

Windjet: I motivi della caduta siciliana

Andrea Giuricin

L'estate 2012 è stata caratterizzata dall'ennesima caduta di una compagnia aerea italiana. Non è ancora lontano il ricordo del fallimento della vecchia Alitalia quando nell'agosto del 2008 fu costretta a portare i libri in tribunale e fece perdere miliardi di euro allo Stato Italiano che ne era il maggior azionista.

Windjet non è ancora tecnicamente fallita, ma i suoi aerei già non possono volare nei cieli italiani. In questa triste vicenda, dove rimangono molti punti oscuri, si iniziano a comprendere solo ora alcune responsabilità.

Alitalia è stata vicina all'acquisizione del vettore siciliano, senza avere le capacità finanziarie per compierla. L'ENAC sapeva della situazione delicata da tempo e non lo ha comunicato ai passeggeri né ai mercati.¹

È normale tutto ciò o forse ancora una volta la politica e il regolatore si sono intromessi nella partita senza avere le capacità per farlo?

Non esiste una singola motivazione per questo fallimento tutto italiano, dato che se ne possono trovare almeno quattro, due di carattere generale e due specifiche del settore aereo:

- 1) La crisi economica
- 2) Alto prezzo del petrolio
- 3) La concentrazione del mercato
- 4) La crescita di grandi compagnie low cost

La crisi economica sta colpendo duramente l'Italia dato che nel 2012 si prevede una forte contrazione dell'economia nell'ordine del 2 per cento del prodotto interno lordo. Il settore aereo è fortemente correlato all'andamento dell'economia come hanno mostrato tutte le precedenti crisi economiche che si sono succedute nell'arco dell'ultimo decennio. In particolare, dopo anni di crescita del settore, grazie alla liberalizzazione europea completata nel 1997, nel biennio 2008-2009 il trasporto aereo italiano e mondiale ha visto una contrazione.

Il secondo fattore scatenante che sta mettendo in ginocchio molte compagnie è l'elevato prezzo del petrolio. Con una domanda che non cresce più, il prezzo del carburante diventa sempre più un elemento di appesantimento del conto economico di molti vettori. Le compagnie con aeromobili più vecchi, come

¹ Vito Riggio, presidente dell'ENAC il 15 agosto alla trasmissione "Prima di tutto" su Rai Radio 1 ha affermato che "sapeva da marzo che la situazione di Windjet era drammatica"

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

Windjet, hanno una maggiore incidenza del costo del carburante sul conto economico. La spesa per il jet fuel può superare anche il 30 per cento dei costi totali.

Un terzo elemento è globale del settore aereo. Vista la sempre maggiore competizione dovuta alla liberalizzazione del settore, i vettori stanno stringendo alleanze sempre più forti e il mercato si sta concentrando. È stato il caso di Air France – KLM, ma successivamente anche Lufthansa ha iniziato a fare shopping di vettori regionali fino a superare i 100 milioni di passeggeri annui nel 2011. British Airways e Iberia hanno concluso un merger che ha portato il nuovo gruppo ad occupare la quinta posizione per numero di passeggeri trasportati. Lo spazio per i piccoli vettori è sempre più stretto e Windjet non era riuscito a costruirsi una posizione solida anche vista la competizione molto forte di vettori low cost europei.

Proprio la crescita di grandi compagnie europee low cost ha messo in difficoltà non solo i vettori tradizionali, ma anche i piccoli vettori a basso costo italiani. Ryanair ed Easyjet sono due colossi di livello mondiale con circa 76,1 e 55,5 milioni di passeggeri trasportati rispettivamente nel 2011. Occupano la seconda e la quarta posizione per numero di passeggeri trasportati e Ryanair ha superato perfino il colosso franco-olandese AirFrance-KLM.

