



Mobility Conference

9 febbraio 2009

Bocconi

Il quadro globale del trasporto aereo e le prospettive per gli aeroporti italiani

Oliviero Baccelli

vice-direttore CERTeT Bocconi
e direttore MEMIT

(Master in Economia e Management dei Trasporti)



Sommario

Bocconi

- 1) Gli effetti della crisi sulla filiera del mercato del trasporto aereo: produttori di aerei, compagnie aeree, tipologia di domanda
- 2) Il mercato italiano
- 3) Focus sul sistema lombardo
- 4) Scenari per i vettori e per gli aeroporti



Gli effetti della crisi sulla capacità di investimento e sui programmi di sviluppo dei vettori

Bocconi

Compagnia aerea	Variazione % valore in borsa genn 08 - genn 09
Alitalia	- 100
Aeroflot	- 70
Air Berlin	- 65
British Airways	- 42
Lufthansa	- 39
Easyjet	- 35
Aer Lingus	- 25
Ryanair	- 14

Fonte Sole 24 ore

- Circa un terzo delle compagnie aeree preferirebbe rimandare di un anno le consegne previste per il 2009 degli aerei ordinati (Fonte Bloomberg, 29 gennaio 09)
- Airbus ha ottenuto un finanziamento dal governo francese per 5 miliardi di Euro a sostegno delle vendite di aerei (Fonte Les Echos del 26 gennaio 09)
- La crisi generale incide sulla capacità di spesa dei passeggeri (anche i prezzi medi di Ryanair sono scesi dell'9% a 34 Euro nell'ultimo trimestre del 2008)
- Gli interventi diretti dei governi sono fondamentali per la continuità delle attività di alcuni vettori europei (e.g. Olympic Airways, Austrian Airlines, SAS)

