



Mobility Conference

8 febbraio 2010



Bocconi

Il ruolo degli aeroporti lombardi

Indicatori di accessibilità aerea 1999-2009

Roberto Zucchetti

CERTeT – Università Bocconi

roberto.zucchetti@unibocconi.it



Sommario

Bocconi

- 1) Perché un indicatore di accessibilità aerea
- 2) Il mercato italiano
- 3) Focus sul sistema lombardo
- 4) Scenari per i vettori e per gli aeroporti

Indicatore di accessibilità aerea

Obiettivi

Bocconi

- Trasformazione dell'economia, **regional competition** e ruolo strategico dei trasporti su media e lunga distanza
- Esistenza dell'**infrastruttura** : condizione necessaria ma non sufficiente; occorre un'efficiente organizzazione dei **servizi** (collegamenti aerei)
- Liberalizzazione , crisi, e cambiamenti tecnologici determinano rapidi cambiamenti nel settore: il **livello di accessibilità** da elemento strutturale diventa **variabile congiunturale**.

Gli indicatori di accessibilità vengono elaborati ogni sei mesi, dal settembre 1998, per monitorare l'evoluzione del mercato passeggeri e merci in Europa, con un focus su Malpensa e sul sistema aeroportuale milanese<

Indicatore di accessibilità aerea

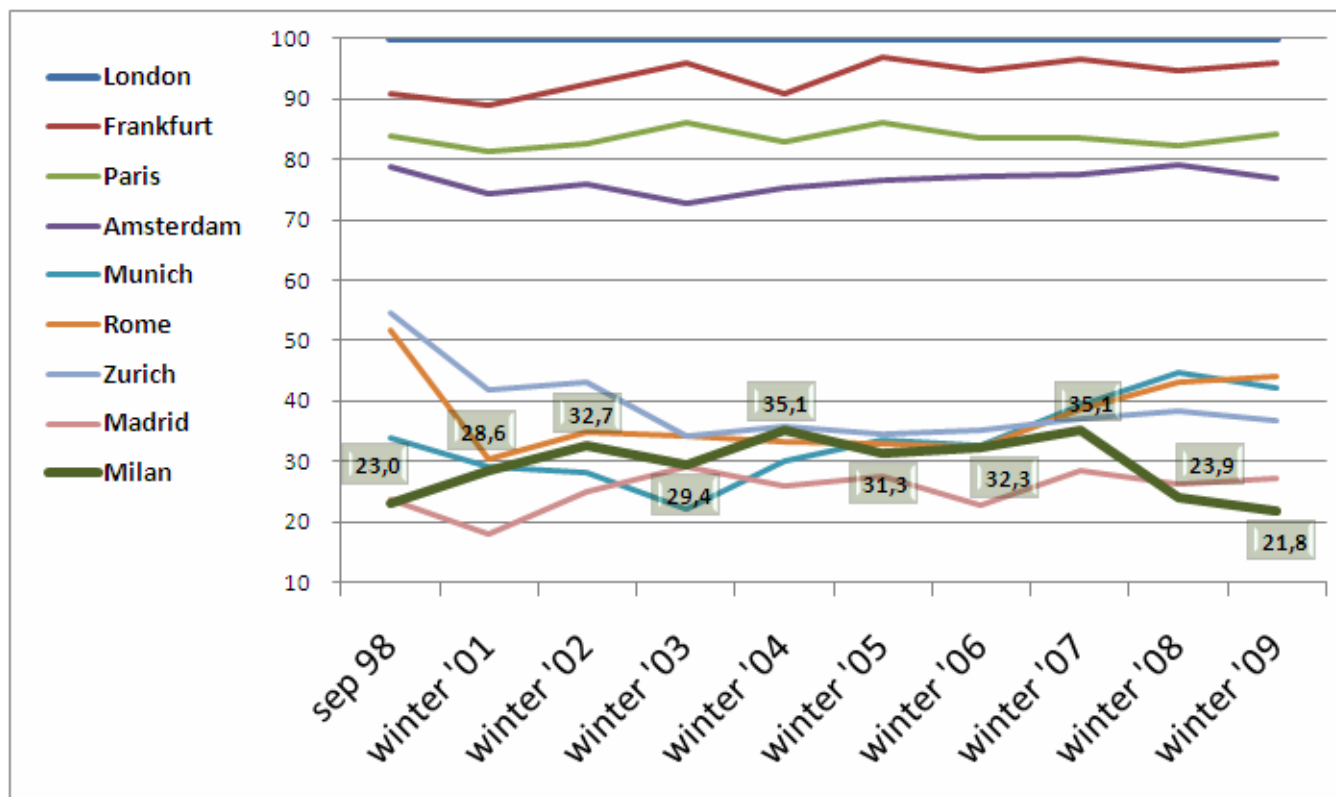
Caratteristiche

- Gli indicatori confrontano l'offerta di voli da/per ciascun sistema aeroportuale
- Base di riferimento: i programmi operativi delle compagnie aeree, per una settimana tipo delle stagioni considerate (summer; winter)
- Vengono presi in considerazione per ogni sistema aeroportuale:
 - la frequenza dei collegamenti verso le sue destinazioni
 - la rilevanza economica di ciascuna destinazione
- L'indicatore sintetico assegnato a ciascun aeroporto è espresso in termini percentuali rispetto all'hub più importante (Londra)

Indicatore di accessibilità aerea intercontinentale

L'evoluzione 1999-2009

Bocconi



*Elaborazioni
Certet su
programmi
operativi delle
compagnie aeree*

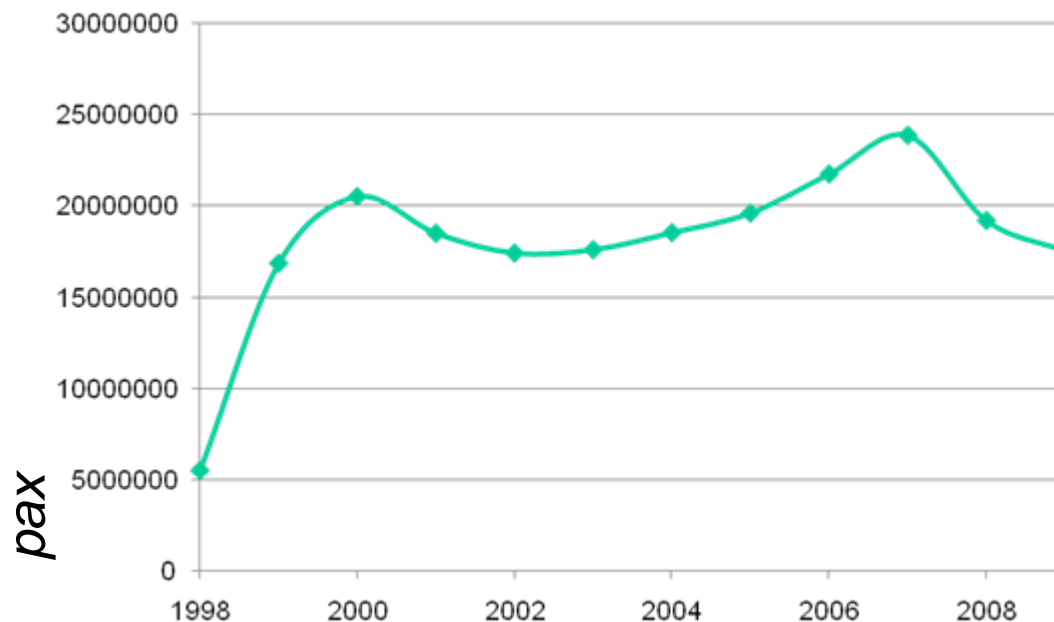
→ Malpensa ha raggiunto rapidamente livelli di accessibilità pari a circa il 35% di quelli di Londra, grazie all'espansione dell'offerta delle compagnie

→ Dopo il decreto Bersani bis (2002) è tornato sotto il 30%, per poi recuperare terreno sugli altri hub dopo la crisi dell'11 settembre

