

La questione aeroportuale

Di Ugo Arrigo, Andrea Giuricin e Roberto Melini

Le dichiarazioni del governatore della Regione Lazio Piero Marrazzo aprono la nuova “questione aeroportuale”: “offriamo alla CAI la chiusura di Ciampino”.

Non c'è nulla da dire a questa dichiarazione se non “noi vi avevamo avvisati”.¹ Già nel 2007 la limitazione dei voli da 138 a 100 sul secondo scalo romano era una chiara indicazione che la concorrenza ed il turismo non importavano alla Regione Lazio. Ryanair ha trasportato circa 4 milioni di turisti a Roma lo scorso anno, ma evidentemente la nuova Alitalia è più importante.

Trasferire i voli a Viterbo è la solita minestra pianificatoria; si crede davvero che Ryanair possa andare in uno scalo così distante da Roma? A Valencia, il dissidio tra la prima compagnia *low cost* e la Comunitat Valenciana si è risolto con la ritirata del vettore irlandese. Il Piano dell'ex ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, che voleva decidere per legge lo sviluppo aeroportuale, rinasce nelle parole del governatore laziale, ma quel che è peggio è che sembra che una chiusura generalizzata della concorrenza sia lo strumento per favorire il decollo della nuova Alitalia.

La compagnia non è già stata aiutata abbastanza con la legge 166 che impedisce all'antitrust di intervenire anche in caso di abuso di posizione dominante? Non basta, arriva Piero Marrazzo e offre a CAI la chiusura di Ciampino.

Il problema di fondo è lo stesso che ha portato la compagnia di bandiera al fallimento: l'intromissione della politica nelle scelte che dovrebbero essere di mercato.

La chiusura di Ryanair su Roma non sarebbe compensata pienamente dagli operatori *low cost*, perché la struttura di costo del vettore irlandese non è replicabile; anche rispetto ai suoi concorrenti il costo per chilometro posto offerto è del 40 per cento inferiore ed è meno della metà di quello della nuova Alitalia.

Ciampino, come d'altronde Linate, suggerisce piuttosto l'emergere della questione aeroportuale. La regione Lombardia ha ricevuto la richiesta di chiusura del *city airport* in cambio di qualche rotta intercontinentale in più su Malpensa. Limitare la poca concorrenza esistente tra gli aeroporti va esattamente nella direzione opposta di quanto sta succedendo nel mercato del trasporto aereo.

Esempio britannico e francese

¹ Briefing Paper n.43, “La riforma del trasporto aereo” di Andrea Giuricin, liberamente disponibile presso il sito dell'Istituto Bruno Leoni: http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_43_Trasporto_Aereo.pdf

Ugo Arrigo è docente di Finanza Pubblica nell'Università di Milano Bicocca.

Andrea Giuricin è assistente presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Roberto Melini, laureato in economia presso l'Università Milano Bicocca, è specializzato nel settore aeroportuale.

Nel trasporto aereo la visione inglese è stata un esempio per l'Unione Europea ed ha avuto più meriti che demeriti. Grazie ad una liberalizzazione anticipata rispetto al resto d'Europa ed alla privatizzazione di British Airways, il Regno Unito ha oggi il mercato più concorrenziale e più sviluppato.

Puntare su un unico grande *hub*, riducendo la concorrenza e magari con la chiusura anche di Orio al Serio oltre a Milano Linate, non è credibile e non è fattibile. Un grande *hub* ha bisogno di una compagnia aerea in grado di "rifornire" lo scalo di passeggeri per poi fare un volo a lungo raggio. La nuova Alitalia è troppo piccola e non ha gli aerei necessari. È giusto ricordare che un solo aereo a lungo raggio costa 300 milioni di dollari, circa un quinto di quanto investito dalla cordata degli imprenditori italiani e AirFrance, messi insieme.

Ridurre la concorrenza tra gli aeroporti proprio mentre l'antitrust inglese impone alla BAA di vendere due dei quattro aeroporti che possiede nell'area londinese? Ancora una volta andiamo contro-corrente, ma questo purtroppo è tipico dell'Italia.