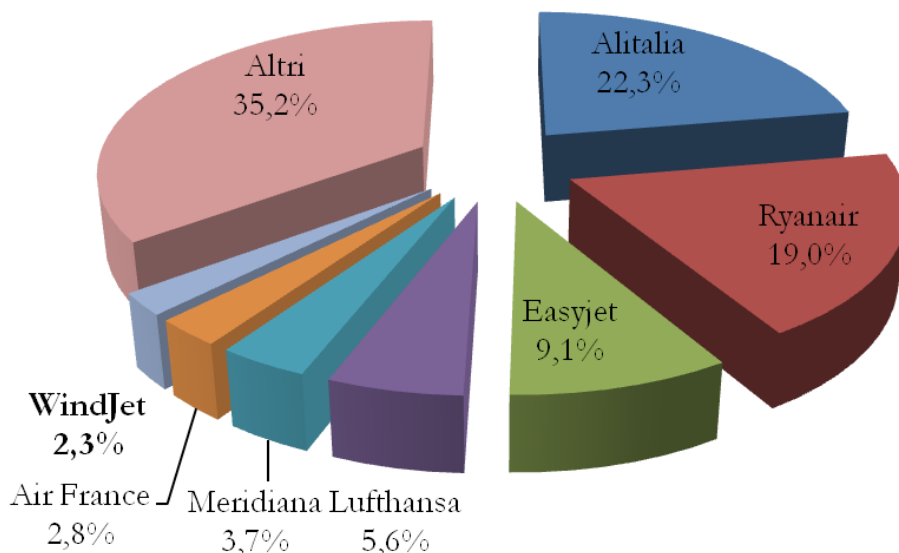
Una piccola low cost siciliana?

In Italia la situazione è un po' differente, dato che il vettore di bandiera, la nuova Alitalia, non è in posizione "dominante". La compagnia è infatti in difficoltà e nel corso del 2012 subirà perdite per circa 200 milioni di euro, non raggiungendo il pareggio operativo prospettato nel "Piano Fenice".

Alitalia ha circa il 22 per cento del mercato totale e Ryanair ed Easyjet sono rispettivamente il secondo e il terzo operatore con il 19 e il 9,1 per cento del numero di passeggeri che volano nei cieli italiani.

Windjet era un piccolo operatore, principalmente basato sulla Sicilia, con una quota di mercato pari ad appena il 2,3 per cento.

FIGURA 1
Mercato italiano nel 2011

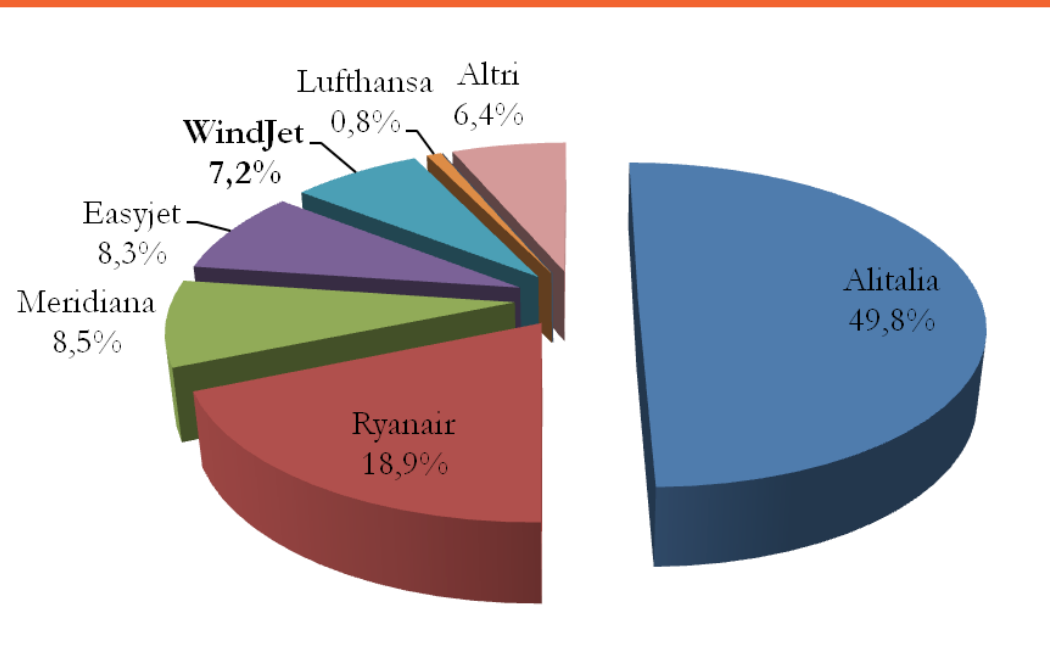


La compagnia siciliana era dunque il settimo operatore in Italia, con circa 2,6 milioni di passeggeri trasportati ogni anno.

