

GLI EFFETTI TURISTICI DEL TRASPORTO AEREO LOW COST

Giuseppe Siciliano, Mattia Vismara

*CERTeT, Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo
dell'Università Commerciale L. Bocconi, Milano*

ABSTRACT

La nascita dell'innovativo business model noto con il nome di “low cost” o “no frills” è tutt'altro che una storia recente, anche se i primi effetti si stanno percependo solo da pochi anni e in misura sempre maggiore. La crescita di questo fenomeno ha determinato una serie di effetti, sia sul settore del trasporto aereo (e in particolare sulle compagnie tradizionali che hanno subito una concorrenza molto competitiva), che sui passeggeri e sui territori. La crescita dell'offerta low cost in molti aeroporti minori ha creato rilevanti opportunità di sviluppo turistico (e non solo) per le aree interessate. Grazie alla innovativa e caratterizzante strategia localizzativa e di prezzo seguita soprattutto dai primi vettori low cost (Ryanair), è stato possibile espandere il network servito dal trasporto aereo ‘scheduled’, ampliando così il numero di destinazioni raggiungibili e contemporaneamente riducendone le tariffe.

Il paper presenta un'analisi di alcuni degli effetti del trasporto aereo, in particolare di quelli riconducibili al settore turistico: la destagionalizzazione dei flussi turistici e l'impatto economico generato sul territorio; quest'ultimo è misurato valutando l'entità della spesa dei passeggeri che si servono dell'aeroporto, e tenendo presente tuttavia che in conseguenza di questa spesa si ha una

crescita – benché di difficile valutazione – degli addetti nei settori economici e nelle imprese direttamente e indirettamente coinvolte.

INTRODUZIONE

Grazie alla innovativa e caratterizzante strategia localizzativa e di prezzo seguita soprattutto dai primi vettori low cost (Ryanair), il network servito dal trasporto aereo ‘scheduled’ si è espanso, ampliando così il numero di destinazioni raggiungibili e contemporaneamente riducendone le tariffe. La novità essenziale che ha permesso ai vettori di raggiungere la soglia di redditività e quindi una domanda sufficiente in queste tratte prima non esplorate è stata la riduzione delle tariffe offrendo comunque un servizio schedulato. Questo ha permesso di raggiungere un nuovo segmento di domanda, sia per reddito sia per localizzazione, che prima non era coinvolto; soprattutto dove l’accesso ai grandi hub era limitato o difficoltoso.

Tabella 1: Crescita di alcuni scali italiani 1996-2005 (elaborazioni su dati operativi delle compagnie aeree)

	N°movimenti/anno		Var %
	1996	2005	
Treviso	2.460	13.043	430%
Bergamo	13.464	47.820	255%
Roma Ciampino	18.310	49.915	173%
Pisa	16.738	28.634	71%
Brindisi	5.475	9.182	68%
Verona	21.127	33.178	57%
Napoli	35.196	49.096	39%

EFFETTI DELL’INCREMENTO DI OFFERTA

L’esplosione di offerta e il corrispondente aumento di passeggeri transitati, ha provocato anche un impatto rilevante sui territori

interessati. Possiamo quindi dire che la presenza di questi aeroporti costituisce un'opportunità per accendere e accelerare il motore economico del territorio. L'incremento, o semplicemente la presenza di un servizio di trasporto aereo presso un aeroporto genera effetti su differenti aspetti del territorio su cui l'aeroporto è localizzato; che possiamo classificare in:

- Impatto ambientale
- Impatto sociale
- Impatto economico/turistico

L'impatto ambientale è la combinazione dell'impatto generato dalla presenza stessa dell'aeroporto (ecologico, geologico, idrologico etc.) e uno di tipo marginale, cioè quello provocato da ogni singolo movimento (decollo/atterraggio, operazioni di handling, flussi di traffico) che è principalmente acustico ed atmosferico. L'avvento delle compagnie Low cost ha dato un impulso notevole alla crescita del trasporto aereo e con esso sono incrementate inevitabilmente le emissioni complessive del settore. Prendendo però come fattore esogeno la crescita del traffico aereo, l'entrata nel mercato delle compagnie low cost ha migliorato le prestazioni medie della flotta complessiva grazie all'utilizzo di aeromobili più performanti, tecnologicamente avanzati e con un'età inferiore rispetto all'età media delle flotte delle compagnie tradizionali (2,2 anni vs 11 anni); inoltre l'utilizzo di una politica di massima efficienza ha portato un più razionale utilizzo delle risorse. Servendosi di aeroporti secondari i costi (ambientali) dovuti alla congestione, attesa e di rullaggio sono inferiori, inoltre utilizzando una più efficiente configurazione dei posti e un più alto load factor il costo ambientale per pax-km è sicuramente inferiore rispetto alle compagnie tradizionali. Inoltre, dal punto di vista economico, a parità di emissioni sonore e di inquinanti (il cui effetto può considerarsi "locale", quindi non la CO₂) il costo esterno provocato è mediamente minore per le LCC, in quanto generalmente interessano aeroporti localizzate in aree poco abitate. Tuttavia è da considerare l'impatto che provoca la minor accessibilità di questi aeroporti, che di traduce in un utilizzo di modi meno efficienti per raggiungerlo (es. auto).

