

La crisi Alitalia nel panorama del trasporto aereo

di Andrea Giuricin

Il processo di vendita di Alitalia continua, mentre il prezzo del petrolio sfiora i 90 \$ al barile e di conseguenza i costi di gestione delle compagnie aeree continuano ad aumentare.

Il settore del trasporto aereo è in fermento: ogni giorno nuove notizie modificano un panorama in continuo cambiamento.

Il processo di concentrazione, cominciato pochi anni fa con la fusione tra AirFrance e KLM, sembra essere accelerato nell'ultimo anno. Oltre alla vendita di Alitalia, peraltro molto difficoltosa, British Airways è interessata ad Iberia, che fa gola pure allo stesso colosso del cielo franco-olandese; inoltre lo scorso anno Lufthansa ha acquisito la svizzera Swiss.

Le compagnie tradizionali continuano a compiere delle fusioni per poter meglio rispondere alla crescita vigorosa delle compagnie low cost.

Il numero di passeggeri trasportati da e per i paesi dell'Unione Europea, più Svizzera, Norvegia e Islanda ha superato i 750 milioni nell'anno 2006 e questo anno si accinge a superare gli 800 milioni.

I primi cinque paesi per numero di passeggeri trasportati (UK, Germania, Spagna, Francia ed Italia) contano per circa il 70 per cento del totale. Questi mercati sono tutti in crescita: in particolare nei primi 8 mesi dell'anno corrente in Gran Bretagna il numero di passeggeri è cresciuto quasi del 2 per cento, in Germania del 5,5 per cento, in Spagna del 8,3 per cento, in Francia del 5,9 per cento ed in Italia del 9,7 per cento¹.

Il mercato del trasporto aereo, nonostante le aggregazioni degli ultimi anni, risulta essere un mercato molto frammentato, con un leader di mercato, il gruppo franco olandese di AirFrance – KLM, che possiede una quota di mercato inferiore al 10 per cento.

Il seguente grafico (Grafico 1) mostra la quota di mercato delle compagnie aeree tradizionali e low cost negli ultimi 12 mesi.

Dal grafico 1 si denota come i primi tre operatori del mercato, non abbiano nemmeno un quarto del numero di passeggeri trasportati in Europa. Il leader di mercato è AirFrance – KLM, con quasi il 9 per cento, seguita dalla tedesca Lufthansa con una quota del 7,7 per cento.

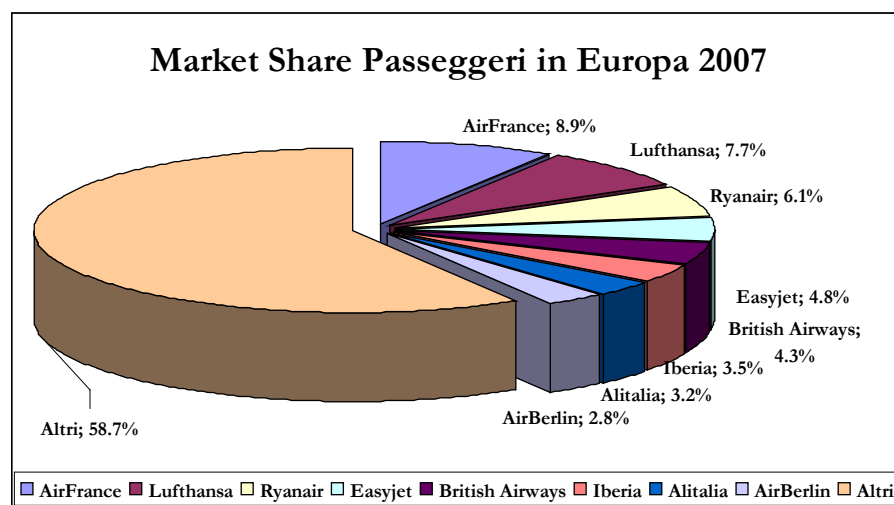
¹ I dati si riferiscono ai primi otto mesi dell'anno e le fonti sono la CAA per la Gran Bretagna, ADV per la Germania, AENA per la Spagna, DGAC per la Francia e Assaeroporti per l'Italia.