Gli aeroporti sono dei monopoli legali e non a caso riescono spesso a produrre utili molto importanti con indici di redditività elevatissimi. Il modello di riferimento di chi vorrebbe accentrare il traffico su un unico, grande *hub* è quello francese: un mercato dominato al 90 per cento dalla compagnia di bandiera. Il risultato? Nel 1997, anno dell'apertura del mercato europeo, la Francia ci surclassava, mentre solo 10 anni dopo, nonostante la crisi Alitalia, i passeggeri intra-europei da e per l'Italia superavano di 8 milioni quelli dello stesso mercato francese.

In Italia si vuole seguire l'esempio perdente. Ancora una volta.

Alitalia coincide con l'Italia?

La nuova Alitalia è decollata lasciando in un mare di guai il sistema aeroportuale milanese. Nello scorso mese di novembre l'aeroporto di Malpensa, abbandonato come *hub* di Alitalia a fine marzo 2008, ha registrato una riduzione del 31% nei movimenti aerei (atterraggi e decolli) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente e un calo del 30% nei passeggeri e del 32% nelle merci. Linate non è andato molto meglio: -15% nei movimenti aerei, -19% nei passeggeri e -23% nelle merci.

Questi dati evidenziano come il grande perdente sia, assieme al contribuente-consumatore italiano, proprio il sistema aeroportuale milanese. Con il declino del traffico negli aeroporti gestiti dalla Sea è destinato a dissolversi anche l'utile di bilancio della società e il consistente dividendo (25 milioni di euro nel 2007) che aveva avvantaggiato negli scorsi anni le finanze del Comune di Milano, azionista di controllo della società con circa l'85% del capitale.

Come si è pervenuti a questa situazione problematica? Come è possibile uscirne? L'origine dei problemi attuali è senza dubbio da ricercarsi in alcuni aspetti del progetto della Grande Malpensa, portato a completamento dieci anni or sono, in particolare l'aver scelto come vettore di riferimento una compagnia piccola e debole come Alitalia, basata sino a qual momento su un aeroporto differente, con una scarsa vocazione al trasporto intercontinentale, con pochi aerei a lungo raggio e senza la capacità finanziaria per acquisirne di nuovi.

Nel caso di Malpensa tre fattori si sono coalizzati per ostacolarne lo sviluppo:

- 1) La concorrenza di Linate. Poiché Linate si trova a brevissima distanza dal centro di Milano, è l'aeroporto naturalmente preferito dai viaggiatori italiani ed europei diretti in città. Malpensa, pertanto, poteva avere successo solo chiudendo Linate

o limitandolo alla navetta con Roma, come era nei progetti originari ed è stato riproposto dai soci di Cai quale condizione per riportare a Malpensa i voli intercontinentali.

Questa scelta, che è contraria al libero mercato, non era realizzabile dieci anni fa e non è proponibile neppure ora: infatti per agevolare un sistema *hub & spoke* finalizzato al trasporto intercontinentale di circa il 15% dei passeggeri totali si dovrebbe scontentare il rimanente 85% che viaggia su collegamenti *point to point* domestici o europei e non è interessato all'*hub*; inoltre si dovrebbe ridurre del 75% il traffico passeggeri su Linate, con un ridimensionamento analogo dei ricavi aeroportuali ma non dei costi necessari per mantenere l'aerostazione in esercizio. A Sea e ai passeggeri di Linate non converrebbe proprio.

Rimanendo in esercizio Linate, tuttavia, Alitalia ha dovuto sino a un anno fa duplicare molti voli domestici per Milano: su Linate per trasportare i viaggiatori diretti in città e su Malpensa per alimentare i voli intercontinentali. Ma in questo modo i voli di feederaggio su Malpensa avevano un load factor troppo basso e non risultavano remunerativi, spesso affossando la redditività degli stessi voli intercontinentali serviti. Da qui la decisione attuata un anno fa dall'amministratore delegato di Alitalia Maurizio Prato di rinunciare a Malpensa come *hub* e di trasferire gli intercontinentali nuovamente a Fiumicino, aeroporto nel quale i voli domestici del vettore servono contemporaneamente per il feederaggio degli intercontinentali e per il trasporto dei passeggeri diretti a Roma.

