

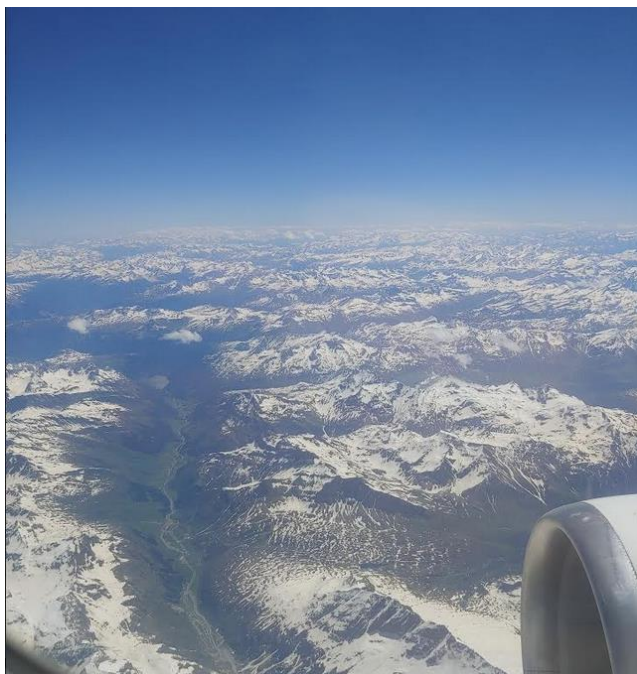


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI BERGAMO

ICCSAI

Fact Book ICCSAI 2019

Accessibilità intercontinentale e forza del sistema Paese



Renato Redondi

Università degli Studi di
Bergamo e ICCSAI

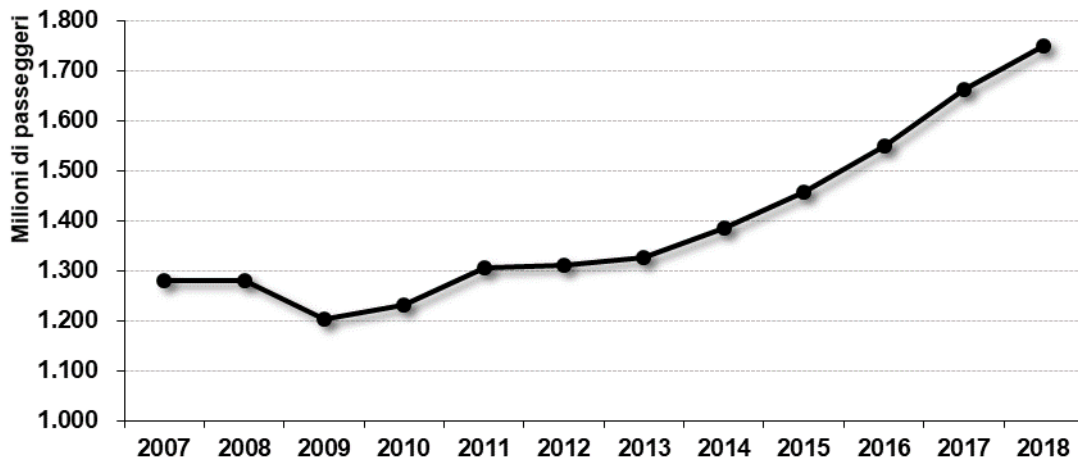
Bergamo, 9 Dicembre 2019

- **TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA**
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI



- **Crescita passeggeri 2018 ancora sostenuta**
- Anche il 2019 rimane positivo sebbene con crescite più contenute
- Crescita diffusa in tutti i principali Paesi

Andamento del traffico passeggeri complessivo (EU 25+3)



Traffico passeggeri in Europa		
Anno	Passeggeri (milioni)	Δ %
2003	988	+4,1%
2004	1.064	+7,6%
2005	1.134	+6,6%
2006	1.202	+6,1%
2007	1.280	+6,4%
2008	1.278	-0,2%
2009	1.202	-6,0%
2010	1.231	+2,4%
2011	1.306	+6,2%
2012	1.310	+0,4%
2013	1.325	+1,1%
2014	1.384	+4,5%
2015	1.456	+5,2%
2016	1.549	+6,4%
2017	1.660	+7,2%
2018	1.749	+5,3%



- Il mercato italiano nel 2018 è cresciuto più della media EU, sugli stessi livelli della Spagna
- La crescita degli ultimi 5 anni (+26,3%) è inferiore a quella di Regno Unito, Spagna e Olanda

Paesi	Passeggeri 2018 ('000)	Δ passeggeri 13-18 ('000)	Δ% 17-18	Δ% 16-17	Δ% 13-18
Regno Unito	292.809	72.271	3,2%	5,9%	32,8%
Spagna	263.485	69.462	5,8%	8,2%	35,8%
Germania	239.964	43.652	4,1%	5,1%	22,2%
Italia	185.164	38.602	5,9%	6,3%	26,3%
Francia	182.416	33.103	5,1%	5,3%	22,2%
Olanda	71.053	20.018	3,7%	7,7%	39,2%
Totale	1.748.595	437.416	5,3%	7,2%	33,4%

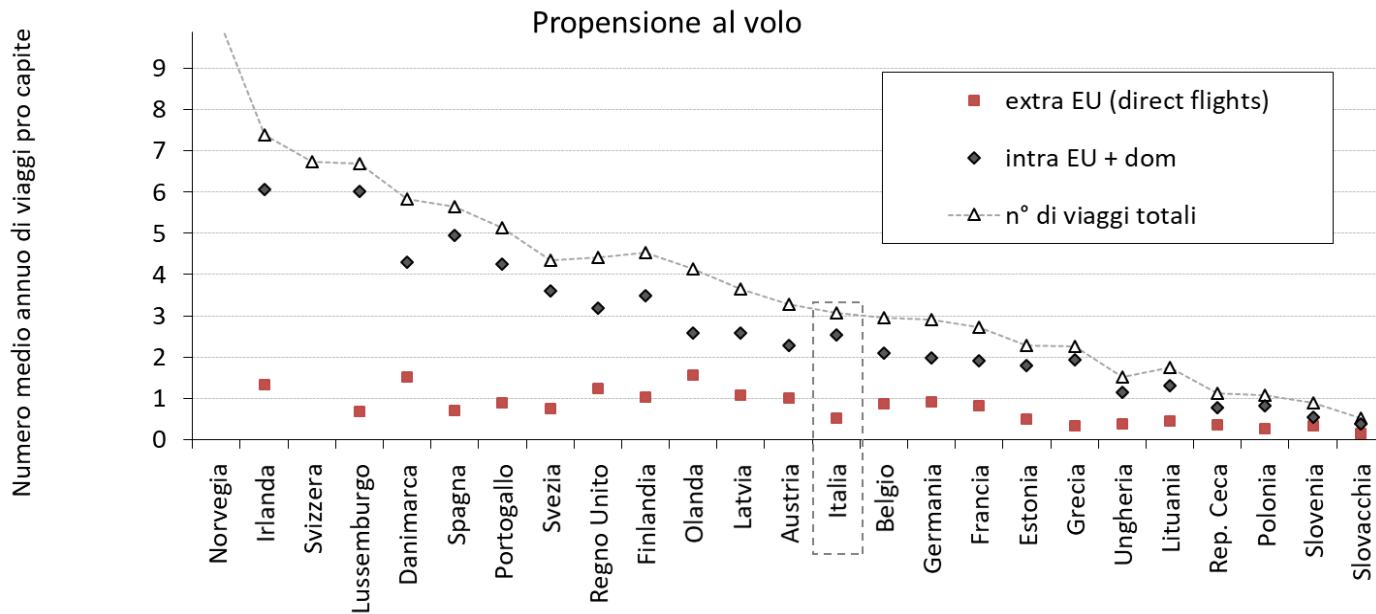


- La crescita in Europa si indebolisce nel 2019 per effetto della mutata congiuntura economica (specialmente sul III trimestre)
- L'Italia continua invece a crescere anche nel 2019, con tassi sostenuti e superiori alla media europea**
- Effetto negativo della Brexit e del fallimento di alcune compagnie aeree sul mercato del Regno Unito, con una riduzione di traffico nel III trimestre 2019

