta da low-cost
- Crescita degli scali low-cost nonostante la crisi
- Effetto irreversibile?

Aeroporto	Low-Cost		
	2009*	2008	2007
Roma Fiumicino	11,0	5,5	5,8
Milano Malpensa	29,8	18,1	12,0
Milano Linate	4,3	4,3	4,4
Venezia Marco Polo	30,1	32,3	35,3
<b>Bergamo Orio Al Serio</b>	<b>94,6</b>	<b>93,0</b>	<b>92,9</b>
Catania Fontanarossa	38,1	39,3	39,7
Napoli Capodichino	31,3	23,1	31,2
Roma Ciampino	100,0	100,0	98,0
Palermo Punta Raisi	40,8	35,6	36,6
Bologna G. Marconi	27,6	13,4	12,2
Pisa Galilei	84,3	76,4	67,4
Torino	15,3	10,8	7,1
Verona	17,7	18,4	19,6
Cagliari Elmas	38,3	22,7	13,7
Bari Palese	43,3	32,9	22,6
<b>Primi 15 aeroporti</b>	<b>30,8</b>	<b>24,6</b>	<b>22,8</b>
<b>Tutti aeroporti</b>	<b>33,1</b>	<b>26,0</b>	<b>24,0</b>

Elaborazioni ICCSAI su dati Innovata sul totale dei posti offerti in partenza  
\* Dati provvisori

**•Effetto positivo sull'accessibilità da e verso l'Europa**

<b>% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio</b>								
<b>Rank</b>	<b>Rank</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>PIL</b>	<b>2-4</b>	<b>4-6</b>	<b>6-8</b>	<b>&gt;8 ore</b>	<b>Non</b>
<b>Ita</b>	<b>EU</b>		<b>2 ore</b>	<b>ore</b>	<b>ore</b>	<b>ore</b>		<b>Ragg.</b>
1	14	Milano Malpensa	76,56	21,80	1,60	0,00	0,04	0,00
<b>2</b>	<b>30</b>	<b>Bergamo Orio Al Serio</b>	<b>59,70</b>	<b>30,80</b>	<b>8,24</b>	<b>1,01</b>	<b>0,21</b>	<b>0,04</b>
3	34	Torino	57,04	29,16	12,91	0,85	0,04	0,00
4	45	Venezia Marco Polo	48,72	42,44	8,09	0,68	0,07	0,00
5	46	Milano Linate	47,83	46,69	4,91	0,53	0,04	0,00
6	47	Firenze Peretola	47,47	29,86	21,78	0,81	0,03	0,04
7	50	Roma Fiumicino	43,73	55,39	0,32	0,51	0,00	0,04
8	51	Bologna G. Marconi	43,68	47,79	7,79	0,67	0,07	0,00
9	55	Pisa Galilei	40,52	51,29	7,29	0,74	0,13	0,04
10	72	Treviso	33,82	16,94	41,38	5,27	2,54	0,04
11	78	Genova C. Colombo	31,92	39,87	27,44	0,60	0,13	0,04
12	79	Napoli Capodichino	31,39	36,84	31,04	0,66	0,03	0,04
13	91	Trieste - Ronchi Dei Leg.	26,20	38,87	33,84	0,53	0,52	0,04
14	97	Verona	24,98	50,96	23,18	0,32	0,53	0,04
15	98	Roma Ciampino	24,64	52,84	17,88	4,22	0,37	0,04
16	115	Pescara Liberi	19,55	19,80	50,43	8,94	1,23	0,04
17	118	Alghero Fertilia	19,22	32,94	38,63	8,48	0,70	0,04
18	122	Cagliari Elmas	17,95	34,36	42,07	4,89	0,69	0,04
19	137	Bari Palese	15,13	36,77	44,52	3,24	0,30	0,04
20	140	Brindisi Casale	14,57	24,76	54,51	5,44	0,67	0,04

**•Low-cost non è solo “leisure”**

<b>Numero di aeroporti con andata e ritorno in giornata (almeno 4 ore a destinazione)</b>				
<b>Aeroporto</b>	<b>Numero aeroporti</b>	<b>Tempo Viaggio</b>	<b>Orario partenza</b>	<b>Tempo volo</b>
Bologna G. Marconi	143	834	7.40	47%
Milano Malpensa	136	738	8.17	46%
Roma Fiumicino	135	721	8.54	40%
Venezia Marco Polo	130	786	8.07	47%
Milano Linate	124	784	8.20	46%
Torino	105	797	8.04	47%
Firenze Peretola	88	785	7.51	47%
Verona	85	805	7.49	50%
Genova C. Colombo	82	824	8.06	48%
Trieste - Ronchi Dei Leg.	76	812	7.32	51%
<b>Bergamo Orio Al Serio</b>	<b>71</b>	<b>791</b>	<b>8.26</b>	<b>47%</b>
Pisa Galilei	71	799	8.07	49%
Ancona Falconara	61	850	7.14	52%
Palermo Punta Raisi	55	762	8.00	47%
Napoli Capodichino	53	720	8.43	47%
Olbia Costa Smeralda	51	906	7.25	56%
Catania Fontanarossa	50	764	8.39	44%

