

## I miti nel trasporto aereo

di Andrea Giuricin

La crisi del trasporto è un fatto indubitabile. I dati di traffico di quasi tutti gli aeroporti mostrano una caduta di circa il 10 per cento ovunque in Europa nel primo semestre del 2009.

Tuttavia sarebbe sbagliato pensare ad una crisi generalizzata che colpisce ugualmente tutti gli operatori: come in tutte le crisi, ci sono aziende più forti ed altre che difficilmente riusciranno ad uscire indenni.

Nel trasporto aereo queste differenze sono ben individuabili sia a livello aeroportuale che al livello delle compagnie aeree.

Il traffico si sta contraendo maggiormente per la clientela *business* rispetto alla clientela *leisure* e questa porta a delle conseguenze che si sono viste anche in crisi di portata minore, quali quella che ha seguito l'attacco alle Torri Gemelle.

Le compagnie *low cost*, in questo quadro, sono quelle che soffrono meno la diminuzione generale del numero di passeggeri, tanto che sia Ryanair che Easyjet, le due prime compagnie a basso costo europee, hanno incrementato il numero di passeggeri negli ultimi 12 mesi.

Questi vettori sono in grado di comprimere i costi e diventare sempre più competitivi, mentre i vettori tradizionali stanno reagendo con una diminuzione dell'offerta.

### *Un mercato europeo sempre più concentrato*

La tendenza che si sta delineando è dunque quella di una presa di mercato sempre maggiore da parte dei vettori *low cost* e una contemporanea riduzione dell'offerta da parte delle compagnie tradizionali; queste ultime hanno reagito anche con una politica di concentrazione.

In particolar modo si stanno delineando tre grandi gruppi a livello europeo, che ricalcano anche le tre principali alleanze a livello globali:

- Il gruppo Air France – KLM che secondo alcuni osservatori tra alcuni mesi potrebbe assumere il controllo di Alitalia.
- I tedeschi di Lufthansa che continuano nell'integrazione con BMI, Austrian (il processo sta incontrando notevoli difficoltà) e Brussels Airlines (ex compagnia di bandiera belga, Sabena)
- British Airways e Iberia che vorrebbero creare il terzo polo europeo, con una forte presenza nelle rotte verso il continente americano.

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

A distanza di 12 anni dalla completa apertura del mercato europeo dunque il processo sembra abbastanza chiaro. I vettori nazionali stanno scomparendo, incapaci di reagire all'entrata nel corto-medio raggio delle compagnie *low cost*, le quali sono diventate i principali operatori in pochi anni.

Le compagnie *low cost*, in tempo di crisi continuano a crescere e anzi le più forti tendono a consolidare la propria quota di mercato. Ryanair negli ultimi 12 mesi ha trasportato 60,2 milioni di passeggeri, in crescita del 13 per cento rispetto allo scorso anno e nel mese di giugno ha registrato una crescita del proprio load factor mensile dall'84 all'85 per cento.

Easyjet ha aumentato il numero di passeggeri di circa l'8 per cento negli ultimi 12 mesi arrivando a trasportare quasi 45 milioni di passeggeri con un load factor annuale in crescita all'85,2 per cento.

L'incremento del numero di clienti da parte delle prime due *low cost* europee è stata conseguita con un abbassamento dello *yield*, in seguito alla diminuzione delle tariffe. Questa azione è stata resa possibile dalla capacità delle due compagnie di ridurre i costi e dalla loro notevole flessibilità. I bilanci delle due compagnie sono peggiorati, ma è prevedibile che nei prossimi mesi esse saranno in grado di produrre ancora profitti (già nel secondo trimestre dell'anno).

Le compagnie tradizionali hanno reagito alla crisi diminuendo l'offerta e di conseguenza il numero di passeggeri è calato. Esse tuttavia stanno concentrando il loro business sulla parte maggiormente remunerativa e meno concorrenziale, l'intercontinentale.