Paese	1° trimestre 18 vs 17	2° trimestre 18 vs 17	3° trimestre 18 vs 17	4° trimestre 18 vs 17	1° trimestre 19 vs 18	2° trimestre 19 vs 18	3° trimestre 19 vs 18
Regno Unito	1,8%	2,3%	1,6%	4,1%	3,3%	1,7%	-0,6%
Spagna	9,5%	4,6%	3,5%	7,0%	6,0%	5,6%	3,7%
Germania	2,9%	1,4%	3,5%	8,6%	4,5%	4,9%	0,6%
Francia	5,2%	3,2%	4,7%	5,4%	4,8%	6,8%	2,8%
Italia	7,6%	6,2%	4,8%	8,0%	5,5%	5,1%	3,5%
Olanda	8,3%	3,3%	1,1%	3,4%	1,6%	1,3%	0,0%
Totale	5,9%	4,5%	4,3%	6,4%	4,6%	4,3%	2,2%



- La **propensione al volo** dell'Italia si conferma maggiore di quella di Francia e Germania
- Negli ultimi anni la **crescita maggiore è stata in relazione ai mercati intercontinentali**
- Rimane per l'Italia **più ridotta propensione alla mobilità intercontinentale diretta**, ma in **crescita nell'ultimo biennio** trainata da Malpensa





- **Prime 6 posizioni stabilizzate**
- **Roma Fiumicino mantiene il 9° posto**, tornando a crescere nel 2018
- Londra Heathrow continua a crescere meno degli altri grandi hub europei per l'effetto del congestionamento
- Vienna registra la crescita annuale maggiore con oltre il 15% (grazie soprattutto allo sviluppo delle low-cost Eurowings e easyJet), seguita da Francoforte (grazie a Ryanair e Condor appartenente al gruppo della fallita Thomas Cook)

Rank	Aeroporto	Passeggeri 2018 ('000)	Var. 17/18	Δ Rank 17/18
1°	Londra Heathrow	80.127	2,7%	0
2°	Parigi Rossy/CDG	72.227	4,0%	0
3°	Amsterdam Schiphol	71.053	3,7%	0
4°	Francoforte	69.510	7,8%	0
5°	Madrid Barajas	57.890	8,4%	0
6°	Barcellona	50.173	6,1%	0
7°	Monaco F.J. Strauss	46.254	3,8%	1
8°	Londra Gatwick	46.076	1,1%	-1
9°	Roma Fiumicino	42.995	4,9%	0
10°	Parigi Orly	33.117	3,4%	0
11°	Dublino	31.495	6,5%	0
12°	Zurigo	31.068	5,7%	0
13°	Copenhagen	30.259	3,7%	0
14°	Palma di Maiorca	29.081	4,0%	0
15°	Lisbona	29.031	8,9%	2
16°	Manchester	28.293	1,7%	-1
17°	Oslo	28.286	2,9%	-1
18°	Londra Stansted	27.996	8,1%	1
19°	Vienna	27.037	15,5%	5
20°	Stoccolma Arlanda	26.904	1,1%	-2



- Il 72,1% degli aeroporti in Europa ha aumentato il volume di passeggeri
- Tra le maggiori perdite annuali, vi sono Trapani e Linate
- Malpensa è il quinto aeroporto per crescita annuale** (crescita sostenuta per easyJet, Ryanair, Air Italy e Eurowings)
- Rischio abbandono di base da parte LCCs sempre presente con effetti permanenti**

Aeroporti con traffico in crescita e in diminuzione		
	% aeroporti con traffico in crescita	% aeroporti con traffico in dimin.
2017-2018	72,1%	27,9%
2016-2017	84,8%	15,2%
2015-2016	75,4%	24,6%
2014-2015	71,7%	28,3%
2013-2014	70,9%	29,1%
2012-2013	54,9%	45,1%
2011-2012	53,3%	46,7%
2010-2011	73,8%	26,2%
2009-2010	59,8%	40,2%
2008-2009	25,4%	74,6%
2007-2008	50,0%	50,0%
2006-2007	80,7%	19,3%
2005-2006	84,4%	15,6%
2004-2005	77,0%	23,0%

Migliori per crescita assoluta traffico passeggeri (mln)				
	Δ 2013/2018		Δ 2017/2018	
Amsterdam Schiphol	18,5		Francoforte	5,0
Madrid Barajas	18,2		Madrid Barajas	4,5
Barcellona	15,0		Barcellona	2,9
Lisbona	13,0		Parigi Rossy/CDG	2,8
Atene Eleftherios	11,6		Vienna	2,6
Francoforte	11,5		Milano Malpensa	2,6
Peggiori per contrazione assoluta traffico pax (mln)				
	Δ 2013/2018		Δ 2017/2018	
Trapani Birgi	-1,4		Trapani Birgi	-0,8
Girona	-0,7		Birmingham	-0,5
Francoforte Hahn	-0,6		Amburgo	-0,4
Prestwick	-0,5		Dusseldorf	-0,4
Stavanger Sola	-0,4		Francoforte Hahn	-0,4
Aberdeen	-0,4		Milano Linate	-0,3



- Nel 2019 la crescita rallenta ma resta al 4,1%
- **Tra gli aeroporti maggiori, continua la crescita sostenuta di Malpensa, Napoli e Palermo**
- **Nel 2018 perdono traffico i city airport di Milano Linate e Roma Ciampino**
- **Nel 2019, la crescita accelera soprattutto per Malpensa (anche per la chiusura di Linate), Napoli e Bari**
- A 5 anni, crescite maggiori per Napoli, Bergamo, Catania, Bologna e Palermo
- Nel periodo analizzato crescono mediamente meno gli aeroporti con traffico inferiore ai 2 milioni di passeggeri
- **Si è creata una notevole distanza tra la dimensione di Brindisi (20°) e Genova (21°)**

Rank pax	Aeroporto	Passeggeri 2018	% 17-18	CAGR 13-18	10 mesi 2019
1	Roma FCO	42.995.119	4,9%	3,5%	1,6%
2	Milano MXP	24.725.490	11,5%	6,6%	18,1%
3	Bergamo	12.938.572	4,9%	7,6%	6,2%
4	Venezia	11.184.608	7,8%	5,9%	3,7%
5	Catania	9.933.318	8,9%	9,2%	3,3%
6	Napoli	9.932.029	15,8%	12,8%	9,5%
7	Milano LIN	9.233.475	-3,3%	0,4%	(*)
8	Bologna	8.506.658	3,8%	6,6%	11,0%
9	Palermo	6.628.558	14,8%	8,8%	6,0%
10	Roma CIA	5.839.737	-0,8%	4,2%	0,8%
11	Pisa	5.463.090	4,4%	4,0%	-2,0%
12	Bari	5.030.760	7,4%	6,9%	11,2%
13	Cagliari	4.370.014	5,1%	4,0%	8,8%
14	Torino	4.084.923	-2,2%	5,3%	-2,9%
15	Verona	3.459.807	11,6%	4,9%	4,1%
16	Treviso	3.308.955	9,7%	8,8%	0,2%
17	Olbia	2.999.253	6,7%	8,4%	-0,3%
18	Lamezia Terme	2.756.211	8,2%	4,8%	9,0%
19	Firenze	2.719.081	2,3%	6,5%	4,3%
20	Brindisi	2.478.856	6,8%	4,5%	7,7%
21	Genova	1.455.627	16,5%	2,2%	5,9%
22	Alghero	1.365.129	3,3%	-2,7%	0,5%
23	Trieste	772.517	-1,1%	-2,0%	1,1%
24	Pescara	666.691	-0,2%	4,0%	6,3%
25	Trapani	480.524	-62,8%	-23,9%	-10,2%
Tot. Italia		185.681.351	5,9%	5,2%	4,1%

