



cutting through complexity™



Evoluzione del traffico low cost a livello europeo e nazionale

18 Maggio 2011

ADVISORY



- **Premessa**

- Sezione 1: Evoluzione del traffico Low Cost

- I principali trend sul traffico passeggeri
- Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, UK, Italia)

- Sezione 2: Impatto del Low Cost sul sistema aeroportuale

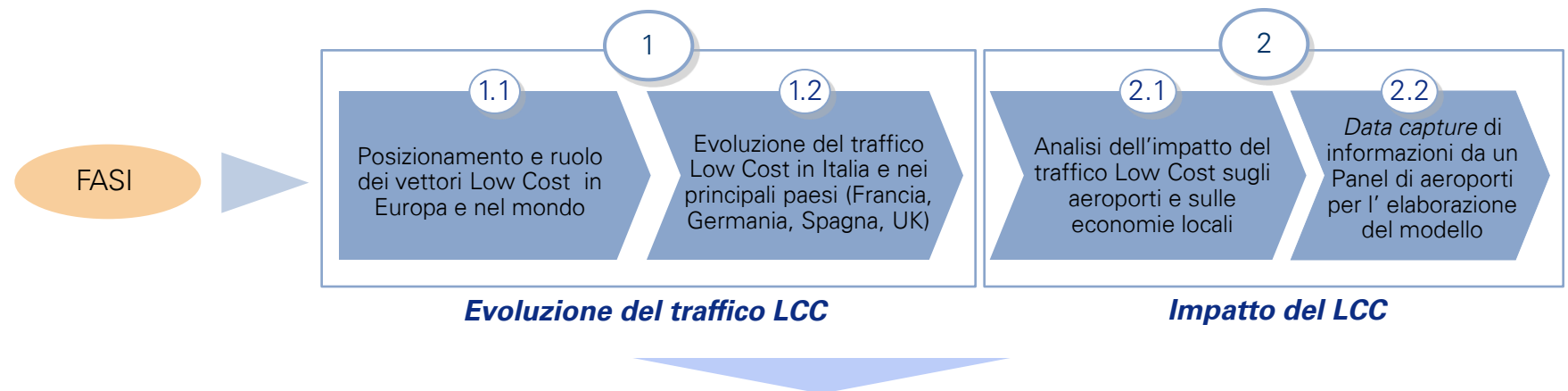
- Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti
- Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

Premessa

Obiettivo del progetto è lo sviluppo di uno studio mirato a fornire ad ENAC un quadro conoscitivo completo del fenomeno Low Cost anche sulla base di alcune esperienze Europee.

In particolare il progetto nel suo complesso mira a:

- Rappresentare l'evoluzione del traffico Low Cost in Italia evidenziando differenze ed analogie rispetto al contesto Europeo
- Comprendere gli effetti economici e sociali dello sviluppo di traffico Low Cost sulle economie locali e regionali anche attraverso alcuni specifici case study di aeroporti italiani



Il lavoro si è composto di due fasi distinte. Nella prima fase si è provveduto a comprendere le evoluzioni e le caratteristiche del segmento LCC nei principali paesi europei in particolare dal 2004. Nella seconda fase si è provveduto ad effettuare un focus su 5 aeroporti italiani selezionati da ENAC.

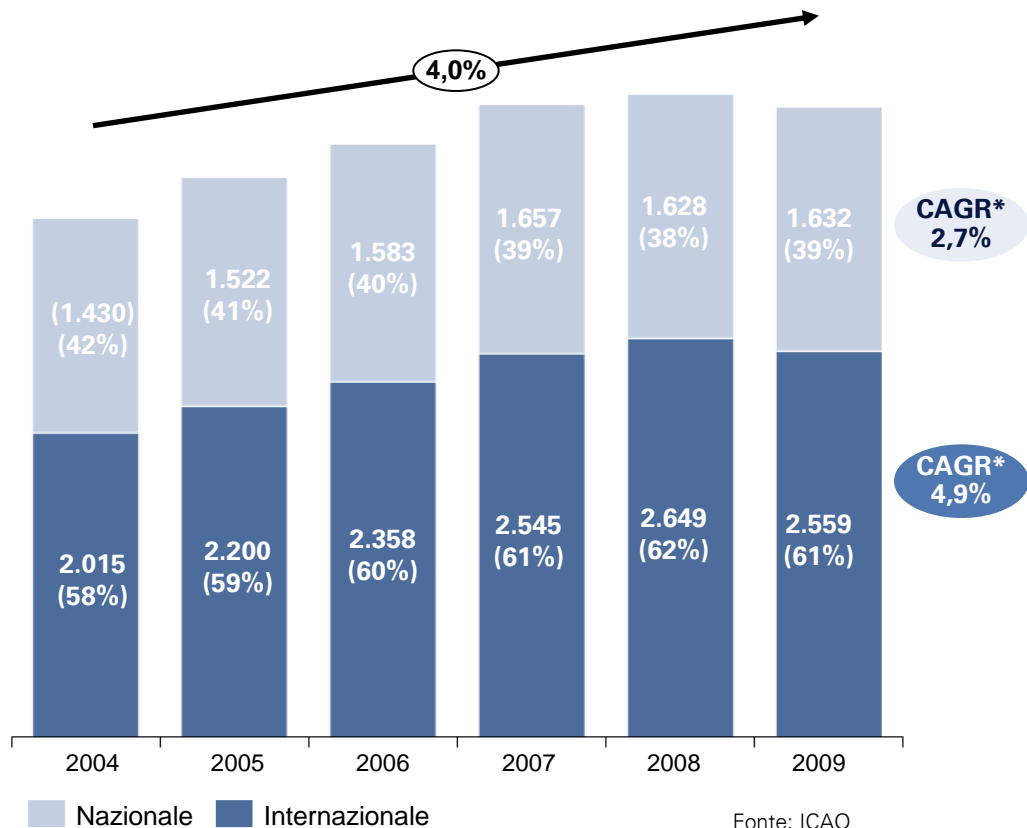
- Premessa
- **Sezione 1: Evoluzione del traffico Low Cost**
 - I principali trend sul traffico passeggeri
 - Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, UK, Italia)
- Sezione 2: Impatto del Low Cost sul sistema aeroportuale
 - Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti
 - Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

I principali trend sul traffico passeggeri

Il traffico aereo mondiale

Il traffico passeggeri mondiale ha registrato negli ultimi 5 anni un incremento complessivo in termini di volume, con tassi di crescita superiori sul segmento internazionale.

TRAFFICO PASSEGGERI KM 2004 – 2009 (mln)



Il forte incremento del traffico in passeggeri km internazionale è imputabile sia alla crescita del numero passeggeri totali che all'aumento delle percorrenze medie per volo.

Il traffico nazionale sembra aver raggiunto una fase di consolidamento testimoniata anche dalla riduzione della propria quota sul totale.

