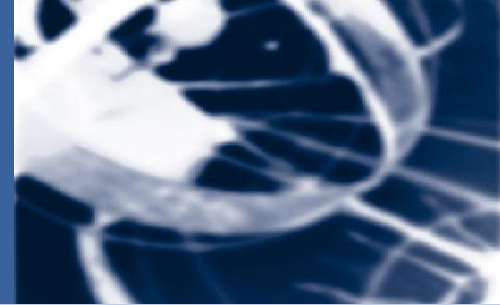


# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

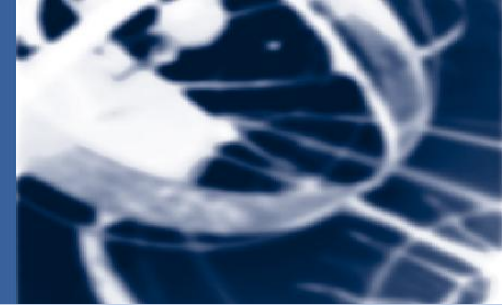
Nel frattempo le Aerolinee dovevano affrontare un nuovo problema:

**Le nuove Compagnie "Low Cost"**

E la loro nuova strategia:

**dare al cliente il solo servizio di trasporto al minor  
costo possibile**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

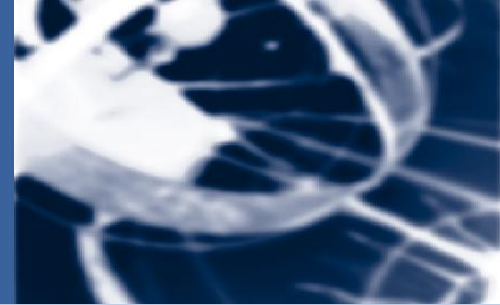
Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:

✓ **Massima omogeneità della flotta**

**Avere un solo tipo di aeromobile in flotta permette:**

- **Una riduzione dei costi di "gestione" dei ricambi**
- **Una riduzione dei costi di "training" degli equipaggi**

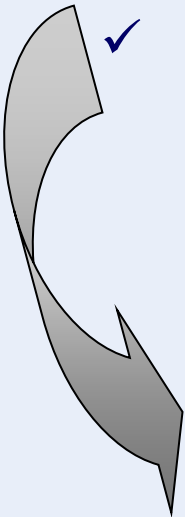
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:

- ✓ Massima omogeneità della flotta
- ✓ Vendita diretta sul mercato



Che permette di "saltare" la distribuzione ed eliminarne i relativi costi

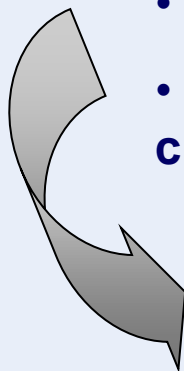
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:**

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
  - **maggior numero di tratte per ogni "avvicendamento"**
  - **i piloti effettuano il check di linea**
  - **gli assistenti di volo effettuano il check-in al gate ed il cleaning aeromobile durante i transiti**



**Riducono il costo unitario degli equipaggi ed eliminano alcuni costi accessori**

(\*) Un avvicendamento è il programma di voli di un equipaggio che può durare da 1 a 4 giorni consecutivi

Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:**

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Le fonti di ricavo di una Società aeroportuale:**

- ✓ Le "toccate" delle aerolinee
- ✓ I "servizi accessori" offerti alle aerolinee
- ✓ Le tasse aeroportuali
- ✓ L'affitto degli spazi commerciali
- ✓ Eventuali sussidi del "territorio"



**Pagate dalle aerolinee**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

## Le fonti di ricavo di una Società aeroportuale:

- ✓ Le "toccate" delle aerolinee
- ✓ I "servizi accessori" offerti alle aerolinee
- ✓ Le tasse aeroportuali
- ✓ L'affitto degli spazi commerciali
- ✓ Eventuali sussidi del "territorio"



**Pagate dai passeggeri**

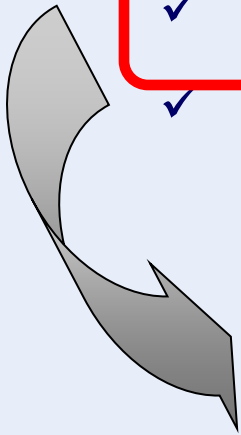
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

## Le fonti di ricavo di una Società aeroportuale:

- ✓ Le "toccate" delle aerolinee
- ✓ I "servizi accessori" offerti alle aerolinee
- ✓ Le tasse aeroportuali
- ✓ **L'affitto degli spazi commerciali**
- ✓ Eventuali sussidi del "territorio"



### **Pagato dai commercianti**

(è funzione del numero delle persone che transitano per l'aeroporto)



# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

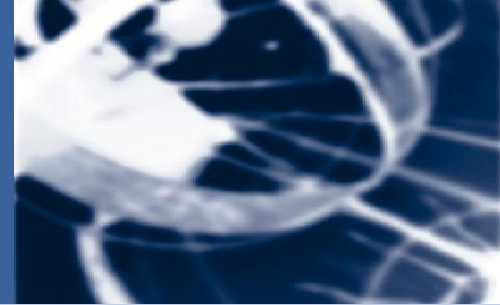
**Le fonti di ricavo di una Società aeroportuale:**

**Quindi una Società aeroportuale vede nell'aerolinea una fonte di ricavo diretto ed indiretto**

**Ed è disposta ad effettuare sconti sui costi delle toccate e dei servizi alle aerolinee che contribuiscono a far crescere l'operativo** (numero di voli e, quindi, di passeggeri)

**Fino, in funzione della forza/dimensione delle due parti, a dividere con l'aerolinea i ricavi delle tasse aeroportuali**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:**

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**
  - **minori costi di "toccata" (in alcuni casi la "toccata" può diventare un ricavo)**
  - **minor tempo di "turnaround"**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



## ► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

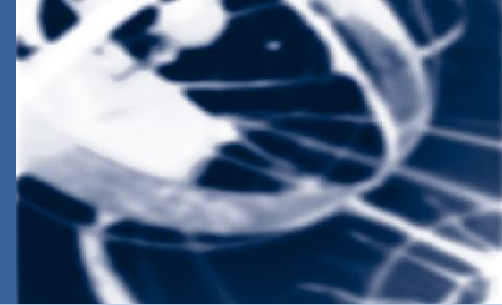
**Il tempo di “turnaround” è il periodo di tempo in cui un aeromobile rimane a terra tra un atterraggio ed il successivo decollo**

**Ora meno un aereo sta a terra e più vola !!!**

**Quindi, un aumento delle ore volate permette di programmare una maggiore offerta di servizi di mobilità a parità di capitale investito (il costo dell'aeromobile)**

**Per una tratta nazionale di circa un'ora, ridurre il turnaround time dai circa 50/60 minuti necessari in un aeroporto principale ai circa 25/30 di un aeroporto secondario, significa poter programmare per lo stesso aeromobile almeno 2 tratte in più**

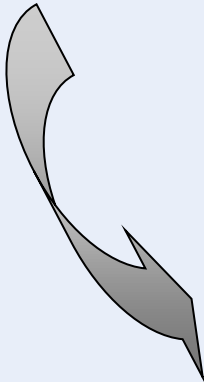
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:**

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**
  - **minori costi di "toccata" (in alcuni casi la "toccata" può diventare un ricavo)**
  - **minor tempo di "turnaround"**