(*) chiusura di Linate dal 27 luglio al 27 ottobre 2019



% posti (rotte schedulate)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Mercato domestico									
Gruppo Alitalia	43,9%	44,6%	45,5%	42,1%	41,7%	42,6%	41,0%	41,8%	41,6%
Ryanair	14,9%	18,6%	22,6%	28,1%	30,8%	30,9%	31,4%	29,8%	30,0%
easyJet	6,2%	7,3%	9,6%	8,6%	8,2%	7,5%	7,8%	8,8%	9,6%
Volotea	0,0%	0,5%	2,2%	2,7%	3,9%	4,9%	5,2%	5,8%	6,5%
Air Italy	9,1%	8,7%	10,8%	9,0%	7,2%	6,5%	5,6%	5,0%	5,8%
Vueling	0,0%	0,0%	0,1%	3,1%	4,1%	2,2%	1,9%	1,7%	1,4%
Tot. Low cost	27,2%	31,0%	35,9%	43,7%	47,2%	45,6%	46,3%	46,1%	47,5%
Mercato Italia –Europa (incluso domestico)									
Ryanair	20,5%	22,6%	24,2%	26,5%	27,6%	27,7%	28,5%	27,6%	28,2%
Gruppo Alitalia	30,8%	29,6%	27,3%	25,1%	23,7%	23,0%	22,1%	22,2%	21,6%
easyJet	9,1%	10,5%	11,9%	11,7%	12,2%	11,7%	12,1%	12,9%	13,0%
Vueling	1,5%	1,7%	1,9%	4,1%	5,4%	4,8%	4,4%	4,4%	4,2%
Volotea	0,0%	0,4%	1,3%	1,6%	2,2%	2,6%	2,7%	3,1%	3,4%
Lufthansa	5,7%	4,9%	4,7%	4,1%	3,9%	3,7%	3,5%	3,6%	3,2%
Air Italy	5,7%	5,0%	5,5%	4,7%	3,7%	3,4%	2,9%	2,2%	2,5%
British Airways	2,0%	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,2%
Tot. Low cost	39,2%	42,8%	45,2%	50,3%	53,0%	52,3%	52,2%	50,8%	51,8%

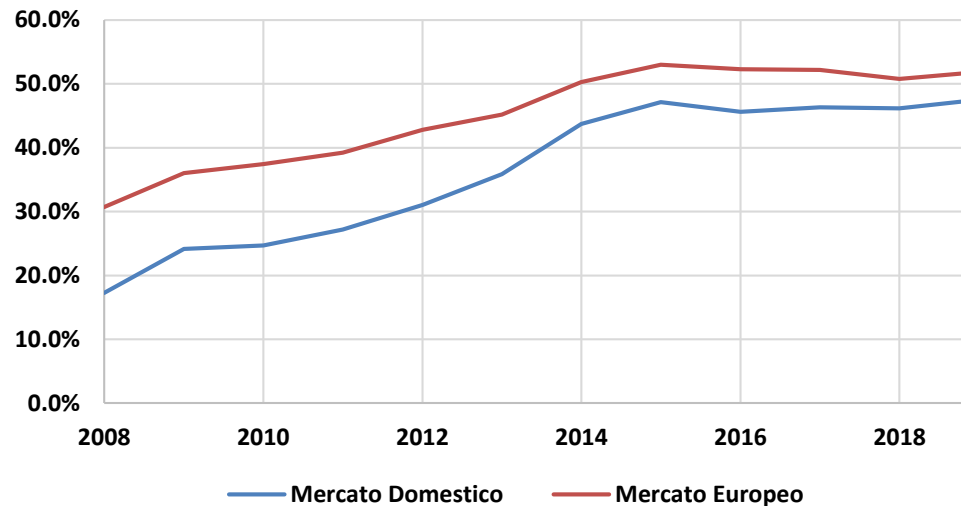
- **LCC in lieve espansione sul domestico e stabile sull'Europa**
- Il Gruppo Alitalia tiene le quote di mercato
- Continua l'espansione di Volotea soprattutto sul domestico

* Dati 2019 forecast



- La quota del LCC sull'Europa è stabilizzata dal 2015 su valori compresi tra 50% e 53%
- Si riduce lo spread con la quota LCC sul domestico, intorno a 5%
- Situazione analoga ad altri mercati Europei

Quota capacità LCCs

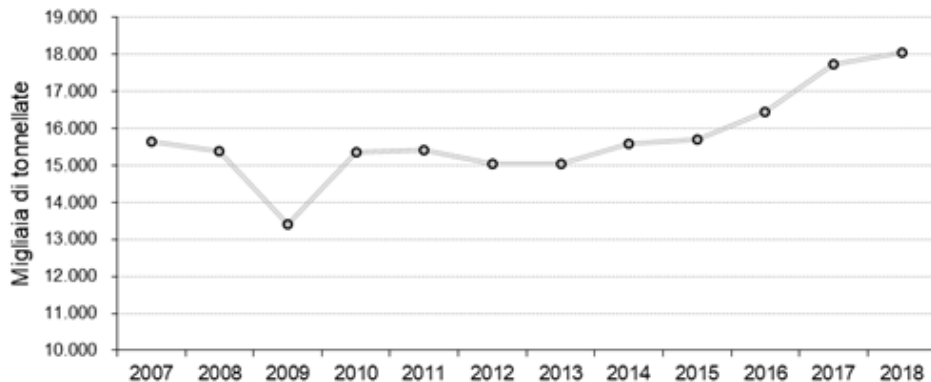


- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- **TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA**
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI



- A livello Europeo cala la crescita merci nel 2018 e diviene negativa nel 2019
- Pesa la congiuntura economica generale e le tensioni sull'introduzione di dazi doganali
- L'Italia perde traffico merci insieme a Francia e Olanda
- La Spagna e il Belgio (aeroporti Liegi) continuano a crescere a tassi sostenuti; probabile sorpasso della Spagna sull'Italia al 6° posto
- Il sistema italiano **resta di molto inferiore** a quello di Germania, Francia e Olanda, anche se dal 2013 è cresciuto del 31% (la Spagna è cresciuta del 58,4%)

Andamento del traffico merci in Europa



Paese	Merci 2018	Δ% 17-18	Δ% 16-17	Δ% 13-18
Germania	4.831	1,2%	7,1%	14,5%
Regno Unito	2.623	1,2%	9,1%	14,6%
Francia	2.337	-2,0%	1,8%	7,2%
Olanda	1.708	-2,5%	5,4%	11,6%
Belgio	1.404	14,0%	9,4%	46,9%
Italia	1.049	0,0%	8,7%	31,0%
Spagna	1.011	10,1%	15,8%	58,4%
Lussemburgo	895	1,2%	11,9%	32,8%
Totale	18.059	1,9%	7,9%	20,2%