La forza del vettore low cost era soprattutto nel mercato domestico o nazionale, dove la quota di mercato sale a oltre il 7 per cento.

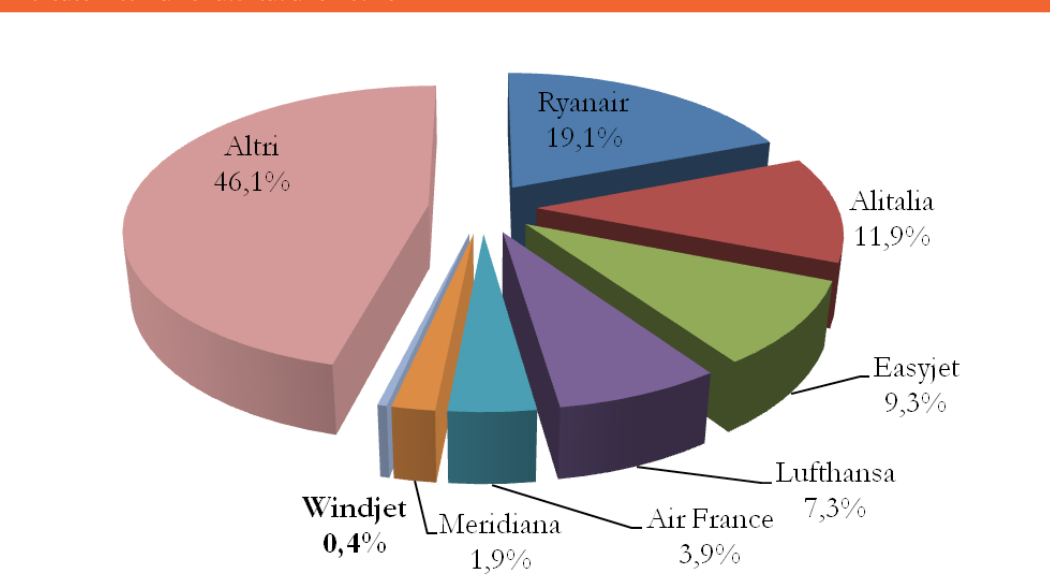
Tuttavia proprio nel mercato domestico Alitalia ha una posizione di forza maggiore, detenendo quasi il 50 per cento della quota di mercato, mentre Ryanair ed Easyjet stanno crescendo aggressivamente.

FIGURA 2
Mercato nazionale italiano nel 2011



Nel mercato internazionale invece il vettore siciliano aveva solo lo 0,4 per cento della quota di mercato.