Malpensa

Bocconi

Il traffico passeggeri



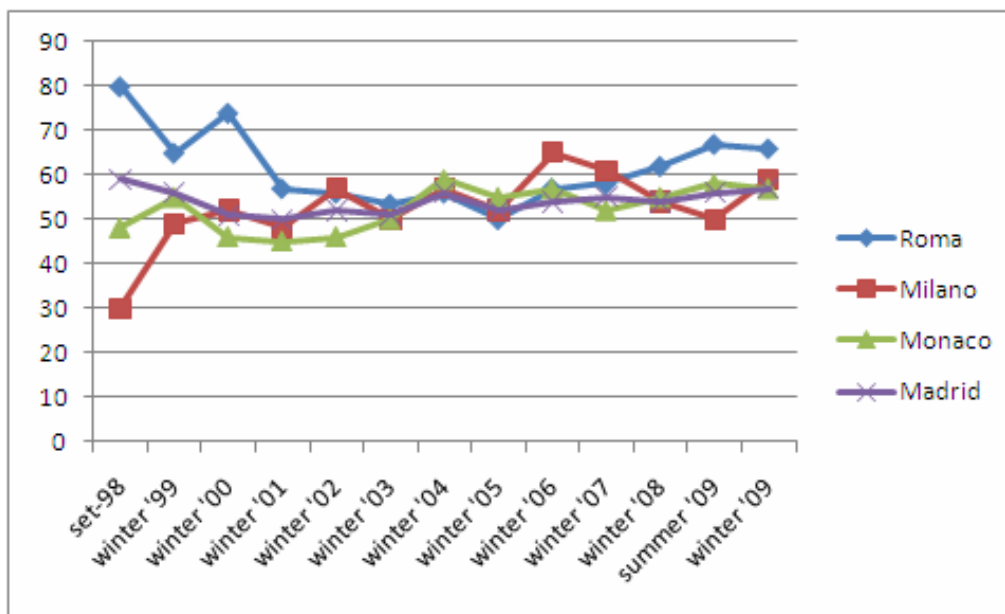
*Dati ENAC e
Assaeroporti*

- Forte crescita nei primi anni
- Crisi 11 settembre
- Ripresa con tassi di crescita superiori alla media italiana ed europea
- Nuovo rallentamento: de-hubbing Alitalia e crisi economica

Malpensa e il suo network di destinazioni

Bocconi

*Nr destinazioni
intercontinentali*



*Elaborazioni Certet su
programmi operativi
delle compagnie
aeree*

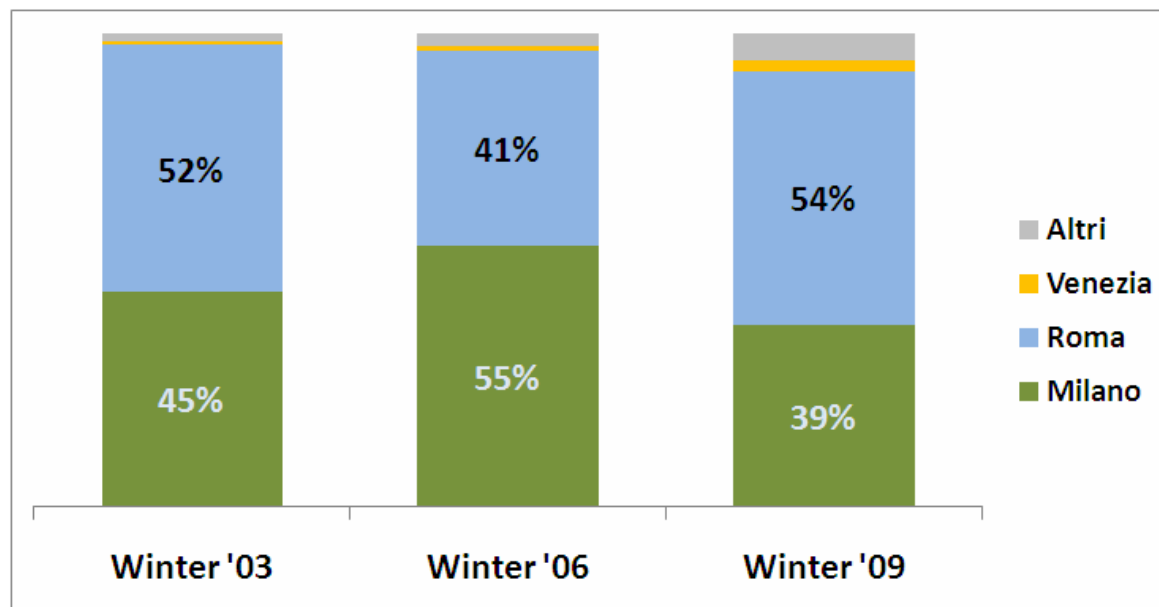
Partenze settimanali verso alcune destinazioni rilevanti (winter '09)

City	Bangkok	Beijing	Chicago	Dubai	Hong Kong	Mumbai	New York	Sao Paulo	Shanghai	Singapore	Sydney	Tokyo
London	33	13	56	95	60	42	165	14	12	49	34	30
Paris	14	17	19	26	20	8	74	26	25	14	2	35
Frankfurt	21	19	34	23	14	14	49	14	19	28	7	21
Munich	9	7	21	21	7	5	14	5	7	5		7
Rome	5	7	4	12	7		31	6		3		11
Milan	4			14			20	10	5	7		