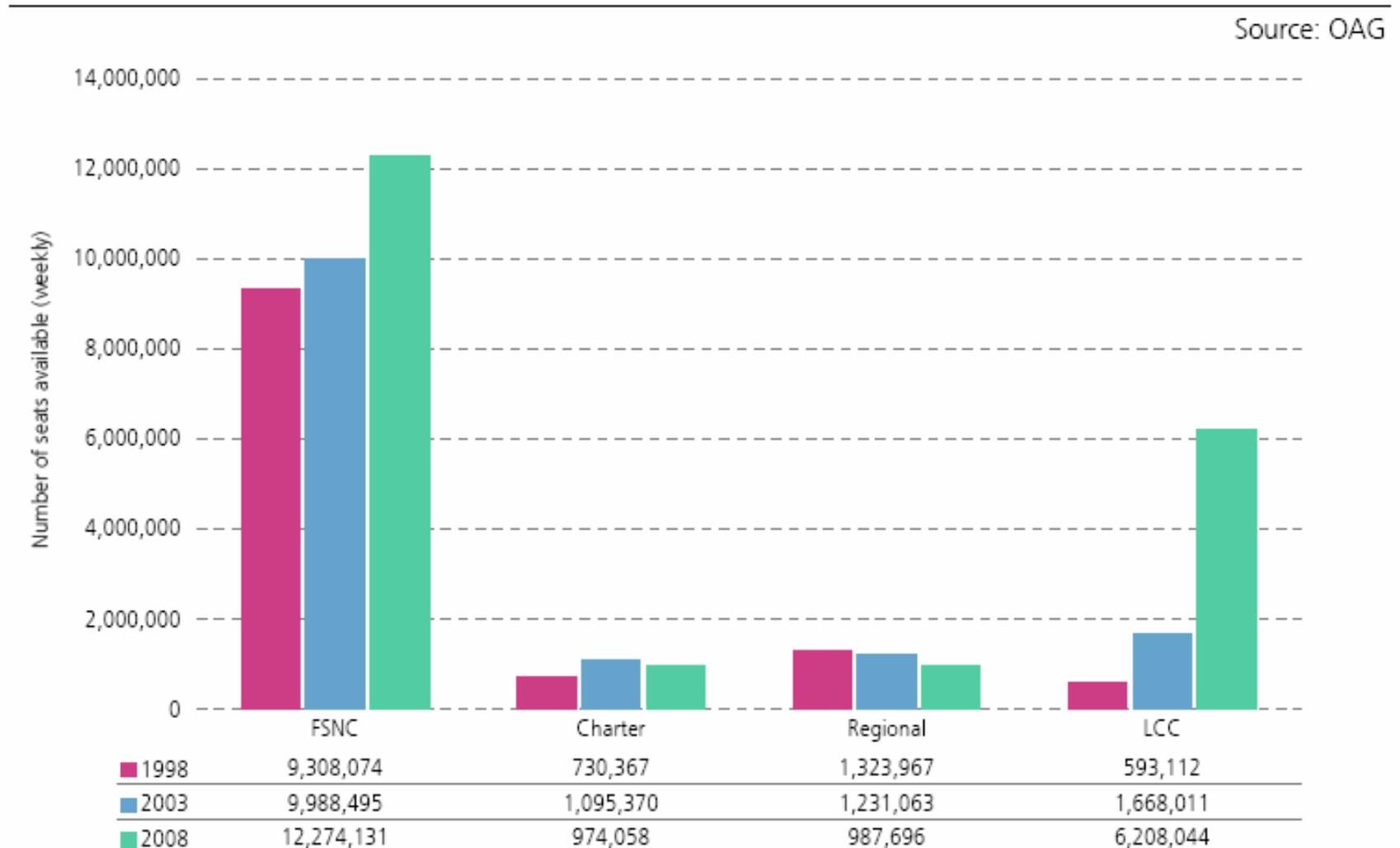
I segnali positivi nonostante la crisi

•
B
O
C
C
O
N
I

- Il prezzo del petrolio, dopo aver raggiunto i 150 dollari a luglio è sceso rapidamente sino agli attuali 40, permettendo a chi non è rimasto intrappolato nei meccanismi di hedging di rivedere al ribasso le stime di costo
- Gli investimenti nei principali aeroporti non vengono rimandati: nel mese di gennaio le società di gestione degli aeroporti di Francoforte e di Londra heathrow hanno avuto l'appoggio formale dei governi per la realizzazione rispettivamente della quarta e terza pista.
- Ryanair sta negoziando con Boeing ad Airbus per un ordinativo di 300-400 aerei per consegne 2012-2017 con lo scopo di raggiungere l'obiettivo di 200 milioni di passeggeri annui (rispetto ai 58,8 del 2008)
- Nuove tipologie di investitori entrano nel settore (ad es. il Consorci de Turisme de Barcelona and Catalana d'Inciatives ha acquisito Spanair)

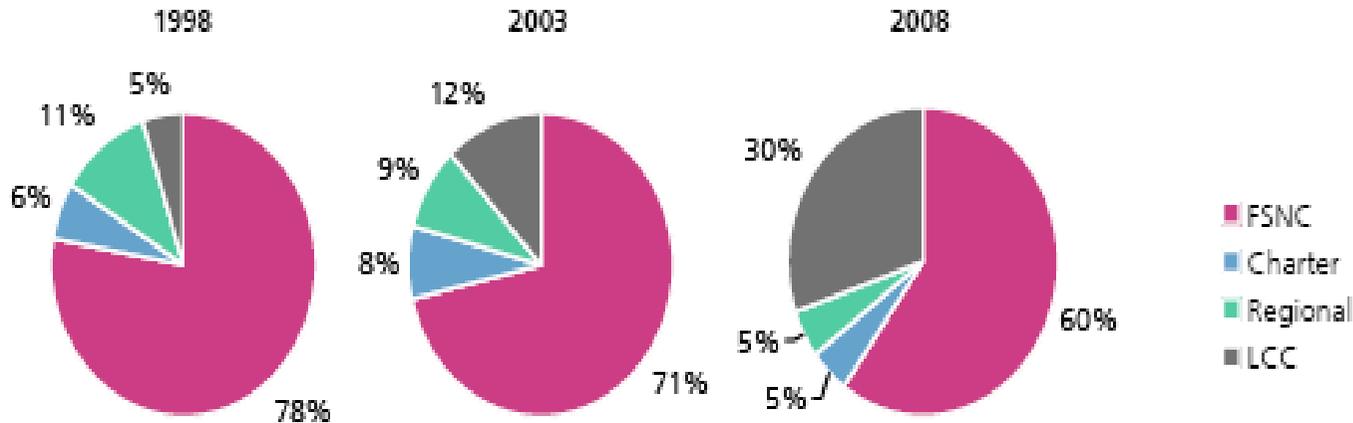
L'evoluzione dell'offerta in Europa 1998-2008,

espressa in numero di posti settimanali offerti, fonte OAG



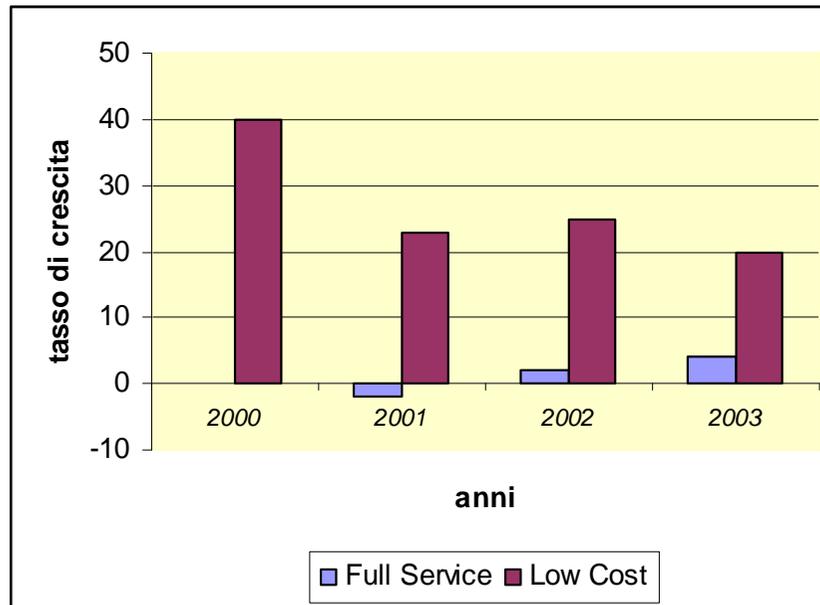
L'evoluzione delle quote di mercato delle diverse tipologie di vettori in Europa 1998 - 2003 - 2008