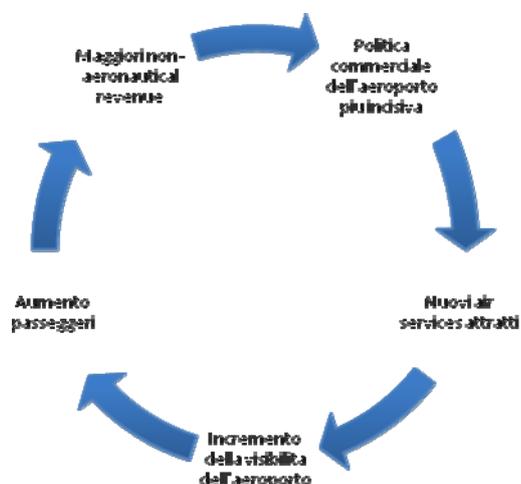
La presenza di un aeroporto che ospita un servizio aereo di tipo schedulato, quale il servizio offerto dalle compagnie low cost, soprattutto in aree difficilmente accessibili, può portare anche dei benefici sociali. In particolare questo effetto è tanto maggiore quanto più il servizio offerto è a basse tariffe, in quanto più le tariffe sono basse tanto maggiore sarà la popolazione interessata all'incremento di accessibilità. Una maggiore accessibilità riduce il costo della perifericità di un'area, inducendo così investimenti privati sul territorio che prima non erano convenienti e creando le condizioni per più facili scambi sia per motivi business che per motivi culturali: non è azzardato considerare il fenomeno low cost come uno dei più efficaci fattori di integrazione della "nuova Europa" negli ultimi anni. L'impatto sociale ed ambientale generato da un aeroporto e dal relativo traffico accolto sono comunque generalmente meno centrali rispetto all'impatto economico, la cui valutazione è oggetto di analisi più diffuse.

La presenza di un aeroporto ha un'importanza economica ampiamente riconosciuta. Gli aeroporti sono ritenuti elementi essenziali della politica di sviluppo economico e della strategia nazionale, regionale e locale, rappresentando un vantaggio concorrenziale importante per la promozione di un'area, incrementandone la capacità di competizione. Naturalmente per poter sfruttare queste potenzialità e attivare così il 'circolo virtuoso' aeroporto-territorio quest'ultimo deve offrire un adeguato sistema infrastrutturale e di servizi.

Certo è che la presenza di accessibilità aerea nazionale e soprattutto internazionale ha dato la possibilità e un valido strumento alle regioni/province per promuovere l'attrattività dell'area attraverso il marketing territoriale. Quote sempre maggiori dei bilanci di questi soggetti economici sono destinate a pubblicizzare in collaborazione con vettori low cost e le società di gestione degli aeroporti localizzati nel territorio pacchetti turistici "Flight + Hotel" a prezzi competitivi e i servizi/opportunità che offre il territorio. Questa tendenza testimonia che l'investimento in strategie di "co-marketing" assicura dei buoni rendimenti, almeno nel breve periodo. In questo ambito possiamo ricondurre sussidi alle start-up carriers, per incentivarle a investire in voli che connettono

l'aeroporto regionale con il resto del network, con l'obiettivo di attrarre flussi incoming nella regione.

Una volta che l'offerta di collegamenti aerei si stabilizza, la domanda latente che prima non aveva possibilità di volare viene disinnescata. Se la capacità dell'aeroporto e del territorio di mantenere e sostenere un determinato flusso di passeggeri con un adeguato livello di servizio e accoglienza, rimangono costanti nel tempo, un maggior numero di passeggeri porta all'ingresso di un circolo virtuoso, come mostrato dallo schema sottostante.

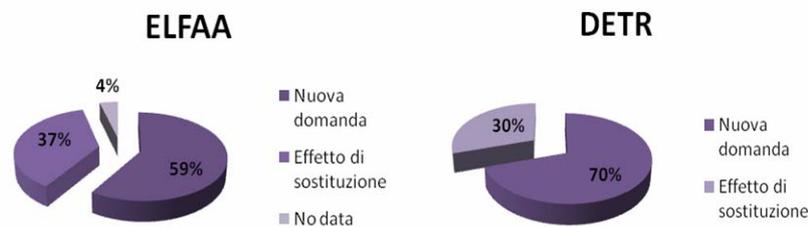


La spesa dei passeggeri Low Cost

L'impatto economico generato dall'apertura da e per un determinato aeroporto di un collegamento aereo low cost su un determinato territorio può essere misurato valutando l'entità della spesa dei passeggeri che volano su quella determinata tratta, stimando dunque l'impatto "turistico" del maggiore traffico, e tenendo presente comunque che in conseguenza di questa spesa si ha una crescita – benché di difficile valutazione – degli addetti nei settori economici e nelle imprese direttamente e indirettamente coinvolte. L'apertura di una nuova rotta difficilmente induce al