Malpensa nel mercato da/per l'Italia

Bocconi

Ripartizione dei voli intercontinentali dalle città italiane



→ Notevole l'espansione di Malpensa come hub fino al 2006-2007

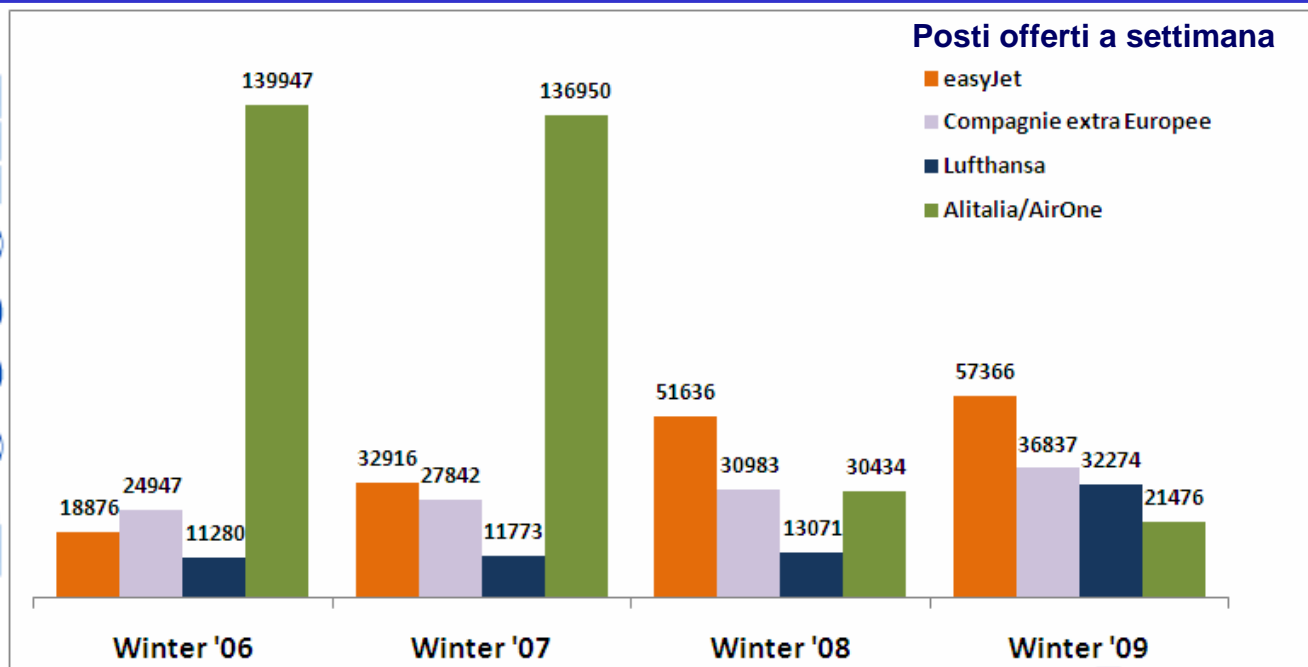
→ Negli anni si sono affacciati altri scali oltre MXP e FCO: Venezia e altri passano dal 3% all'8%

Elaborazioni Certet su programmi operativi delle compagnie aeree

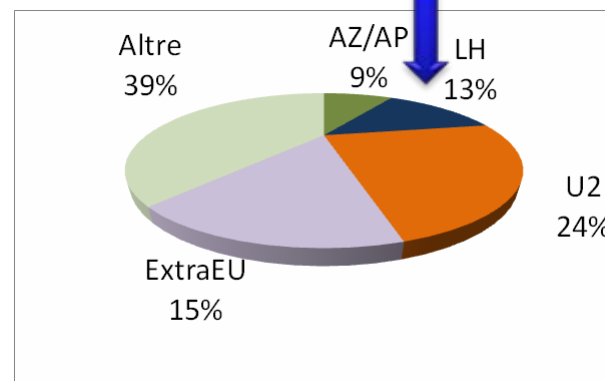
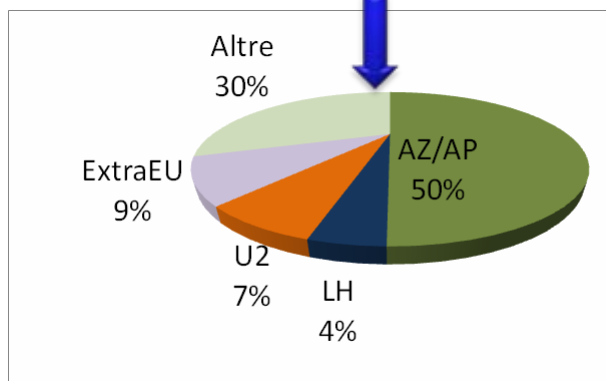
Malpensa

