



EVENTO REALIZZATO DA

*Clipper*

Associazione Italiana Amici dell'Aviazione

CON IL PATROCINIO

DEL COMUNE DI



**FERNO**

E LA COLLABORAZIONE DI



RELATORI

Massimo Dominelli - Luca Berti



**HUB**

**E**

**POINT TO POINT**

**DUE MODELLI A CONFRONTO**

18 Gennaio 2008

h 20,45

Sala Consiliare

Via Roma, 51 - Ferno (VA)

# "HUB" E "POINT TO POINT"

## DUE MODELLI A CONFRONTO

**Hub and spoke** è un modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree costituito da uno scalo dove si concentrano la maggior parte dei voli. Uno scalo che è anche la base (o una delle basi) di armamento della linea aerea come Londra per British Airways e Parigi-Charles de Gaulle per Air France. L'effetto deregulation ha portato all'introduzione del libero mercato e ha reso necessaria una revisione delle tecniche di trasporto passeggeri e merci. Concentrando i collegamenti su un hub, il risultato è una capacità di fornire più frequenze tra due aeroporti "spokes", il cui flusso di traffico, invece di risolversi con voli diretti, viene convogliato sull'hub. Ad esempio, a parità di flusso di traffico tra due aeroporti "spokes" (Catania e Venezia), il convogliare traffico su un hub (come può essere Roma) permette, a parità di flusso, di realizzare più collegamenti in uno stesso periodo di tempo (più frequenze giornaliere).

Ciò è possibile poiché, per uno spoke, il convogliare tutti i flussi verso gli altri spoke sullo hub si traduce in un incremento del flusso (definito come numero di passeggeri trasportati nell'unità di tempo) spoke-hub. Quindi, mentre il flusso da uno spoke A ad uno B giustificava un solo volo al giorno in una rete point to point, in una rete hub e spoke si ha un flusso che giu-

stifica più voli al giorno, e quindi più flessibilità per i passeggeri, a scapito però del tempo di viaggio che risulta maggiore per lo stopover nello hub.

Si può facilmente capire come il successo di una rete hub and spoke dipenda quindi da fattori quali il numero di spoke collegati, oltre alla facilità di spostamento nell'aeroporto hub e la posizione dell'hub nel contesto della rete (la posizione ideale sarebbe al centro della rete). In tal senso un aeroporto quale Monaco è certamente meglio posizionato per fungere da hub europeo rispetto a Londra o Parigi.

In una rete hub and spoke, ogni città può essere collegata ad ogni altra della rete con più collegamenti passando per l'hub e quindi più aeroporti che altrimenti non sarebbero collegabili a causa di flusso di traffico insufficiente e antieconomicità nel collegamento diretto. Ad esempio, se il flusso di traffico da Catania a Monaco è di 50 passeggeri al giorno, potrebbe risultare non economicamente conveniente aprire una linea diretta (l'aereo di tale capacità potrebbe non essere disponibile, o i costi fissi potrebbero essere non ammortizzabili).

Ma se si realizza il collegamento passando sull'hub di Roma, ecco che diventa giustificabile dato che sulle linee Catania-Roma e Roma-Monaco vengono trasportati anche passeggeri diretti su altri spoke della rete (ed. Venezia, Milano, Torino, ecc). Lo svantaggio, come detto, è dovuto al tempo di volo e il fatto di dover effettuare uno scalo (stopover). Recentemente si va delineando una tendenza, specialmente tra le compagnie aeree "low cost", nello sviluppo

di network "point to point", tra aeroporti secondari. Tuttavia, lo sviluppo di questo tipo di network è legato all'evoluzione del mercato "low cost" nel trasporto aereo, per cui vanno fatte distinzioni quando si comparano i due modelli, oggi utilizzati da linee aeree che si rivolgono a mercati diversi (le linee aeree tradizionali hanno quasi tutte un modello "hub and spoke" mentre le low cost prediligono un modello "point to point"). (Tratto da Wikipedia)

I grandi aeroporti del mondo sono luoghi di cultura, ritrovo, socializzazione inseriti in un determinato territorio, in una comunità. Vi sono quindi problemi ambientali e di integrazione. Un aeroporto non integrato può rivelarsi una struttura dispendiosa e poco efficiente per questo è bene capire dove costruire aeroporti così detti "Hub", ovvero strutture molto grandi e capienti, oppure aeroporti "point to point" di minor grandezza. Dove esistono tanti aeroporti piccoli, che non potrebbero esistere per mancanza di massa critica di traffico, meglio ricorrere ai treni veloci che trasportano merci e persone negli hub principali. Come ben si comprende non è giustificabile mantenere aeroporti improduttivi con aerei semivuoti.

Clipper con il convegno **"Gli aeroporti Hub e point to point, due modelli a confronto"** in particolare, vuole evidenziare, soprattutto a favore di coloro i quali, a qualsiasi titolo, vivono la realtà aeroportuale come fonte di approfondimento delle proprie conoscenze, quali differenze funzionali, operative ed economiche intercorrono fra le due tipologie di aeroporto.