100% la domanda per il corrispondente collegamento; una quota di essa avrebbe raggiunto ugualmente la destinazione utilizzando altri vettori o altri modi. Quindi, con lo scopo di quantificare l'impatto marginale creato, bisogna sottrarre l'impatto economico computato a questa quota di domanda dall'effetto "lordo" calcolato come descritto prima. Valutare l'entità del fenomeno di sostituzione non è agevole; solitamente si ricorre ad interviste campionarie in cui si domanda ai passeggeri della determinata rotta se avrebbero raggiunto la destinazione anche se non fosse stata servita dal vettore low cost. Questa quota è molto variabile e dipende dalla regione presa in considerazione; possiamo dire però che la quota di domanda indotta sarà maggiore in quelle aree che, prima di essere servite dal vettore low cost, erano difficilmente accessibili con altri modi, dove non esisteva un servizio aereo schedato e che erano poco pubblicizzate a livello internazionale.

Esistono due stime che quantificano questi due effetti a livello europeo, stime di ELFAA (European low fares airline association) e le stime fornite da DETR (UK Department of of the Environment, Transport and the Regions).



Come si può notare le stime hanno delle discrepanze, sintomo della difficoltà nel valutare precisamente queste dinamiche.

Per dare una visione complessiva dell'impatto generato dalle compagnie low cost in questa sede si è fatto ricorso a delle ipotesi e semplificazioni necessarie per affrontare la stima in un ambito territoriale ampio come quello italiano; ci si limita a considerare l'impatto "lordo" generato dai turisti stranieri che raggiungono l'Italia tramite un vettore low cost; questo implica che la stima elaborata non corrisponde all'impatto economico totale che le LCC

hanno generato¹, ed inoltre non rappresenta l'impatto economico marginale, ossia una quota di questi effetti non sono direttamente imputabili all'apertura di nuove rotte Low Cost.

Per poter stimare l'impatto sull'economia del territorio delle spese dei passeggeri è stato necessario individuare il profilo medio di un passeggero "low cost". Sono state fatte alcune indagini a tal proposito, da queste risulta che il motivo principale di viaggio, per passeggeri con destinazione l'Italia, risulta essere il turismo.

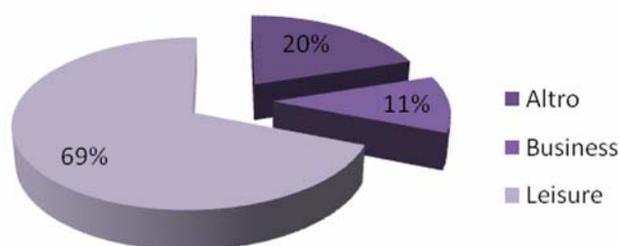


Figura 1: Principali motivi di viaggio²

Ampliando la catchment area globale del sistema del trasporto aereo, le compagnie low cost hanno permesso a molte persone di viaggiare in aereo e soprattutto hanno ampliato la scelta di destinazioni raggiungibili a costi "accessibili". Questo ha dato inevitabilmente un impulso enorme ai flussi turistici intraeuropei; inoltre, l'avvento delle compagnie low cost, uniformando le tariffe tra le rotte servite, ha creato una più forte competizione tra le varie destinazioni europee, con conseguenti benefici per l'utente. Come possiamo vedere nella tabella sottostante nel 2005 dei 37.069.000 viaggiatori pernottanti in Italia, il 43% ha viaggiato in aereo il cui 33,2% ha viaggiato con vettori low cost; da notare che nonostante il leggero decremento del numero di viaggiatori tra il 2004 e il 2005,

¹ L'effetto sull'economia derivante dalla spesa dei turisti attratti, e più in generale la spesa degli operatori direttamente coinvolti nelle attività economiche svolte nell'aeroporto, sono solo una parte dell'effetto economico prodotto dalla presenza di un aeroporto, in particolare sono una parte dell'impatto indiretto.

² Minghetti, 2006

il numero di turisti che hanno viaggiato in aereo è aumentato del 9%, trend sostenuto dall'incremento del 19% dei viaggiatori "low cost".

Tabella 2: Ripartizione modale turisti stranieri con destinazione Italia³

	2004	2005	Variazione
Viaggiatori pernottanti⁴	37.665.000	37.069.000	-1,6%
% che viaggia in aereo	38,70%	43,00%	9%
% che utilizza un vettore low cost sui viaggiatori aerei	30,50%	33,20%	19%

Con lo scopo di valutare l'impatto economico derivato dalla spesa dei turisti stranieri sul territorio, è importante capire il loro profilo di spesa medio. Il segmento di mercato delle compagnie low cost tipicamente raccoglie una domanda di trasporto di medio-corto raggio e 'price sensitive', questo ci indica che il tipico passeggero low cost ha una bassa propensione a spendere.