Bocconi



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

Le LCC hanno saputo reagire meglio alla precedente crisi, come evidenziano i tassi di crescita nel periodo
6 2000 - 2003

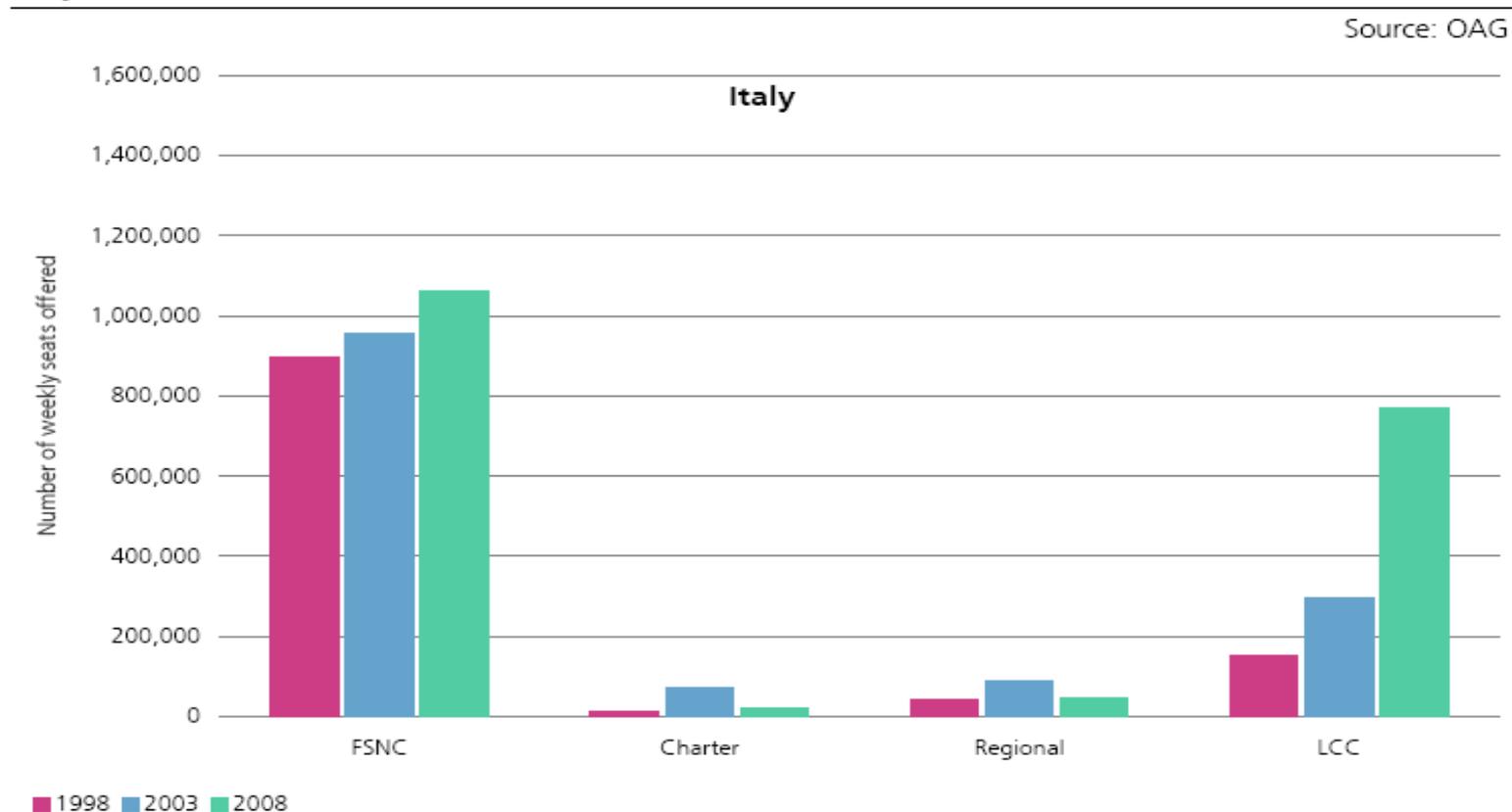




L'evoluzione dell'offerta in Italia 1998-2008,

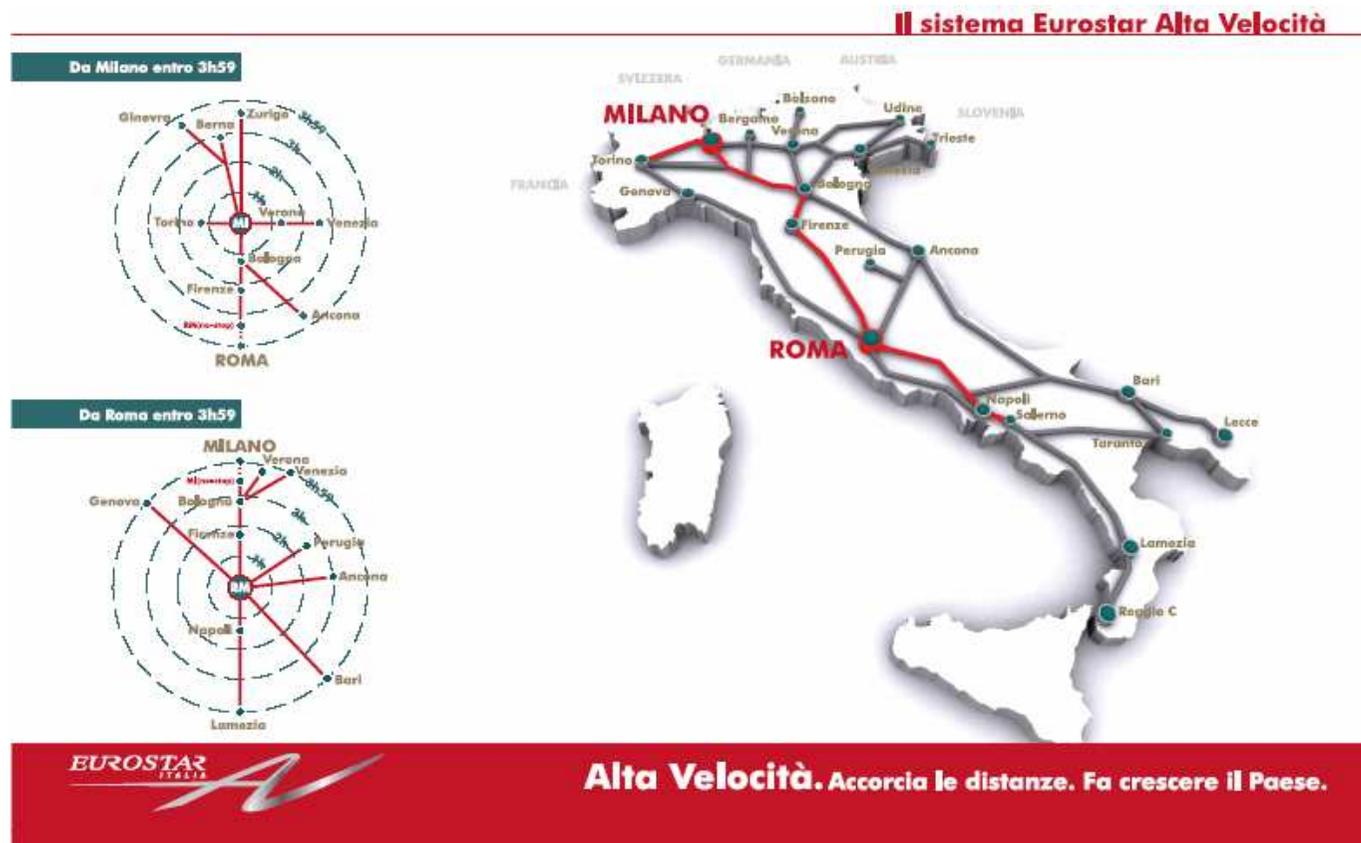