* Compound annual growth rate (Tasso di crescita annuale composto)

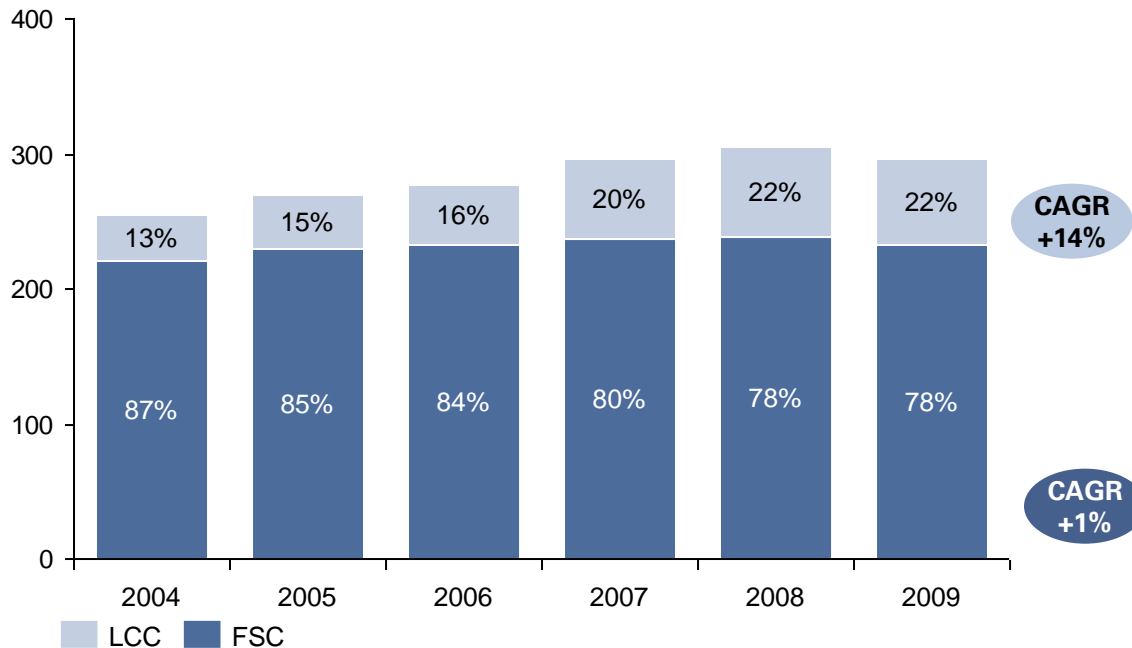
I principali trend sul traffico passeggeri

L'offerta mondiale del settore Low Cost

Dall'analisi dei posti offerti nell'ultimo quinquennio, emerge come il modello LCC (Low Cost Carrier) abbia avuto una rapida ascesa a livello mondiale favorendo lo sviluppo del traffico complessivo a fronte di volumi stabili del modello tradizionale FSC (Full Service Carrier).

LA CRESCITA DELLE Low Cost: POSTI OFFERTI* (2004-2009)

Posti (milioni)



Tra il 2004 e il 2009, le LCC sono passate dal 13% al 22% del totale, con un CAGR pari al 14%.

Fonte: OAG e Centre for Asia Pacific Aviation

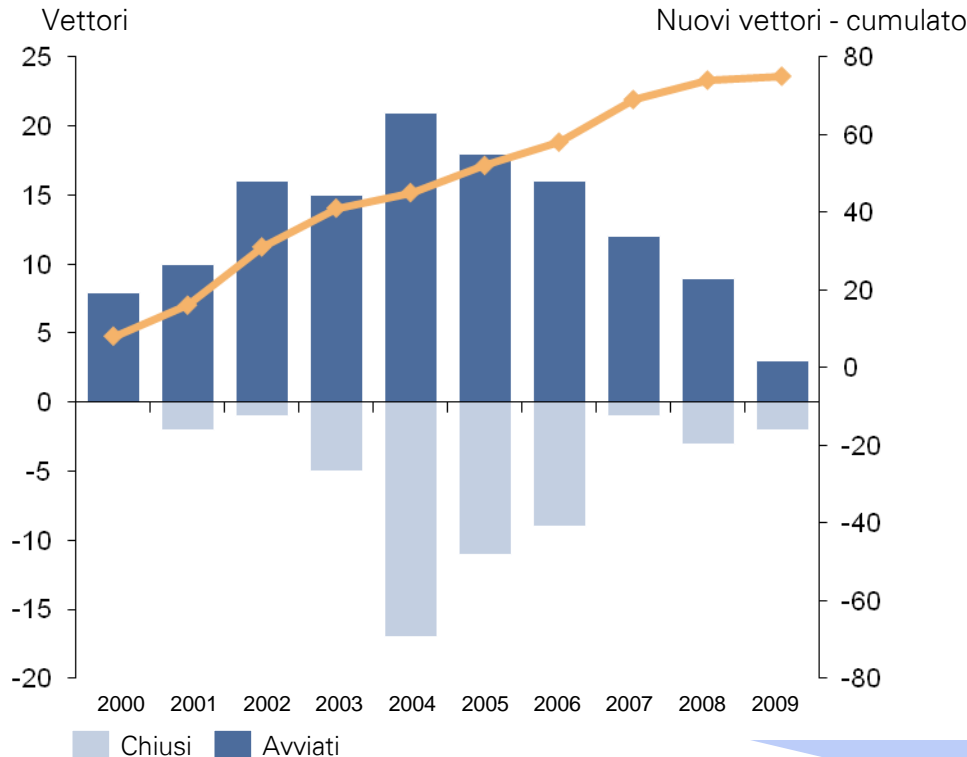
* Dato mensile rilevato sul mese di Gennaio

I principali trend sul traffico passeggeri

L'evoluzione mondiale del settore Low Cost

A partire dal 2000, la forte crescita del segmento LCC è testimoniata anche dal numero di player che nel tempo si sono susseguiti.

LA NASCITA DI VETTORI Low Cost A LIVELLO MONDIALE (2000 – 2009)



Area geografica	2000-2009		Saldo	% di Chiusi
	Avviate	Chiusi		
Nord America	22	11	11	50%
Sud America	9	2	7	22%
Europa	75	34	41	45%
Africa	9	1	8	11%
Medio Oriente	6	0	6	0%
Asia	48	3	45	6%
Oceania	6	1	5	17%
TOTALE	175	52	123	30%

Fonte: OAG e Centre for Asia Pacific Aviation

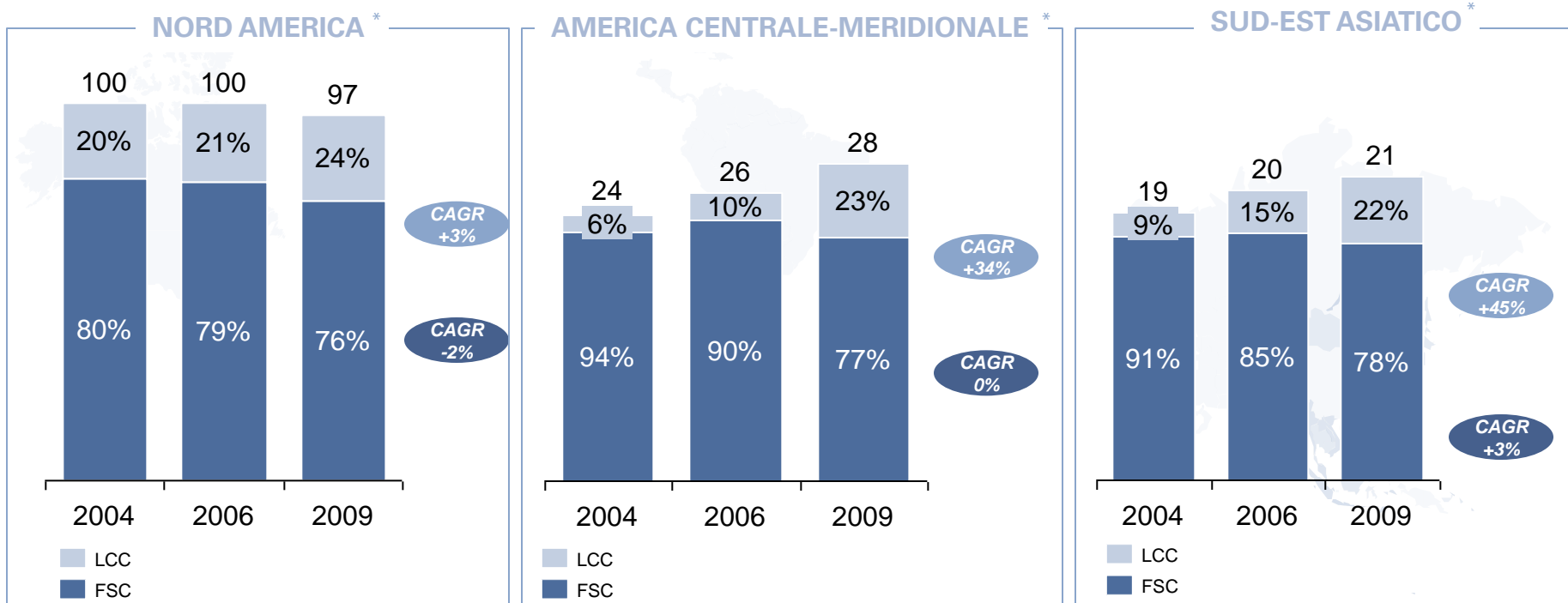
Ad oggi il fenomeno risulta in fase di consolidamento ed è caratterizzato da un numero stabilizzato di player con grandi vettori leader che operano elevati volumi di traffico e piccoli vettori specializzati su particolari segmenti. L'Europa rappresenta il mercato dove si sono avviati il maggior numero di vettori LCC, pur riscontrando tassi di mortalità elevati.