Dati UIC riguardo il comportamento di spesa media dei turisti low cost stranieri in Italia e degli Italiani all'estero confrontati con la spesa media sostenuta dalla stessa categoria di turisti medi sembrano confermare questa tesi.

Tabella 3: Confronto della spesa media tra turisti stranieri e turisti stranieri low cost⁵

2005	Turista straniero medio	Turista low cost straniero
Spesa media giornaliera [€]	86,96	78,00
Permanenza media [giorni]	5,4	4,3
Spesa media [€]	472,5	335,4

³ Minghetti, 2006

⁴ almeno una notte

⁵ Minghetti, 2006

Tabella 4: Confronto spesa media tra turisti italiani e turisti italiani low cost tra il 2004 e il 2005⁶

	2004	2005
Spesa giornaliera media turista italiano medio [€]	73,36	78,18
Spesa giornaliera media turista italiano low cost [€]	65,00	68,00

Tuttavia, secondo altri operatori e analisti, il comportamento di spesa dei passeggeri low cost nelle aree aeroportuali può contraddire lo stereotipo del tipico passeggero low cost descritto prima in virtù del fatto che, spinti dalla convinzione di aver risparmiato sul costo del volo e non avendo beneficiato dei tipici servizi offerti a bordo dai vettori tradizionali, possano avere una più alta propensione a spendere. Una conferma di questa ipotesi può essere trovata nei dati elaborati a partire da una ricerca di mercato sul comportamento di spesa dei turisti low cost nell'area aeroportuale svolta dall'aeroporto Galileo Galilei di Pisa. Da tale ricerca emerge che la spesa dei passeggeri di vettori low cost sia in linea con la spesa media di passeggeri di compagnie tradizionali, tipicamente considerati una categoria con una più alta propensione alla spesa. Questo risultato ovviamente non rappresenta un campione adeguato per trarre indicazioni che valgono per l'intera categoria. Gli scenari possono cambiare di molto da un aeroporto all'altro, soprattutto considerando il fatto che attualmente gli aeroporti interessati stanno adeguando la loro "strategia commerciale" al nuovo customer group per offrire servizi che corrispondano perfettamente alle loro esigenze.

Una volta delineato il profilo di spesa dei turisti stranieri che raggiungono l'Italia sui vettori low cost, si può stimare l'impatto economico "lordo" che essi generano sul territorio.

⁶ Minghetti, 2006

Metodologia

L'obiettivo è quello di stimare l'impatto generato dalla spesa dei turisti stranieri attratti dai principali aeroporti italiani sul territorio. I passi logici seguiti per raggiungere l'obiettivo sono nell'ordine:

- Stima dei passeggeri di vettori low cost con destinazione i principali aeroporti italiani;
- Stima della percentuale di passeggeri incoming e outgoing;
- Stima dell'ammontare della spesa dei turisti low cost.

I dati di partenza sono:

- Dati relativa all'offerta⁷;
- N°passeggeri transitati⁸;
- Load factor delle principali compagnie;
- GDP⁹ delle regioni¹⁰ europee origini dei voli low cost con destinazione l'Italia;
- GDP delle regioni italiane;
- Flussi di turisti¹¹ per ogni regione europea origini dei voli low cost con destinazione l'Italia;
- Flussi di turisti per ogni regione italiana;
- Popolazione¹² relativa alle regioni europee ed italiane.

⁷ Database OAG riferiti alla prima settimana di giugno degli anni 2005 e 2006

⁸ Fonte: Asseareoporti

⁹ Fonte Eurostat [2001]

¹⁰ Per regioni si intende al suddivisione NUTS2 del territorio europeo

¹¹ Fonte: Eurostat [2001]

¹² Fonte: Eurostat [2001]

Stima dei passeggeri low cost transitati negli aeroporti italiani

Per il calcolo del numero di passeggeri low cost transitati in ogni singolo aeroporto ci si è basati sui dati dell'offerta di voli. Da questi dati si è calcolato il numero di posti offerti, per ogni aeroporto, disaggregati per tipologia di compagnia e ho calcolato quindi la percentuale di posti low cost offerti sul totale.

Il passo successivo è stato passare dai dati di offerta al numero di passeggeri, quindi di domanda, disaggregati per tipologia di compagnia attraverso i differenti load factor caratteristici delle due tipologie di compagnie.