espressa in numero di posti settimanali offerti, fonte OAG

Bocconi



Gli effetti dell'AV sul trasporto aereo in Italia

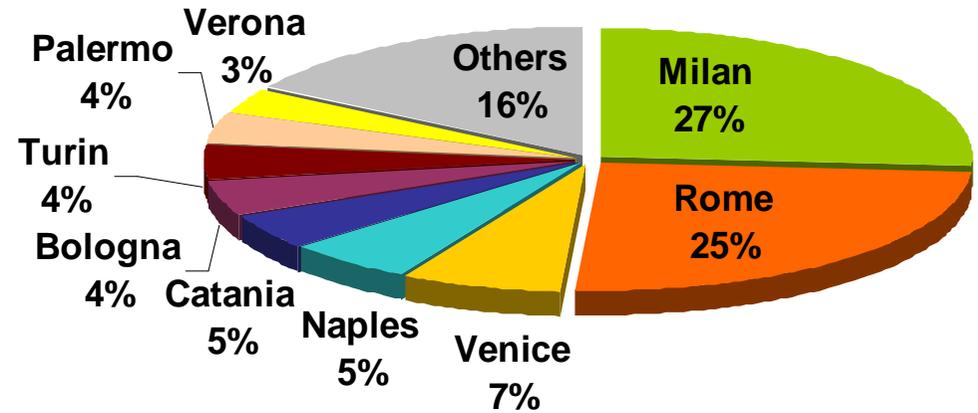
- forte sovracapacità
- politiche commerciali aggressive a vantaggio dei consumatori
- strategie di riposizionamento dei vettori