• KEY FINDINGS

- Il panorama del trasporto aereo in Europa è in continua evoluzione: le compagnie "full service" continuano nel processo di aggregazione, mentre le low cost continuano la loro espansione.
- Il mercato europeo rimane molto frammentato: la quota di mercato passeggeri di AirFrance, leader del mercato, non raggiunge il 9 %, mentre Ryanair, ha il 6 % del mercato. Alitalia detiene una quota di poco superiore al 3 %.
- Alitalia è una compagnia regionale, con pochi aerei e voli a lungo raggio; il nuovo piano industriale è di mera sopravvivenza e non prevede il rinnovamento della flotta, proprio quando nuovi modelli di aeromobili più efficienti entrano nel mercato. Solo Alitalia, tra tutte le compagnie principali europee, non ha ordinato nuovi aerei.
- Il trasporto aereo in Italia continua a crescere, nonostante lo stato di crisi di Alitalia e nonostante gli interventi dei politici nel settore.

Andrea Giuricin è ricercatore presso il CRIET - Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio - Università Milano Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

GRAFICO 1



Fonte: Elaborazione IBL su dati compagnie aeree.

Le prime tre compagnie low cost (Ryanair, Easyjet e AirBerlin) hanno quasi il 14 per cento della quota di mercato, con Ryanair che ha trasportato negli ultimi 12 mesi più del 6 per cento dei passeggeri totali.

Alitalia risulta essere una piccola compagnia aerea, avendo trasportato poco più del 3 per cento del numero di passeggeri.

Il 58,7 per cento del mercato è tenuto dalle restanti compagnie europee, ciascuna delle quali ha una quota di mercato inferiore al 3 per cento; questi dati dimostrano la frammentazione del mercato europeo e permettono di ipotizzare una continuazione del processo di concentrazione in atto.

In questo contesto la crescita delle compagnie low cost continua incessantemente ed oramai Ryanair ed Easyjet sono la terza e la quarta compagnia europea per numero di passeggeri trasportati.

Tra le prime dieci compagnie aeree europee, tre sono vettori low cost per numero di passeggeri trasportati all'anno.

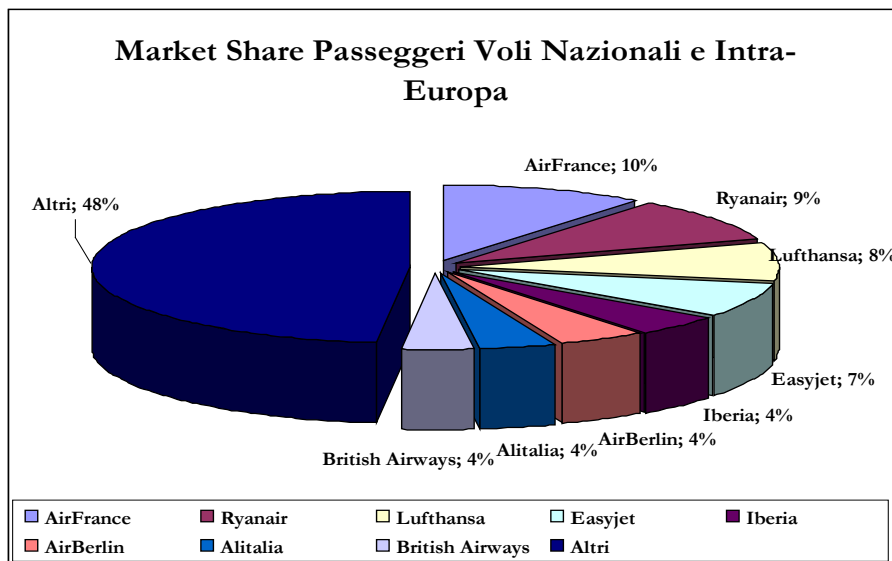
Se si considerasse invece solamente il mercato dei voli all'interno dell'Unione Europea, Ryanair sarebbe seconda solamente ad AirFrance - KLM per numero di passeggeri trasportati e sia Easyjet che AirBerlin sarebbero tra le prime sei compagnie.