I dati dell'associazione che raggruppa le compagnie tradizionali europee (AEA) mostrano una diminuzione del numero passeggeri dal luglio del 2008, con una accentuazione della crisi nei primi mesi dell'anno del 2009.

La tabella seguente evidenzia il numero di passeggeri di AEA e delle prime due *low cost* europee.

**TABELLA 1**

**Traffico Passeggeri AEA e Low Cost**

Dati: in migliaia di passeggeri e differenza % rispetto allo stesso mese dell'anno precedente

Compagnia	Passeggeri 2008	Andamento 2009				
		Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio
AEA	355992	-12.0%	-15.4%	-13.1%	-8.1%	-11.3%
Ryanair	57673	10.7%	7.4%	4.8%	11.8%	8.9%
Easyjet	44583	2.8%	-6.8%	-6.3%	6.3%	1.8%

Fonte: Aea, Ryanair ed Easyjet

I vettori tradizionali, facenti parte dell'AEA hanno diminuito il numero di passeggeri nei primi 5 mesi dell'anno con una percentuale quasi sempre superiore al 10 per cento, ad eccezione di aprile, mese in cui è caduta Pasqua. Ryanair ha visto aumentare costantemente il numero di clienti, mentre Easyjet ha incontrato qualche difficoltà nei primi mesi di questo anno.

### Se Obama blocca la liberalizzazione

In questo panorama ci sono dei punti interrogativi ai quali è interessante provare a rispondere.

Il primo riguarda il trasporto aereo mondiale: quali conseguenze porterà la liberalizzazione del traffico intercontinentale, sempre che non sia stoppata dall'amministrazione Obama?

Infatti negli ultimi mesi, la nuova amministrazione americana sta bloccando il secondo pacchetto di liberalizzazione del traffico aereo tra Stati Uniti ed Europa, che avrebbe portato ad una maggiore integrazione tra le compagnie delle due sponde dell'Atlantico.

Barack Obama sta andando incontro agli interessi delle compagnie americane e dei sindacati del trasporto aereo, facendo venire meno di fatto l'integrazione completa tra i due mercati.

La liberalizzazione approvata dall'amministrazione Bush di fatto ha permesso l'apertura del mercato e se ne vedono i benefici. Il primo pacchetto di liberalizzazione tuttavia non prevedeva la possibilità di acquisto da parte di una compagnia europea di una compagnia americana e viceversa.

Il secondo pacchetto "Open Skies" è ancora in discussione tra Unione Europea e il governo Usa, ma ha dunque subito un notevole rallentamento in seguito all'elezione del nuovo presidente.

Se la liberalizzazione dovesse compiersi completamente, le compagnie tradizionali potrebbero compiere dei *merger* a livello mondiale e molto probabilmente potrebbero nascere dei vettori *low cost* sul lungo raggio (anche se i benefici di costo sono minori rispetto al breve-medio raggio).

Alcune *joint venture* indicano che la strada di fusioni tra vettori americani ed europei è possibile, tanto che Air France e Delta hanno previsto l'integrazione della propria offerta tra Stati Uniti ed Europa con sinergie di diverse centinaia di milioni di dollari.

La liberalizzazione intercontinentale è necessaria al fine di creare un mercato mondiale del trasporto aereo. Se attualmente è possibile per le compagnie europee ed americane compiere liberamente un volo tra Stati Uniti ed Europa, altrettanto non è possibile fare verso altre destinazioni, poiché sono in vigore accordi bilaterali restrittivi.

La liberalizzazione porta ad una diminuzione del prezzo medio del biglietto riducendo di fatto la rendita monopolistica o oligopolistica che attualmente è presente su molte tratte intercontinentali.

Da un'indagine compiuta a marzo del 2009, a distanza di un anno dall'apertura del mercato, la tratta tra Milano e New York poteva essere acquistata da un cliente con meno di 280 euro presso diverse compagnie aeree. La tratta diretta tra Milano e Mosca, che invece vede un accordo restrittivo tra Italia e Russia, con 70 voli settimanali e con la presenza di due soli operatori, costava nello stesso periodo circa il 50 per cento in più, nonostante il tragitto fosse di lunghezza inferiore del 50 per cento.