I dati sui load factor sono stati calcolati partendo da dati sui load factor delle principali compagnie operanti in Europa, distinguendo tra compagnie low cost e non, e facendone una media ponderata in base ai posti offerti, quindi:

$$\bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n \text{posti}_{lc} \gamma_i}{\sum_{i=1}^n \text{posti}_{lc}}$$

$$\bar{\beta} = \frac{\sum_{j=1}^m \text{posti}_{fc,j} \beta_j}{\sum_{j=1}^m \text{posti}_{fc,j}}$$

Dove:

- \bar{y} = load factor medio compagnie low cost
- $\bar{\beta}$ = load factor medio compagnie full service
- $\text{posti}_{fc,j}$ = posti offerti dalla compagnia full service j
- $\text{posti}_{lc,i}$ = posti offerti dalla compagnia low cost i
- β_j = load factor medio della compagnia full service j
- γ_i = load factor medio della compagnia low cost i

I risultati sono:

Carrier type	Load factor
Low cost	0,83
Full service	0,77

In base a tali load factor e ai dati di offerta disponibili si è potuto stimare il numero di passeggeri low cost per ogni aeroporto.

Stima flussi incoming e outgoing

Il passo successivo è stato quello di stimare il numero di passeggeri low cost in entrata e in uscita dalla regione. Infatti, solo i passeggeri incoming (i non residenti che effettuano un viaggio nel territorio interessato), infatti, sono rilevanti per la stima dell'impatto sul territorio stesso. In mancanza di dati ufficiali, si è ipotizzato che il rapporto tra passeggeri incoming e outgoing per una determinata rotta, sia influenzato da tre variabili caratteristiche dell'area di origine e di destinazione. In particolare esse sono:

- GDP (gross domestic product), variabile che indica il reddito di una determinata area e quindi la predisposizione relativa verso la mobilità aerea; dato una rotta che collega l'area x con la regione y, se il GDP di y è maggiore di quello di x, il rapporto di incoming sugli outgoing sarà a favore di y, il risultato che y sarà più attrattiva di x.
- Popolazione residente, variabile che riassume l'entità della catchment area che "alimenta" l'aeroporto; ovviamente, data una rotta che collega l'area x con la regione y, se la catchment area di y è maggiore di quella di x, il rapporto di incoming sugli outgoing sarà a favore di quest'ultima: ci saranno più turisti che da y raggiungono x che viceversa.

- Flusso di turisti, rapportati alla popolazione, di qualsiasi genere, che visitano le regioni interessate durante l'arco dell'anno. Questa variabile, a cui abbiamo dato più peso, rappresenta una variabile proxy dell'attrattiva turistica dell'area.

Quindi è stato creato un semplice modello di regressione multipla rappresentata dalla seguente equazione lineare:

$$pax_{\%inc(i,j)} = \alpha x_i + \beta y_j + \gamma z_i$$

Dove, data una rotta che collega gli aeroporti i,j:

- $pax_{\%inc(i,j)}$ = percentuale di passeggeri incoming nell'aeroporto i-esimo
- α, β, γ = pesi, con somma 1
- x_i = variabile funzione del GDP dell'origine e della destinazione
- y_j = variabile funzione della popolazione dell'origine e della destinazione
- z_i = variabile funzione della vocazione turistica dell'origine e della destinazione.

La variabile x, funzione del Gdp della regione di origine e della regione della destinazione, è così definita:

$$x_i = \frac{Gdp_i}{Gdp_i + Gdp_j}$$

La variabile y, funzione della popolazione della regione di origine e della regione di destinazione, è così definita:

$$y_j = \frac{Pop_j}{Pop_i + Pop_j}$$

La variabile z, funzione dei flussi turistici della regione di origine e della regione di destinazione, è così definita:

$$z_i = \frac{\frac{Arrivituristici_i}{Pop_i}}{\frac{Arrivituristici_i}{Pop_i} + \frac{Arrivituristici_j}{Pop_j}}$$

Per rappresentare adeguatamente la vocazione turistica di una determinata regione non ci si è limitati all'analisi del semplice flusso turistico¹³, ma si è valutato che una variabile più rappresentativa di questo aspetto è il flusso turistico normalizzato alla popolazione.

Dopo aver stimato la percentuale di turisti incoming e outgoing per ogni singola rotta si è stimato la percentuale media di passeggeri incoming ed outgoing per ogni singolo aeroporto, applicando semplicemente una media pesata delle percentuali di ogni singola rotta rispetto ai posti offerti sulla rotta stessa, quindi:

$$pax_{\%inc,i} = \frac{\sum_{j=1}^k pax_{\%inc(i,j)} posti_{i,j}}{\sum_{j=1}^k posti_{i,j}}$$

Dove j è il numero di destinazioni collegate all'i-esimo aeroporto. Si riporta un esempio di calcolo delle variabili per la rotta Roma-Londra e Roma- Frankfurt.

¹³ Quando il dato sui flussi turistici dell'origine o della destinazione non erano disponibili si sono utilizzati i posti letto offerti dalle strutture turistiche. Quando non erano disponibili entrambi i dati ho proceduto con una stima qualitativa.