- Dopo un periodo molto positivo fino al 2017, la **crescita del merci si ferma nel 2018 ad eccezione di Venezia e Roma**
- **Il mercato arretra nel 2019 del 4,4% (in stabilizzazione a novembre)**
- Incertezza del ciclo economico
- **Nel 2019 crescono solo alcuni aeroporti minori in termini di volumi, come Brescia (che però non recupera il calo del 2018), Ciampino e Napoli**
- Previsioni di difficoltà del settore anche per la prima parte del prossimo anno

Rank	Aeroporto	Cargo 2018	% 17/18	% Mercato 2018	10 mesi 2019
1	Milano Malpensa	572.774	-2,8%	50,3%	-3,9%
2	Roma Fiumicino	205.879	10,7%	18,1%	-7,8%
3	Bergamo	123.089	-2,2%	10,8%	-4,4%
4	Venezia	68.029	11,8%	6,0%	-6,0%
5	Bologna	52.757	-6,0%	4,6%	-6,7%
6	Brescia	24.545	-29,5%	2,2%	28,4%
7	Roma Ciampino	18.259	7,1%	1,6%	1,1%
8	Milano Linate	12.573	-9,0%	1,1%	(*)
9	Napoli	11.691	5,6%	1,0%	0,0%
10	Pisa	11.541	8,7%	1,0%	12,8%
11	Ancona	6.791	-0,3%	0,6%	9,9%
12	Catania	6.418	-4,1%	0,6%	-7,5%
13	Torino	4.731	-20,8%	0,4%	-34,3%
14	Cagliari	3.588	26,2%	0,3%	20,0%
15	Verona	2.937	17,7%	0,3%	-75,4%
16	Genova	2.876	11,9%	0,3%	-4,5%
17	Bari	1.762	12,3%	0,2%	27,2%
18	Lamezia Terme	1.007	1,9%	0,1%	19,3%
19	Trieste	426	37,4%	0,0%	-30,1%
20	Palermo	374	15,4%	0,0%	186,8%
Totale		1.139.543	0,0%		-4,4%

(*) chiusura di Linate dal 27 luglio al 27 ottobre 2019



- Il Nord è l'area che negli ultimi 10 anni è cresciuta meno in termini di passeggeri, ma traina storicamente lo sviluppo delle merci
- Tendenza al riequilibrio sul lato passeggeri con gli ottimi risultati di Malpensa del 2018-2019
- Dal 2018 il Nord arretra nei merci** (anche il centro dal 2019) causa maggiori difficoltà economiche
- Il Centro cresce poco nel 2019 sul lato passeggeri e mostra il maggiore calo sul lato merci
- L'area delle Isole ha un traffico merci inferiore di oltre il 6% rispetto a 10 anni prima

Passeggeri (migliaia)					
Area geografica	2018	2017-18	CAGR 2013-18	CAGR 2008-18	10 Mesi 2019
Nord	80.179.720	6,2%	5,3%	3,2%	4,7%
Centro	58.370.243	3,9%	3,7%	2,2%	1,4%
Isole	28.525.379	5,5%	5,4%	4,3%	10,4%
Sud	17.849.274	11,8%	8,9%	6,2%	4,5%
Italia	185.619.330	5,9%	5,2%	3,3%	4,1%

Merci (migliaia tonnellate)					
Area geografica	2018	2017-18	CAGR 2013-18	CAGR 2008-18	10 Mesi 2019
Nord	864.835	-3,1%	3,9%	2,3%	-4,5%
Centro	242.770	10,0%	7,6%	2,2%	-5,6%
Sud	13.522	6,0%	7,2%	3,1%	3,3%
Isole	11.561	4,3%	-2,3%	-6,3%	7,7%
Italia	1.139.543	0,0%	4,7%	2,2%	-4,4%

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- **CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO**
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI

- **La connettività aeroportuale è una variabile meno sensibile alle variazioni annuali di traffico e si sta stabilizzando.** Il miglioramento è soprattutto qualitativo, dato da un incremento delle frequenze e da una riduzione dei tempi di connessione
- **Stabili le prime tre posizioni a livello mondiale**
- **Aeroporti europei avvantaggiati per posizionamento geografico di collegamento tra America ed Asia**
- **Atlanta, primo aeroporto al mondo per traffico passeggeri, è solo 25° per connettività - ruolo domestico in USA**
- **Gli aeroporti italiani non sono presenti tra i primi 20 a livello mondiale**

Connettività mondiale – N° medio di voli per connettere gli aeroporti

Rank 2018	Aeroporto	Conn 2018	Conn 2017	Rank 2017	Δ Rank
1	Frankfurt	2,32	2,35	1	0
2	Paris Charles De Gaulle	2,36	2,38	2	0
3	London Heathrow	2,39	2,41	3	0
4	Los Angeles International	2,41	2,43	6	2
5	Dubai	2,41	2,41	4	-1
6	Amsterdam-Schiphol	2,41	2,42	5	-1
7	Capital	2,43	2,44	7	0
8	John F. Kennedy International	2,45	2,46	9	1
9	O'Hare International	2,46	2,51	14	5
10	Ataturk	2,46	2,45	8	-2
11	Pearson International	2,47	2,49	11	0
12	Narita Airport	2,48	2,51	15	3
13	Doha Airport	2,48	2,47	10	-3
14	Hong Kong International Airport	2,49	2,52	16	2
15	Pu Dong Airport	2,49	2,52	18	3
16	Munich F.J. Strauss	2,50	2,50	12	-4
17	Madrid Barajas	2,50	2,50	13	-4
18	Newark Liberty International	2,50	2,53	19	1
19	London Gatwick	2,50	2,58	27	8
20	Incheon International	2,51	2,53	20	0
21	Roma Fiumicino	2,51	2,52	17	-4
28	Milano Malpensa	2,57	2,58	28	0



- **Indicatore di potenzialità di interlining (trasferimenti tra vettori indipendenti) a livello europeo**
- **Al vertice della graduatoria gli aeroporti con compresenza di network tradizionale e di network low-cost**
- **Miglioramento complessivo dei indici per i principali aeroporti**
- Forte balzo di Manchester
- Roma Fiumicino e Milano Malpensa perdono 3 posizioni, oltre i primi 25 aeroporti europei

Connettività Europea – N° medio di voli per connettere gli aeroporti					
Rank 2018	Aeroporto	Conn 2018	Conn 2017	Rank 2017	Δ Rank
1	Manchester	1,74	1,83	9	8
2	Palma De Mallorca	1,75	1,80	4	2
3	Amsterdam-Schiphol	1,75	1,77	1	-2
4	Munich F.J. Strauss	1,76	1,79	3	-1
5	Frankfurt	1,78	1,81	6	1
6	London Stansted	1,78	1,83	8	2
7	Barcelona	1,78	1,79	2	-5
8	Dublin	1,79	1,83	7	-1
9	London Gatwick	1,80	1,80	5	-4
10	Malaga	1,81	1,85	14	4
11	Gran Canaria	1,81	1,87	21	10
12	Edinburgh	1,82	1,85	13	1
13	Stockholm-Arlanda	1,82	1,84	11	-2
14	Vienna	1,83	1,86	19	5
15	Dusseldorf	1,83	1,86	15	-
16	Paris Charles De Gaulle	1,84	1,83	10	-6
17	Copenhagen	1,84	1,85	12	-5
18	Tenerife Sur	1,85	1,89	26	8
27	Roma Fiumicino	1,86	1,86	18	-3
28	Milano Malpensa	1,87	1,89	25	-3