**Riducono i costi operativi ed aumentano l'efficienza nell'utilizzo degli aeromobili**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:**

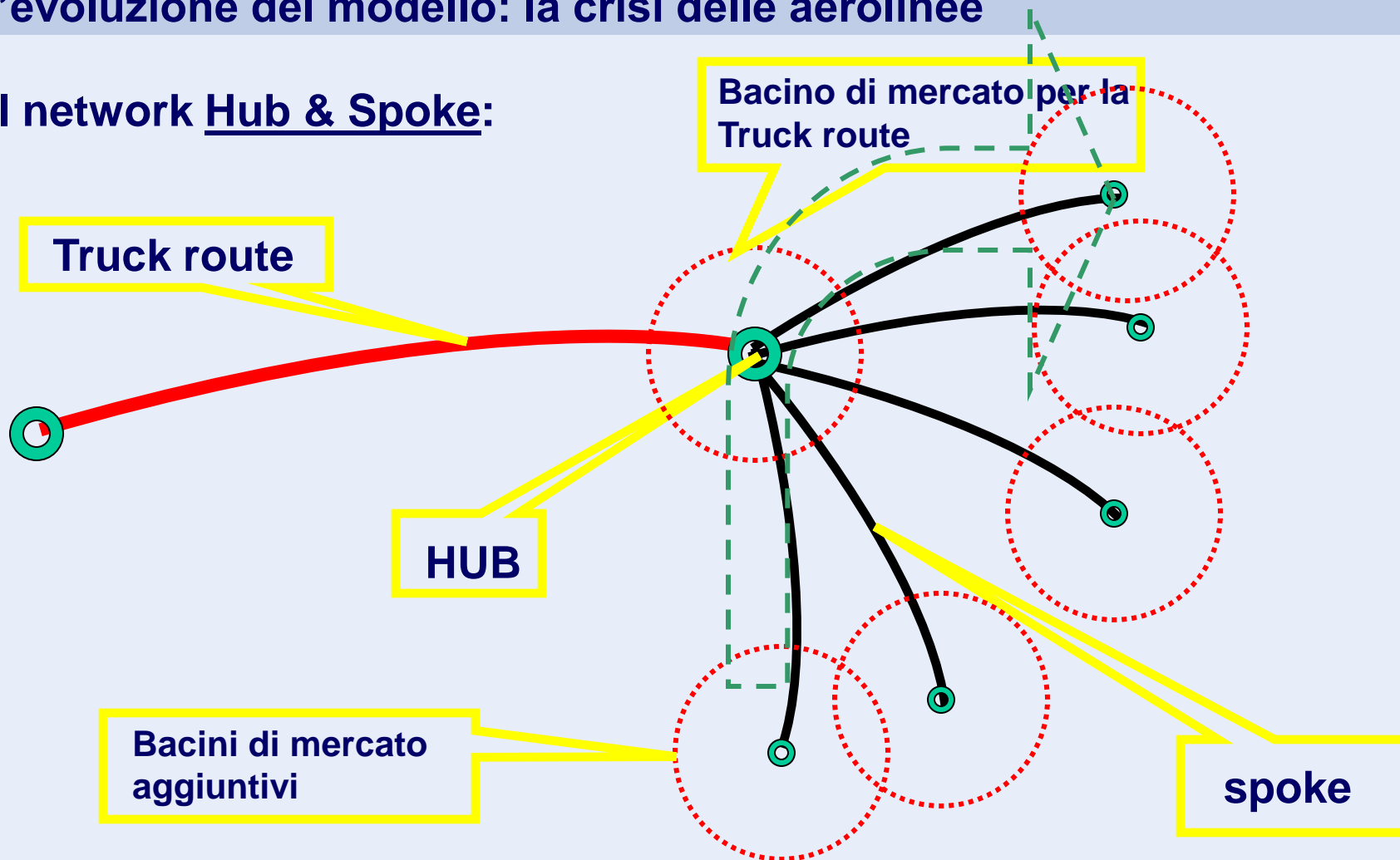
- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**
- ✓ **Network point to point**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO

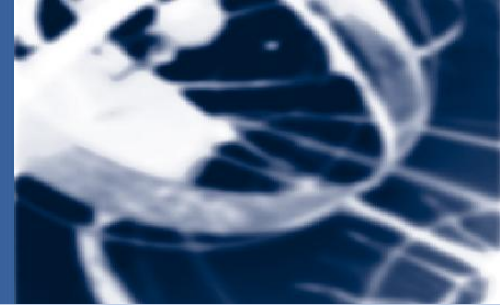


L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Il network Hub & Spoke:

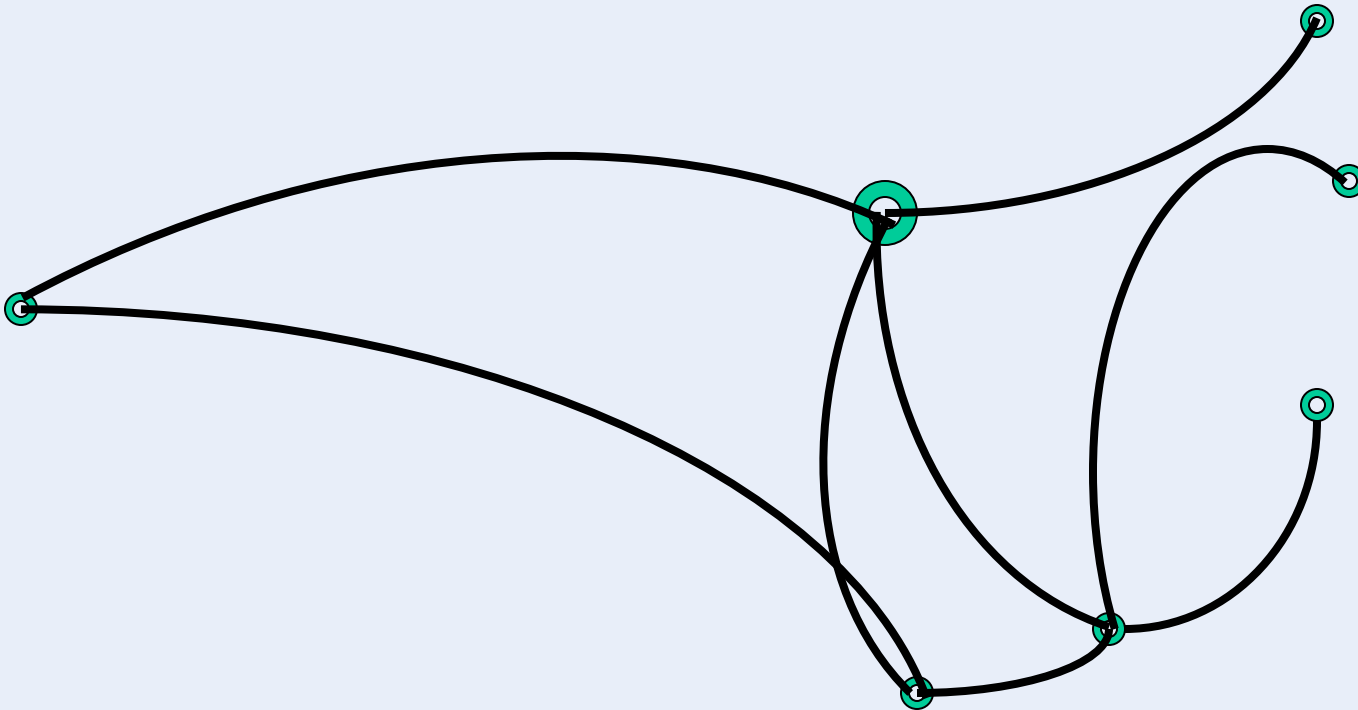


# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Il network Point to Point:



# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO

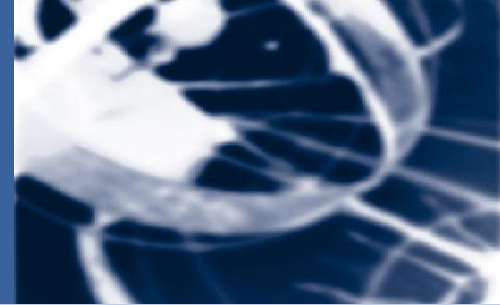


## L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

	<b>Vantaggi</b>	<b>Svantaggi</b>
<b>Hub &amp; Spoke</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aumenta il bacino di mercato</li><li>• Aumenta le possibili frequenze tra spoke</li><li>• Riduce il rischio di grandi ritardi per problemi tecnici</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Complessità organizzativa</li><li>• Rischio ritardi per problemi all'Hub</li><li>• Obbligo di utilizzo degli aeroporti principali (Hub)</li></ul>
<b>Point to Point</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Semplicità organizzativa</li><li>• Riduzione dei costi del personale di volo</li><li>• Possibilità di utilizzo di aeroporti secondari</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bacino di mercato minore</li><li>• Rischio di ritardi consequenziali</li></ul>



# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

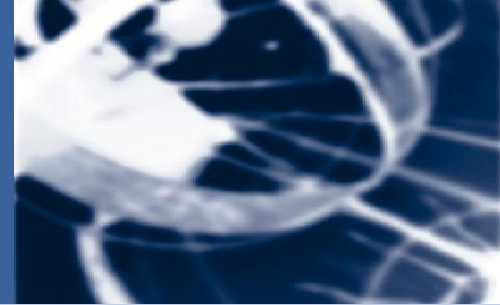
Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**
- ✓ **Network point to point**
  - **Semplificazione delle "operation"**
  - **Riduzione dei pernottamenti fuori sede degli equipaggi, con l'utilizzo di basi operative decentrate**



**Riduzione dei costi operativi**

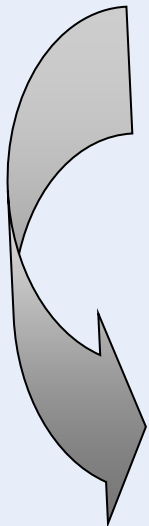
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

Eliminando dal servizio tutto ciò che non è indispensabile e genera costi di funzionamento:

- ✓ **Massima omogeneità della flotta**
- ✓ **Vendita diretta sul mercato**
- ✓ **Diverse regole di utilizzo degli equipaggi**
- ✓ **Utilizzo di aeroporti secondari**
- ✓ **Network point to point**
- ✓ **Assenza di servizio a bordo (no Frills)**



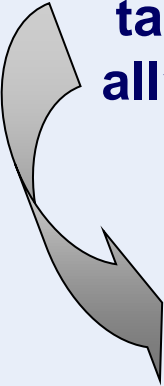
**Riducono notevolmente i costi di gestione**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

tale riduzione, unita ad una maggiore "densità" di posti  
all'interno dell'aeromobile ( 10-15% in più)



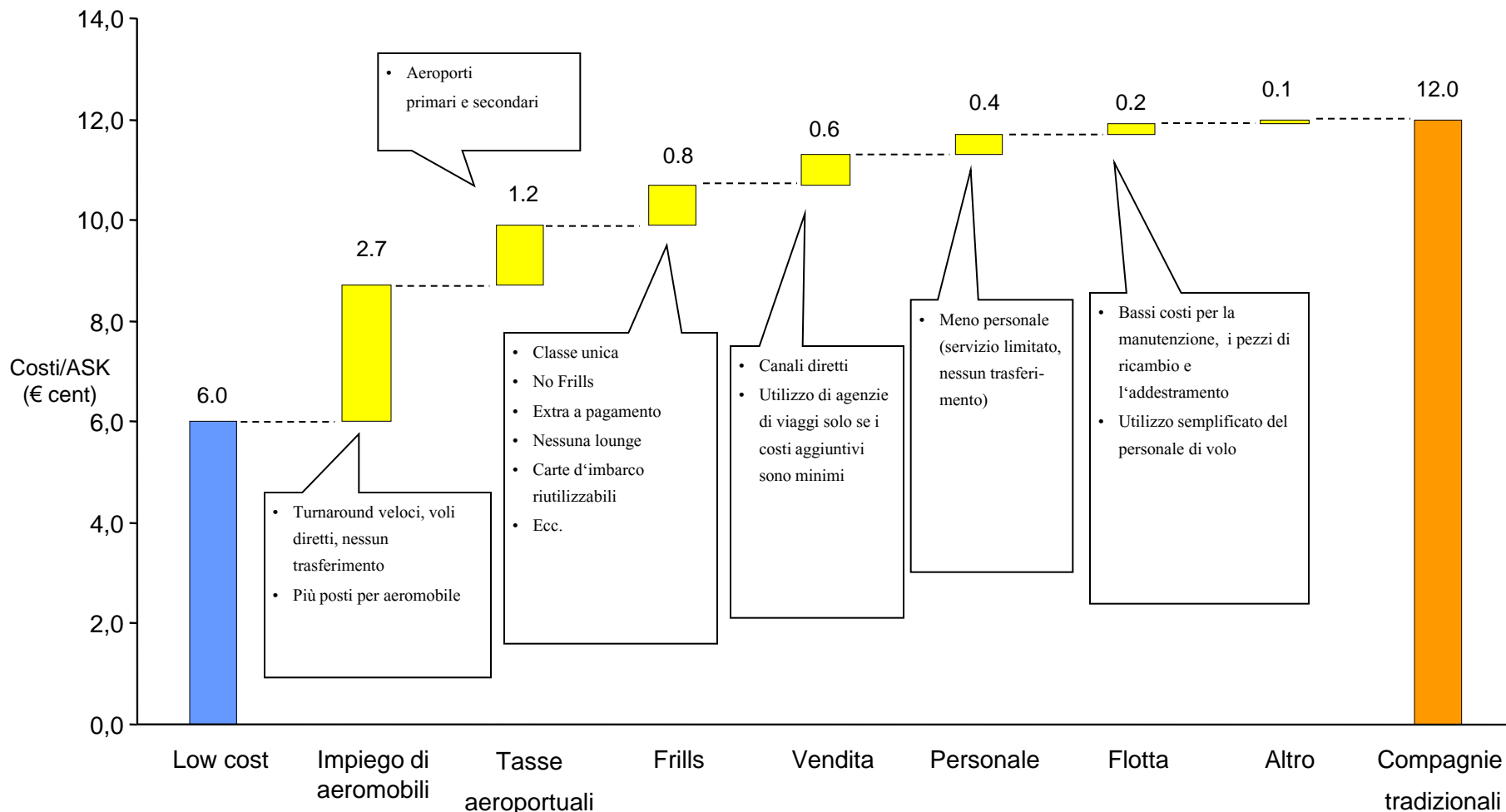
**Genera redditività che può sostenere un  
pricing "aggressivo"**

**La struttura dei costi delle compagnie low cost è due volte più  
economica di quella delle compagnie aeree tradizionali**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



## L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"



Fonte: AEA, rapporti di analisti finanziari, articoli, analisi del Monitor Group

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

inoltre:

- lo schema di "pricing" è molto più semplice:
  - ✓ Non classi tariffarie
  - ✓ Ma prezzo variabile in funzione della fascia oraria e del tempo mancante alla partenza
- il prezzo comprende solo la mobilità del passeggero:
  - ✓ Bagaglio (in cabina o in stiva)
  - ✓ Assegnazione posto
  - ✓ .....

