

## Trasporto aereo: crisi Alitalia, non italiana

di Andrea Giuricin

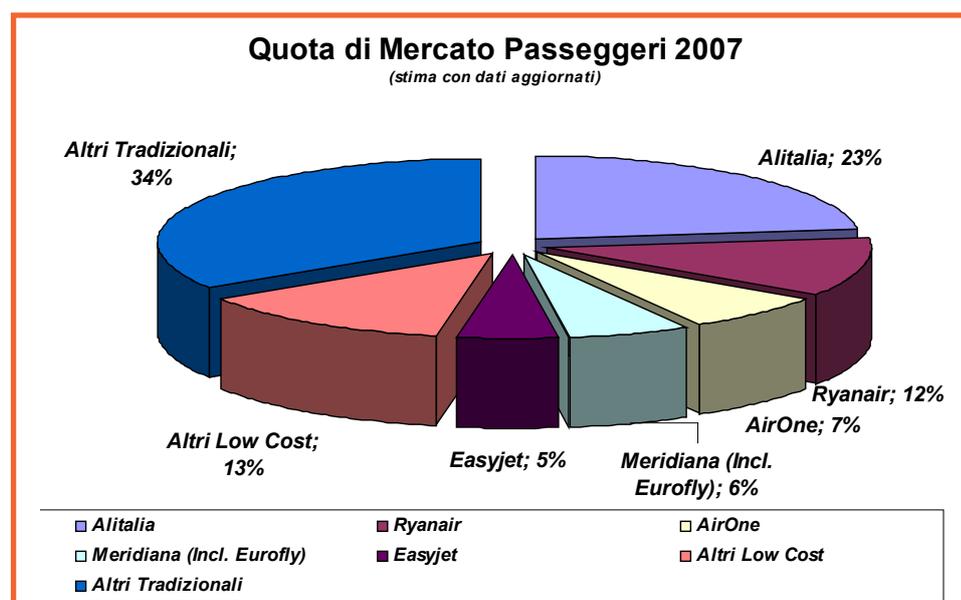
La crisi Alitalia continua ormai da diversi anni, mentre il processo di privatizzazione procede lentamente nell'attesa della proposta del nuovo *advisor* Intesa – San Paolo. La soluzione prospettata sembra andare in direzione opposta ad una soluzione di mercato che sia anche quella meno dispendiosa per il bilancio statale.

Alitalia ha bruciato dall'inizio della privatizzazione, nel dicembre del 2006, circa 800 milioni di euro; l'azienda continua ad essere inefficiente e la gestione pubblica non ha pensato minimamente ad aumentarne l'efficienza. Nei primi mesi del 2008 la compagnia di bandiera ha peggiorato il proprio conto economico, la disponibilità netta finanziaria a breve è migliorata di soli 80 milioni di euro nonostante iniezioni di liquidità per 501 milioni di euro e la quota di mercato è continuata a diminuire.

Il seguente grafico evidenzia la quota di mercato delle diverse compagnie nazionali e *low cost* operanti sul mercato italiano nel 2007 con delle stime aggiornate con i dati del CRIET – Università Milano Bicocca.

*Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.*

FIGURA 1



La quota di Alitalia è al 23 per cento, meno della metà rispetto ad un decennio prima, mentre le compagnie *low cost*, non ancora presenti sul mercato nel

1997, hanno conquistato circa il 30 per cento della *market share*. I dati evidenziano inoltre le dimensioni limitate delle altre due compagnie italiane, AirOne e Meridiana che hanno trasportato rispettivamente il 7 per cento e il 6 per cento dei passeggeri.

Il piano industriale dell'ex amministratore delegato di Alitalia Maurizio Prato, presentato ad inizio settembre dello scorso anno, prevedeva una riduzione dei voli per la compagnia di bandiera a partire dall'Aprile del corrente anno. Questo piano è operativo dai pochi mesi e il mercato italiano del trasporto aereo ha subito un rallentamento della crescita del numero di passeggeri nel corso del 2008.