- **Malpensa raggiunge la quasi totalità del PIL Europeo in 4 ore**
- Favoriti gli aeroporti in posizione geografica baricentrica rispetto all'Europa
- Roma Fiumicino diventa 3° come PIL raggiunto in 4 ore, seguito da Venezia
- Bergamo sale al 2° posto per PIL Europeo entro le 2 ore di viaggio
- Ruolo della connettività indiretta dalle 2h alle 4h
- **L'isolamento di alcuni aeroporti del Sud** è causato dalla più sfavorevole posizione geografica verso il baricentro economico dell'Europa e dalla carenza di collegamenti

PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio dall'Italia

Rank ITA	Rank EU	Rank ITA 4 ore	Aeroporto	PIL entro 2 ore	PIL entro 4 ore
1	14	1	Milano Malpensa	77,62%	99,1%
2	30	5	Bergamo Orio Al Serio	60,55%	92,6%
3	33	2	Venezia Marco Polo	59,51%	98,7%
4	39	6	Bologna G. Marconi	55,60%	91,3%
5	40	7	Pisa Galilei	53,37%	89,4%
6	44	4	Milano Linate	51,82%	96,1%
7	47	9	Torino	49,09%	85,0%
8	52	3	Roma Fiumicino	42,61%	98,7%
9	55	10	Firenze Peretola	37,94%	84,7%
10	59	8	Napoli Capodichino	35,81%	86,1%
11	64	19	Olbia Costa Smeralda	32,14%	67,1%
12	67	18	Treviso	31,84%	69,4%
13	80	12	Verona	26,78%	83,5%
14	81	13	Bari Palese	26,55%	78,5%
15	95	14	Cagliari Elmas	22,98%	76,5%
16	107	17	Palermo Punta Raisi	20,90%	70,8%
17	110	16	Genova C. Colombo	20,21%	72,7%
18	117	15	Roma Ciampino	17,90%	72,9%
19	123	21	Alghero Fertilia	16,63%	63,4%
20	126	23	Brindisi Casale	16,00%	49,9%

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- **ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI**
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI

- Il gruppo Lufthansa si consolida al 1° posto in Europa grazie all'acquisizione di parte degli asset di Air Berlin e gli investimenti significativi nella LCC del gruppo Eurowings
- Crescita ancora elevata per le low-cost Ryanair e easyJet
- Crescita più limitata per Air France-Klm e il gruppo SAS
- **Ryanair rialza ulteriormente il load factor di poco inferiore al 96%**
- Crescita massima per Wizz Air e Norwegian
- Tenuta del traffico per Alitalia
- Fallimento di alcune compagnie come Air Berlin, Monarch, Thomas Cook, Adria Airline
- Air Europa acquista recentemente da IAG
- Il mercato evolverà verso un oligopolio di pochi grandi gruppi europei?

Vettore	Passeg. (milioni)	Load Factor	Δ Passeg 17/18
Gruppo Lufthansa	143,0	81,4%	9,4%
Ryanair	139,1	95,8%	8,0%
IAG	112,9	83,3%	7,7%
easyJet	88,0	92,9%	7,8%
Air France-Klm	85,6	87,4%	2,0%
Turkish Airlines	75,2	82,0%	9,6%
Norwegian	37,3	85,8%	12,7%
Aeroflot	35,8	80,9%	8,9%
Wizz Air	33,8	92,4%	19,6%
SAS Group	28,8	74,5%	1,5%
Alitalia	21,5	n.d.	0,9%
Transavia Airlines	15,8	92,0%	7,1%

Modello di separazione delle determinanti della crescita della capacità

Compagnia	Delta 2013-2018						Delta medio 2018-2019*					
	Determinanti della crescita				Crescita		Determinanti della crescita				Crescita	
	Num. Rotte	Freq. media	Posti aereo	Dist.	Posti	ASK	Num. Rotte	Freq. media	Posti aereo	Dist.	Posti	ASK
Alitalia	-5,0%	3,0%	1,3%	2,3%	-0,1%	2,2%	25,2%	-24,1%	-0,7%	1,9%	0,5%	2,3%
Ryanair	4,5%	3,9%	0,0%	1,0%	7,8%	8,6%	11,1%	-4,9%	0,0%	0,9%	6,3%	7,1%
easyJet	10,1%	-5,4%	1,5%	-0,1%	7,8%	7,7%	6,7%	-2,6%	1,6%	1,7%	5,6%	7,3%
Air Italy	-13,2%	-0,1%	2,4%	8,2%	-9,3%	1,9%	-33,3%	60,4%	-11,4%	26,1%	15,7%	41,8%
Lufthansa	-5,0%	2,1%	2,1%	1,7%	-0,2%	1,5%	2,0%	-2,6%	1,8%	2,0%	1,2%	3,1%
Volotea	24,3%	4,0%	8,4%	1,8%	29,8%	30,4%	8,4%	2,7%	3,0%	-1,8%	14,1%	12,3%
Vueling	11,5%	0,1%	1,3%	-0,8%	12,4%	11,9%	-1,1%	3,7%	0,1%	-1,2%	2,7%	1,5%

2013-2018	2018-2019
<ul style="list-style-type: none"> • Espansione per Ryanair con aumento numero di rotte e frequenze medie offerte • Crescita simile per easyJet con decremento frequenze medie per rotta • Calo capacità per compagnie aeree tradizionali • Forte crescita della capacità per Volotea e Vueling 	<ul style="list-style-type: none"> • Inversione di tendenza per Alitalia, con aumento del numero di rotte e riduzione delle frequenze servite • Forte crescita per Volotea e Air Italy con aumento delle distanze • Minore crescita LCC sui mercati maggiori, con riduzione delle frequenze medie offerte

* Dati 2019 forecast

- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- **LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO**
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI

- **Graduale riduzione delle quote dei principali vettori tradizionali negli hub di riferimento**
- Air France a Parigi CDG appena sopra il 51 % in termini di posti
- Francoforte e Monaco ancora concentrate in termini di posti
- **A Roma Fiumicino, la quota di Alitalia (posti offerti) è stabile al 42,7%, in leggero aumento rispetto all'anno precedente.** La quota residua risulta frammentata tra una molteplicità di vettori
- **Milano Malpensa è ancora tra gli aeroporti più diversificati:** le prime tre offrono solo il 39,2% dei posti e il 29,6% in termini di ASK

Quota capacità in aeroporti europei con più vettori					
Aeroporto	Principale vettore	Posti 1° vett.	Posti 1°-3° vett.	ASK 1° vett.	ASK 1°-3° vett.
Paris CDG	Air France	51,6%	60,3%	50,7%	57,7%
Frankfurt	Lufthansa	62,9%	70,2%	52,7%	63,1%
Roma Fiumicino	Alitalia	42,7%	54,6%	35,6%	43,2%
Munich F.J. Strauss	Lufthansa	59,6%	67,1%	51,4%	59,3%
Barcelona	Vueling	33,5%	56,3%	18,9%	34,4%
Milano Malpensa	easyJet	26,5%	39,2%	12,0%	29,6%
London Heathrow	British Airways	47,9%	55,1%	39,5%	51,6%
Copenhagen	SAS	36,6%	58,6%	33,3%	52,0%
Amsterdam-Schiphol	KLM	50,1%	64,9%	53,5%	68,3%
Madrid Barajas	Iberia	44,1%	67,8%	40,3%	58,7%

- Tra gli aeroporti italiani, Verona risulta il meno concentrato, con Volotea come primo vettore, seguito da Venezia
- Aeroporti dominati in riduzione – nel 2018 risultano dominati con quota superiore al 60% da parte del primo vettore 7 aeroporti (rispetto ai 9 del 2017 e agli 11 del 2016)
- Alitalia resta il vettore di riferimento a Fiumicino, Linate, Cagliari, Genova e Trieste
- Vueling si conferma primo vettore a Firenze, come meno del 20% dei posti offerti