Il seguente grafico considera la quota di mercato dei passeggeri dei voli nazionali ed intraeuropei nel corso degli ultimi 12 mesi.

Il grafico 2 denota la minor frammentazione, seppur lieve, del mercato europeo, andando a prendere in considerazione solamente i passeggeri dei voli domestici ed intraeuropei.

I primi quattro operatori hanno più del 35 per cento del mercato e tra questi, due sono compagnie low cost: Ryanair ed Easyjet. Si denota inoltre il minor numero di passeggeri trasportati da British Airways rispetto ad Alitalia, poiché in questo grafico non vengono presi in considerazione i voli extra europei. Questi ultimi sono quelli che conoscono meno concorrenza e dove le compagnie riescono ad avere i margini più elevati.

GRAFICO 2

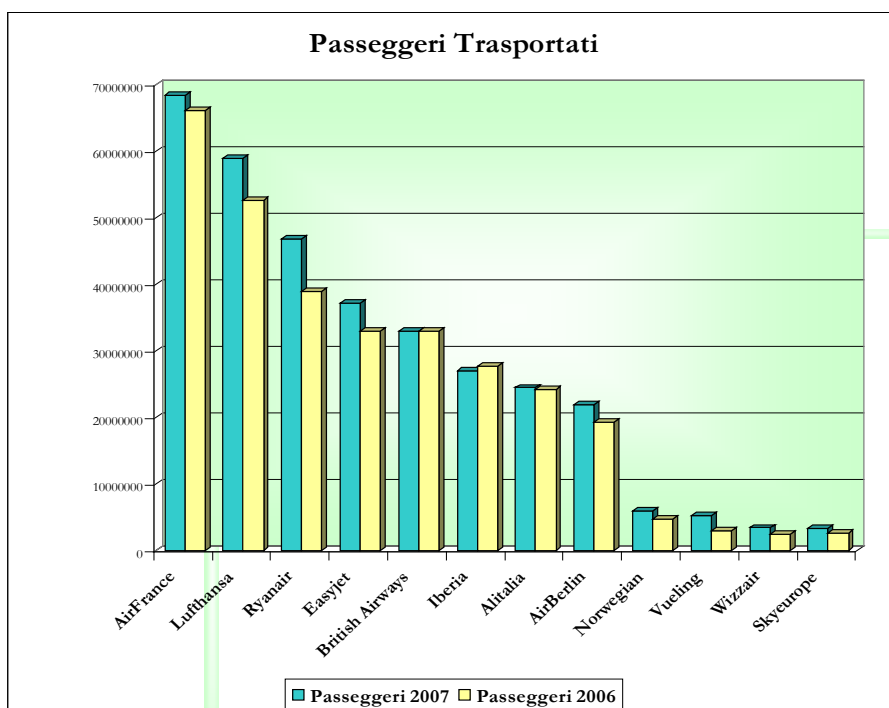


Fonte: Elaborazione IBL su dati compagnie aeree.

In valore assoluto le prime tre compagnie europee superano ciascuna i 45 milioni di passeggeri annui trasportati. Le tre maggiori compagnie low cost hanno trasportato negli ultimi 12 mesi hanno trasportato più di 105 milioni di passeggeri.

Il seguente grafico riporta i passeggeri trasportati negli ultimi 12 mesi (settembre 2007 – ottobre 2006).

GRAFICO 3



Fonte: Elaborazione IBL su dati compagnie aeree.