FIGURA 3
Mercato internazionale italiano nel 2011



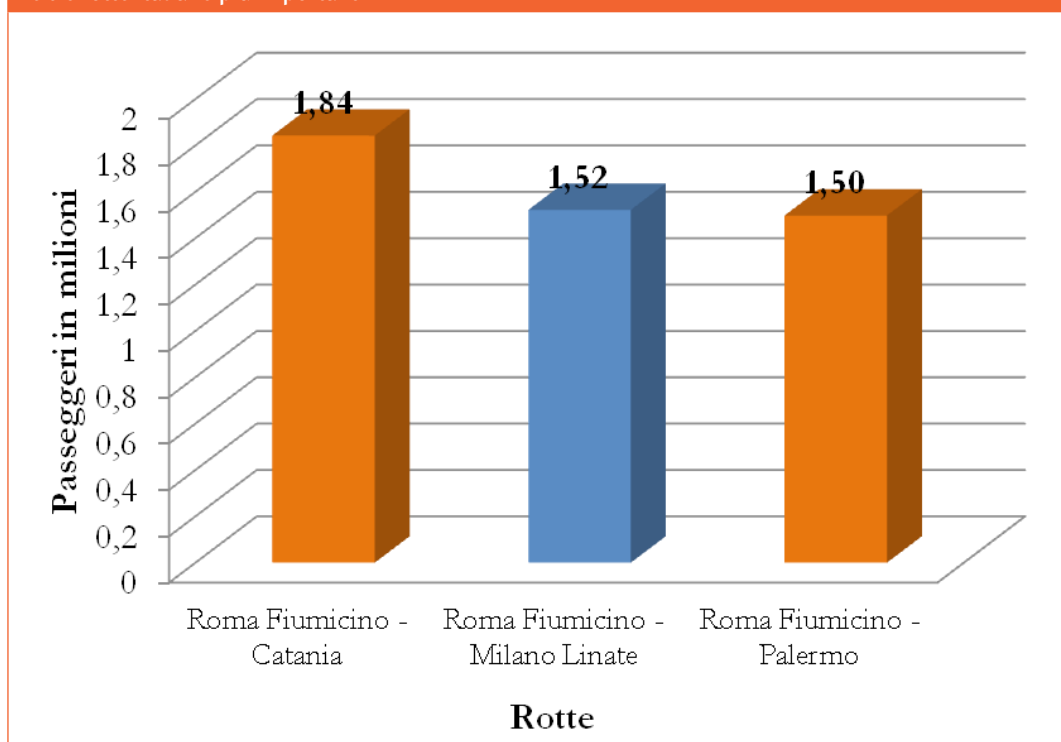
Prima di continuare nell'analisi è bene tuttavia fare una distinzione importante. Windjet era davvero una low cost?

La compagnia siciliana in realtà non aveva una struttura di costo come quella di Ryanair o Easyjet. Anzi i costi erano simili a quelli di un vettore tradizionale come Alitalia.

Windjet dunque era una low price, vale a dire una compagnia che cercava di conquistare quote di mercato con delle tariffe inferiori a quelle di un vettore tradizionale, ma senza avere una struttura dei costi adeguata.

Windjet era inoltre molto focalizzata su rotte domestiche da e per la Sicilia, in particolare per le tratte tra Roma Fiumicino e Catania e Palermo. Queste due tratte sono la prima e la terza per traffico, come mostra il grafico sottostante con oltre 1,8 e 1,5 milioni di passeggeri annui.

FIGURA 4
Le tre rotte italiane più importanti



Queste tratte erano soggette a una forte concorrenza da parti di Alitalia e in parte da Easyjet, mentre sempre maggiore era la pressione competitiva di Ryanair che utilizzava l'aeroporto di Trapani.

L'aeroporto trapanese è una delle basi di Ryanair ed è cresciuto moltissimo nel corso degli ultimi anni. Anche nel 2012 ha visto continuare nel primo semestre la propria crescita.

Palermo e Catania hanno subito una leggera contrazione, vista anche la debolezza di Windjet che si stava protrando da diversi mesi, secondo quanto detto dal presidente dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile Vito Riggio.