- 2) Il secondo ostacolo è stato generato dall'inatteso sviluppo dei vettori *low cost* e, in generale, della concorrenza sui mercati europei liberalizzati. L'abbassamento dei prezzi e la forte crescita della domanda hanno infatti reso conveniente su molti collegamenti abbandonare il sistema *hub & spoke* in favore del *point to point*.

Il primo, diffusosi in una fase oligopolistica del mercato statunitense, è efficiente solo quando la domanda per collegamenti diretti è tale da non coprire il costo dei voli: se un vettore serve quattro città (che chiamiamo A, B, C e D), vi sono sei collegamenti diretti possibili (AB, AC, AD, BC, BD, CD). Se la domanda su ognuno è insufficiente possono essere ridotti a tre scegliendo una città, ad esempio B, come *hub* e offrendo i seguenti collegamenti: BA, BC, BD. In tal modo sui voli da A per B viaggeranno tanto i passeggeri diretti a B quanto i viaggiatori destinati a proseguire su altri voli verso C e D, e così per le rimanenti origini. Ma l'aumento della domanda e il contenimento dei costi, fenomeni sui quali la crescita della concorrenza ha notevolmente influito, generano una progressiva convenienza al passaggio dal modello *hub* ai collegamenti diretti i quali sono molto apprezzati dai consumatori perché riducono i tempi ed evitano il doppio volo.

- 3) Il terzo ostacolo è stato l'11 settembre 2001 che ha drasticamente ridotto per tutti i vettori, anche se per un tempo limitato, la domanda di trasporto sulle rotte intercontinentali. Dopo l'attacco alle Torri Gemelle Alitalia ha fatto tuttavia l'errore di ridurre in maniera permanente l'offerta sul segmento intercontinentale tanto che, a fronte di 4 milioni di passeggeri nel 2000, ne ha avuti solo 2,7 nel 2002 e 3 nel 2003, meno dell'anno 1996 in cui operava solo da Fiumicino.

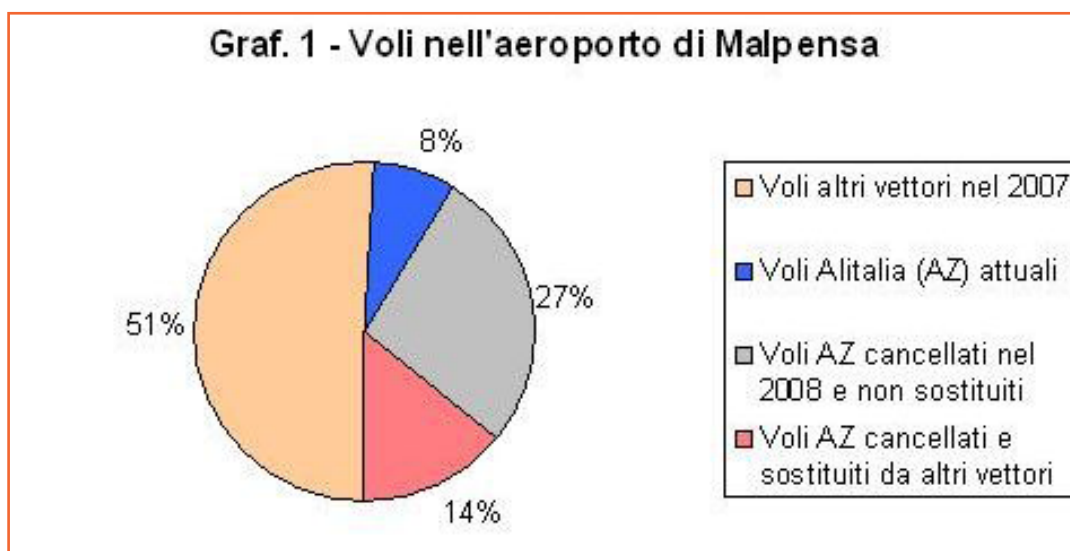
Un'offerta intercontinentale così ridotta non era in grado di giustificare l'*hub* a Malpensa che si è tuttavia rivelato, nonostante la debolezza del vettore di riferimento, un aeroporto di successo poiché è stato in grado di attrarre molti traffici internazionali, soprattutto europei, portati non da Alitalia ma da altri vettori: 13,6 milioni di passeggeri internazionali nel 2003, 15 nel 2004, 16,4 nel 2005, 18,7 nel 2006 e 20,6 nel 2007. Nessuno dei sette milioni di passeggeri che si sono aggiunti nel quadriennio considerato ha viaggiato con Alitalia.