I principali trend sul traffico passeggeri

Focus: Nord America, America Centrale e Meridionale e Sud Est Asiatico

Il Nord America, pur avendo un mercato LCC sviluppato, continua a registrare tassi di crescita positivi; l'America Centrale e Meridionale e il Sud-Est Asiatico, in cui solo recentemente vi è stata una completa apertura del trasporto aereo, dimostrano la capacità delle LCC di generare nuovo traffico addizionale, anche in presenza di una bassa propensione alla spesa.

LA CRESCITA DELLE Low Cost IN ALCUNI AREE DEL MONDO: POSTI OFFERTI* (2004-2009)



Fonte: OAG e Centre for Asia Pacific Aviation

* Dato mensile rilevato sul mese di Gennaio

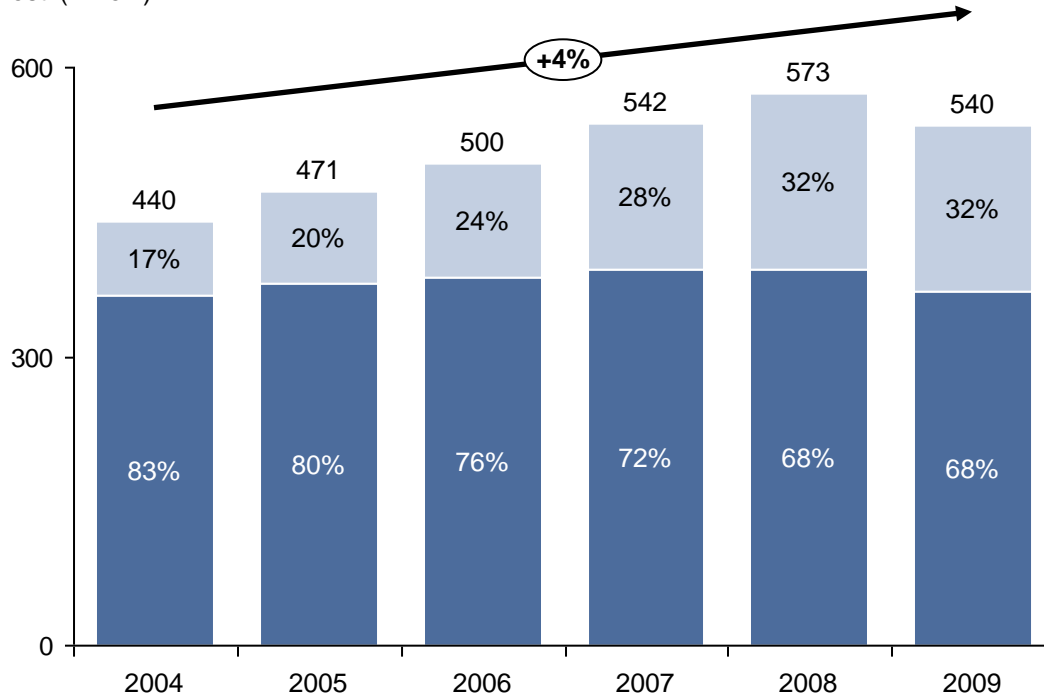
I principali trend sul traffico passeggeri

Focus europeo: confronto *Full Service Carriers vs Low Cost Carriers*

Il traffico Low Cost, con un tasso medio di crescita pari al 18%, ha acquisito nel periodo considerato una rilevanza centrale nel traffico complessivo europeo fornendo ad oggi oltre il 30% dei posti offerti.

FSC vs LCC in EUROPA: POSTI OFFERTI* (2004-2009)

Posti (milioni)



CAGR +18%

CAGR 0%

Il settore Low Cost ha contribuito in maniera rilevante all'aumento complessivo del traffico europeo compensando la fase di stabilità registrata nel periodo nel comparto FSC

Fonte: OAG e Centre for Asia Pacific Aviation

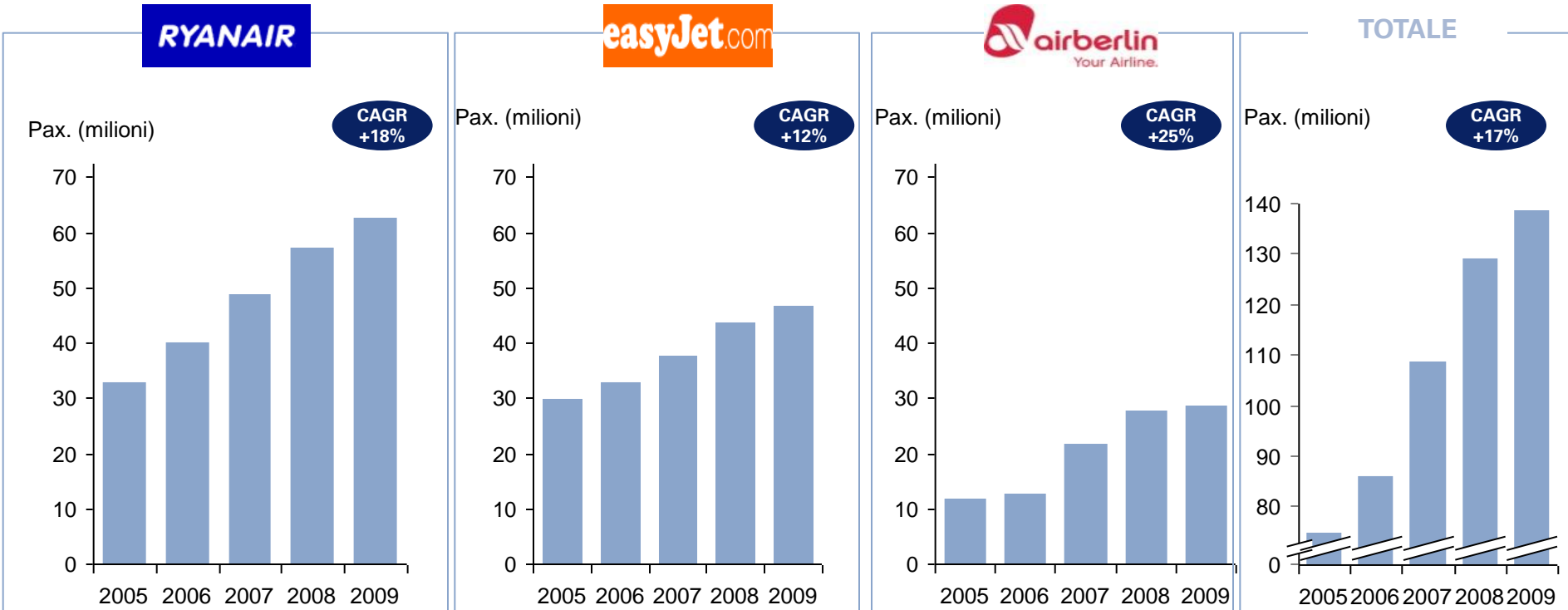
* Primi 8 mesi dell'anno

I principali trend sul traffico passeggeri

I principali vettori Low Cost

La forte espansione del comparto LCC è testimoniata dai tassi di crescita dei tre vettori leader che nel periodo 2005-2009 hanno quasi raddoppiato il volume di traffico gestito (139 milioni di PAX. nel 2009).