Offerta delle principali compagnie

Bocconi



Elaborazioni Certet
su programmi
operativi delle
compagnie aeree



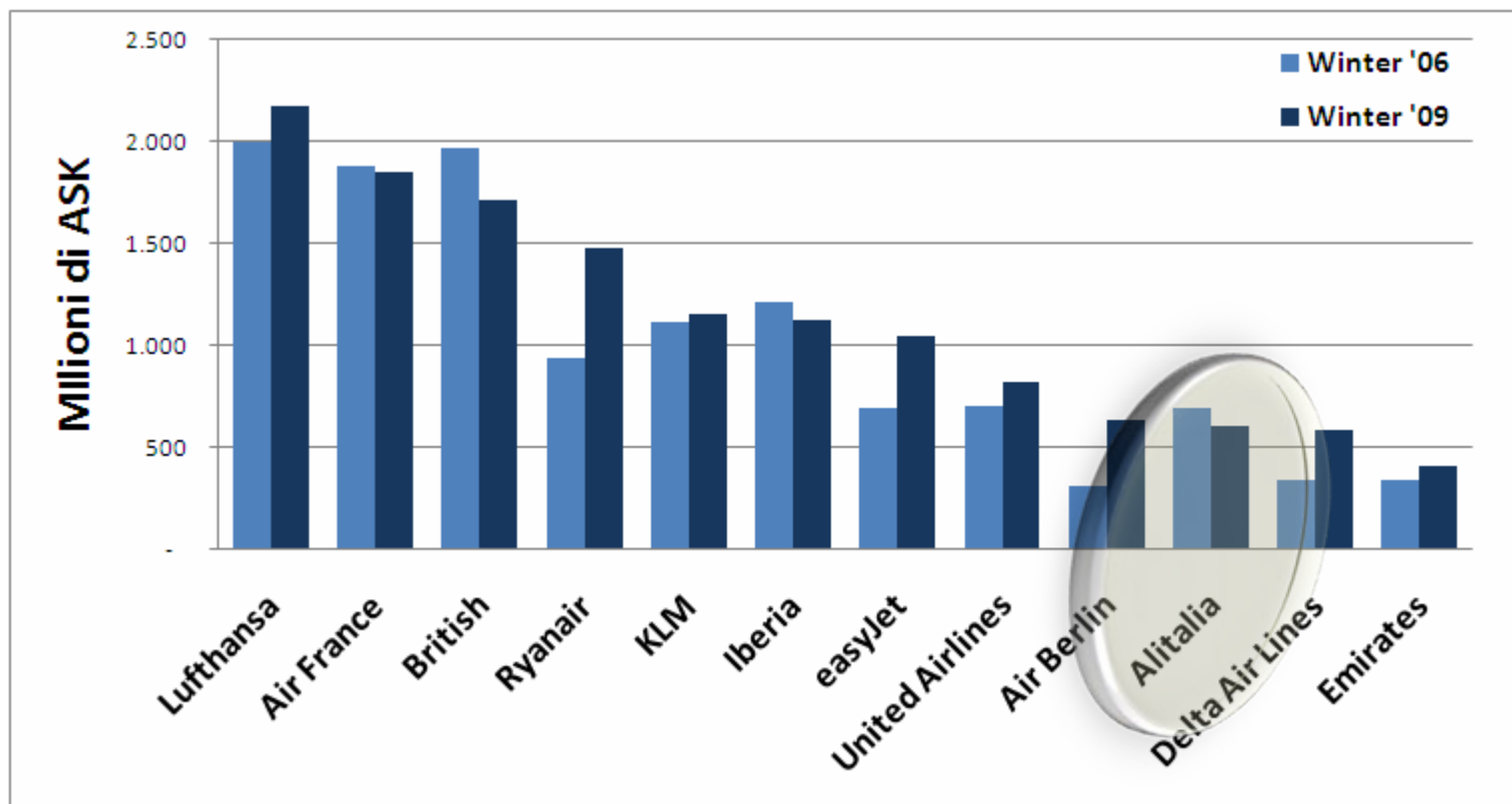
→ Crescono easyJet e
compagnie extra-EU

→ Iniziativa di
Lufthansa Italia

Alitalia e le altre compagnie in Europa

Offerta intra- ed extra-europea delle principali compagnie
(inverno 2009 vs 2006)