Malpensa e Alitalia

Attualmente Alitalia non ha gli aerei necessari per fare di Malpensa un *hub* e anche la promessa di 80 voli intercontinentali settimanali sono infinitesimali rispetto ai circa 1000 di Air France dal solo scalo di Parigi Charles De Gaulle.

La situazione attuale di Malpensa, raffrontata a quella di un anno fa, è rappresentata nel grafico 1. Nell'anno record 2007 l'aeroporto ha avuto in media circa 720 movimenti al giorno (360 voli in partenza e altrettanti in arrivo); di essi circa la metà erano voli di Alitalia e altrettanti di vettori differenti.

A fine marzo 2008 con la decisione di chiudere l'*hub* i voli di Alitalia sono stati ridotti di circa tre quarti e con l'avvio della nuova Alitalia, il 13 gennaio, quelli residui sono stati tagliati di un ulteriore terzo. Il risultato definitivo è che la presenza della nuova Alitalia

FIGURA 1

a Malpensa vede appena il 16% dei voli che essa movimentava sino a un anno fa; nello stesso tempo l'84% dei voli che Alitalia ha soppresso ha generato una riduzione per l'aeroporto di circa il 41% nei voli totali.

Fortunatamente circa un terzo del vuoto lasciato da Alitalia è già stato riempito grazie a maggiori voli di altri vettori mentre i rimanenti due terzi (corrispondenti a circa il 27% dei voli dell'aeroporto) rappresentano il problema chiave per la gestione di Sea nei prossimi anni.

Al riguardo la strategia migliore è probabilmente l'attrazione di nuovi vettori e lo sviluppo dei traffici di vettori già esistenti secondo un modello *point to point* anziché il ritorno a un modello *hub* che si è già rivelato debole e insostenibile in passato.

Lufthansa, con l'importante iniziativa di Lufthansa Italia che nei prossimi mesi inizierà a collegare Malpensa con diverse città europee secondo il modello *point to point*, e EasyJet, primario vettore *low cost* già da tempo presente a Malpensa, rappresentano pertanto interlocutori ben più interessanti per Sea della nuova Alitalia, piccolo vettore focalizzato sui voli domestici.

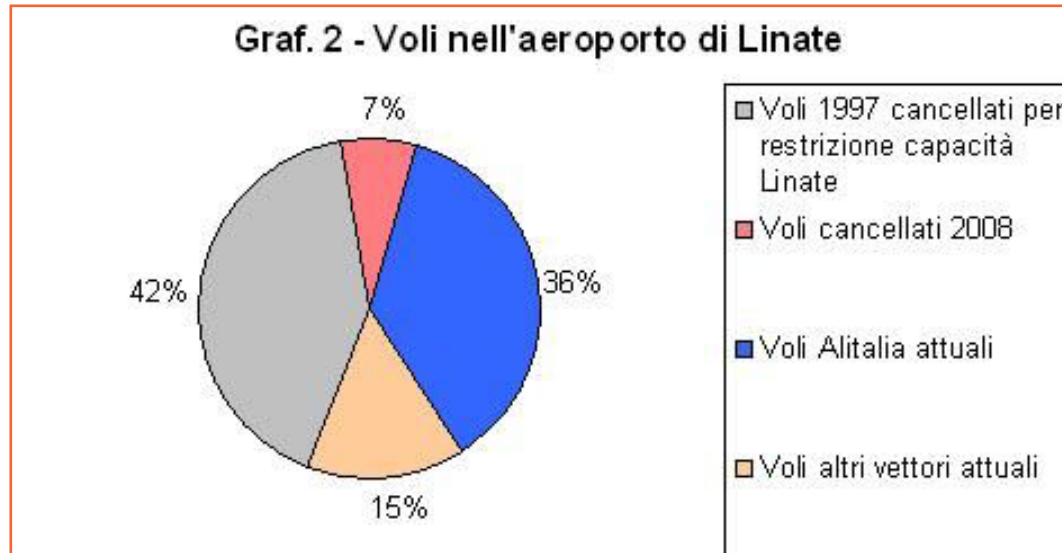
A completamento dell'analisi, infine, non si può non considerare brevemente anche la situazione dell'aeroporto di Linate, ricordando che la sua capacità è stata drasticamente limitata per via regolamentare dal 1998 in avanti.