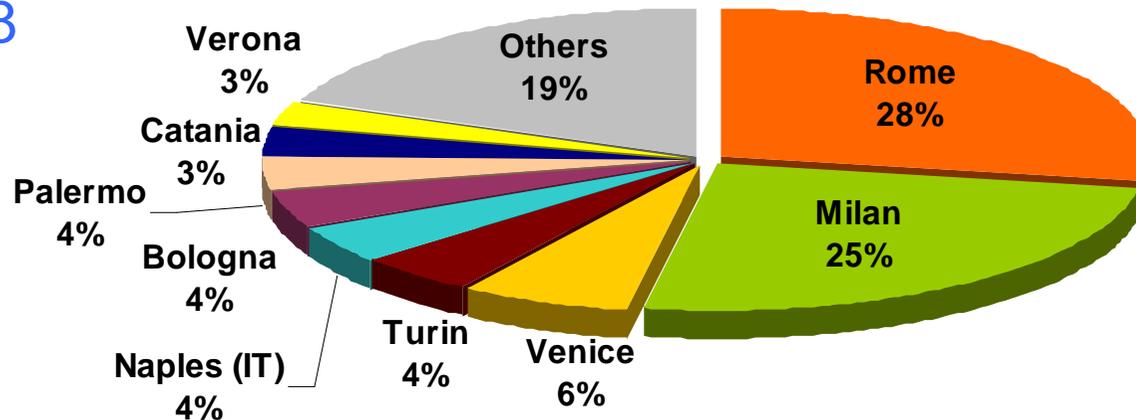
Il mercato aeroporti: 2002 e 2008

Ripartizione dei voli continentali e domestici
dagli scali italiani

2002



2008



Elaborazioni
CERTeT su
programmi operativi
delle compagnie
aeree

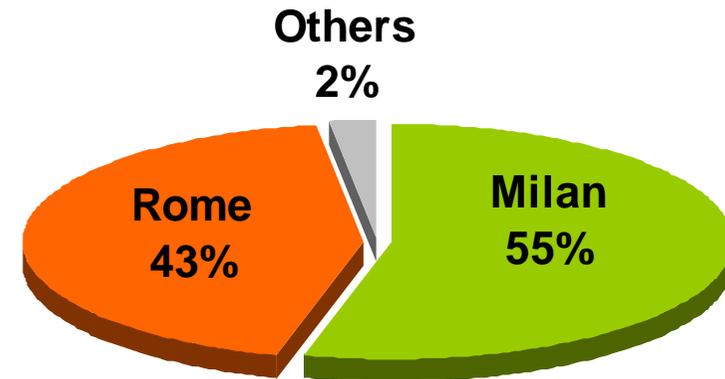


Il mercato aeroporti: 2002 e 2008

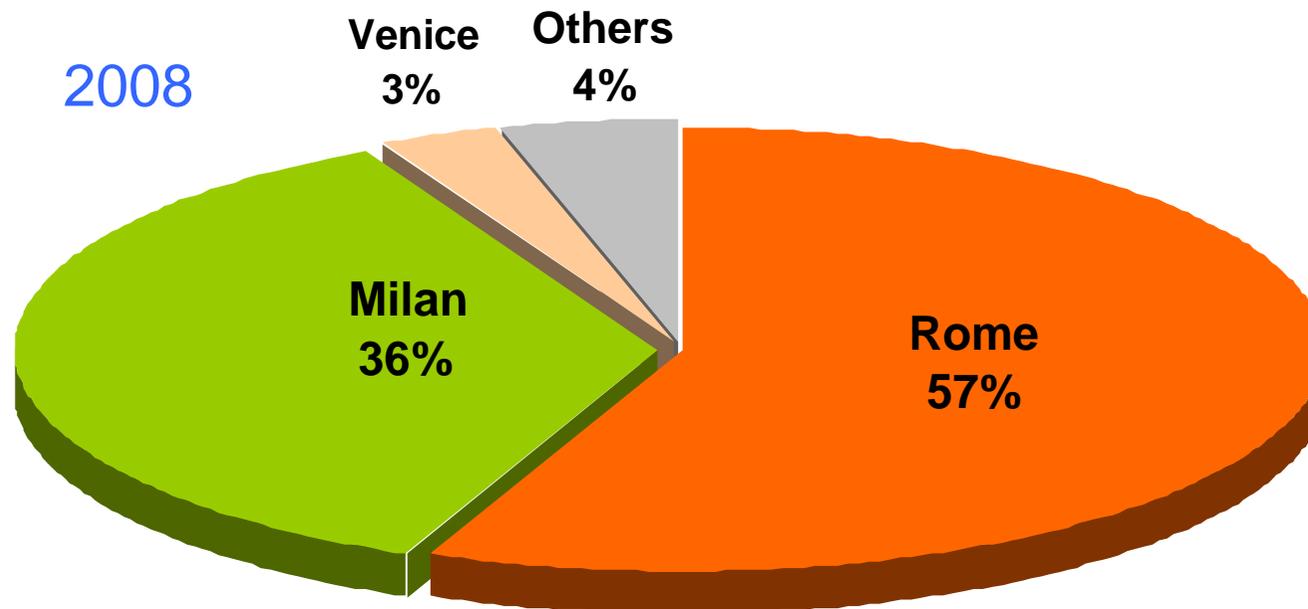
Ripartizione dei voli intercontinentali
dagli scali italiani