FIGURA 5
Aeroporti siciliani per tipologia di traffico

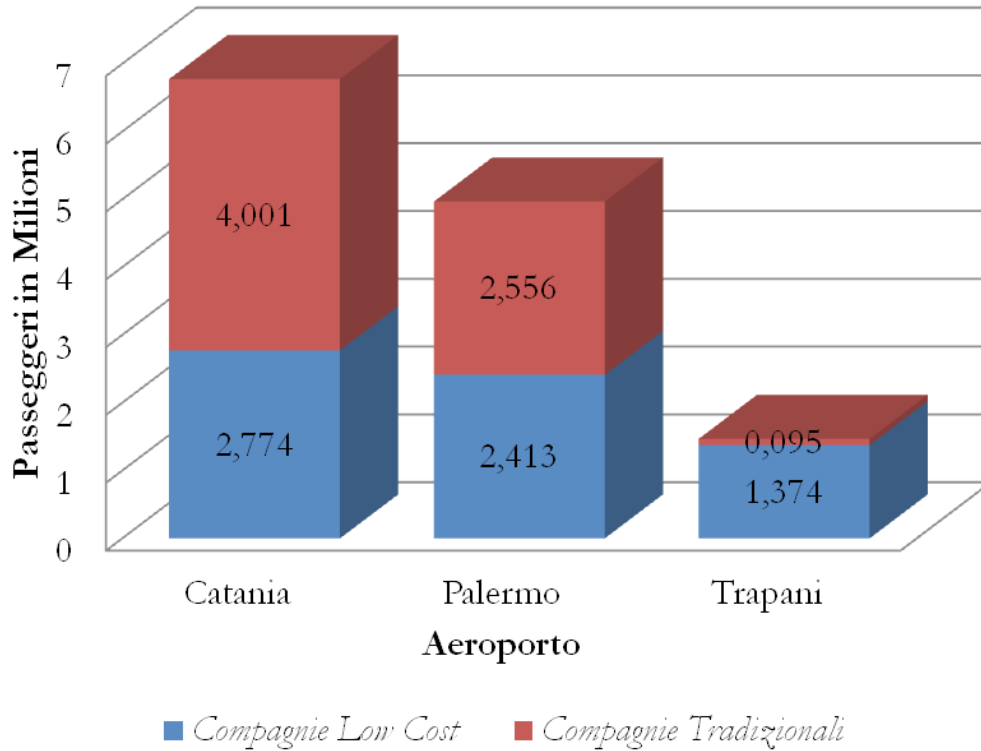
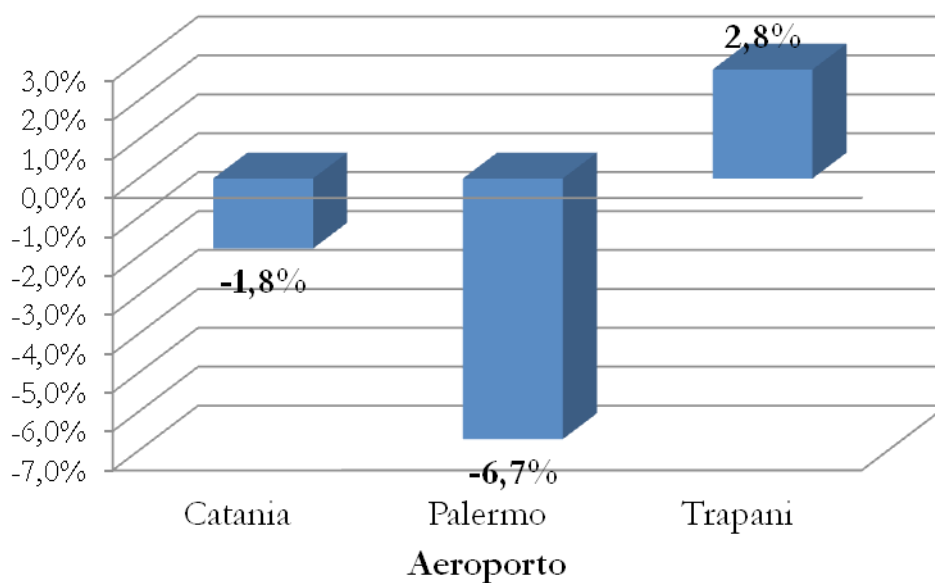
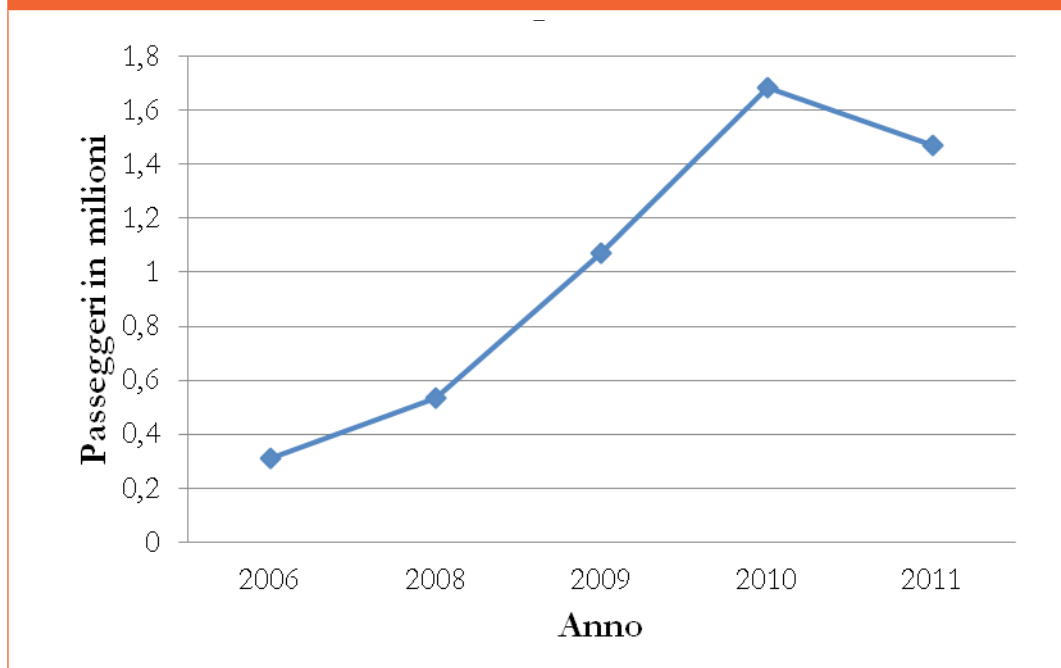