Bocconi

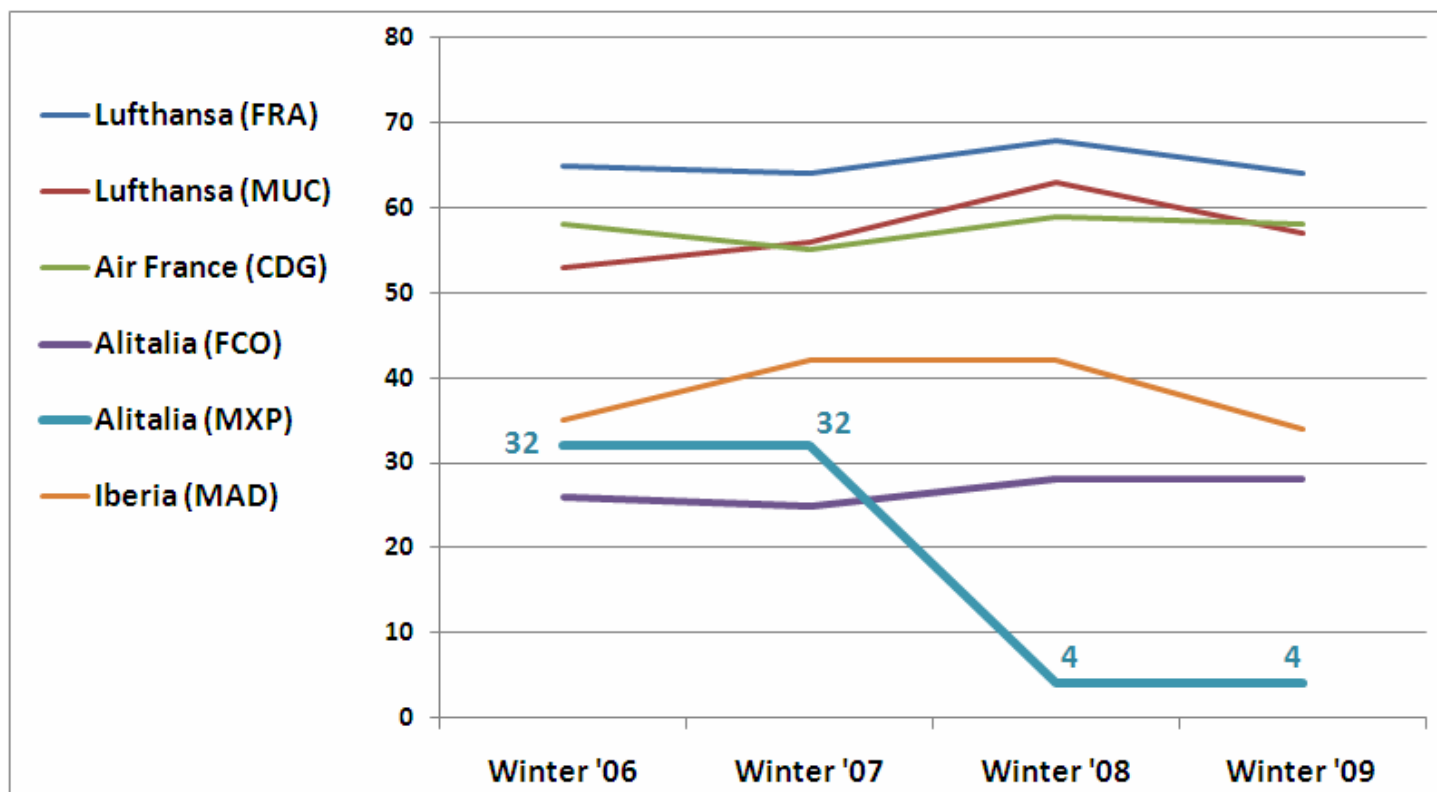


Elaborazioni Certet su programmi operativi delle compagnie aeree

Alitalia e le altre compagnie in Europa

Nr .di destinazioni nella rete di feederaggio

Quante città minori (spokes) alimentano l'hub di riferimento?