La seguente tabella mostra le quote di mercato di Alitalia ed Airone nei primi 5 mesi dell'anno e dettagliatamente i dati del mese di maggio, comparando i dati di Assaeroporti con quelli dell'AEA.<sup>1</sup>

### TABELLA 1

#### Quota di mercato Alitalia ed AirOne nei primi mesi del 2008

Dati: numero passeggeri in migliaia

Compagnia	mag-08		gen-mag 08	
	Pax	MS (%)	Pax	MS (%)
Alitalia	1652	17.0%	8232	19.9%
AirOne	683	7.0%	2946	7.1%
Mercato Italiano	9694		41283	

Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti, AEA

La tabella evidenzia una diminuzione della quota di mercato di Alitalia che nei primi cinque mesi dell'anno ha trasportato il 20 per cento dei passeggeri, con una riduzione più marcata nel mese di maggio; rispetto al 2007, nel mese di maggio la compagnia di bandiera ha perso 6 punti percentuali. Si potrebbe pensare che il secondo operatore italiano, AirOne, abbia conquistato quote di mercato, ma così non è stato; infatti la compagnia di Carlo Toto ha trasportato costantemente circa il 7 per cento dei passeggeri. Evidentemente sono le restanti compagnie che sono state in grado di rafforzare la loro posizione.

#### Crisi Alitalia, non italiana

La crisi Alitalia, che si trascina ormai da lustri, non ha intaccato la crescita del trasporto aereo italiano che è cresciuto tra il 1997 e il 2007 del 102 per cento, comportandosi molto meglio rispetto al mercato francese (+52 per cento) o tedesco (+65 per cento).

Certo il riposizionamento della compagnia su Roma Fiumicino, con il relativo abbandono di Milano Malpensa ha causato una diminuzione del traffico nell'aeroporto gestito dalla SEA. La società aeroportuale che gestisce lo scalo varesino sta cercando sul mercato nuove compagnie che possano investire in nuova offerta di voli; circa 500 degli 800 voli settimanali lasciati liberi da Alitalia sono stati già coperti da compagnie concorrenti ed è prevedibile che nel giro di dodici – diciotto mesi sia possibile recuperare il livello di traffico antecedente il ridimensionamento del vettore di bandiera; è necessario tuttavia che il Governo s'impegno per la ridefinizione e la liberalizzazione degli accordi bilaterali per permettere al traffico intercontinentale di potersi sviluppare. La

<sup>1</sup> L'AEA è l'acronimo per Association of European Airlines nella quale sono aderenti le principali compagnie "tradizionali" europee.

SEA, società di gestione degli scali milanesi, dovrebbe inoltre saper catturare sul mercato nuovi clienti e non commettere l'errore degli scorsi mesi quando il management sperava ad un aiuto statale per mantenere Alitalia nello scalo varesino.

Il 2007 ha visto una crescita del mercato aereo italiano di circa il 10 per cento;<sup>2</sup> lo scorso anno è stato caratterizzato da due eventi significativi, oltre al piano industriale di Alitalia, che in un ambito ristretto hanno evidenziato come sia la liberalizzazione e non l'intervento statale in grado di permettere uno sviluppo del mercato.

### Un ministro non val bene il mercato

Il primo evento significativo è stata la decisione dell'ex Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, che ha spinto per un ridimensionamento dello scalo di Roma Ciampino. Questo aeroporto, sviluppatosi negli ultimi anni grazie alle compagnie *low cost*, è diventato uno dei principali scali italiani avendo trasportato nel 2007 circa 5,4 milioni di passeggeri.

La decisione di limitare i voli, dopo alcune battaglie legali, è stata confermata negli scorsi mesi e c'è stata quindi una diminuzione degli *slot* disponibili. La strategia è stata alquanto contraddittoria: dapprima l'aeroporto è stato lasciato libero di sviluppare le rotte e successivamente si è detto "abbiamo sbagliato". La creazione di un terzo aeroporto a Viterbo è stata la scusante per il ridimensionamento dello scalo romano; tuttavia il terzo aeroporto laziale è ben lungi dall'essere completato e nei prossimi anni la decisione dell'ex Ministro Bianchi influenzerà negativamente il trasporto aereo nell'area capitolina.

La seguente tabella evidenzia le due diverse "crisi" aeroportuali nel corso dei primi mesi del 2008: quella di Malpensa e quella di Ciampino.