La crescita del numero di passeggeri trasportati negli ultimi 12 mesi riguarda le principali compagnie europee, in particolare le compagnie low cost. Il mercato è destinato a crescere ancora, grazie all'accordo Open Skies che riguarda le rotte tra Stati Uniti ed Europa che a partire dal prossimo aprile saranno liberalizzate; ad esempio sul mercato italiano, per una rotta Roma Fiumicino – New York potranno entrare player differenti da Alitalia o dalle compagnie americane.

La maggiore concorrenza incrementerà le difficoltà della compagnia di bandiera italiana.

La crescita del mercato, dovuta alla liberalizzazione europea, va a beneficio sia delle piccole compagnie low cost (Vueling, Wizzair), sia dei tre maggiori vettori a basso costo. L'unica compagnia tradizionale che ha avuto un incremento superiore al 10 per cento negli ultimi dodici mesi è Lufthansa, grazie ai nuovi passeggeri acquisiti in seguito alla fusione con Swiss; a parità di perimetro, l'aumento dei passeggeri trasportati dalla compagnia di bandiera tedesca avrebbe registrato una crescita vicina al 6 per cento, superiore alle altre compagnie tradizionali, ma di gran lunga inferiore a quella delle compagnie low cost.

La tabella di seguito riporta l'incremento annuale del numero di passeggeri trasportati dalle maggiori compagnie tradizionali e low cost.

TABELLA 1

Compagnie	Crescita Passeggeri Ultimi 12 Mesi
Vueling	76,9%
Wizzair	36,0%
Skyeurope	29,4%
Norwegian	26,6%
Ryanair	20,7%
AirBerlin	13,2%
Easyjet	13,0%
Lufthansa	12,0%
AirFrance	3,3%
Alitalia	0,9%
British Airways	0,2%
Iberia	-2,3%

Fonte: Elaborazione IBL su dati compagnie

Il numero di passeggeri delle compagnie tradizionali è sostanzialmente stabile. Solamente AirFrance, leader del mercato europeo, e Lufthansa hanno avuto una crescita. Alitalia e British Airways sono stabili, con una crescita inferiore al punto percentuale. Spicca la diminuzione dei passeggeri che hanno utilizzato Iberia.

Tra le ultime tre compagnie, British Airways ha compiuto una ristrutturazione all'inizio del decennio, Iberia sta ridimensionando il trasporto aereo domestico a favore di quello intercontinentale, mentre Alitalia è l'unica compagnia tradizionale in crisi profonda.

Questo momento difficile della compagnia di bandiera italiana si può meglio evidenziare, considerando l'Ebit (Earning before Interest and Tax).

Dalla seguente tabella è possibile vedere l'Ebit per le compagnie considerate.

TABELLA 2

Compagnie	Ebit 2006/2007
Ryanair	21,1%
British Airways	8,2%
Easyjet	7,3%
Lufthansa	6,5%
AirFrance	5,4%
AirBerlin	4,1%
Iberia	2,8%
Vueling	-4,4%
Alitalia	-9,8%
Skyeurope	-34,8%

Fonte: Elaborazione IBL su dati di bilancio delle compagnie aeree

La compagnia più efficiente è Ryanair con un Ebit superiore al 20 per cento. Tutte le compagnie aeree tradizionali considerate hanno un Ebit positivo, compreso tra l'8,2 per cento di British Airways e il 2,8 per cento di Iberia. Alitalia ha un Ebit negativo di 9,8 punti percentuali, superata solamente dalla nuova compagnia low cost dell'est europeo, SkyEurope. Questo significa che per ogni 100 euro di ricavi, Alitalia ha dei costi operativi di 110 Euro.

In questo scenario non molto felice per la compagnia italiana, altri grandi cambiamenti avranno una grande influenza su tutto il settore del trasporto aereo.