*ICCSAI Fact Book 2009*



• **Effetto positivo sui costi di viaggio** (dati medi dei voli dal 1 gennaio 2009 al 15 novembre 2009)

<b>Offerta Ryanair da Orio al Serio- Prezzo medio per Paese di destinazione (€) e anticipo di prenotazione. Volo di andata comprese tasse aeroportuali e check-in on-line</b>						
<b>Paese</b>	<b>No. Dest</b>	<b>Destinazioni</b>	<b>7 giorni</b>	<b>15 giorni</b>	<b>60 giorni</b>	<b>90 giorni</b>
Belgium	1	CRL	70,2	40,8	32,3	<b>34,4</b>
Denmark	1	BLL	83,2	73,4	47,0	<b>42,2</b>
Finland	1	TMP	120,8	92,7	68,0	<b>67,7</b>
France	3	FSC, BVA, NTE	68,1	48,7	31,8	<b>31,2</b>
Germany	5	HHN, BRE, NRN, SXF, LBC	69,3	46,1	31,5	<b>30,4</b>
Ireland	2	SNN, DUB	87,6	70,7	47,9	<b>44,9</b>
Italy	9	AHO, BDS, BRI, CAG, CIA, PMO, PSR, SUF, TPS	74,1	54,1	39,6	<b>35,5</b>
Latvia	1	RIX	96,3	87,4	51,8	<b>37,5</b>
Morocco	2	TNG, FEZ	106,2	75,7	44,1	<b>44,9</b>
Netherlands	1	EIN	95,2	64,3	37,5	<b>41,2</b>
Norway	2	RYG, TRF	78,4	62,4	51,1	<b>50,4</b>
Poland	1	KRK	73,7	58,0	43,4	<b>41,9</b>
Portugal	1	OPO	85,4	68,2	51,1	<b>45,9</b>
Slovakia	1	BTS	50,7	35,9	30,5	<b>31,6</b>
Spain	11	VLL, GRO, MAD, ZAZ, SDR, SVQ, GRX, VLC, IBZ, AGP, ALC	76,6	59,7	44,6	<b>42,5</b>
Sweden	2	NYO, GSE	100,7	78,1	43,9	<b>37,3</b>
United Kingdom	8	BOH, LPL, BRS, LTN, MAN, PIK, EMA, STN	67,9	47,4	36,5	<b>33,7</b>

*Elaborazioni ICCSAI. Escluse promozioni particolari*

- L'aeroporto modifica il contesto turistico del territorio
- L'offerta low-cost necessita di investimenti specifici da parte delle strutture alberghiere
- Per incentivare investimenti per adeguare l'offerta alberghiera è necessario avere un sufficiente orizzonte temporale di riferimento
- Problema del rapporto di lungo periodo con le compagnie aeree
- Sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale. Su cosa puntare e quale è il limite dello sviluppo?
- Ruolo dell'università nell'attrarre viaggiatori low-cost

- Low-Cost è sinonimo di alto rischio?
- Per ridurre il rischio nel lungo periodo una possibile strada è che l'aeroporto assumi una connotazione da city airport
- Investimenti in infrastrutture di accessibilità tra aeroporto e città di Bergamo. Collegamento ferroviario?
- Tali investimenti hanno carattere di irriversibilità nei rapporti con le attuali e future compagnie aeree
- Vantaggio dinamico
  - Sono pochi gli aeroporti italiani con stazione ferroviaria: Ancona, Milano Malpensa (metrò), Palermo, Pisa, Roma Fiumicino, Torino
  - Sono pochissimi gli aeroporti low-cost in Europa con collegamenti ferroviari: Berlino Schönefeld, Colonia, Düsseldorf, Londra Stansted

- Come misurare l'efficacia dell'azione coordinata di aeroporto e territorio verso i viaggiatori low-cost?
- Necessità di osservatorio permanente che misuri i benefici economici
  - numero viaggiatori low-cost con destinazione Bergamo;
  - provenienza e motivi del viaggio;
  - tempo medio di permanenza;
  - costo medio alberghiero, ecc.
- Strumento essenziale di governo del rapporto aeroporto-territorio
- Importanza offerta turistica coordinata con aeroporto

- Vantaggi della presenza del low-cost per i residenti
  - Ottima accessibilità al resto dell'Europa
  - Possibilità di collegamenti in giornata per viaggiatori business
  - Prezzi dei biglietti
- Vantaggi presenza low-cost per struttura ricettiva
  - Investimenti specifici
  - Riduzione del rischio di lungo periodo
- Sviluppo aeroportuale
  - Limiti della crescita
  - Passare da aeroporto low-cost e *city airport*
- Necessità osservatorio permanente per verificare l'impatto di azioni coordinate aeroporto - territorio