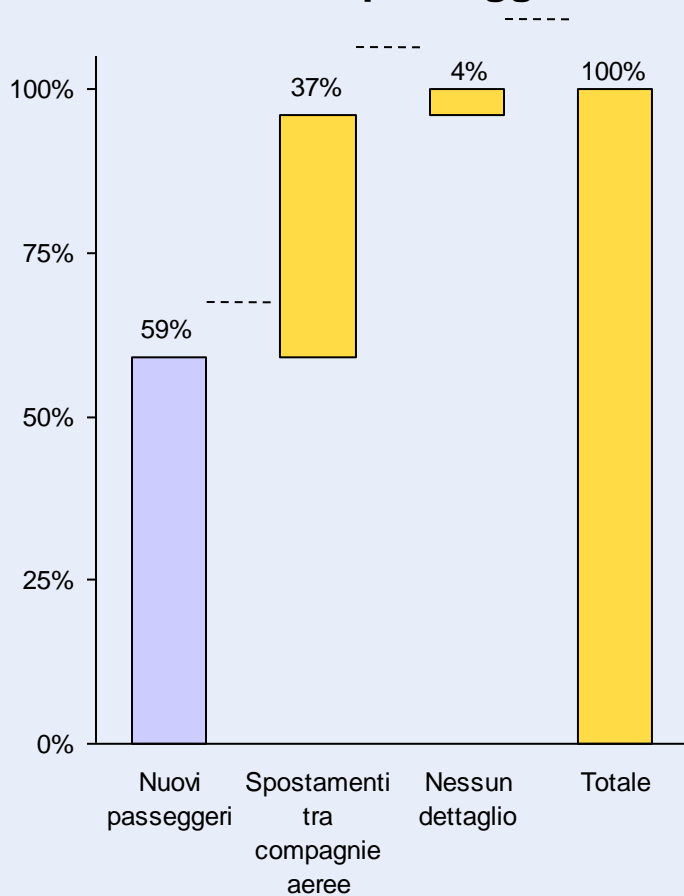
possono essere richiesti come extra (ancillary revenue), che oggi rappresentano intorno al 20% dei revenue delle Low Cost