I ritardi dei costruttori e nuovi scenari

I due principali costruttori di aerei sono l'americana Boeing e l'europea Airbus. Entrambe le aziende, che operano quasi in una situazione di duopolio, negli ultimi anni stanno investendo grandi somme di denaro per sviluppare nuovi modelli di aeroplani. Airbus ha appena consegnato a Singapore Airlines il primo A380, aereo che può trasportare fino a 800 passeggeri e che viene anche definito la crociera dell'aria, ed ha in progettazione l'A350 XWB che sarà costruito con materiali compositi i quali permetteranno dei costi di gestione e di utilizzo inferiori del 20 per cento rispetto agli aerei moderni. La Boeing ha appena finito di costruire il nuovo aereo 787 Dreamliner, anch'esso realizzato con materiali compositi.

Nei prossimi anni, questi aerei di nuova concezione modificheranno il trasporto aereo, con consumi di carburante vicini a 3 Litri per passeggero per 100 chilometri ed emissioni inquinanti inferiori del 20 per cento rispetto agli aerei utilizzati attualmente.

Tutti questi aerei, così innovativi, hanno avuto dei problemi di realizzazione. L'Airbus ha dovuto rallentare il processo di sviluppo dell'A380 di quasi 18 mesi, mentre la Boeing ha ammesso il ritardo di 6 mesi per il nuovo 787.

Questi aerei sono tutti concepiti per rivoluzionare il volo a lungo raggio. Sono aeromobili in grado di volare per più di 15000 km e trasportare a dei costi contenuti centinaia di passeggeri.

Il mercato aereo dei voli intercontinentali tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti, oltre ai vantaggi dovuti della liberalizzazione, beneficerà dell'introduzione di questi nuovi modelli di aeromobili.

Questo nuovo scenario ha già avuto una prima conseguenza: AirFrance - KLM e Delta creeranno una joint venture paritetica per i voli tra le due sponde dell'Atlantico. Sarà creata a partire dall'aprile 2008 una società comune che gestirà i ricavi ed i costi dei voli delle due compagnie per il nuovo mercato liberalizzato.

La cifra d'affari dovrebbe raggiungere gli 8 miliardi di dollari l'anno, nel corso del prossimo decennio.

Mentre il mercato del trasporto aereo continua ad evolversi con fusioni, joint venture, innovazioni tecnologiche e liberalizzazioni, Alitalia gioca un ruolo secondario con il tentativo di salvataggio.

Il piano industriale Alitalia: mancanza di investimento

Alitalia ha scelto di lasciare l'aeroporto di Malpensa a favore della clientela leisure di Roma Fiumicino. Lo stato "comatoso" in cui la compagnia versa non permette di pensare che il vettore italiano possa gestire due hub; anzi, sembra quasi difficile che con 20 aerei per il lungo raggio possa gestirne uno.

AirFrance possiede quasi 150 aerei per il lungo raggio, British Airways 120 e Lufthansa 85. Si desume che Alitalia è ormai una compagnia regionale, nel panorama delle grandi compagnie europee.

La seguente tabella rileva il numero di voli lungo raggio settimanali in partenza da un hub per le principali compagnie aeree europee durante la programmazione dei voli estivi 2007.

TABELLA 3

Voli lungo raggio da hub N° Frequenze settimanali estate 2007	
Compagnia	Voli settimanali
AirFrance	954
British Airways	668
Lufthansa	592
Iberia	157
Alitalia	142

Fonte: Alitalia

Si denota che i leader del mercato europeo sono AirFrance, British Airways e Lufthansa; è quasi ovvio che le due prede dei tre grandi player siano Alitalia e Iberia. Una preda, Iberia, è sicuramente più ambita dell'altra, Alitalia. Quest'ultima è in vendita da ormai 10 mesi senza che la procedura di cessione sia andata a buon fine, mentre

la compagnia spagnola, privatizzata lo scorso decennio, è più interessante, ma anche più costosa.