Quota % posti offerti negli aeroporti italiani con più compagnie presenti

Rank	Aeroporto	Primo Vettore	1° vett.	1°-3° vett
1	Roma Fiumicino	Alitalia	42,7%	54,6%
2	Milano Malpensa	easyJet	26,5%	39,2%
3	Venezia Marco Polo	easyJet	25,0%	36,9%
4	Alghero Fertilia	Ryanair	30,1%	76,5%
5	Ancona Falconara	Ryanair	40,2%	89,5%
6	Brindisi Casale	Ryanair	49,6%	91,8%
7	Bergamo Orio Al Serio	Ryanair	82,3%	91,3%
8	Bologna G. Marconi	Ryanair	41,8%	52,8%
9	Bari Palese	Ryanair	42,9%	74,1%
10	Cagliari Elmas	Alitalia	41,5%	84,3%
11	Roma Ciampino	Ryanair	93,0%	100%
12	Catania Fontanarossa	Ryanair	29,0%	65,7%
13	Cuneo Levaldigi	Ryanair	43,3%	87,4%
14	Firenze Peretola	Vueling	19,8%	48,4%
15	Genova C. Colombo	Alitalia	30,8%	60,2%
16	Milano Linate	Alitalia	65,6%	78,4%
17	Napoli Capodichino	easyJet	28,4%	58,7%
18	Olbia Costa Smeralda	Air Italy	39,9%	74,8%
19	Palermo Punta Raisi	Ryanair	44,0%	73,6%
20	Pisa Galilei	Ryanair	59,8%	75,3%

- Dopo la riduzione degli anni precedenti si è stabilizzata l'offerta di Ryanair, easyJet e Wizzair in competizione diretta con altre compagnie aeree
- I gruppi delle compagnie tradizionali continuano il riposizionamento sull'offerta intercontinentale, meno soggetta alla competizione diretta
- Le sussidiarie low-cost delle tradizionali, Eurowings e Vueling, si focalizzano sulla competizione diretta con i LCC maggiori
- Alitalia riduce la competizione diretta al 63,6% dell'offerta (rispetto al 72,7% dell'anno precedente)
- Volotea mostra una quota tra le più basse di competizione indiretta, frutto di un network point-to-point su aeroporti di città secondarie.
- Anche Lufthansa mostra una bassa quota di competizione indiretta per effetto della limitata importanza dell'aeroporto secondario Francoforte Hahn

Compagnia	Quota dell'offerta in competizione diretta		
	N° Rotte	% ASK in comp.	% ASK comp. ind.
Ryanair	3.232	46,0%	53,5%
easyJet	1,848	73,0%	63,8%
Thomson	902	86,5%	68,1%
Norwegian	844	91,8%	46,2%
Eurowings	765	78,4%	55,7%
Vueling Airlines	641	85,8%	53,7%
Jet2	600	90,6%	74,2%
Volotea	560	62,6%	30,8%
Wizzair	546	35,0%	35,5%
SAS	507	88,8%	46,2%
Jetairfly	480	63,4%	71,0%
Thomas Cook	467	96,1%	75,8%
FlyBE	441	33,0%	66,3%
British Airways	400	72,6%	82,2%
Lufthansa	378	75,1%	30,1%
Iberia	372	91,4%	28,3%
Alitalia	225	63,6%	58,3%

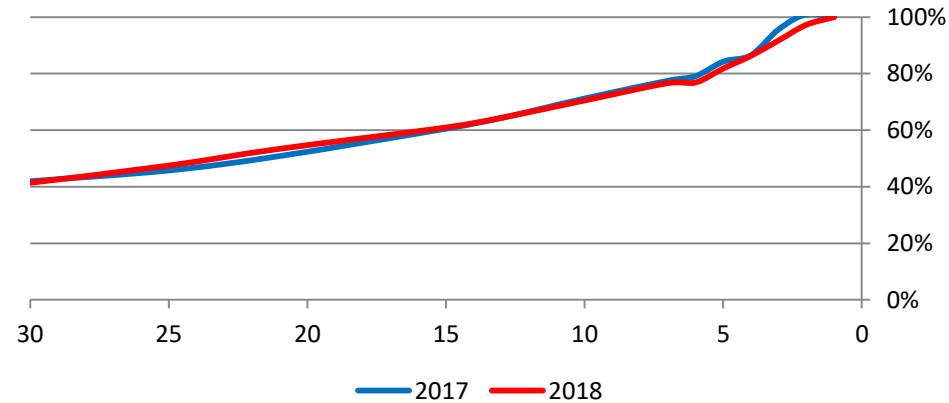
- TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- **POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI**
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI

- **Ottica passeggero: prezzi pieni offerti, compresi tasse e supplementi**
- Sono analizzate le principali rotte domestiche italiane e dall'Italia all'Europa
- Vueling resta competitiva con Ryanair e easyJet come livello di prezzo medio
- **Lieve rialzo dei prezzi offerti dai principali vettori low-cost**
- **Ulteriore riduzione dei prezzi offerti da Alitalia**

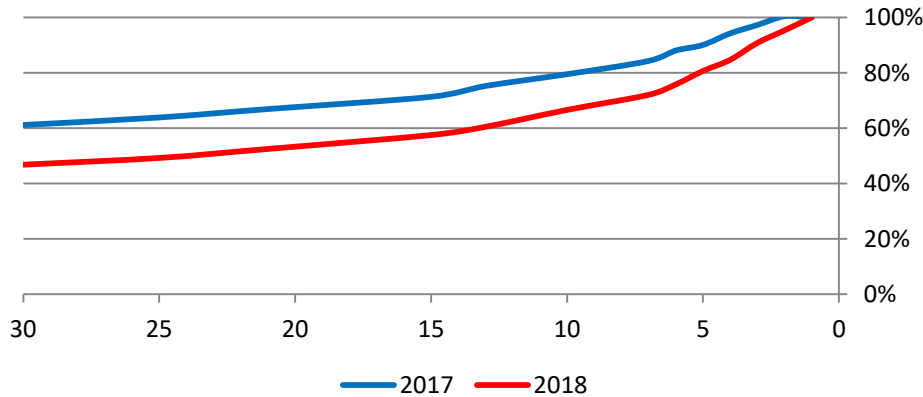
Anno 2018 - Prezzo/km (€/km) per fasce di distanza					
Vettore	No. Rotte	<400 km	400-800 km	800-1200 km	1200-1600 km
Alitalia	98	0,39 (14)	0,31 (48)	0,22 (28)	0,19 (8)
Ryanair	74	0,11 (2)	0,15 (32)	0,13 (30)	0,08 (10)
easyJet	48		0,16 (20)	0,12 (22)	0,09 (6)
Iberia	28		0,13 (12)	0,15 (10)	0,1 (6)
Air Italy	26	0,39 (2)	0,17 (10)	0,27 (14)	
Vueling Airlines	24		0,12 (12)	0,11 (6)	0,08 (6)
British Airways	20		0,11 (2)	0,21 (12)	0,17 (6)
Variazione annua (2017-2018) prezzo medio €/chilometro per fasce di distanza					
Alitalia	90	-0,051	0,025	-0,001	-0,008
Ryanair	70	0,017	0,025	0,017	0,006
easyJet	48		0,019	0,008	0,011
Iberia	28		0,002	-0,018	-0,006

- Sconti per acquisti anticipati invariati per Ryanair e ridotti per easyJet
- **Ulteriore rafforzamento della politica di dynamic pricing per Alitalia** con maggiori sconti per acquisti anticipati. 30 giorni prima della data del volo il prezzo è circa il 50% del prezzo massimo (sotto il livello di easyJet)