PERFORMANCE DELLE PRINCIPALI LCC EUROPEE (2005-2009)



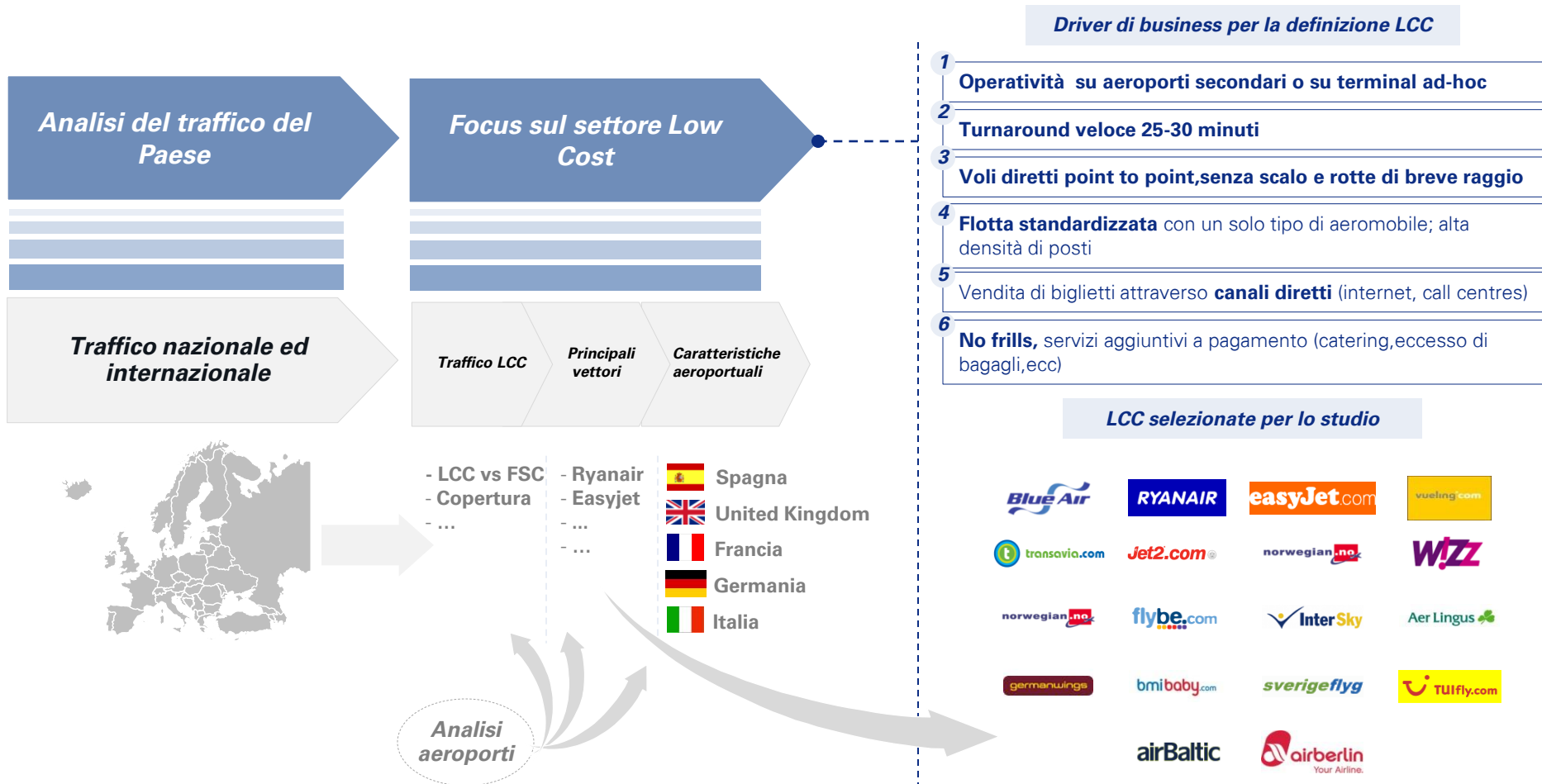
Fonte: Centre for Asia Pacific Aviation

- Premessa
- **Sezione 1: Evoluzione del traffico Low Cost**
 - I principali trend sul traffico passeggeri
 - Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, UK, Italia)
- Sezione 2: Impatto del Low Cost sul sistema aeroportuale
 - Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti
 - Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei

Premessa metodologica

L'analisi a livello europeo del fenomeno LCC è stata effettuata su cinque Paesi selezionando i principali vettori europei con il seguente approccio:



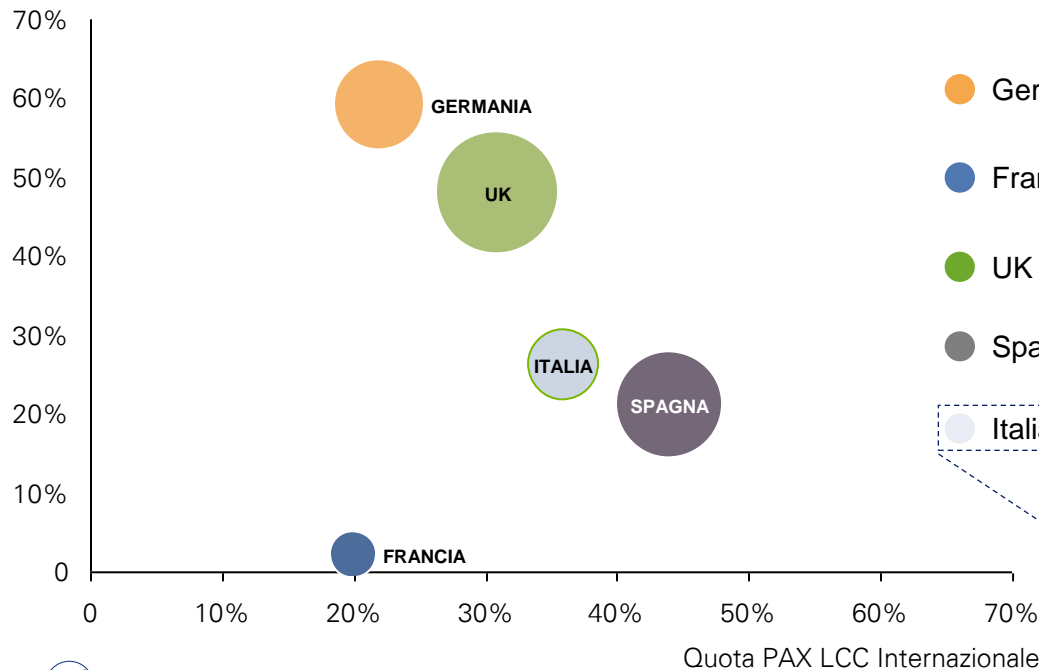
Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei

Incidenza del LCC sul segmento Nazionale e Internazionale nei principali Paesi Europei

Dall'analisi dei principali paesi europei si evidenzia che la crescita del comparto LCC ha riguardato sia il segmento nazionale che quello internazionale, ad eccezione della Francia dove il traffico nazionale risulta dominato ancora dalla compagnia di bandiera.