Bocconi

2002



2008



Elaborazioni
CERTeT su
programmi operativi
delle compagnie
aeree

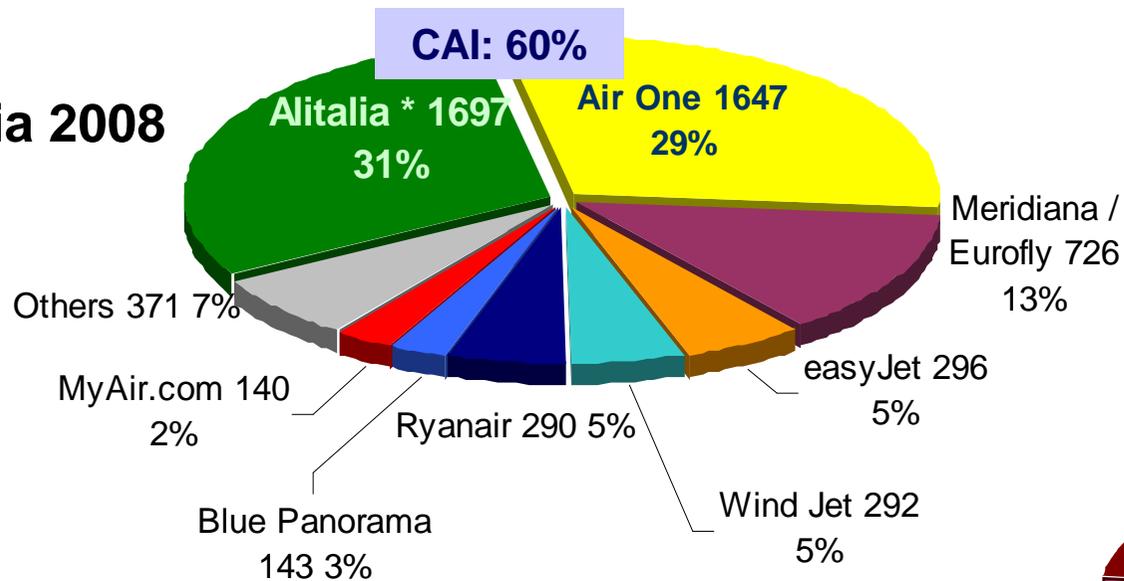
Il mercato

Compagnie sul mercato domestico: debolezza da assenza di massa critica

Bocconi

Mercato domestico: compagnie
(voli settimanali e %)