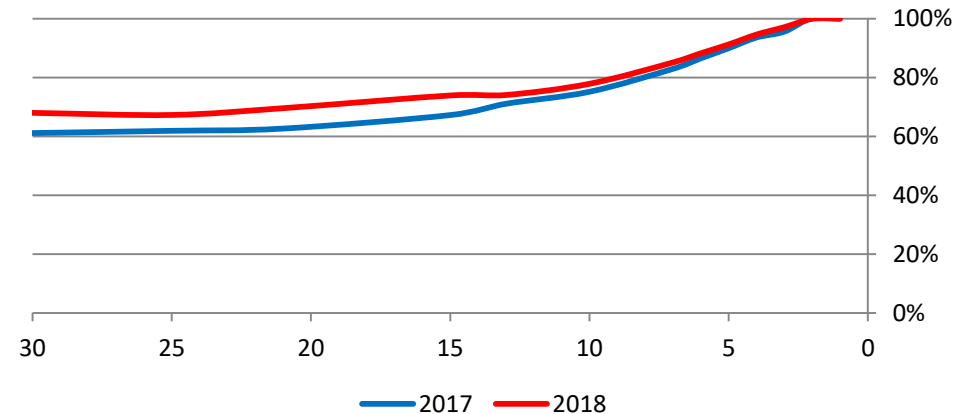
Ryanair



Alitalia



easyJet



- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- **STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI**
- FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- CONCLUSIONI

- **La quota pubblica nei gestori aeroportuali italiani continua a ridursi anche nel 2018-2019, su livelli inferiori alla media europea. Permangono difficoltà di privatizzazione dei piccoli scali**
- In Italia permane una presenza significativa di gestori a controllo misto

Società di gestione (2018)	Pubblico	Misto	Privato
Media Gestori Europei	53,6%	8,0%	38,3%
Media Gestori Italiani	44,4%	21,6%	28,2%

Società di Gestione (2018)	Pubblico	Misto	Privato
Media pond. Gestori Europei	54,2%	5,1%	45,3%
Media pond. Gestori Italiani	35,5%	18,5%	44,9%

Principali operazioni 2019

- Zi Aeroporti perfeziona l'acquisizione del 55% dell'aeroporto di Trieste
- La Regione Puglia sale al 99,51% del capitale di Aeroporti di Puglia
- L'Unione parmense degli industriali sale al 60% dell'aeroporto di Parma, dopo operazione di aumento di capitale
- Fusione per incorporazione di Aeroporto di Salerno in GE.S.A.C. S.p.A. - Aeroporto di Napoli
- SAC – Aeroporto di Catania in via di privatizzazione

- Il governo olandese aumenta la partecipazione in Air France – KLM allo stesso livello della quota posseduta dal governo francese, portando la partecipazione pubblica dal 14,3% al 28,3%
- Tra i principali vettori europei permane una partecipazione pubblica superiore al 50% solo Aeroflot (51,2%)

Vettori Europei	Privati	Pubblico
Media	85,7%	14,3%
Media ponderata sui passeggeri	87,8%	12,2%

- Partecipazione pubblica di controllo anche se inferiore al 50% anche per Turkish Airline, in cui il Governo Turco detiene il 49,1%
- Il pubblico mantiene partecipazioni di rilievo anche in SAS al 29% (in riduzione rispetto all'anno precedente)

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
- TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
- CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
- ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
- LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
- POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
- STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
- **FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE**
- CONCLUSIONI

- **Buona copertura dei maggiori aeroporti intercontinentali dall'Italia:** offerte 9 delle prime 10, e 19 delle prime 25 mete intercontinentali
- Tre i primi 25 aeroporti intercontinentali **non risultano collegati direttamente dall'Italia:** Tokio Haneda (3°) ma Narita è servita, Denver (15°), Jakarta (16°), Kuala Lumpur (17°), Seattle (24°) e Las Vegas (25°)
- Si riduce la copertura intercontinentale di "seconda fascia": l'Italia copre 33 destinazioni delle prime 50, e 46 destinazioni delle prime 100
- **Più deficitaria la situazione dell'Italia rispetto all'intensità dei collegamenti offerti verso le maggiori destinazioni intercontinentali** (ponendo a 100% i posti offerti dalla Gran Bretagna)
- Sulle prime 10 destinazioni intercontinentali, la capacità offerta è meno della metà dell'offerta dalla Germania e il 42% in meno della Francia
- L'Olanda (17 milioni di abitanti) offre una capacità simile a quella dell'Italia sull'intercontinentale

Anno 2019 Nazione	Copertura offerta verso i maggiori aeroporti intercontinentali			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	10	25	44	73
Francia	10	23	43	68
Germania	9	23	39	60
Olanda	9	22	36	51
Italia	9	19	33	46
Svizzera	7	16	27	40
Spagna	8	16	26	39
Danimarca	6	12	20	26
Finlandia	7	14	20	26

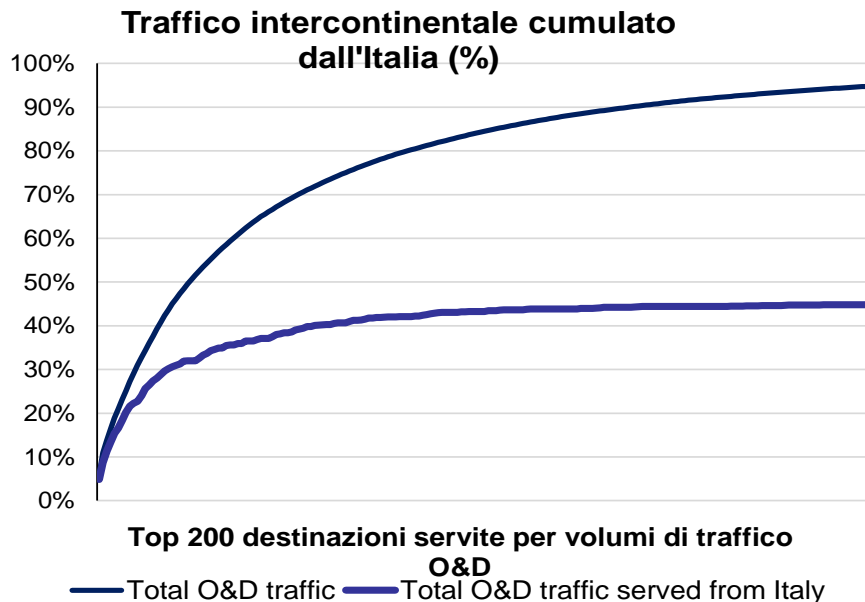
Anno 2019 Nazione	Intensità offerte (posti) verso i maggiori aeroporti intercontinentali			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	100%	100%	100%	100%
Francia	47,9%	46,7%	45,8%	50,7%
Germania	63,2%	63,0%	59,6%	63,2%
Olanda	26,2%	29,5%	28,5%	28,7%
Italia	27,0%	27,7%	29,0%	31,4%
Svizzera	16,1%	16,5%	16,1%	17,3%
Spagna	20,2%	22,0%	25,2%	30,0%
Danimarca	6,8%	6,6%	7,2%	6,4%
Finlandia	8,0%	8,5%	7,7%	6,9%

- La situazione dell'Italia in termini di capacità di servire la propria domanda di trasporto aereo verso le destinazioni intercontinentali risulta deficitaria rispetto ai benchmark europei
- Nonostante il traffico passeggeri da e per l'Italia verso destinazione intercontinentali sia elevato (44% dei volumi UK, 4° in Europa per volumi intercontinentali), meno del 50% ha viaggiato dall'Italia
- Il 39% ha viaggiato direttamente dall'Italia, il 6% con scalo presso un hub italiano, mentre il restante 55% ha utilizzato un straniero
- Se si considerano le maggiori destinazioni intercontinentali la situazione dell'Italia risulta ancor più deficitaria