RILEVANZA DEL SEGMENTO LCC E TASSI DI CRESCITA NAZIONALE/INTERNAZIONALE

Quota PAX LCC Nazionale



PAX (mln)	PAX LCC	PAX FSC	CAGR 04-09 LCC	CAGR 04-09 naz	CAGR 04-09 internaz
181	53 (29%)	128 (71%)	+11%	+12%	+10%
141	21 (15%)	120 (85%)	+18%	+1,3%	+19%
218	74 (34%)	144 (66%)	+9%	+7%	+11%
186	64 (34%)	122 (66%)	+20%	+47%	+16%
133	42 (32%)	91 (68%)	+59%	+80%	+53%

L'Italia registra i tassi di crescita più elevati in entrambi i comparti, con prevalenza del nazionale (anche a seguito della ristrutturazione di Alitalia)

PAX LCC complessivi

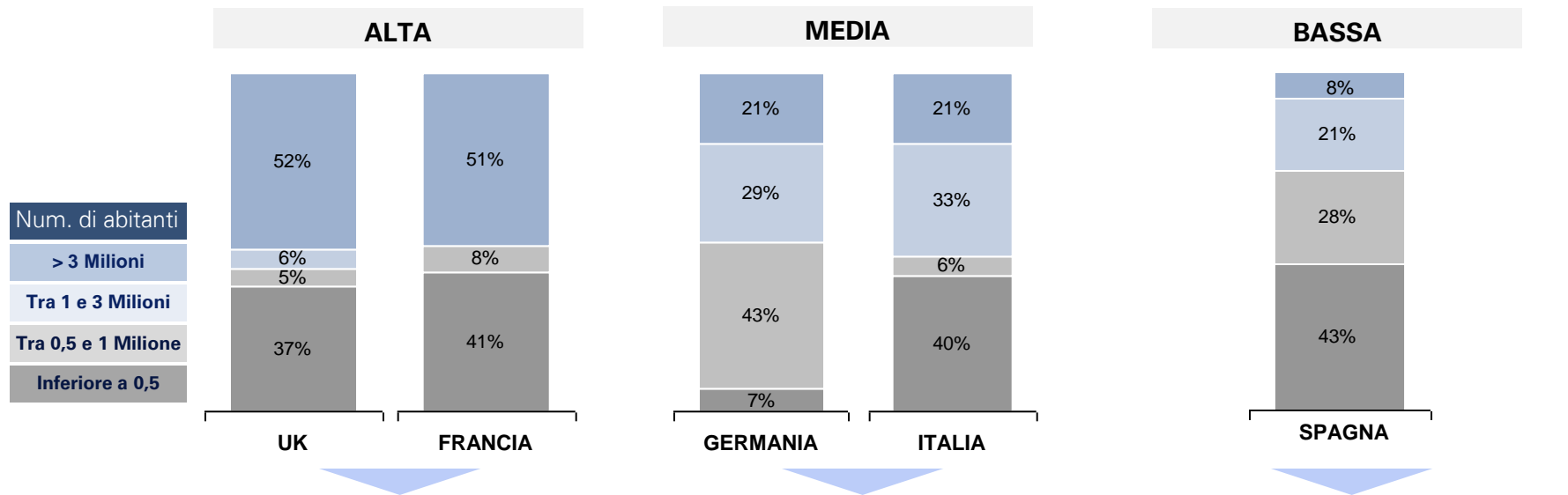
Fonte: elaborazioni KPMG dai dati dalle Autorità dell'Aviazione Civile dei singoli paesi

Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei

Dimensione dei bacini dove operano i vettori LCC

In Francia e negli UK la concentrazione del traffico LCC è più rilevante nei grandi bacini, mentre assume una distribuzione più omogenea negli altri Paesi con una maggior incidenza nei bacini di minori dimensioni.

DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO LCC PER DIMENSIONE DEI BACINI DI POPOLAZIONE¹ (2009)



- Il traffico LCC è concentrato nei bacini di Londra e Parigi
- Il resto del traffico è distribuito in aeroporti situati in bacini piccoli

- In Germania la presenza in bacini medio-piccoli è dovuta alla presenza di vettori LCC nazionali che servono tratte domestiche
- In Italia la presenza in bacini piccoli è legata anche alle politiche di sviluppo territoriale

- La connotazione turistica dell'LCC ha portato ad un'elevata distribuzione in aeroporti situati in bacini medio-piccoli

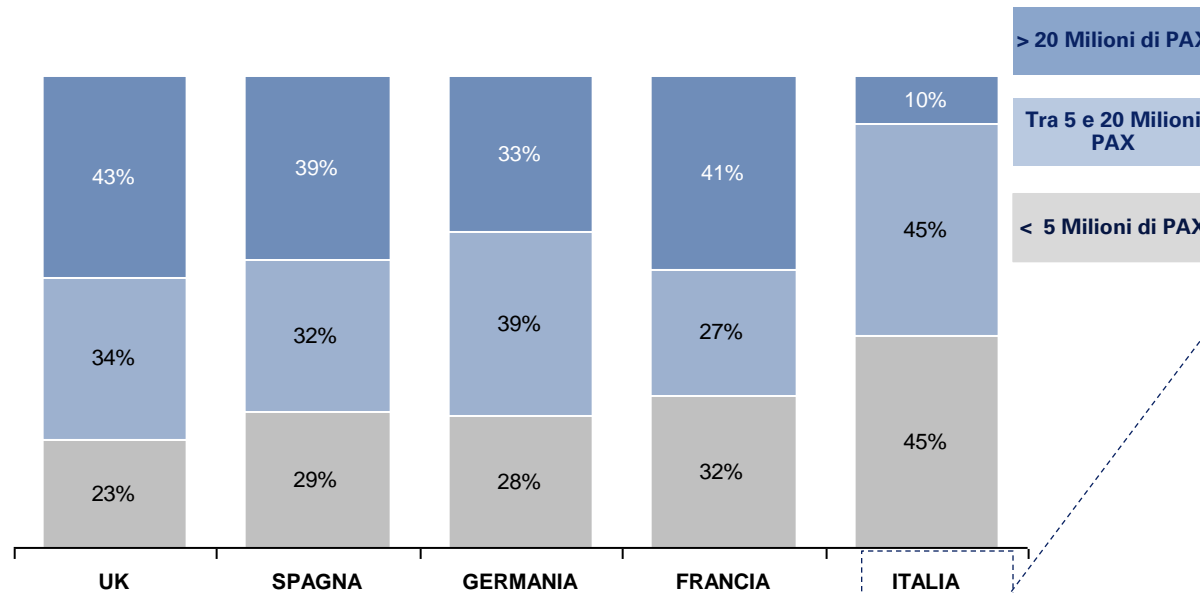
¹ Per dimensione del bacino di popolazione si intende il numero di abitanti dell'area urbana/metropolitana dove è collocato l'aeroporto

Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei

Incidenza del LCC per tipologia di aeroporti

I principali paesi europei presentano una forte concentrazione del traffico Low Cost negli aeroporti di medie/grandi dimensioni.