A partire dal 2001, con l'entrata in vigore del decreto Bersani bis, l'aeroporto di Linate è stato limitato a 18 movimenti (atterraggi o decolli) l'ora, i quali implicano circa 280 movimenti massimi al giorno (140 partenze e altrettanti arrivi). Nel 1997, ultimo anno di esercizio prima dell'inaugurazione di Malpensa, i movimenti medi giornalieri su Linate furono quasi 200 in più rispetto a quelli attualmente possibili a causa della restrizione regolamentare.

La situazione attuale di Linate è rappresentata nel grafico 2, dal quale si evidenzia come il 42% della capacità aeroportuale utilizzata sino al 1997 sia stata congelata dalla restrizione del numero dei voli realizzata dal decreto Bersani bis a partire dall'anno 2001. Se a questa capacità non utilizzata aggiungiamo i voli che sono stati cancellati nell'ultimo anno, soprattutto per la riduzione di offerta della nuova Alitalia che ha soppresso molti voli doppione con AirOne, arriviamo alla metà della capacità aeroportuale di Linate attualmente non utilizzata. La metà utilizzata, invece, è occupata per oltre il 70% dalla nuova Alitalia e per meno del 30% da tutti gli altri vettori congiuntamente considerati; ma il dato di Alitalia sale all'82% se si considerano solo i voli nazionali e al 98% per i collegamenti con Fiumicino.

Ha senso conservare un aeroporto utilizzato solo al 50% per permettervi una posizione quasi monopolista della nuova Alitalia e per impedire l'arrivo di nuova offerta di collegamenti che accrescerebbe la concorrenza e i traffici? La risposta è evidentemente

FIGURA 2



negativa: Linate fu limitato per permettere l'*hub* Alitalia di Malpensa ma, poiché Alitalia ci ha ripensato e ha chiuso l'*hub*, la limitazione regolamentare su Linate cessa di motivazione e dovrebbe essere soppressa.

La battaglia chiave delle autorità lombarde per il rilancio del sistema aeroportuale è la richiesta al Ministero dei Trasporti di abrogare il decreto Bersani bis, come anche ricordato da Oliviero Baccelli su "Il sussidiario" di giovedì 22 gennaio.

Malpensa e Linate

È necessario liberalizzare gli slot a Linate; ma la decisione spetta al governo e non certamente a livello regionale o comunale o aeroportuale. Un'altra illusione è quella

che la chiusura di Linate possa fare di Malpensa un *hub*. Non tutti i passeggeri di Linate andrebbero nell'aeroporto varesino perché per fortuna esiste una buona offerta di voli a Bergamo, che continua a crescere e nel 2015 potrebbe avere oltre 10 milioni di passeggeri l'anno. I viaggiatori si fermerebbero a 49 chilometri di distanza ad est di Milano nello scalo di Orio al Serio, distanza simile a quella che divide Malpensa dal centro dell'operosa città lombarda.