Tabella 5: Esempio calcolo variabili

Origine	Destinazione	y _j	y _i	x _i	x _j	z _i	z _j
Roma	Frankfurt	0,28	0,72	0,75	0,25	0,85	0,15
Roma	London	0,59	0,41	0,32	0,68	0,51	0,49

Successivamente si è passati alla stima dei pesi α, β, γ calibrandoli in base a dati conosciuti. Erano a disposizione la percentuale media di passeggeri incoming e outgoing per gli aeroporti di Pisa (63% incoming) e Bergamo¹⁴ (50% incoming). La stima è stata effettuata scegliendo i parametri che minimizzavano la media dello scarto quadratico tra i dati stimati e i dati conosciuti per i singoli aeroporti.

$$\alpha, \beta, \gamma / \min \left[\frac{(50 - \text{pax}_{\%(\text{in}, \text{bg})})^2 + (50 - \text{pax}_{\%(\text{in}, \text{psa})})^2}{2} \right]$$

I parametri che minimizzano la relazione precedente risultano essere:

α	0,21
β	0,04
γ	0,75

Come la teoria sui modelli indica, si è proseguito alla fase di validazione. Per tale fase si sono utilizzati i dati di percentuale di passeggeri incoming e outgoing, questa volta relativi alle singole rotte, tra l'aeroporto di Glasgow e le città di Roma, Pisa e Milano¹⁵.

Tabella 6: Fase di validazione

	% Pax incoming	% Pax incoming modello
Roma-Glasgow	75	75
Milano-Glasgow	60	63
Pisa-Glasgow	79	77

¹⁴ Giani, 2005; Gruppo Class, 2005

¹⁵ Fonte: Ryanair, March 2007

In definitiva, osservando i risultati, anche se il campione è ristretto, si può validare i risultati e applicare il modello.

Una volta applicato il modello per tutte le rotte e ricavandosi la media di passeggeri incoming per ogni aeroporto, sapendo la spesa media dei turisti stranieri low cost in Italia e la loro permanenza media, possiamo stimare l'impatto della loro spesa negli anni 2005 e 2006 per tutti gli aeroporti italiani. Qui di seguito riportiamo i risultati migliori.

Tabella 7: Impatto della spesa dei turisti stranieri, 2006, elaborazione

2006	PAX O6	Pax LC	% Pax LC incoming	Incomes (mio€)
Palermo	4.280.614	1.596.628	39%	25,60
Rimini	324.454	176.704	95%	28,03
Alghero	1.070.491	563.550	61%	43,47
Napoli	5.095.969	1.166.442	40%	46,14
Venezia	6.342.178	1.362.738	72%	112,47
Treviso	1.340.874	1.340.874	64%	118,85
Pisa	3.014.656	2.126.665	65%	195,78
Bergamo	5.244.794	4.993.095	51%	360,33
Ciampino	4.945.066	4.937.014	63%	467,72

Tabella 8: Impatto della spesa dei turisti stranieri, 2005, elaborazione

2005	PAX O5	Pax LC	% pax LC incoming	Incomes (mio€)
Alghero	1.079.843	558.643	32%	21,9
Linate	9.088.607	1.945.868	31%	24,6
Napoli	4.588.695	1.128.127	37%	34,4
Venezia	5.825.499	1.228.746	69%	108,3
Treviso	1.300.298	1.211.143	65%	112,1
Pisa	2.334.843	1.512.011	64%	163,4
Bergamo	4.356.143	4.121.501	51%	312,1
Ciampino	4.234.999	4.149.662	65%	403,1

Come possiamo notare dalle tabelle i maggiori benefici, in termini assoluti, li hanno registrati le regioni in cui sono localizzati gli aeroporti di Roma Ciampino, Bergamo Orio al Serio, Pisa e Treviso, i cui passeggeri stranieri low cost, nel complesso, hanno apportato sul territorio la somma di 990,8 milioni di € nel 2005 e 1142,7 milioni di € nel 2006, rappresentando circa il 30% della spesa totale dei turisti low cost che hanno visitato l'Italia. Tutt'altre indicazioni possiamo trarre dal grafico che rappresenta le variazioni registrate nei due anni. Degni nota sono gli incrementi di introiti registrati nelle regioni servite dagli aeroporti di Brindisi, Cagliari, Ancona e Catania.

Tabella 9: Variazione incomes vs variazione passeggeri Lc, elaborazione

	Variazione Incomes	Var pax LC
Ancona	341%	11%
Brindisi	292%	17%
Cagliari	211%	66%
Catania	203%	38%

Il sensibile incremento degli incomes registrato nelle rispettive regioni, a fronte di incrementi di passeggeri low cost meno evidenti, è un risultato di un ottimo mix di rotte offerte, che hanno permesso di attrarre più turisti a parità di numero di destinazioni collegate.

Va ricordato però che l'entità di questo impatto non è che una parte dell'impatto che i vettori low cost hanno generato sul territorio. Un altro impatto rilevante, per la cui quantificazione occorrerebbe una mole di dati superiore a quella disponibile in questa sede, è la generazione di nuovi posti di lavoro.

DESTAGIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI

Come detto prima, le compagnie low cost, grazie all'ampliamento del network e alle basse tariffe, hanno dato un forte impulso alla crescita della mobilità aerea; oltre che ad indurre una buona quota, hanno incrementato il tasso di mobilità aereo medio: rispetto a prima le persone effettuano più voli durante l'anno, e come risultato si ha un incremento della frequenza dei viaggi. Questo implica, a parità di spesa destinata al turismo, permanenze medie più basse e viaggi più distribuiti durante l'anno (i cosiddetti "city break"). Questo nuovo fenomeno ha cambiato il pattern di domanda, soprattutto la domanda turistica per motivi culturali che, da fortemente concentrata in alcuni periodi dell'anno, è passata ad una domanda più distribuita, portando rilevanti benefici al settore del turismo. La destagionalizzazione della domanda permette un utilizzo delle strutture turistiche e dell'aeroporto durante tutto l'anno, quindi un'allocazione delle risorse più efficiente, rendendo convenienti investimenti che prima non lo erano creando così nuove opportunità commerciali, ed inoltre porta ad un incremento della domanda di fattori produttivi durante le stagioni di morbida creando così, per esempio, posti di lavoro di più alta qualità. La destagionalizzazione dei flussi può essere visualizzata analizzando la distribuzione dei passeggeri durante l'anno. Facendo riferimento all'anno 2000 e 2006 i risultati li possiamo osservare in questi grafici:

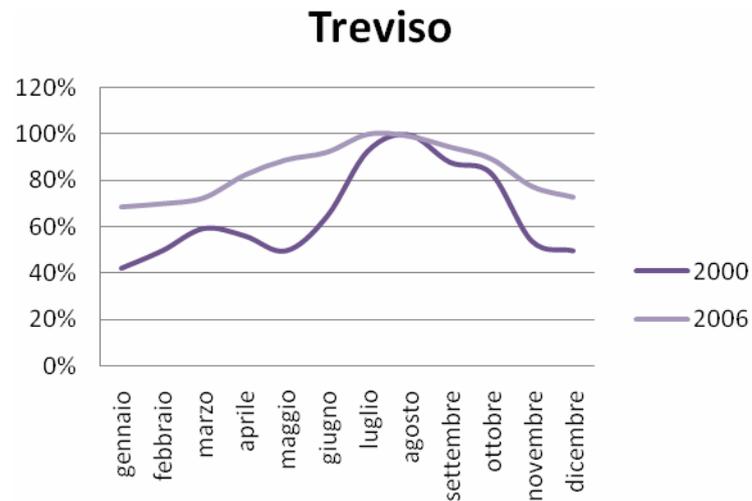


Figura 2: Stagionalità dei flussi aeroporto di Treviso, elaborazione su dati assaeroporti

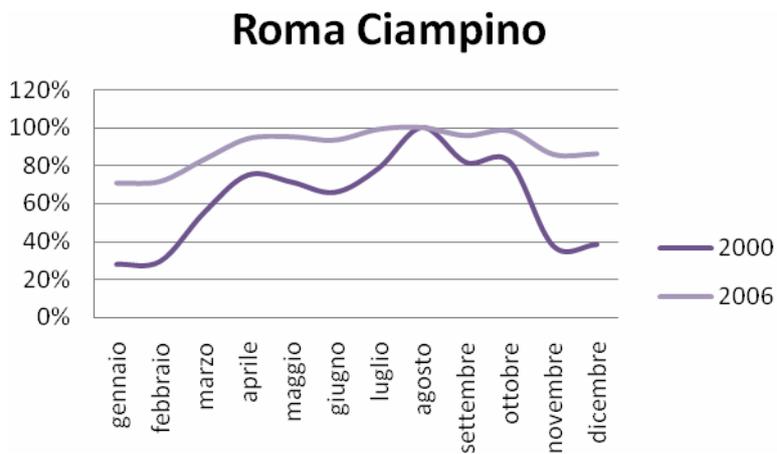


Figura 3: Stagionalità dei flussi aeroporto di Roma Ciampino, elaborazione su dati assaeroporti

Indici di stagionalità dei flussi passeggeri

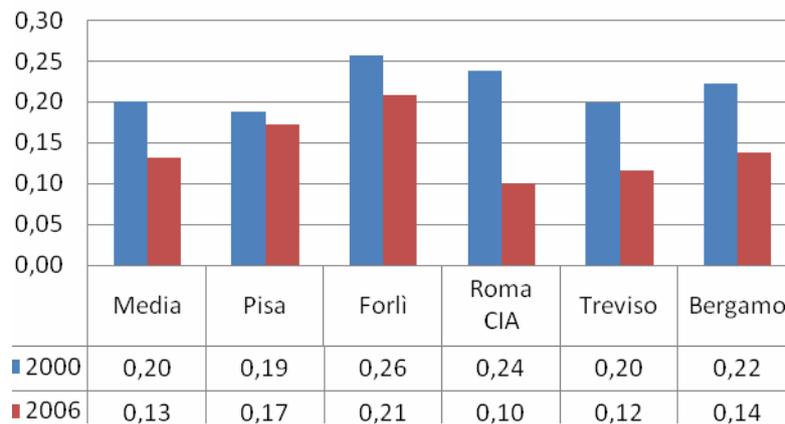


Figura 4: Indice di stagionalità dei flussi passeggeri, elaborazione su dati assaeroporti