PERCENTUALE DEL TRAFFICO LCC PER DIMENSIONE DI AEROPORTO (2009)



- In Europa gli aeroporti dove è presente il Low Cost hanno in prevalenza dimensioni medio-grandi (oltre 5 mil di pax)
- La quota del Low Cost italiano risulta maggiormente distribuita, rispetto agli altri paesi analizzati, su aeroporti di medie/piccole dimensioni anche per le caratteristiche strutturali del tessuto aeroportuale italiano

Nota: il superamento atteso dei 20 mil di pax di Milano Mxp nel 2011 attenua la differente concentrazione dell'Italia rispetto agli altri Paesi

Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei

Il presidio aeroportuale dei principali vettori Low Cost

La crescita del settore Low Cost in Europa è testimoniata anche dall'elevata copertura aeroportuale che i player hanno nei principali paesi, sia nei grandi aeroporti che in quelli secondari.



Vettore e LLC	Aeroporti coperti	Copertura (%)
Flybe	36 (27 secondari)	65%
Ryanair	19 (14 secondari)	35%
Easyjet	17 (6 secondari)	31%
Air baltic	13	24%
Jet2	8	15%
Wizz Air	4	7%

Tot. aeroporti paese: 55



Vettore LLC	Aeroporti coperti	Copertura (%)
Ryanair	19 (18 secondari)	45%
Air Baltic	16 (8 secondari)	38%
Easyjet	16 (4 secondari)	38%
Air Berlin	14	33%
Transavia	11	26%
Wizz Air	10	24%

Tot. aeroporti paese: 42



Vettore LLC	Aeroporti coperti	Copertura (%)
Ryanair	18 (4 secondari)	47%
Vueling	17 (9 secondari)	45%
Air Baltic	16 (9 secondari)	42%
Air Berlin	14	37%
Easyjet	11	29%
Transavia	10	26%

Tot. aeroporti paese: 38



Vettore LLC	Aeroporti coperti	Copertura (%)
Air Berlin	18 (7 secondari)	47%
Air Baltic	13 (5 secondari)	34%
Germanwings	12	32%
Ryanair	9 (9 secondari)	24%
Easyjet	6	16%
Wizz Air	6	16%

Tot. aeroporti paese: 38



Vettore LLC	Aeroporti coperti	Copertura (%)
Ryanair	26 (22 secondari)	24%
Flybe	15 (10 secondari)	14%
Easyjet	13 (7 secondari)	12%
Transavia	10	9%
Jet2	8	7%
Air Baltic	6	5%

Tot. aeroporti paese: 110

- Premessa
- Sezione 1: Evoluzione del traffico Low Cost
 - I principali trend sul traffico passeggeri
 - Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, UK, Italia)
- **Sezione 2: Impatto del Low Cost sul sistema aeroportuale**
 - Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti
 - Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti

I modelli di business dei vettori LCC

Dall'analisi dell'offerta dei leader del segmento si osserva una eterogeneità di tipologie di offerta che testimonia la coesistenza del modello LCC Puro e LCC Hybrid.



La brand positioning dei vettori, basandosi anche sulla scelta degli aeroporti, sta avendo effetti sulla rete aeroportuale promuovendo con modalità differenti lo sviluppo sia degli aeroporti secondari sia di quelli primari

Questo fenomeno risulta ancora più rilevante se si considerano le tendenze registrate in quest'ultimo periodo da parte dei Full Service Carrier di creare unità di business complementari più in linea con il modello Low Cost

Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti

I modelli di business aeroportuale

Con il tentativo di attrarre le compagnie *Low Cost*, sfruttando il loro potenziale di crescita, si osserva un'evoluzione dei modelli aeroportuali che sta convogliando verso modelli *Multiservice* o *Spoke* evoluti.

Tipologia di aeroporto	Caratterizzazione del Business Model			
	Approccio di Business dell'area Air Side	Maturità del business extra-aviation	Caratterizzazione delle leve di sviluppo	Esempi
<p>Main Hub</p>	<ul style="list-style-type: none"> Business model incentrato su uno/due vettori di riferimento FSC 	<ul style="list-style-type: none"> Attività extra-aviation matura e già sviluppata con il modello tradizionale (basato su FSC) 	<ul style="list-style-type: none"> Sviluppo nei business più tradizionali (es. Duty-Free) Esternalizzazione di alcuni processi Air Side (ad es. handling) 	<ul style="list-style-type: none"> London Heathrow Roma Fiumicino
<p>Multiservice Hub</p>	<ul style="list-style-type: none"> Approccio proattivo/marketing con vettori sia FSC che LCC 	<ul style="list-style-type: none"> Prime attività di diversificazione del settore extra aviation per offerte diversificate su clientela Business e Leisure 	<ul style="list-style-type: none"> Supportare la coesistenza di diversi operatori con business model differenziati cogliendo opportunità di sviluppo integrato 	<ul style="list-style-type: none"> Paris Orly Milano Malpensa Copenhagen Kastrup
<p>Regional airport</p> <p>Tourist destination</p> <p>Advanced Spoke</p>	<ul style="list-style-type: none"> Approccio proattivo/marketing con vettori LCC Frequente ricerca di partnership con una compagnia con cui condividere piani di sviluppo 	<ul style="list-style-type: none"> Attività Extra-Aviation in fase di crescita/sviluppo che diventa sempre più importante per l'equilibrio del business aeroportuale 	<ul style="list-style-type: none"> Ricerca dell'ottimizzazione dei costi dei processi Air-side, spesso mediante l'utilizzo di accordi commerciali con vettori LCC Investimenti per il miglioramento dell'offerta nell'extra-aviation 	<ul style="list-style-type: none"> Regional Airport Liverpool Pisa Tourist Destination Trapani Gran Canaria

Modelli aeroportuali in linea con la value chain dei vettori LCC

Evoluzioni dei modelli di business dei vettori LCC e degli aeroporti

Due casi europei: Amsterdam Schiphol (AMS) e Copenhagen Kastrup (CPH)

L'evoluzione del modello aeroportuale derivante dall'incremento dell'incidenza del traffico LCC, è testimoniata da rilevanti scelte strategiche effettuate da alcuni grandi aeroporti europei. Di seguito si riporta il caso di Amsterdam e Copenhagen, dove recentemente si è assistito ad azioni di efficientamento volte a facilitare l'operatività dei vettori LCC.

 Amsterdam Schiphol



H/M pier Low Cost

- L'aeroporto di Schiphol, con 43,5 milioni di passeggeri nel 2009, è uno tra i principali scali europei ed è hub del vettore FSC nazionale
- Al fine di estendere l'offerta aeroportuale a vettori LCC l'aeroporto nell'ottobre 2005 ha aperto il nuovo Pier H dedicato al LCC. Il nuovo terminal con 7 gate nasce per ridurre i tempi di turnaround e i costi operativi delle compagnie

 Copenhagen Kastrup



CPH GO (Pier D)