A proposito degli slot, la regola oggi in vigore – detta dei *grandfather's right* – ne impone l'utilizzo per almeno l'80 per cento; la decisione della Commissione Europea del 30 aprile 2008 inoltre apre al mercato secondario degli *slot* ed è compito del governo italiano recepire questa possibilità. Alitalia ha perso alcuni slot estivi, ma tramite il trasferimento da Linate a Malpensa riuscirebbe a mantenere una posizione di leadership anche sullo scalo varesino.

Se dal centro di Milano per arrivare a Linate ci vogliono circa 20 minuti, arrivare a Malpensa non è certo facile; attualmente le infrastrutture sono poco cambiate rispetto al 1997 e i tempi di percorrenza purtroppo non sono molto migliorati.

L'Italia non è la Gran Bretagna, ma gli Emirati Arabi Uniti non sono una colonia dell'Italia; l'esempio di liberalizzazione tra India e Regno Unito ha permesso di dimostrare che la liberalizzazione delle rotte intercontinentali può triplicare i collegamenti;² lo stesso è avvenuto con la liberalizzazione tra Italia ed Emirati Arabi Uniti, che quasi certamente l'anno prossimo, permetterà ad Emirates di triplicare le frequenze giornaliere (21 contro le 80 promesse dalla nuova Alitalia) verso lo scalo di Dubai dalla sola Milano (già oggi sono raddoppiati). A livello italiano il fattore moltiplicativo potrebbe essere addirittura pari a 7.

Di compagnie come Emirates c'è solo Emirates? Per fortuna no e gli ordini di Boeing ed Airbus sono fatti da centinaia di compagnia tra le quali Singapore Airlines o Korean Air, solo per parlare dell'Asia. Tante compagnie grazie agli accordi bilaterali vigenti non possono comunque arrivare a Malpensa, ma sono obbligate ad atterrare a Roma Fiumicino.

Sussidi agli aeroporti

Il 17 dicembre scorso, il Tribunale di Primo Grado delle Comunità Europee ha annullato la "famosa" sentenza circa l'aeroporto di Chaleroi. Lo scalo belga, sviluppatosi grazie alle compagnie *low cost* ed in particolare a Ryanair, era stato condannato per aver dato aiuti di Stato al vettore irlandese per incrementare il traffico. In seguito alla decisione, ora annullata, gli aiuti da parte degli aeroporti pubblici dovevano essere limitati al "lancio" delle nuove tratte.

Se l'aeroporto pubblico si comporta come privato, può abbassare le tariffe aeroportuali o addirittura azzerarle; infatti l'accordo tra compagnia e aeroporto secondario normalmente prevede un annullamento dei costi aeroportuali per la compagnia *low cost* in cambio di un certo numero di passeggeri nello scalo; questi passeggeri spenderanno denaro nei negozi aeroportuali ed in questo modo l'aeroporto non è in perdita.

Quello degli aiuti statali alle compagnie aeree in realtà è un altro problema; è il mantenimento pubblico della gestione aeroportuale che sta all'origine di tutto, perché un singolo operatore è libero di fare gli sconti che ritiene necessari al fine di attrarre traffi-

2 Briefing Paper n.66: "Alitalia riparte tra critiche e dubbi" di Andrea Giuricin e Roberto Melini, disponibile presso il sito dell'Istituto Bruno Leoni: http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_66_Ali-talia.pdf

co. L'aeroporto valuta i costi ed i benefici di uno sconto alla compagnia in funzione del proprio conto economico. Il problema deriva quando la gestione è pubblica; a volte un piccolo aeroporto gestito da una Camera di Commercio vuole a tutti i costi svilupparsi provocando dei "buchi" di bilancio. In questo caso si è di fronte ad aiuto di Stato; anche in questo caso una soluzione arriva proprio dallo scalo di Chalerói: la privatizzazione della gestione aeroportuale.

La liberalizzazione è necessaria, tanto quanto è necessaria la modifica della legge 166 del 2008.

Dipendere da una sola compagnia per Malpensa non è ormai solo un'illusione fuori tempo massimo, ma anche la ripetizione degli errori passati.

La questione aeroportuale è aperta e la pianificazione, dopo tanti anni, torna di moda...

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.