Il piano industriale del vettore italiano, preparato dall'amministratore delegato Prato, è alquanto realistico, ma è un piano di sopravvivenza.

La compagnia italiana, se non sarà venduta in breve tempo, è destinata alla liquidazione e per questo Prato ha compilato velocemente una lista dei possibili acquirenti.

In lizza sono presenti sei potenziali partecipanti alla privatizzazione:

➔ AirOne

➔ Aeroflot

Queste due compagnie aeree, presenti già nella prima fase di vendita, sono probabilmente troppo piccole per poter salvare e rilanciare Alitalia. Tuttavia Airone gode di appoggi politici non indifferenti, e come risaputo, in Italia, gli appoggi politici possono contare più del mercato.

➔ Cordata Baldassari

Questa cordata ha detto di avere a disposizione 1,5 miliardi di euro, ma non sembra essere la favorita della procedura di vendita.

➔ AirFrance

➔ Lufthansa

Le due principali compagnie aeree europee sembrano essere le favorite nella gara di privatizzazione. La francese è in pole position rispetto alla tedesca e il piano industriale preparato dall'amministratore di Alitalia sembra favorire l'acquisto da parte di un grande player europeo.

➔ Texas Pacific Group

Il fondo americano Texas Pacific Group è specializzato nella ristrutturazione di aziende del trasporto aereo ed dispone anche delle risorse necessarie per il rinnovamento della flotta che è indispensabile ad Alitalia; tuttavia necessita ed è alla ricerca di un partner italiano.

La flotta del vettore italiano è costituita di aerei con un'età media superiore a 13 anni e nel piano industriale 2008-2010 non è stato possibile progettare l'acquisto di nuovi aeromobili per la mancanza di fondi.

Gli aeromobili moderni sono più efficienti di quelli utilizzati da Alitalia di almeno il 30 per cento. Questo significa che carburante e manutenzione, che incidono per circa il 30 per cento dei costi totali, causano maggiori costi per la compagnia italiana di circa il 10 per cento.

Gli aeromobili hanno tuttavia dei costi elevati. La seguente tabella (Tabella 4) mostra i prezzi per i principali modelli della Boeing.

I prezzi variano a seconda del modello; partono da 70 milioni di dollari per un aereo a corto-medio raggio come il 737-800 e raggiungono i 300 milioni di dollari per un aereo a lungo raggio come il 747. Il nuovo modello 787 Dreamliner della Boeing ha dei prezzi inferiori e supera di poco i 150 milioni di dollari. I prezzi ufficiali dell'azienda statunitense sono superiori a quelli effettivi, poiché vengono praticati grandi sconti per l'acquisto di più aeromobili.

Sono dunque necessari miliardi di euro per poter rinnovare una flotta, ma il rinnovamento della flotta è necessario ad Alitalia per avere un minimo di competitività. Questo

TABELLA 4

Aeroplani Boeing	Prezzo in Mln \$
737-800	70,5 – 79,0
747-400	232,0 – 261,0
747-8	285,5 – 300,0
777-200LR	231,0 – 256,5
787-8	157,0 – 167,0