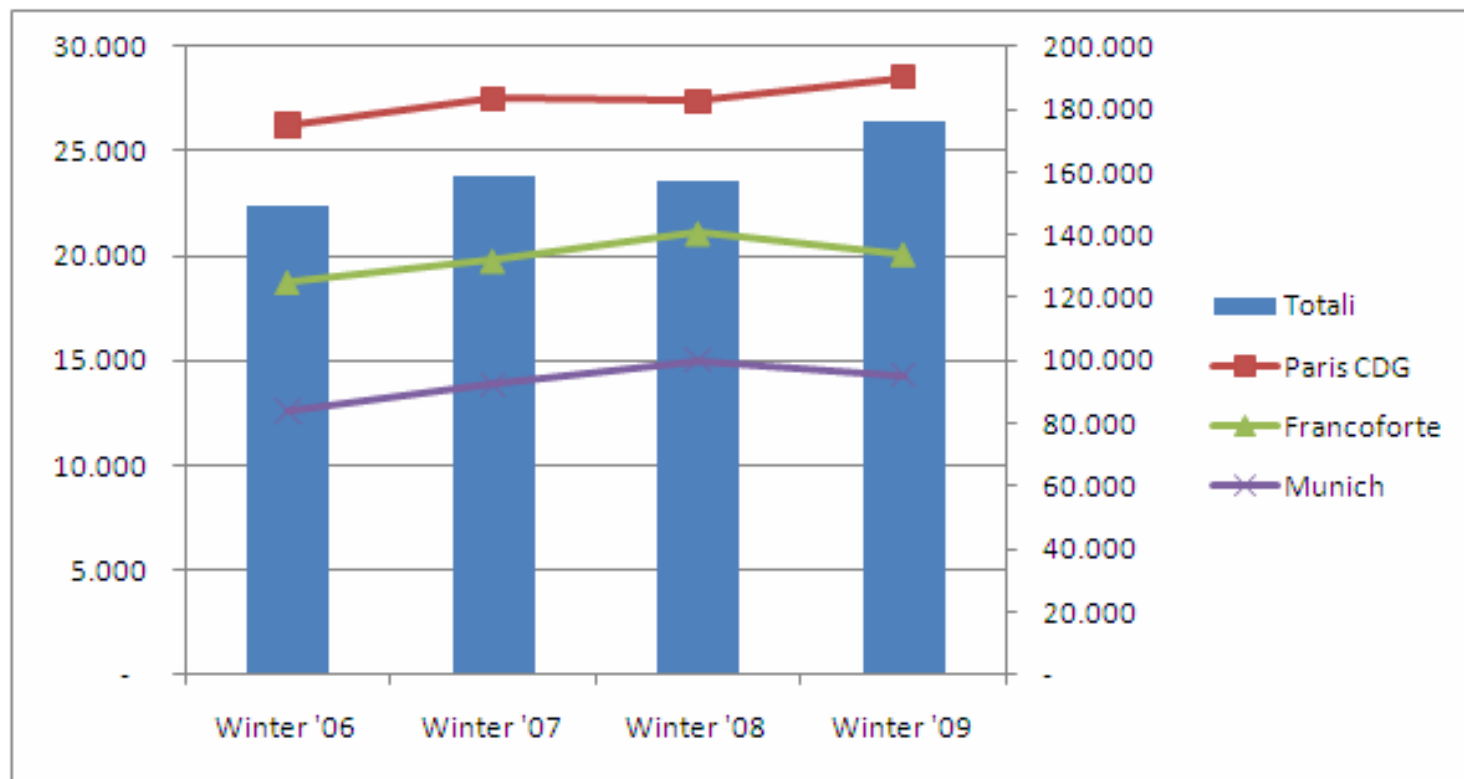


Elaborazioni Certet su programmi operativi delle compagnie aeree

Pressione competitiva delle compagnie straniere sul Nord Italia

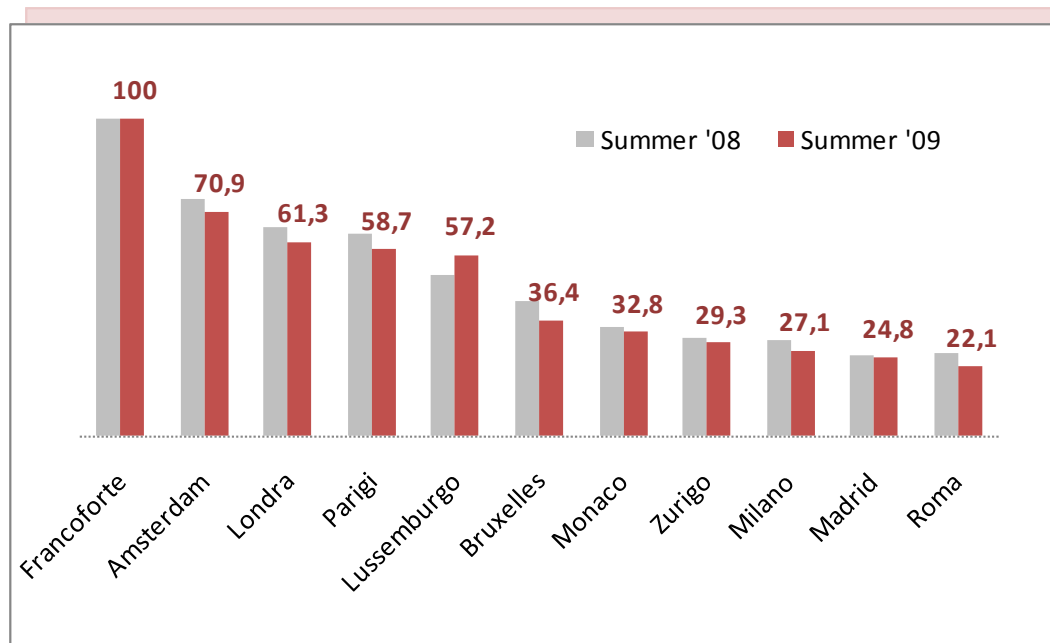
Bocconi

Nr di posti feeder dagli scali del Nord verso hub stranieri



Indicatore accessibilità aeromercati

Bocconi



Elaborazioni Certet su programmi operativi delle compagnie aeree

Fattori:

- frequenze
- importanza economica delle destinazioni
- capacità voli cargo
- prezzo per ton

Il sistema milanese lombardo è preceduto dai quattro colossi aeroportuali in ambito cargo (Francoforte, Amsterdam, Londra e Parigi) e dagli aeroporti di Lussemburgo, Bruxelles, Monaco e Zurigo.

Considerazioni conclusive – 1/2

2009: -2,3% passeggeri negli scali italiani, scesi di 3 milioni a 130 milioni

Tre fattori hanno colpito più duramente il sistema aeroportuale milanese:

- 1) la crisi economica ha colpito più il segmento business che quello leisure
- 2) sulla Milano-Roma, competizione con l'Alta Velocità, resa più aspra dalla messa a regime delle nuove infrastrutture inaugurate nei mesi di dicembre del 2008 (Milano-Bologna) e 2009 (Firenze-Bologna)
- 3) il cambio di strategia di Alitalia avvenuto a seguito della fusione con AirOne del gennaio 2009

In generale, il monitoraggio decennale di Malpensa consente di sottolineare che:

- L'**assetto della regolazione** influisce fortemente sulla performance del sistema aeroportuale (ripartizione traffico LIN-MXP, liberalizzazione accordi bilaterali)
- Il confronto con i valori di Roma (perlopiù di andamento inverso) è un segno che le **strategie passate del vettore di riferimento** non si sono basate su un doppio hub.