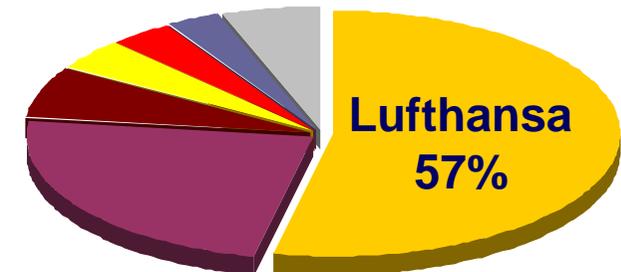
Italia 2008



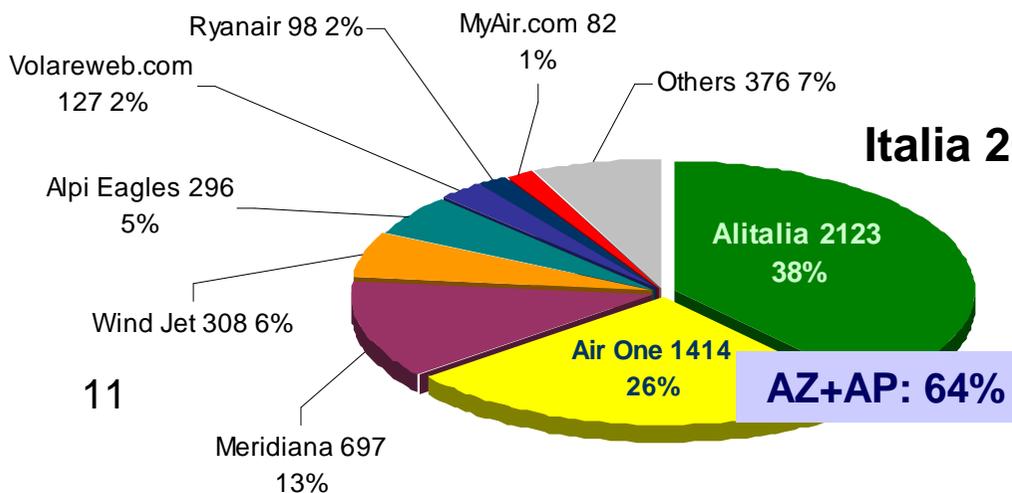
Francia 2008



Germania 2008

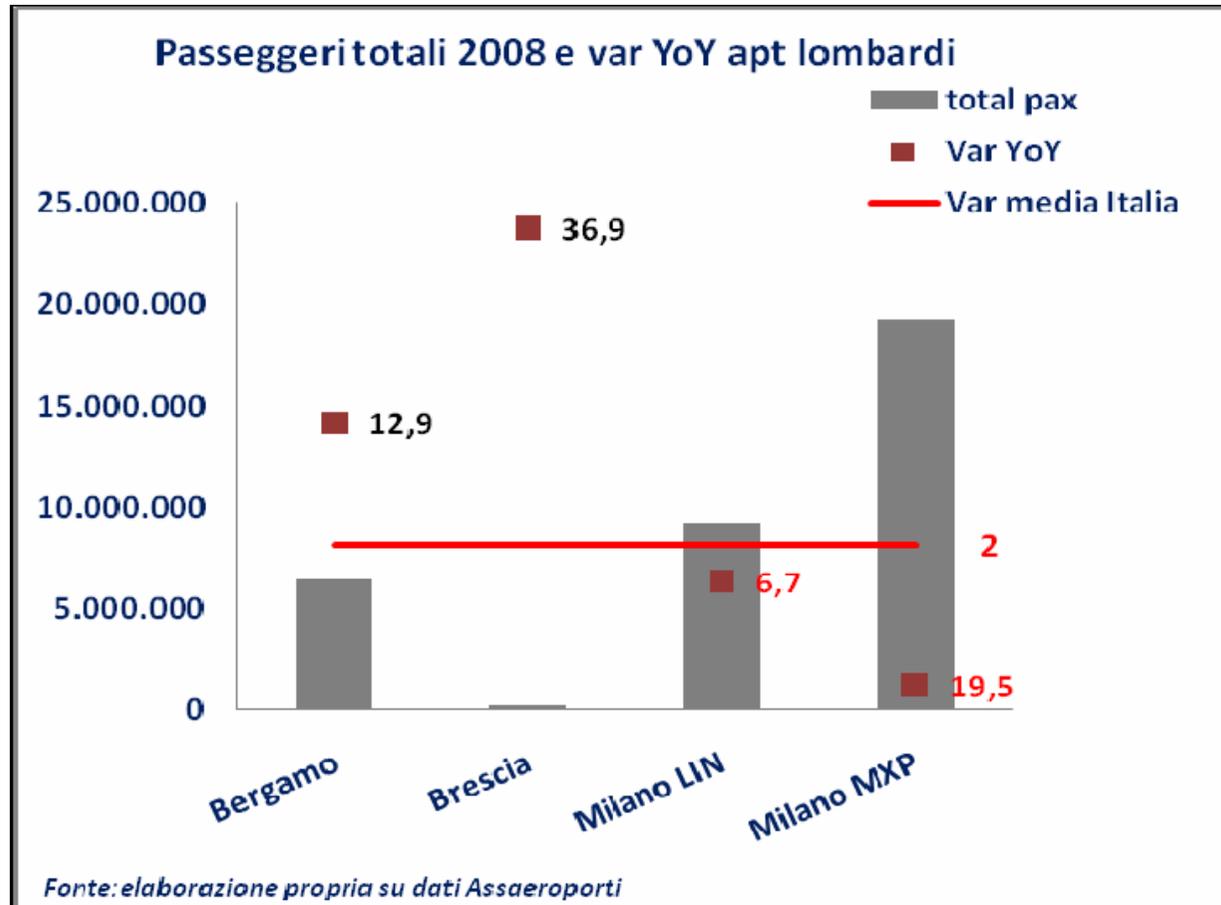


Italia 2006



•Il dato Alitalia comprende Alitalia Express e Volare, La percentuale di Lufthansa non include l'8% della controllata Germanwings

Gli effetti della crisi sul sistema aeroportuale lombardo

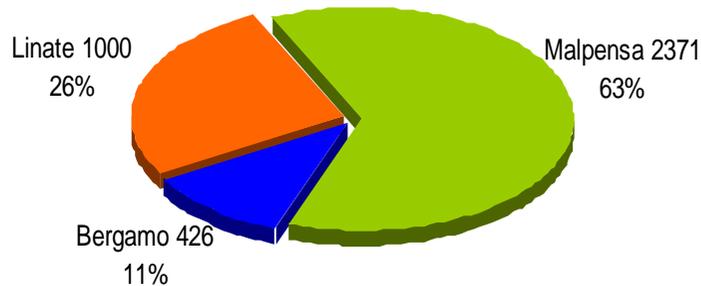


Gli effetti della crisi di Alitalia sul sistema aeroportuale lombardo: giugno 2007- dicembre 2008

Bocconi

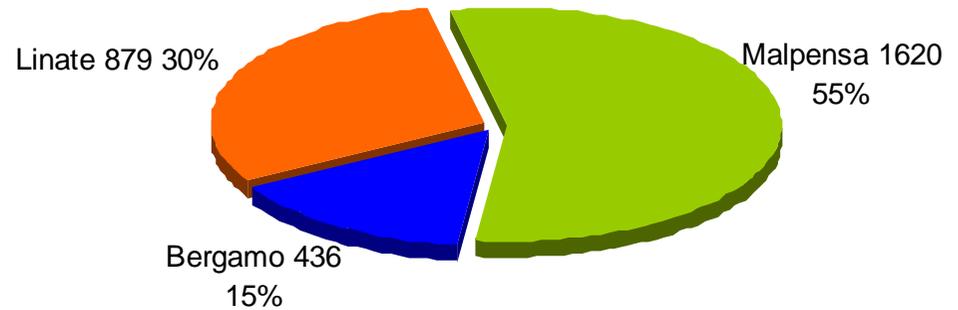
**862 voli in meno,
di cui 751 (87%)
su MXP
in 18 mesi**