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO

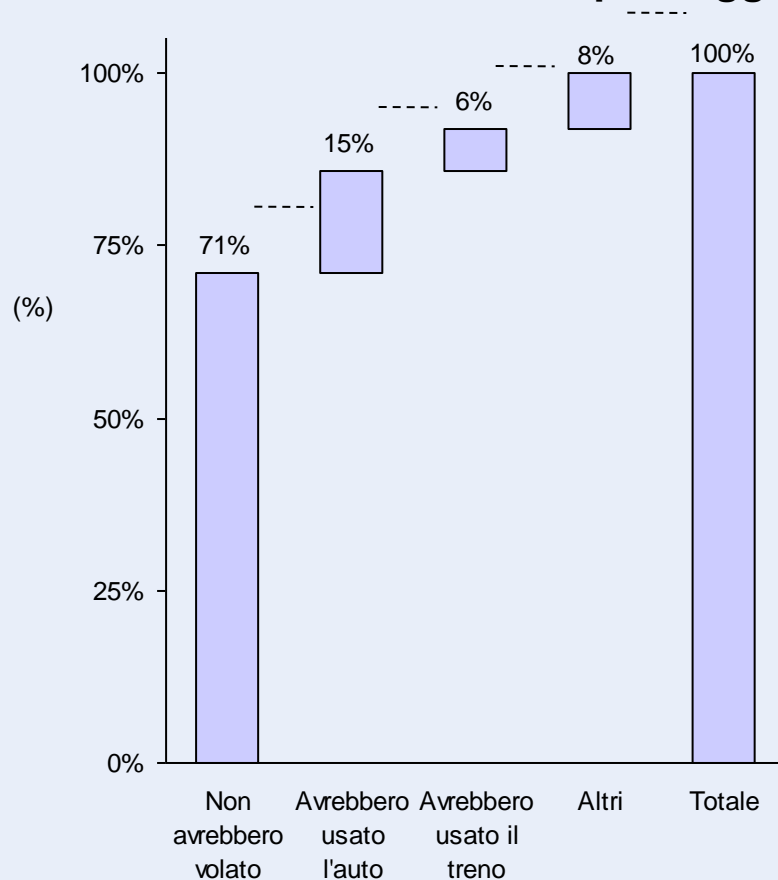


## L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

### Classificazione dei passeggeri low-cost



### Classificazione dei "nuovi" passeggeri

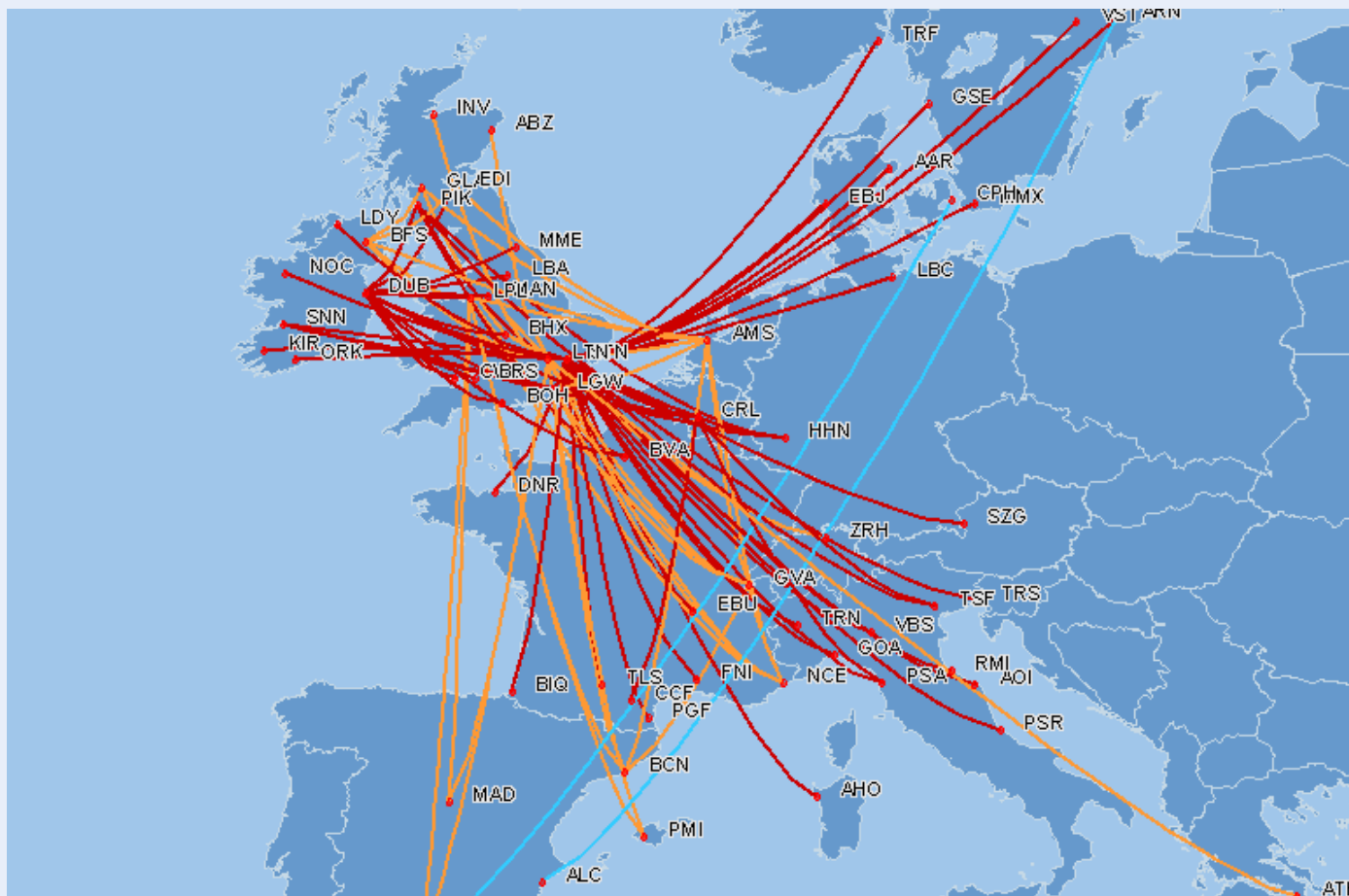


# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



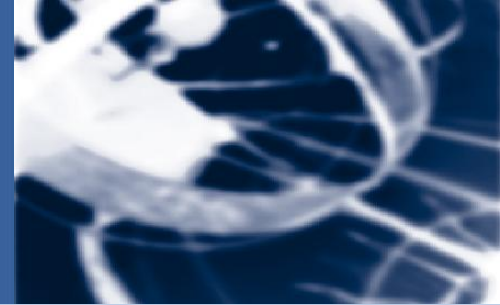
L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Collegamenti LCC 2001



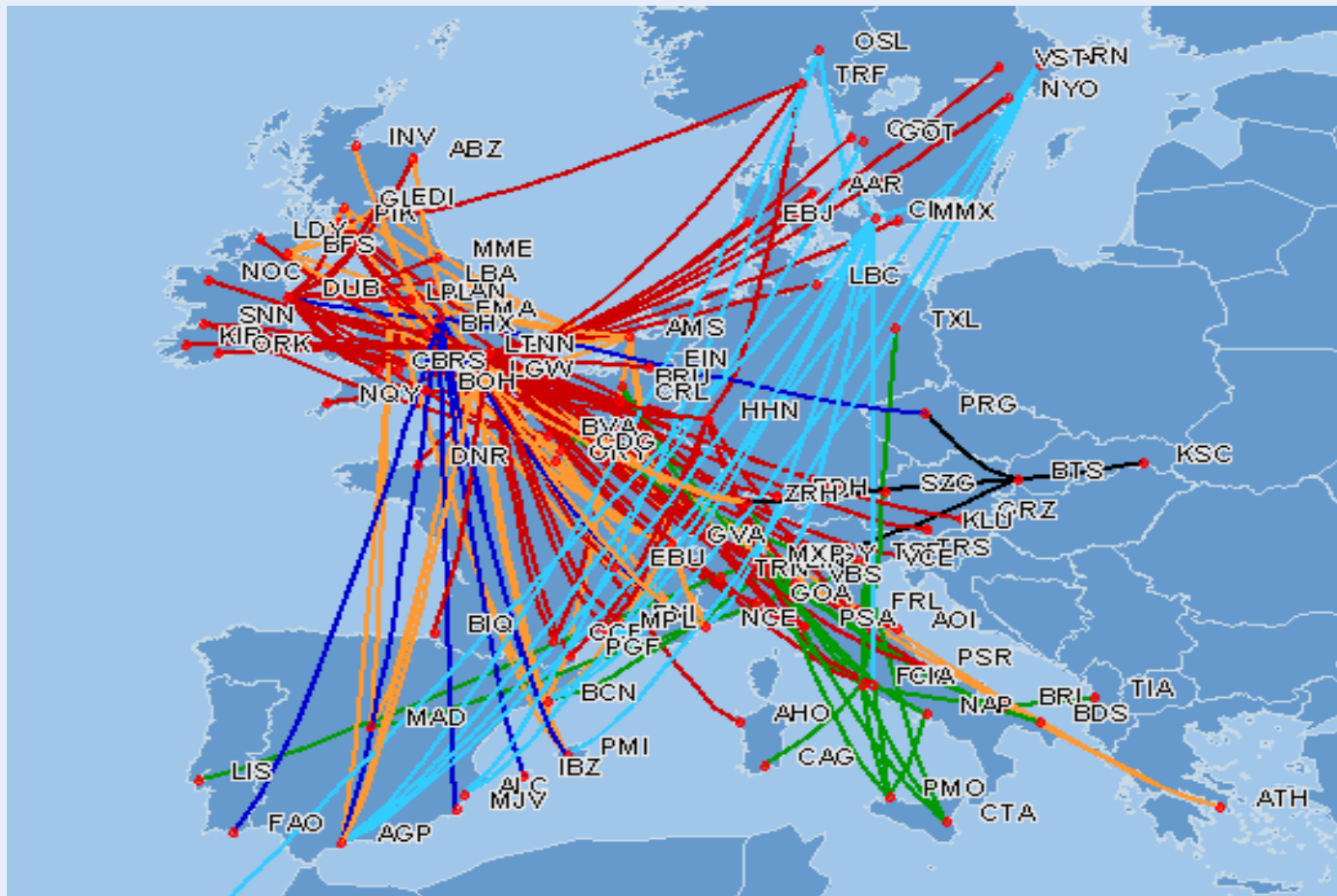
Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Collegamenti LCC 2002



Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

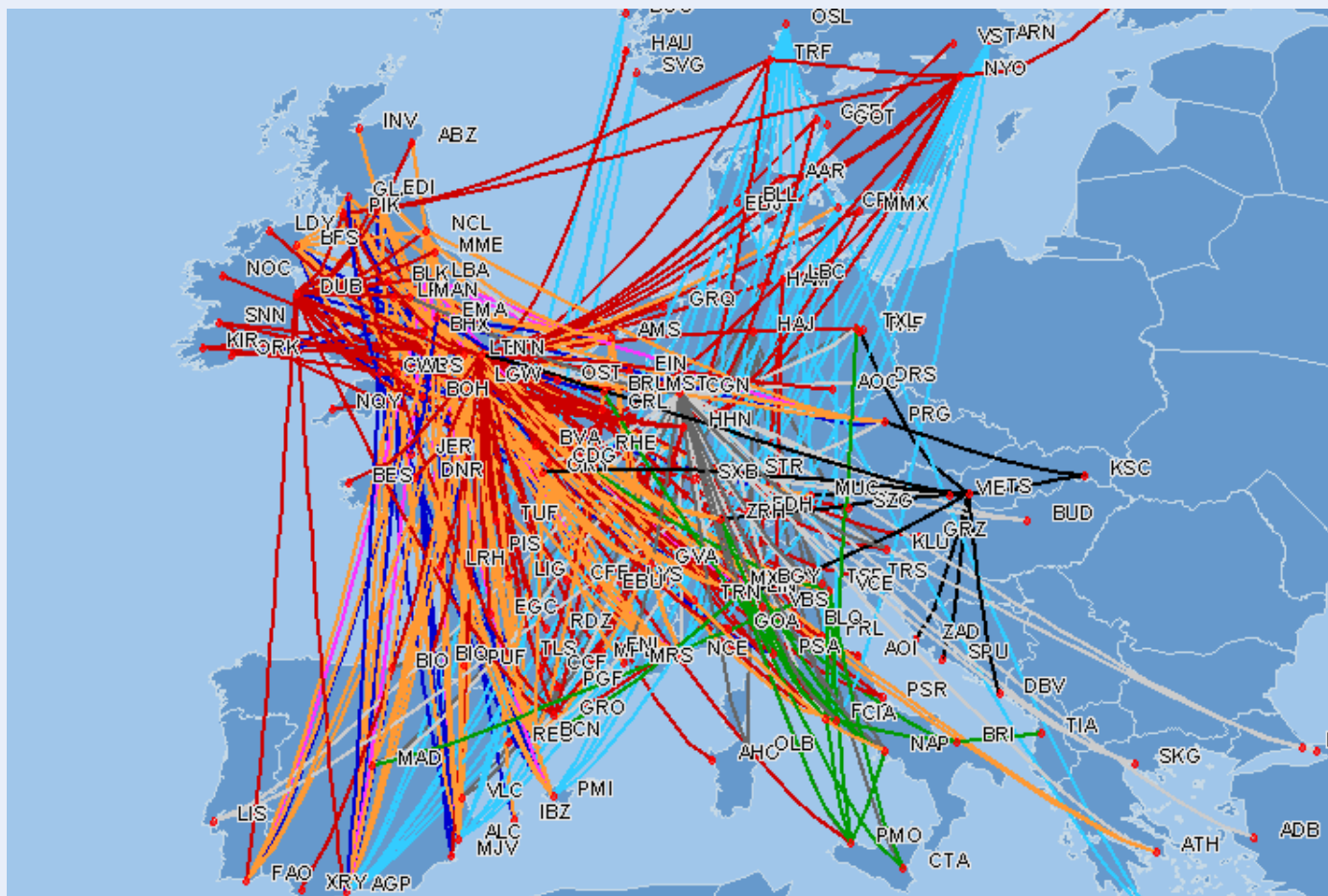


# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Collegamenti LCC 2003



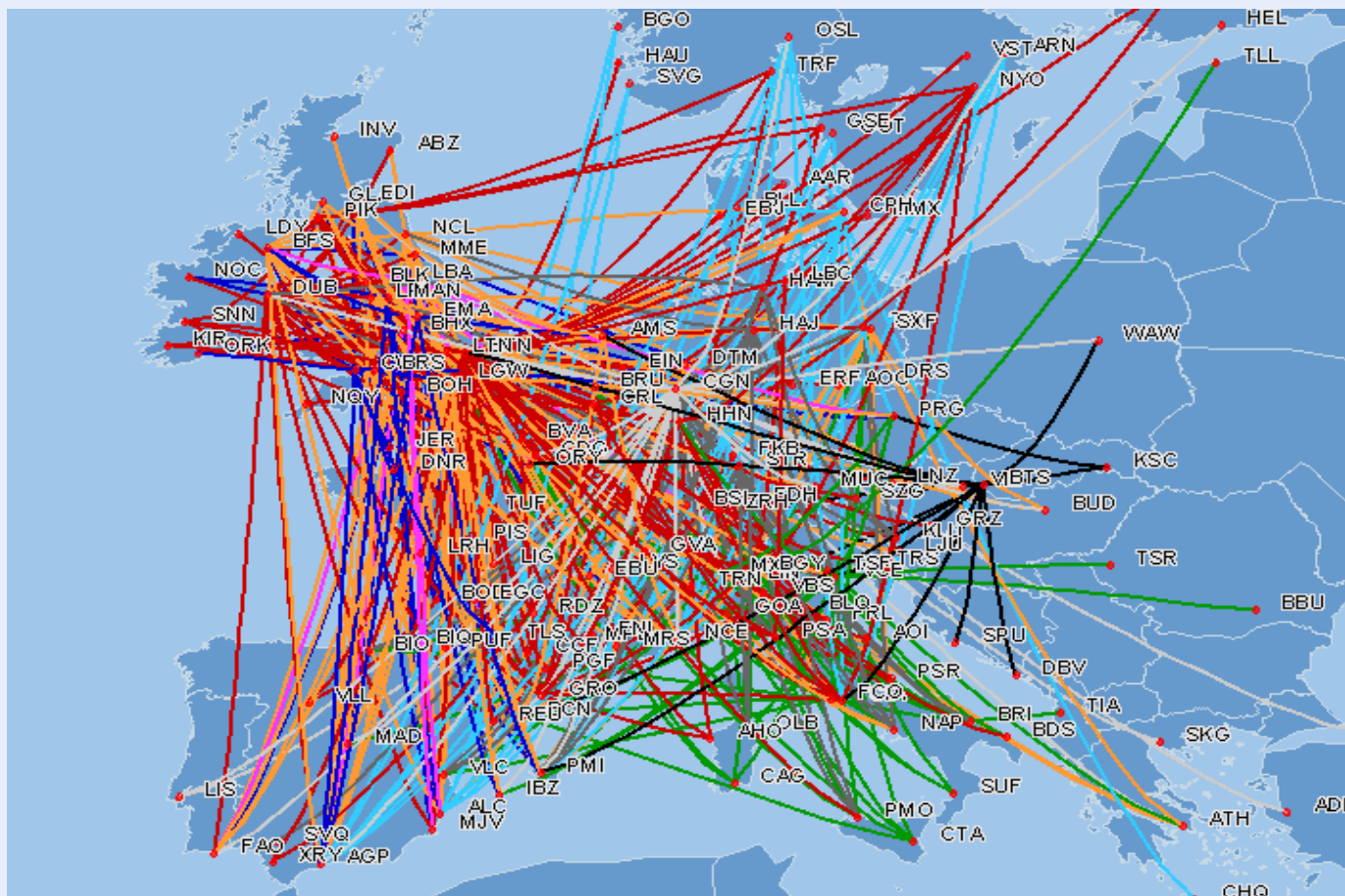
Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Collegamenti LCC 2004



Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee – le "Low Cost"

**Le conseguenze sulla catena di distribuzione:**

- ✓ **Ulteriore indebolimento della già precaria situazione economica delle Linee Aeree principali, togliendo loro sempre maggiori fette di mercato**
- ✓ **Riduzione del mercato applicabile per i GDS**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



▶ L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

## L'evoluzione della strategia delle Low Cost Airlines

Negli ultimi anni, le Low Cost hanno “ammorbidito” il loro rigido decalogo, permettendo:

- ✓ Vendita biglietti tramite GDS
- ✓ Utilizzo di aeroporti principali

Questa modifica di strategia ha permesso loro di aggredire anche il mercato “business” che orbita negli aeroporti principali (voli intercontinentali) ed utilizza per l'organizzazione dei viaggi le grandi agenzie di “business travel” (che operano attraverso i GDS)