**TABELLA 2**

Malpensa e Ciampino nel 2008

Dati: in percentuale

Destinazioni	Maggio 2008 / Maggio 2007		Gen - Mag 08 / Gen - Mag 07	
	Milano Malpensa	Roma Ciampino	Milano Malpensa	Roma Ciampino
Nazionali	-53.7%	-1.6%	-25.7%	0.6%
Internazionali	-21.8%	-16.3%	-7.5%	-14.9%
Totale	-25.8%	-14.8%	-9.6%	-13.2%

Fonte: Elaborazione Dati Assaeroporti

Le due "crisi" sono profondamente diverse, perché mentre quella milanese potrà essere risolta tramite l'arrivo di nuove compagnie sullo scalo, il secondo aeroporto romano non potrà più svilupparsi a causa della regolamentazione.

I dati mostrano che nel mese di maggio la perdita di passeggeri è stata superiore per lo scalo varesino; invece nei primi 5 mesi dell'anno la diminuzione è stata maggiore per lo scalo romano con una perdita del 13 per cento dei passeggeri.

2 Un'analisi più approfondita sull'andamento del mercato italiano ed europeo è possibile trovarla nell'IBL Focus n. 103: [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL\\_Focus\\_103\\_Giuricin.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL_Focus_103_Giuricin.pdf)

In questo caso la regolamentazione, fortemente voluta dall'ex Ministro Bianchi, ha avuto effetti ben peggiori ad una scelta di mercato di Alitalia. Gli effetti inoltre saranno perduranti anche nel lungo termine al contrario di quanto si verificherà presumibilmente nello scalo di Milano Malpensa.

Il secondo evento importante avvenuto lo scorso anno che ha degli effetti sul traffico aereo nel 2008 è invece positivo; la Commissione Europea, tramite una decisione del 23 Aprile del 2007 ai sensi dell'articolo 4 del regolamento 2408/92, ha deciso per una sostanziale limitazione degli oneri di servizio pubblico da e per la Sardegna. Il traffico aereo è stato per lungo tempo limitato tra la Sardegna ed i principali aeroporti italiani in quanto era stabilito che non si sarebbe potuto sviluppare un mercato autonomamente.

Gli oneri di servizio pubblico servono infatti a garantire la continuità territoriale ed è concepibile per delle piccole isole. Molte volte gli OSP sono serviti per garantire alle compagnie una posizione di monopolio od oligopolio.

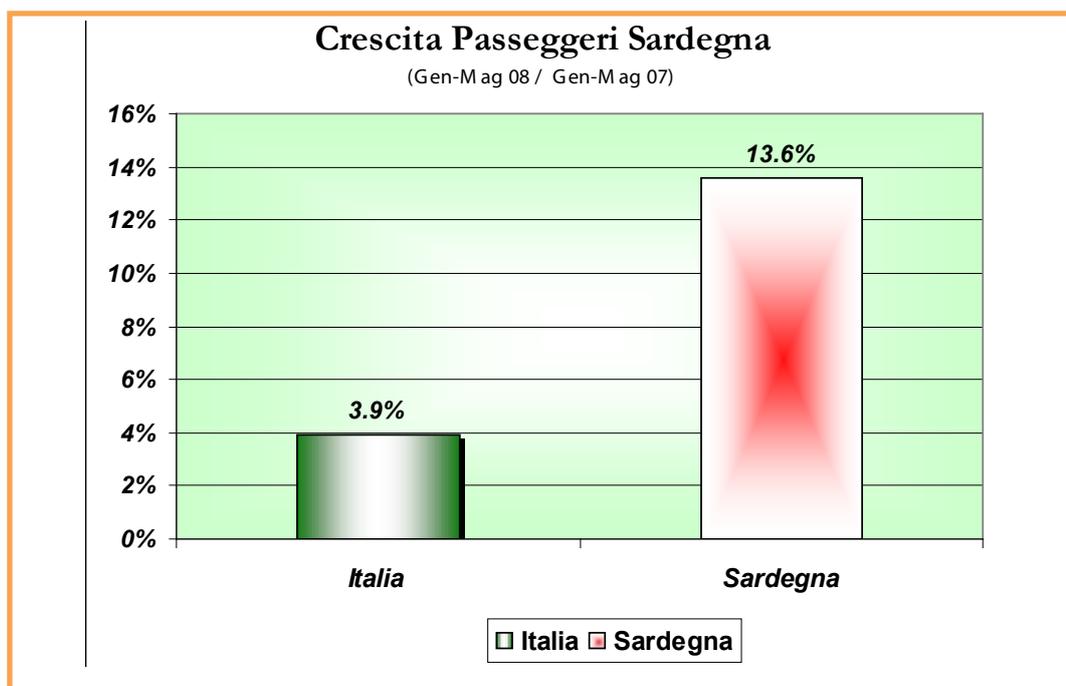
La decisione dello scorso anno ha liberalizzato di fatto le rotte da e per la Sardegna e nel corso di pochi mesi molte compagnie hanno cominciato ad offrire un servizio aereo anche a basso costo.