Sistema aeroportuale: voli per aeroporto
(voli settimanali e %)

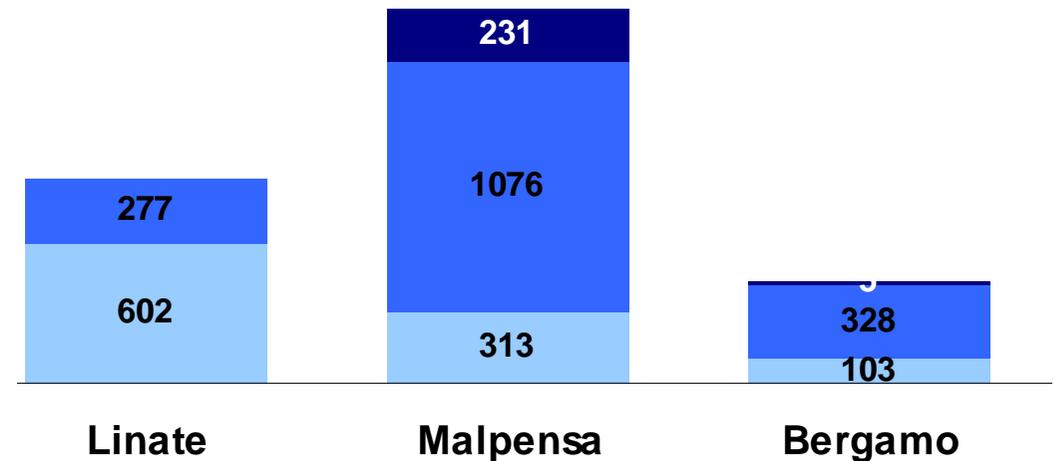


Elaborazioni CERTeT su programmi operativi delle compagnie aeree (1° sett giugno 07)

Sistema aeroportuale: voli per aeroporto
(voli settimanali e %)



Elaborazioni CERTeT su programmi operativi delle compagnie aeree (1° sett dicembre '08)



■ Domestic ■ Continental ■ Intercontinental

Scenari per i vettori italiani

La concentrazione di Alitalia ed Air One, con la partnership forte con Air France-KLM, ha permesso lo sviluppo di un vettore nazionale in grado di occupare una nicchia rilevante nel mercato italiano, dedicata esplicitamente al settore business.

La nuova Alitalia non ha la capacità strategica e di investimento per ipotizzare un rilancio di Malpensa (difficoltà nel gestire il feederaggio, incapacità di presidio dei mercati intercontinentali, abbandono del cargo).

Tutti gli altri vettori nazionali di linea (Meridiana, MyAir, WindJet, ItaloAir...) non dispongono della massa critica necessaria per affrontare la concorrenza degli oltre 30 LCC stranieri e per colmare i gap lasciati dai tagli di AZ su Malpensa.

I vettori charter (Livingston, Eurofly, Air Europe, Blue Panorama) soffriranno la crisi del mercato turistico di medio-alto livello, pertanto devono riposizionarsi e diversificare le attività.

Il mercato italiano è il secondo per rilevanza economica per tutte le principali compagnie europee con le migliori strategie industriali per gestire meglio gli effetti della crisi: EasyJet, Ryanair, Lufthansa ed Air France-KLM. **Non c'è dubbio che gli sviluppi di traffico per gli aeroporti italiani arriveranno solo da vettori esteri.**

Scenari per gli aeroporti italiani

Nel corso del **2008** gli unici aeroporti che hanno segnato tassi di crescita significativi sono stati quelli di **Pisa, Bergamo e Treviso**, che sarà confermata nel 2009

I tre scali della Sardegna si affidano alle low cost: Ryanair aprirà in primavera due nuove basi con oltre venti collegamenti ad Alghero e Cagliari ed EasyJet rafforza la propria presenza su Olbia e Cagliari

Gli aeroporti del Sud devono affrontare i vuoti lasciati dalla razionalizzazione dei voli di AZ e AP, mentre anche **Bologna e Trapani** scelgono di scommettere su Ryanair

Focus sugli aeroporti milanesi:

Lufthansa Italia è una novità interessante per MXP e per l'Europa, ma *“due aerei non fanno primavera, anche se si chiamano Milano e Varese”*

Disponibilità di slot su Linate, dove e' evidente un problema di concorrenza (la metà dei circa 25 collegamenti è operata da un solo vettore)

- Ruolo di Malpensa nel lungo raggio (rete di feederaggio, accordi bilaterali con Stati extra-Ue, gestione transiti)

La valutazione dell'assetto regolatorio di Linate e Malpensa è rilevante per motivi di concorrenza, di gestione ottimale degli aeroporti e per la valorizzazione del sistema di accessibilità della Lombardia