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

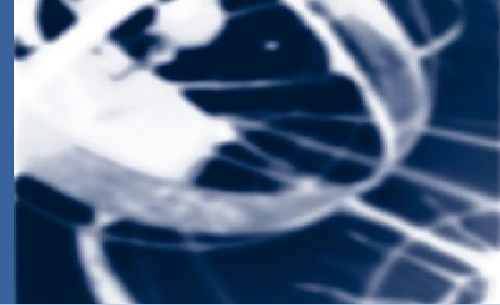
## L'evoluzione della strategia delle Low Cost Airlines

Negli ultimi anni, cioè, le Low Cost si stanno “ibridizzando”

Contemporaneamente anche le aerolinee Full Cost stanno sempre più endorsando, per il breve e medio raggio, le strategie delle Low Cost, e sono iniziati i primi approcci di Low Cost sul lungo raggio (Norwegian)

Il futuro, quindi, potrà vedere un'unica metodologia low cost per le tratte brevi ed una nuova battaglia low cost – full cost per le tratte intercontinentali

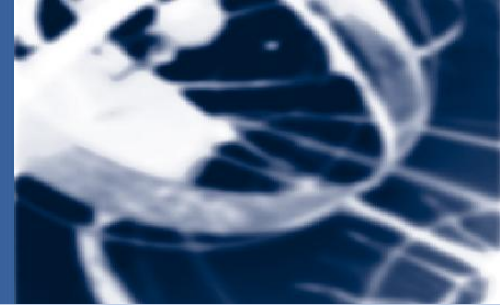
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



## ► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

**A questa situazione si sono aggiunte, inoltre a partire dal Settembre 2001, le crisi del mercato del turismo sia leisure che business conseguenti all'attacco alle torri gemelle ed alla situazione di tensione internazionale (Afghanistan, Iraq, Sars), la crisi economica (2008) e le guerre in Crimea ed in Siria (Isis)**

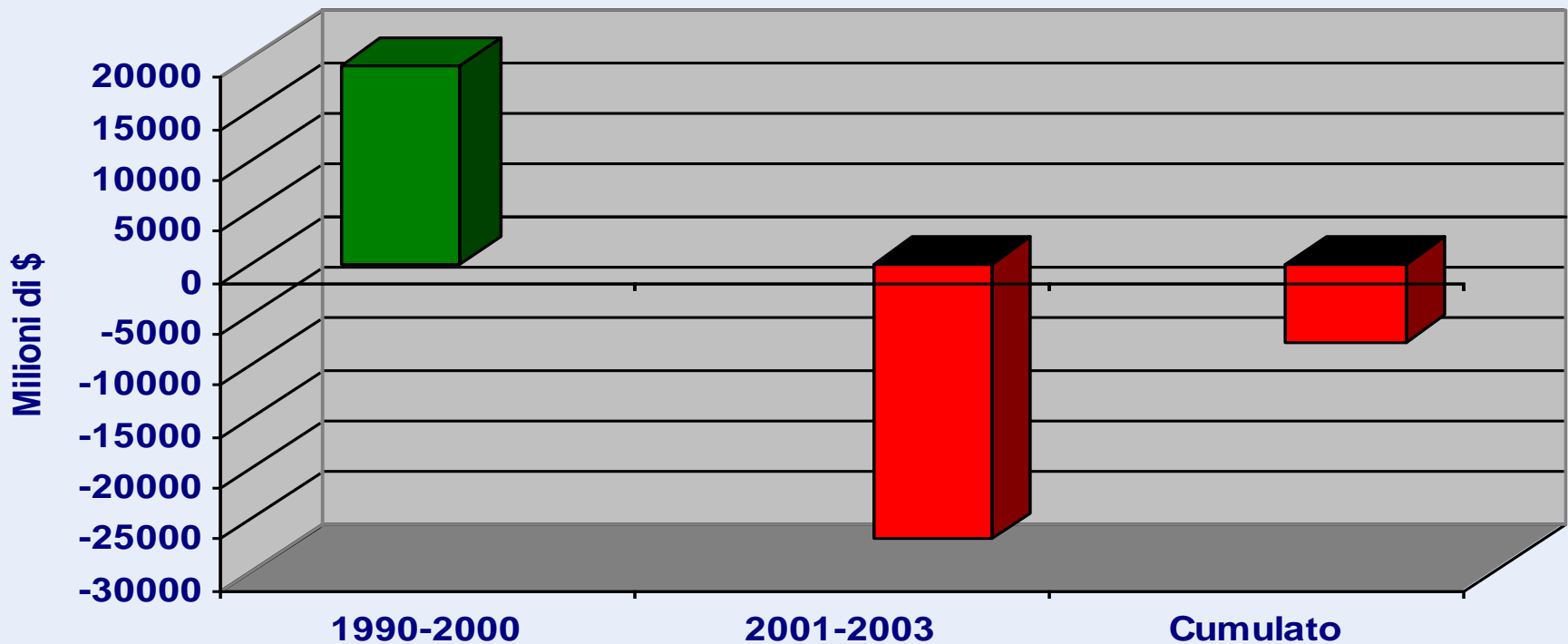
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



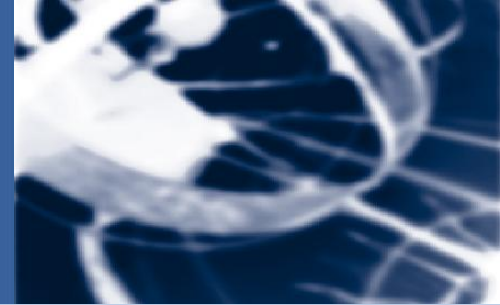
L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

Ma quanto è stata grave la crisi delle aerolinee?