- La **pressione competitiva** da parte delle compagnie straniere sugli scali del Nord Italia è sempre stata elevata: agevolate dall'inefficiente *ground accessibility* di Malpensa, questi vettori attraggono domanda del bacino primario di Milano verso i propri hub di riferimento.

Considerazioni conclusive – 2/2

Temi di attenzione per il 2010 e il futuro

a) *Quale sarà la domanda di trasporto aereo nel prossimo decennio?*

Variabile chiave: **prezzo del petrolio**. In assenza di aumenti paragonabili a quelli del primo sem. 2008, **la domanda tornerà a crescere in modo sostenuto** (4-5% all'anno).

b) *La Lombardia avrà ancora bisogno di un hub? Qual è o quale può essere? Cosa serve per realizzarlo?*

L'importanza economica, e l'entità della domanda generata e attratta dal territorio, giustificano l'**esigenza di collegamenti di lungo raggio** diretti. Malpensa ha la capacità per tornare ad essere un hub, e la realizzazione della terza pista la garantirà anche per il futuro.

c) *Alta velocità concorrente o partner dell'hub?*

Allargamento del bacino di utenza VS erosione di quote di domanda: saranno decisive l'**efficienza della ground accessibility** e le **strategie delle compagnie**.

d) *Quali aspetti critici nel breve-medio periodo per il sistema aeroportuale lombardo?*

→ Malpensa sarà il terreno più vibrante e rilevante del confronto competitivo tra le **low cost** e le **compagnie tradizionali**, che informa tutto il sistema italiano.

→ **Aspetti di regolazione**: liberalizzazione accordi bilaterali, regolazione traffico LIN-MXP