Fonte: Elaborazione IBL su dati Boeing

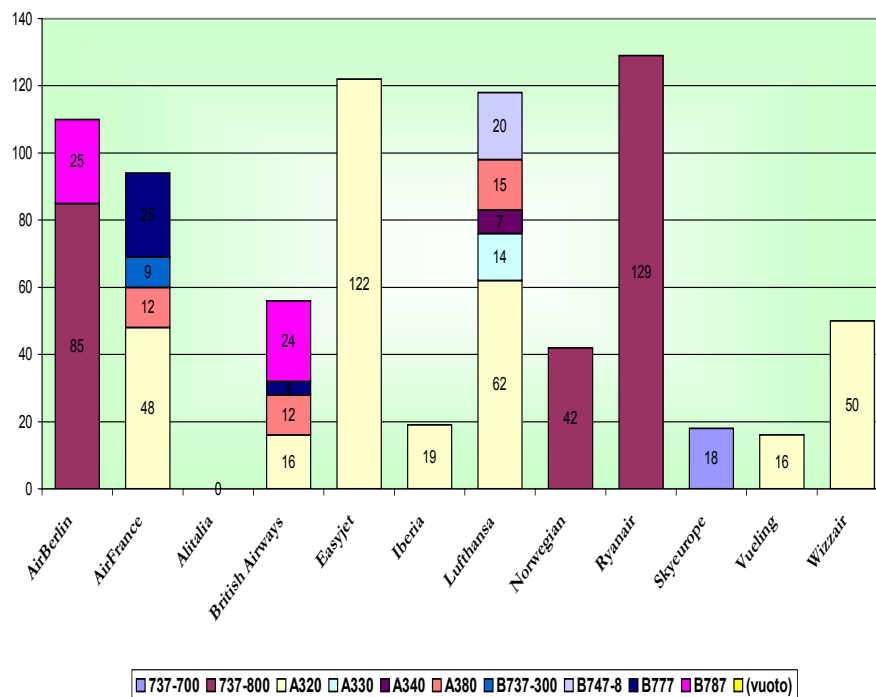
circolo può chiudersi solamente se l'acquirente di Alitalia investirà almeno due – tre miliardi di euro in nuovi aeromobili.

Tutte le compagnie europee stanno investendo grandi somme di denaro per il rinnovamento della flotta.

Il seguente grafico mostra gli ordini già effettuati dalle maggiori compagnie europee ai due principali costruttori d'aerei.

GRAFICO 4

Ordini Aerei Compagnie Europee



Fonte: Elaborazione IBL su dati compagnie aeree

Le compagnie low cost continuano ad acquistare nuovi aerei per poter espandere il loro business: in particolare Ryanair ha un ordine di 129 B737-800 dalla Boeing, mentre Easyjet ha un ordine di 122 A320 da Airbus.

Il nuovo B787 è stato ordinato dalle maggiori compagnie aeree tradizionali, ma anche dalla compagnia *low cost* tedesca AirBerlin che sembra così essere la prima compagnia aerea low cost ad entrare nel mercato dei voli intercontinentali.

Il nuovo A380 della Airbus è stato ordinato dalle tre maggiori compagnie europee, AirFrance, Lufthansa e British Airways.

In questo quadro di grandi investimenti compiuti dalle compagnie aeree in Europa, spicca il dato di Alitalia: zero aerei ordinati ad Airbus e alla Boeing.

La compagnia non ha i soldi necessari per poter fare grandi investimenti ed aspetta la conclusione della procedura di vendita per potersi rilanciare.

La vendita di Alitalia deve concludersi in fretta, sia perché la liquidità continua a diminuire ma soprattutto perché il piano industriale è di mera sopravvivenza.

I politici locali e nazionali non devono più intervenire, perché non è loro compito fare gli amministratori delegati di una compagnia aerea.

Oltretutto il regolamento CEE n°2407 del 1992 incombe: “Le autorità che rilasciano la licenza... possono sospendere o revocare la licenza qualora giungano alla conclusione che tale vettore non è più in grado di far fronte ai propri impegni effettivi e potenziali per un periodo di dodici mesi”.

Ad oggi l'unica ancora di salvataggio di Alitalia sembra essere il fatto che l'azionista di riferimento sia il Ministero dell'Economia.

Il legislatore dovrebbe cercare di favorire la concorrenza invece di limitare la competizione sul mercato per salvare Alitalia con una riforma del trasporto aereo nazionale molto discutibile.

Il mercato italiano del trasporto aereo continua a crescere, nonostante lo stato disperato di Alitalia e soprattutto nonostante i politici.

IBL Briefing Paper

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.