FIGURA 6
Andamento del traffico aeroportuale – primo semestre 2012



Trapani ha visto invece un'esplosione del traffico grazie a Ryanair ed è passato da circa 300 mila passeggeri annui del 2006 a quasi 1,7 milioni di passeggeri nel 2010. Nel corso del 2011 ha avuto una leggera contrazione perché lo scalo è stato utilizzato come base aerea durante la guerra libica.

FIGURA 7
La crescita della base Ryanair di Trapani



Alitalia alla conquista di Windjet

La fine di Windjet è coincisa con l'interessamento e l'avvicinamento di Alitalia. A gennaio il vettore di bandiera aveva mostrato interesse per acquisire la compagnia siciliana e al contempo Blue Panorama. La fusione con Blue Panorama è sfumata molto presto, mentre quella con Windjet sembrava potesse andare in porto.

A inizio agosto è arrivato il dietrofront di Alitalia con la motivazione che Windjet non aveva mostrato tutti i documenti necessari per comprendere bene l'esborso di denaro a cui sarebbe andata incontro.

Infatti Windjet avrebbe portato altre perdite ad Alitalia che già nel primo semestre del 2012 ha accumulato un rosso di oltre 200 milioni di euro.

Il cambio al vertice di Alitalia e l'arrivo di Andrea Ragnetti ha pure cambiato la strategia dell'ex amministratore delegato Rocco Sabelli, il quale puntava alla crescita domestica per mezzo dell'acquisizione di compagnie minori. L'obiettivo era di aumentare il traffico verso Roma Fiumicino in modo da alimentare l'hub di Alitalia. La strategia poteva anche essere vincente, ma l'antitrust ha richiesto che nel processo di fusione alcuni slot venissero ceduti per evitare il consolidarsi della posizione dominante in alcuni scali.

In questo modo Alitalia perdeva molte delle sinergie che potevano essere fatte su Fiumicino e la strategia di hub and spokes nello scalo romano veniva fortemente depotenziata.

La vicenda si è conclusa con la ritirata di Alitalia e l'incapacità di Windjet di poter continuare a causa di una situazione finanziaria sempre più delicata.

La concorrenza ha di fatto eliminato il vettore più debole dal mercato, ma stupisce ancora una volta come vi sia stata una intromissione di attori non di mercato nel processo di avvicinamento delle due compagnie.

Ma vi sono responsabili per questa triste vicenda? Sicuramente Windjet è responsabile del proprio fallimento. Alitalia ha cambiato strategia all'ultimo momento, ma va riconosciuto che le sarebbe stato quasi impossibile trovare i soldi necessari all'acquisto e al mantenimento di una compagnia in forte perdita.

Non è chiaro invece il ruolo dell'ENAC. Se il presidente Riggio ha dichiarato che sapeva della situazione delicata da oltre un trimestre, non si capisce il perché non abbia ritirato la licenza o dato quella temporanea alla compagnia siciliana. Forse l'ENAC e il Governo hanno spinto troppo per una soluzione tutta italiana, senza tuttavia averne le capacità.

Ancora una volta, come nel caso della vecchia Alitalia, l'ENAC ha fatto poco il regolatore e forse è entrato un po' troppo nella partita.

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.