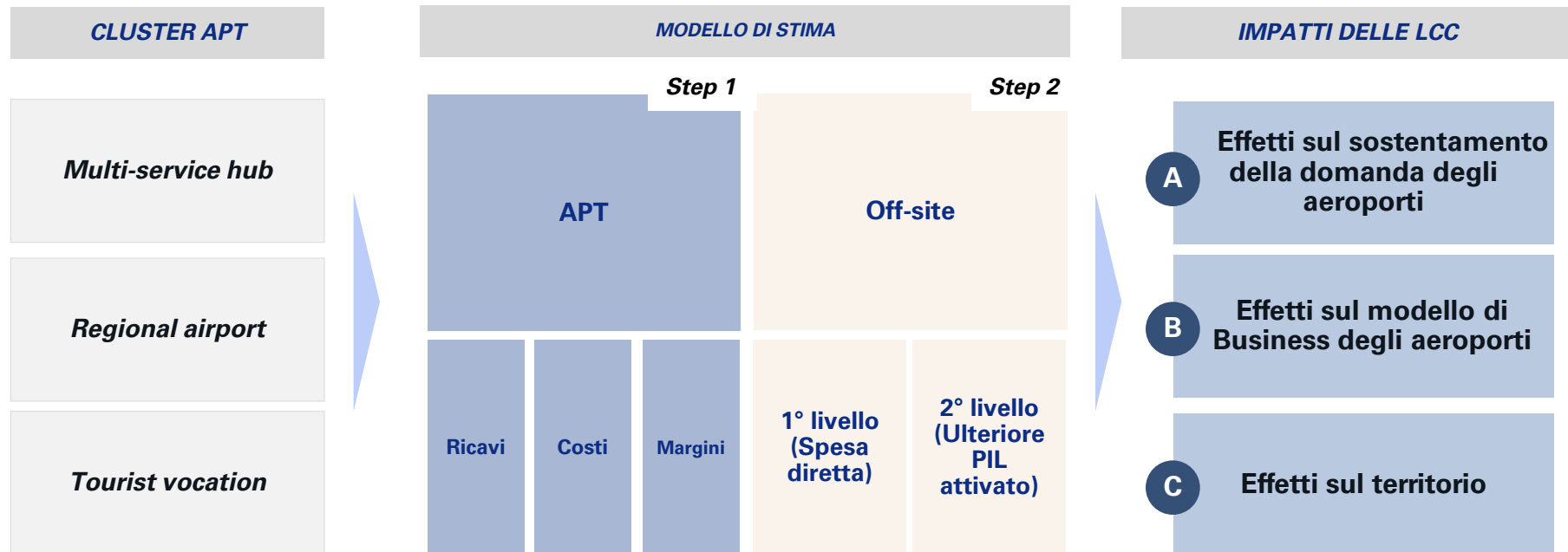
- Copenhagen Kastrup (19,7 milioni di passeggeri nel 2009) storicamente focalizzato sul vettore dell'area
- Con l'obiettivo di promuovere la crescita del settore LCC l'aeroporto sta avviando il terminal "CPH GO" per favorire l'efficienza operativa dei vettori LCC con tariffe di accesso minori rispetto agli altri terminal

- Premessa
- Sezione 1: Evoluzione del traffico Low Cost
 - I principali trend sul traffico passeggeri
 - Il focus sul traffico Low Cost nei principali paesi europei (Spagna, Francia, Germania, UK, Italia)
- **Sezione 2: Impatto del Low Cost sul sistema aeroportuale**
 - Evoluzioni dei modelli di business
 - Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

Premessa

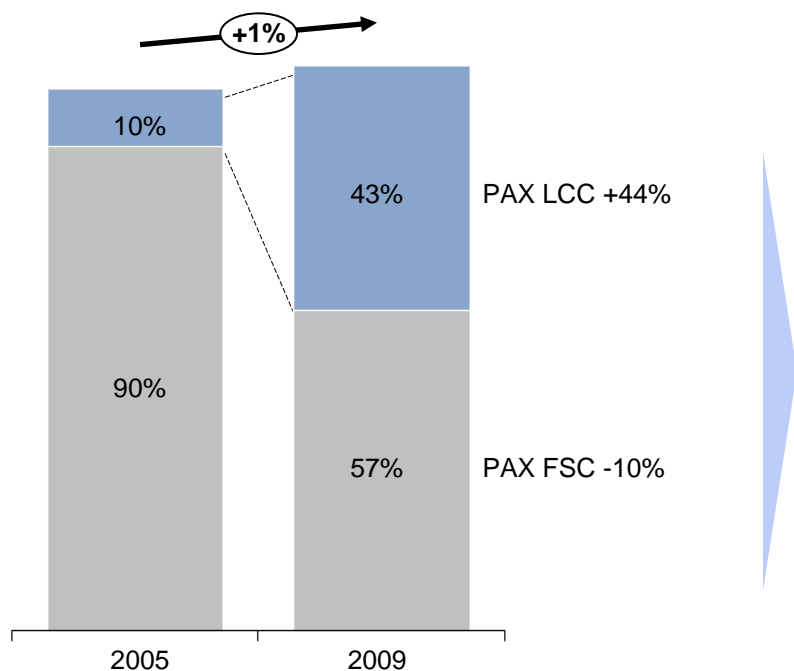
Per valutare il contributo e l'incidenza del traffico Low Cost in termini di ricavi, costi, margini aeroportuali ed effetti sulla spesa sul territorio, si è effettuata un'analisi su **5 aeroporti italiani** che, rientrando nei tre cluster (multi-service hub, regional airport e tourist vocation), si basa su un modello di stima che considera, a step successivi, tutti gli elementi economico-sociali di interesse.



Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

A. Impatto delle LCC sul sostentamento della domanda degli aeroporti (1/2)

Nel periodo considerato, sommando i volumi dei cinque aeroporti oggetto del panel, il volume di passeggeri è complessivamente salito del 1% medio annuo con un rilevante aumento generalizzato del peso dei vettori LCC nel totale traffico aeroportuale.



Il calo di traffico registrato nel segmento FSC (calato con una media del 10% annuo nel periodo) ha portato gli aeroporti a cercare delle soluzioni volte a garantire il sostentamento della domanda complessiva, che nella maggioranza dei casi è stata garantita proprio mediante i vettori LCC.

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

A. Impatto delle LCC sul sostentamento della domanda degli aeroporti (2/2)

Gli aeroporti hanno cercato di identificare delle modalità commerciali/gestionali che garantissero il più possibile la tenuta dei volumi di traffico.



Tutti gli aeroporti oggetto di analisi hanno utilizzato il primo modello basato sugli accordi di marketing.

Il modello, pur non essendo incentrato esclusivamente sui vettori LCC, vede un numero prevalente di contratti con questa tipologia di vettore, non necessariamente con carattere di esclusiva (proprio per la maggiore capacità di garantire volumi rilevanti)

* La maggioranza degli aeroporti inseriscono la spesa di marketing nell'anno di competenza, altri la ripartiscono in più anni

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

B. Effetti sul modello di business degli aeroporti (1/3)

Gli effetti medi registrati sul panel dei 5 aeroporti, derivanti anche dalla maggiore incidenza del settore LCC, sono sintetizzabili in:



In quasi tutti gli aeroporti analizzati si è registrato un aumento complessivo del fatturato che:

- Per la parte "aviation" segue gli andamenti del traffico (vedendo una maggiore incidenza dei ricavi LCC rispetto a quelli FSC)
- Per la parte extra aviation, pur con differenze tra i diversi aeroporti, registra complessivamente un incremento dell'incidenza sul totale fatturato



L'incremento dei costi operativi è legato in particolare oltre agli accordi commerciali con i vettori, all'incremento del personale spesso nell'area operativa, necessario per la gestione dei maggiori volumi di traffico.