## RISULTATI AEROLINEE IATA (1990 - 2003)



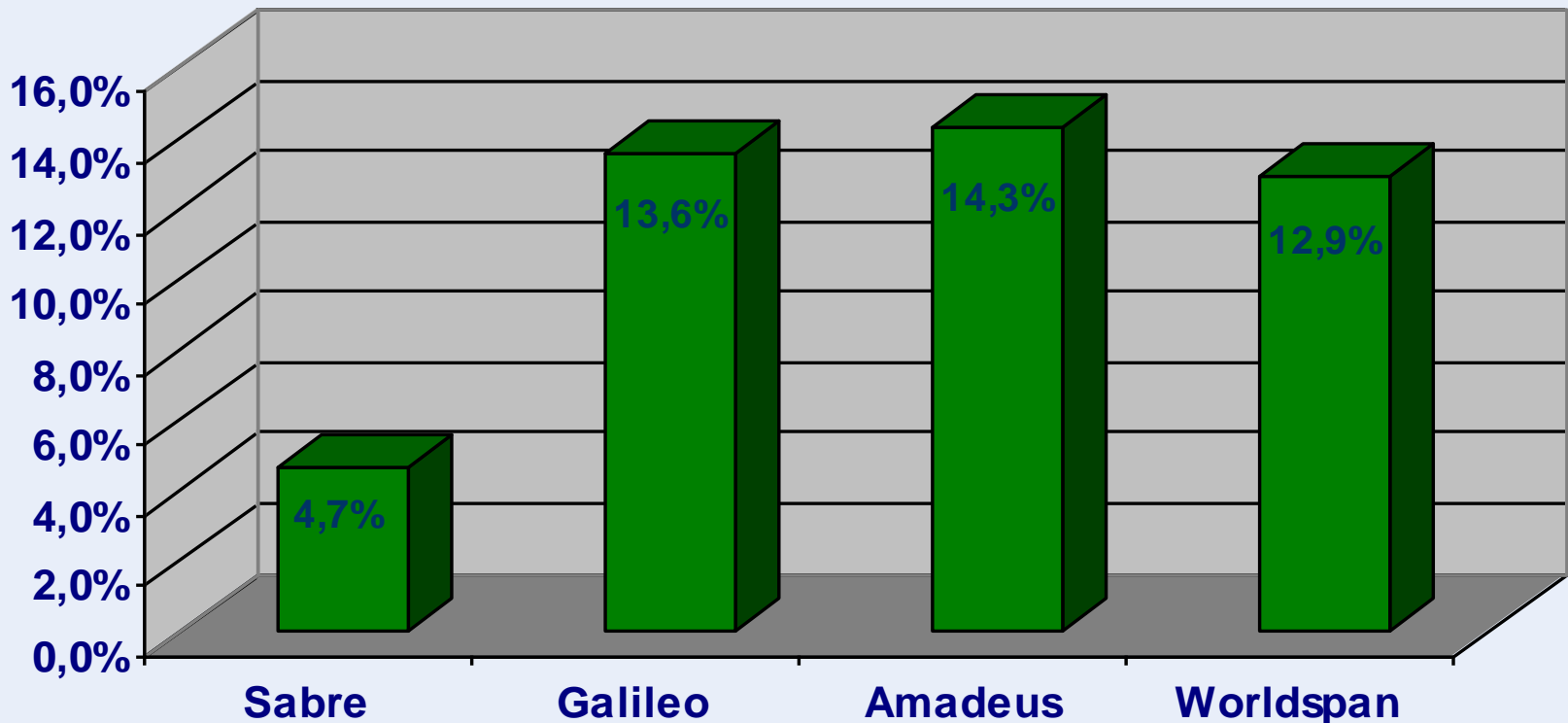
# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

... e i GDS?

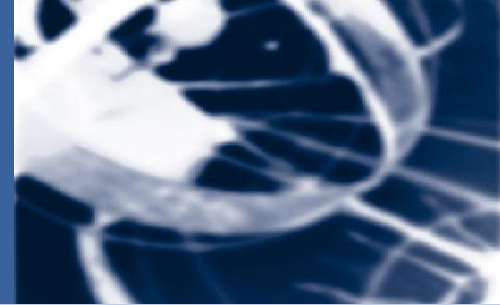
MARGINE NETTO DEI GDS (2001)



Ing. Ferdinando Dandini de Sylva

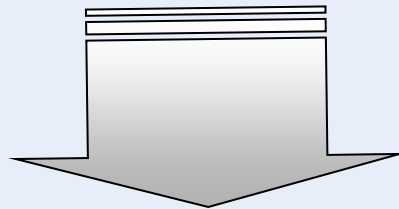


# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



► L'evoluzione del modello: la crisi delle aerolinee

**Dal punto di vista economico i GDS erano ancora  
“l'anello forte” della catena**

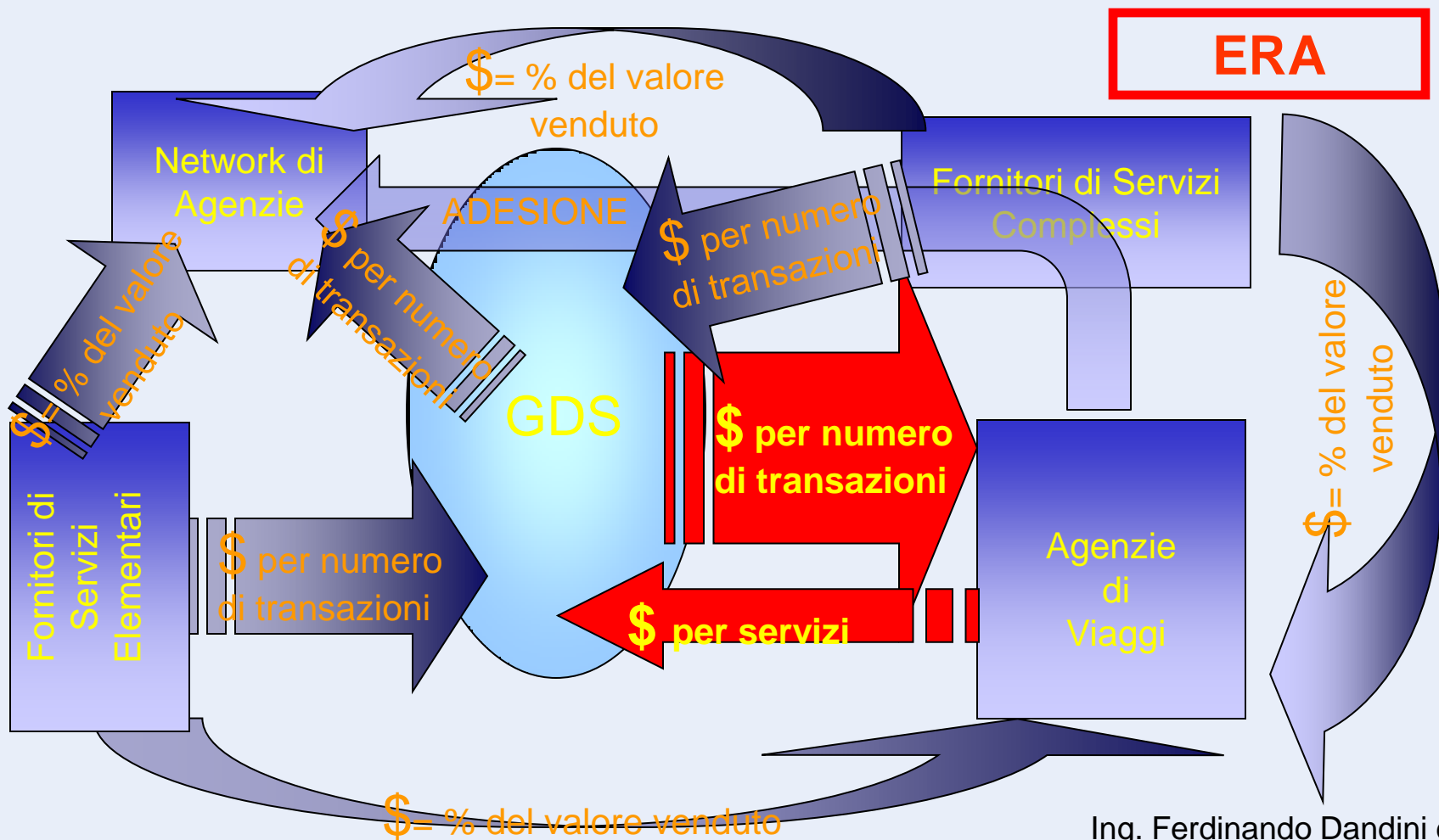


**Riusciranno a rimanere così economicamente forti?**

# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



## Il modello economico : la crisi delle aerolinee



# I SISTEMI DI DISTRIBUZIONE DEL TURISMO



## Il modello economico : la crisi delle aerolinee