Se si vogliono favorire gli scambi commerciali è necessario che i businessmen possano viaggiare al minor prezzo possibile, eliminando di fatto le restrizioni vigenti.

Liberalizzare significa anche incrementare la possibilità di incrementare gli scambi commerciali tra paesi e dunque una tale politica dovrebbe essere l'obiettivo di una qualunque amministrazione che voglia favorire tutti i cittadini e non una singola lobby.

### La Milano – Roma è un falso mito

Liberalizzare a livello intercontinentale è dunque una misura necessaria, anche se questa azione porterebbe ad una riduzione dei profitti da parte dei grandi vettori tradizionali.

L'apertura del mercato dovrebbe essere compiuta anche a livello nazionale. Purtroppo, l'Italia sembra seguire il modello peggiore, quello francese.

Il mercato interno italiano è quasi completamente chiuso alla concorrenza. Bisogna tuttavia sfatare un mito: la Milano – Roma è ormai tra le rotte che meno subisce il problema della mancanza di concorrenza. L'arrivo del treno ad alta velocità ha fatto sì che il principale operatore tra le due più importanti città d'Italia sia diventato Trenitalia. Quando ad inizio del 2011 entrerà NTV, società concorrente nell'alta velocità, la concorrenza sarà ancora maggiore.

Certo la posizione dominante sulla Milano Linate - Roma Fiumicino da parte di Alitalia può sembrare il più grande problema, ma non è così:

- Il treno è il principale operatore con oltre il 50 per cento della quota di mercato
- La clientela *leisure* sempre più viaggia con operatori alternativi da Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio
- La clientela business si orienta sempre maggiormente sul mezzo ferroviario che permetterà a partire da dicembre 2009 un collegamento diretto in 3 ore da centro città a centro città.

Questo significa che non esiste un problema di concorrenza in Italia da parte di Alitalia?

Assolutamente no. Il problema di mancanza di concorrenza è reale su quasi tutte le altre rotte italiane.<sup>1</sup> La posizione dominante aiuta la compagnia italiana a mantenere un prezzo medio del biglietto sulle rotte domestiche simile a quello delle tratte europee.<sup>2</sup>

Concentrare l'attenzione sulla Milano – Roma, significa chiudere gli occhi davanti al problema del monopolio domestico di Alitalia.

L'unico modo per dare impulso ad un settore in difficoltà è quello di aprire alla concorrenza, che di fatto porterà ad una diminuzione dei prezzi ed ad un aumento dell'offerta.

L'obiettivo non deve essere dunque quello di aiutare il rilancio di una nuova "compagnia aerea italiana", ma quello di rilanciare il trasporto aereo italiano, che vive un momento di particolare difficoltà.

Seguire l'esempio francese nel trasporto aereo è il più grande errore che si possa compiere: proprio la Francia, con il più piccolo incremento del traffico aereo in Europa dalla liberalizzazione ad oggi, ha evidenziato i limiti della scelta di concentrare il traffico in un solo *champion national*.

Seguire l'esempio francese significa favorire una singola compagnia e sfavorire tutti i viaggiatori con dei prezzi più elevati e con una minore possibilità di scelta.

Liberalizzare è l'unica azione che possa aiutare ad uscire dalla crisi che sta coinvolgendo il trasporto aereo.

1 Nel libro di Andrea Giuricin "Alitalia, la privatizzazione infinita" pubblicato da IBL Libri, a pagina 175 è riportata la tabella nella quale si evidenzia che la fusione tra Alitalia ed Airone ha comportato una quota di mercato superiore al 60 per cento in 18 delle principali 25 rotte domestiche.

2 Nello stesso "piano Fenice" è evidenziato che il prezzo medio del biglietto sulle rotte domestiche è sostanzialmente identico a quello sulle rotte internazionali intra-europee.



## 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.