L'aumento dei costi in misura inferiore al volume dei passeggeri ha consentito nella maggioranza degli aeroporti un miglioramento dell'indice "costi operativi/passeggero", testimoniando il supporto del traffico LCC all'efficientamento nell'impiego delle risorse aeroportuali



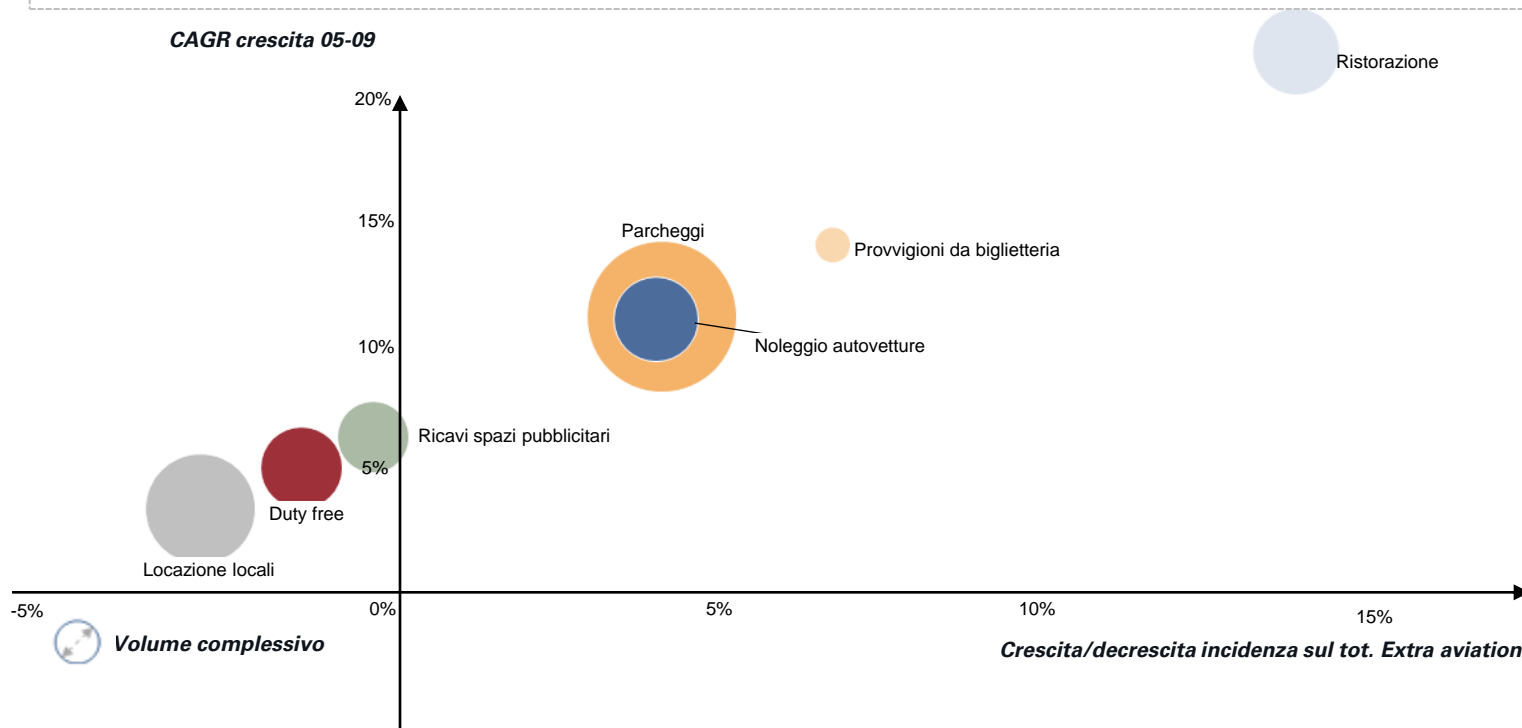
Dal confronto relativo agli effetti complessivi sulla gestione operativa, emerge una prevalente stabilità dell'EBITDA ma con un peggioramento della redditività per passeggero

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

B. Effetti sul modello di business degli aeroporti (2/3)

Dall'analisi dei ricavi commerciali si osserva un andamento, che pur con delle differenze tra i diversi aeroporti, vede penalizzati i ricavi commerciali più tradizionali che perdono d'incidenza sul fatturato extra-aviation rispetto a quelli più innovativi.

Crescita ed incidenza delle voci di ricavo extra-aviation del panel (05-09)



Elaborazione KPMG su dati aeroportuali

Si evidenzia lo sviluppo della ristorazione che complessivamente è il settore che ha registrato i maggiori tassi di sviluppo, dei parcheggi e del noleggio autovetture. I business più tradizionali (Duty Free e Locazione Locali) diminuiscono la loro incidenza sottolineando l'esigenza di un ripensamento di tali business funzionale all'adeguamento al passeggero LCC

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

B. Effetti sul modello di business degli aeroporti (3/3)

Lo sviluppo del business *Low Cost* comporta per gli aeroporti la necessità di gestire una **accresciuta complessità manageriale**:

Complessità nella gestione dei rapporti con i vettori

- *Capacità di gestione negoziale con "molti e diversi" vettori volta alla ricerca di un corretto "accordo commerciale"*

Necessità di incrementare l'incidenza dei ricavi commerciali

- *Capacità di valorizzare i ricavi commerciali nelle diverse aree di business in cui si articolano, e che richiedono specializzazione competenze focalizzate*

Necessità di ottimizzare i processi operativi e di staff

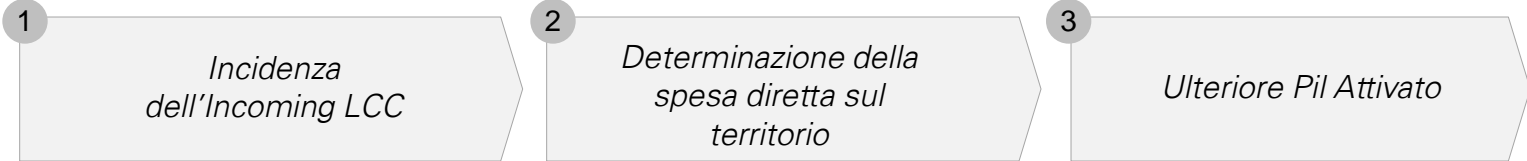
- *Ricerca del miglior equilibrio tra efficacia operativa e contenimento dei costi*

Gli aeroporti che non riescono a gestire tale complessità possono generare anche perdite economiche rilevanti

Risultati emersi dall'analisi del panel di aeroporti

C. Effetti sul territorio

Con l'obiettivo di andare a valutare sinteticamente l'impatto generato sul territorio dei passeggeri LCC, sui 5 aeroporti appartenenti al panel, si è seguito un approccio a tre step:



Approccio

Per la valutazione dell'impatto economico sul territorio si è partiti dalle rilevazioni aeroportuali sulla percentuale di Passeggeri Low Cost in entrata (Incoming)

La determinazione della spesa diretta sul territorio è stata effettuata basandosi :

1. Sulle permanenze medie turistiche definite dall'ISTAT per Provincia
2. Sulla spesa procapite giornaliera per alloggio e altri servizi rilevati dallo studio ISNART¹

La maggiore spesa turistica, sul territorio, innescando ulteriori scambi commerciali genera effetti economici aggiuntivi.

Per la misurazione di tali effetti si sono utilizzati gli "indicatori degli effetti di spesa turistica sul PIL", stimati su scala regionale dall'IRPET² che, moltiplicati ai valori di spesa diretta, hanno determinato l'ulteriore Pil generato sul territorio

Risultati medi del campione

50% incoming LCC

11 volte i ricavi Aviation LCC

9 volte i ricavi Aviation LCC

¹ Istituto Nazionale Ricerche Turistiche che ha determinato i valori di spesa media turistica per alloggi e altri servizi, in relazione alla tipologia di destinazione (località culturali, località business, località marittime, località montane)

² Istituto Regionale della Programmazione Economica della Toscana