Anno 2018 Nazione	Traffico O&D intercontinentale servito dal paese di origine (% diretta)	Totale traffico O&D intercontinentale (normalizzato UK)
Gran Bretagna	63% (60%)	100%
Francia	72% (67%)	80%
Germania	54% (46%)	62%
Italia	45% (39%)	44%
Spagna	58% (48%)	38%
Olanda	59% (59%)	20%
Svizzera	41% (39%)	17%
Danimarca	35% (34%)	8%
Finlandia	46% (39%)	3%

Anno 2018 Nazione	% traffico verso i maggiori aeroporti intercontinentali servito dal paese di origine			
	Primi 10	Primi 25	Primi 50	Primi 100
Gran Bretagna	80%	77%	74%	71%
Francia	72%	66%	63%	64%
Germania	68%	61%	58%	57%
Italia	41%	46%	45%	47%
Spagna	48%	48%	48%	54%
Olanda	69%	65%	61%	60%
Svizzera	59%	52%	49%	49%
Danimarca	54%	48%	45%	40%
Finlandia	66%	64%	59%	53%

- 25 delle prime 100 destinazioni (25%) e 98 delle prime 200 destinazioni (49%) intercontinentali **per volumi di traffico non sono servite dall'Italia**
- Tra le destinazioni più rilevanti e non servite dall'Italia risultano di significativa rilevanza aeroporti nelle regioni del sud-est asiatico quali **Australia, Filippine e Malesia**



Maggiori destinazioni intercontinentali per traffico da e verso l'Italia

Rank	APT	City	Traffico O&D	% ITA
1	TLV	Tel-Aviv	1.195.029	88%
2	JFK	New York	1.182.710	70%
3	CMN	Casablanca	600.432	96%
4	ICN	Seoul	595.219	74%
5	DXB	Dubai	523.260	86%
6	NRT	Tokyo	470.445	55%
7	CAI	Cairo	457.392	87%
8	RAK	Marrakech	450.456	87%
9	EWR	Newark	437.460	71%
10	LAX	Los Angeles	427.452	32%

Maggiori destinazioni intercontinentali per traffico da e verso l'Italia NON SERVITE dall'Italia

Rank	APT	City	Traffico O&D	% ITA
33	MNL	Manila	183.434	0%
36	KIX	Osaka	167.590	0%
38	LIM	Lima	159.861	0%
40	DAC	Dhaka	154.607	0%
41	HND	Tokyo	149.349	0%
44	SYD	Sydney	125.779	0%
50	MEL	Melbourne	108.743	0%
61	KUL	Kuala Lumpur	86.044	0%
64	CGK	Jakarta	82.427	0%
65	IAH	Houston	81.997	0%

- **Offerta intercontinentale diretta "di linea" da aeroporti "non gate" intercontinentali** (esclusi quindi Fiumicino, Malpensa e Venezia)
- La maggioranza dell'offerta intercontinentale di tali aeroporti è verso il Nord Africa, per ragioni etniche e turistiche
- Offerta intercontinentale (almeno 52 voli l'anno) nel periodo 2015-2019 (esclusa l'Africa):
 - Non ci sono voli offerti verso l'Asia e il Sud America
 - I collegamenti offerti con New York non sono risultati sostenibili nel periodo analizzato
 - Maggiore sostenibilità dell'offerta verso il medio oriente (Penisola Arabica e Israele)

Aeroporto	2015	2016	2017	2018	2019
Bergamo				Tel Aviv (FR)	Amman (FR) Tel Aviv (FR)
Bologna	Dubai (EK)	Dubai (EK)	Dubai (EK)	Dubai (EK)	Amman (FR) Dubai (EK) Filadelfia (AA)
Cagliari					Tel Aviv (6H)
Catania				Dubai (FZ)	Dubai (FZ)
Napoli	New York JFK (IG) Tel Aviv (LY)	New York JFK (IG) Tel Aviv (LY)	New York JFK (IG) Tel Aviv (LY)	Tel Aviv (LY)	Dubai (FZ) New York EWR (UA) Tel Aviv (LY e U2)
Palermo		New York JFK (IG)	New York JFK (IG)		
Pisa	New York JFK (DL)	Doha (QR) New York JFK (DL)	Doha (QR)	Doha (QR)	Doha (QR)
Verona	Tel Aviv (NO)	Tel Aviv (6H - NO)	Tel Aviv (6H - NO)	Tel Aviv (NO)	Tel Aviv (NO)

- La principale criticità rimane il **basso livello di accessibilità intercontinentale diretta**, anche se dal 2017 ci sono segnali di un deciso recupero anche per il Nord Italia
- **La copertura delle maggiori 25 destinazioni intercontinentali appare buona, in peggioramento per le mete intercontinentali di "seconda fascia"**
- La maggiore criticità è la bassa intensità dei collegamenti intercontinentali offerti
 - Sulle prime 10 destinazioni intercontinentali, la capacità offerta è il 27% della Gran Bretagna, meno della metà dell'offerta dalla Germania e il 42% in meno dell'offerta dalla Francia
- **Dei passeggeri italiani con destinazioni intercontinentali, solo il 39% ha viaggiato direttamente dall'Italia, il 6% con uno scalo presso un hub italiano, mentre il restante 55% ha utilizzato un hub straniero**
- Tra le destinazioni più rilevanti e non servite dall'Italia risultano di significativa rilevanza aeroporti nelle regioni del sud-est asiatico quali Australia, Filippine e Malesia
- **Difficoltà nella sostenibilità dell'offerta intercontinentale dagli aeroporti "non-gate intercontinentali" verso l'America e l'Asia**

- TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI IN ITALIA E IN EUROPA
 - TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI ITALIANI ED EUROPEI
 - CONNETTIVITÀ: IL NETWORK EUROPEO
 - ANDAMENTO DEI PRINCIPALI VETTORI EUROPEI
 - LA STRUTTURA DI COMPETIZIONE NEL TRASPORTO AEREO
 - POLITICHE DI PREZZO DEI PRINCIPALI VETTORI
 - STRUTTURE PROPRIETARIE DI VETTORI E GESTORI
 - FOCUS SU ACCESSIBILITÀ INTERCONTINENTALE
- **CONCLUSIONI**

- **Il traffico passeggeri in Italia nel 2018 e nel 2019 continua a crescere più della media europea**, sebbene con tassi inferiori rispetto ai periodi precedenti
- Stabilizzazione dei LCC nei Paesi dove tali vettori sono cresciuti maggiormente negli ultimi anni
 - l'ulteriore sviluppo avviene anche per l'effetto di sostituzione dei vettori in difficoltà
 - per l'Italia la maggiore crescita dei LCC avviene sul domestico, dove raggiunge quote di mercato simili a quelle dei collegamenti europei
- **Traffico merci in forte contrazione in Italia, specialmente nel 2019 con perdite superiori alla media europea** (al terzo trimestre 2019, -4,9% per l'Italia rispetto a -3,2% per EU). I mercati che continuano a crescere sono solo la Spagna, Portogallo e Belgio
- **Aumento della concentrazione dell'offerta delle compagnie aeree** per effetto dei fallimenti e delle operazioni di acquisizione
- Resta critica anche la situazione dei piccoli aeroporti per effetto dell'elevato volume di break-even, e di una bassa crescita passeggeri degli ultimi anni – **effetto polarizzazione del traffico. Differenza superiore al milione di passeggeri tra Brindisi e Genova, 20° e 21° per volumi di passeggeri**