Come si può notare dai diagrammi, le curve relative al transito di passeggeri mensili normalizzate rispetto al mese di picco (nei maggior parte dei casi agosto) e riferite agli aeroporti che più hanno subito il fenomeno low cost, passando dal 2000 al 2006 si sono “appiattite”, confermando così le aspettative. Una quantificazione di questo fenomeno è rappresentata dall’indice di stagionalità dei flussi, che riferito ai diversi aeroporti, ha subito una diminuzione sensibile in tutti i casi presentati, soprattutto negli aeroporti di Roma Ciampino, Treviso e Bergamo (quelli più interessati dal fenomeno Low Cost).

L’indice di stagionalità è basato su dati di Assaeroporti ed è calcolato come deviazione standard dei flussi dei singoli mesi:

$$I_{stag,i} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^{12} (f_{PAR,j} - \bar{f}_{PAR,j})^2}{11}}$$

CONCLUSIONI

Grazie alle innovative caratteristiche e struttura del business model delle LCC, la mobilità aerea ha conosciuto un notevole incremento, in termini sia assoluti sia di distribuzione più uniforme nell'arco dell'anno; le analisi presentate in questo paper hanno rilevato come questo vada a beneficio degli operatori turistici dei territori interessati, specie nei bacini in grado di attrarre flussi incoming.

La tendenza a investire in incentivi per attrarre nuove compagnie sostenendo economicamente le loro operazioni pertanto può avere un duplice effetto. Una volta attratta la compagnia aerea, non è detto che derivino automaticamente i benefici, soprattutto nel settore turistico: c'è il rischio di finanziare rotte che anziché incrementare il flusso turistico incoming siano di servizio al turismo dei locali all'estero.

BIBLIOGRAFIA

CAA, *“No frills carriers: Revolution or Evolution? A study by the Civil Aviation Authority”*, 2006.

Cederle A., *“Low cost, territorio e sistemi turistici locali”*, LRA, 2005.

CERTeT-Università Bocconi, *“Osservatorio sul mercato aereo low cost N°1, Estate 2006”* Unioncamere Lombardia, 2006.

CERTeT-Università Bocconi, *“Osservatorio sul mercato aereo low cost N°2, Inverno2006”* Unioncamere Lombardia, 2006.

CERTeT-Università Bocconi, *“Osservatorio sul mercato aereo low cost N°3, Estate 2007”* Unioncamere Lombardia, 2007.

Cranfield University, *“Air transport: quarterly report no.13”*, CE, 2006.

ELFAA, *“Liberalisation of European air transport: the benefit for low fares airlines to consumer, airports, regions and the environment”*, 2004.

ENAC, *“Annuario Statistico”*, 2005.

FAA, *“Estimating the regional significance of airports”*, 1992.

Giani G., *“Creare sinergie di successo per lo sviluppo economico-turistico del territorio: il caso Aeroporto Galileo Galilei di Pisa”*, LRA, 2005.

Giani G., *“L'aeroporto regionale come strumento di marketing territoriale”*, MEMIT, 2007.

Gruppo CLAS, “*Gli effetti economici dello sviluppo dell’aeroporto di Milano Orio Al Serio*”, SACBO, 2005.

Minghetti V., “*I turisti ‘no frills/low fare, caratteristiche e comportamento di spesa*”, presentazione, Ciset - Università Ca’ Foscari, 2006.

Regione Puglia, “*Programma triennale di promozione turistica e piano di attuazione 2007*”, febbraio 2007.

Sgaramella P., “*L’approccio e la presentazione ai vettori low cost: perché dovrebbero volare dal vs aeroporto/area?*”, LRA, 2005.

SQW, “*Economic and social impact of no frills air services in the highlands and islands, a final report to Highlands & Islands Enterprise and Highlands and Islands Airports Limited*”, 2002.

SQW, “*Ryanair visitor survey and economic impact update Final report to South Ayrshire Council*”, March 2007.

SQW and TNS Travel & Tourism, “*Passenger Research Glasgow Prestwick Airport, Presentation of findings*”, March 2007.

York Aviation, “*The social and economic impact of airports in Europe*”, ACI Europe, 2004.

Zucchetti R., Baccelli O., “*Aeroporti e territorio conflitti e opportunità di sviluppo*”, EGEA, Milano, 2001.

Zucchetti R., “*Lo sviluppo del turismo locale attraverso lo scalo di compagnie low cost: le opportunità turistico-commerciali per i territori*”, LRA, 2005.