La Sardegna risultava essere negli scorsi anni una delle destinazioni più care per un turista che voleva recarsi a vedere le bellezze dell'isola.<sup>3</sup>

La decisione europea ha mostrato nei primi mesi dell'anno le potenzialità del mercato aereo sardo.

Il seguente grafico confronta la crescita del numero di passeggeri in Italia ed in Sardegna nei primi cinque mesi del 2008 con quelli del 2007.

**FIGURA 2**



<sup>3</sup> Lo studio effettuato da Arrigo, Giuricin a pag.40 confronta i prezzi per diverse mete turistiche nel settembre del 2006; l'analisi è liberamente scaricabile presso il sito: <http://www-1.unipv.it/websiep/wp/559.pdf>

In Sardegna il traffico è cresciuto del 13,6 per cento, mentre in Italia la crescita è stata di quasi il 4 per cento. La riduzione dei voli Alitalia ha avuto un impatto sul mercato italiano; in Sardegna, al contrario, il mercato è cresciuto molto velocemente anche grazie alla decisione europea.

Andando ad analizzare i dati relativi ai voli domestici, la conferma di una crescita del mercato sardo molto maggiore rispetto al mercato italiano è confermata.

La seguente tabella prende in analisi solamente i dati dei voli nazionali da e per la Sardegna e quelli in Italia nei primi cinque mesi dell'anno.

**TABELLA 3****Traffico aeroportuale domestico Italia e Sardegna in seguito sentenza OSP della Commissione Europea***Dati: numero passeggeri se non indicato diversamente*

Aeroporti	Passeggeri		Incremento %
	Gen-Mag 2008	Gen-Mag 2007	
Alghero	295965	246914	19.9%
Cagliari	906021	780461	16.1%
Olbia	281874	287851	-2.1%
Sardegna	1483860	1315226	12.8%
Totale Italia	21878957	21166551	3.4%
Totale Italia (1)	20395097	19851325	2.7%

*(1) Totale Italia esclusa la Sardegna**Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti*

La tabella mette in luce una crescita del traffico aeroportuale domestico in Sardegna di quasi il 13 per cento contro una crescita del 2,7 per cento a livello italiano.

La decisione europea ha permesso al mercato sardo di esprimere le potenzialità di crescita.

La crisi Alitalia sta per essere risolta con l'esborso dello Stato di altri milioni di euro e con un intervento pubblico che è stato anche la causa dei miliardi di euro persi nel corso degli ultimi anni dalla compagnia.

La regolamentazione voluta dall'ex Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi ha limitato lo sviluppo del mercato aereo, mentre la decisione europea circa gli oneri di pubblico servizio da e per la Sardegna ha evidenziato che la liberalizzazione permette una crescita dei passeggeri trasportati.

La liberalizzazione ha permesso la crescita del mercato aereo europeo, ma ha anche evidenziato le debolezze delle compagnie che non operavano efficientemente; è necessario liberalizzare il mercato aereo intercontinentale per permettere all'aeroporto di Milano Malpensa di ritrovare i passeggeri perduti.

È ora di lasciare al mercato il destino di Alitalia, senza altro spreco di denaro pubblico ed è necessario che il Governo agisca per una piena liberalizzazione del settore aereo.

## IBL Focus

### 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.