

## I vantaggi della liberalizzazione per Malpensa

di Andrea Giuricin

La caduta del Governo Prodi avrà sicuramente delle conseguenze sulla partita aperta tra Alitalia e Malpensa. Se da un lato è positivo il fatto che la riforma sul trasporto aereo nazionale, proposta dal ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, rimanga lettera morta, c'è invece il rischio che il processo di privatizzazione di Alitalia si blocchi. A distanza di 13 mesi dall'inizio della procedura di vendita ed una perdita di quasi mezzo miliardo di Euro del vettore di bandiera italiana, il fallimento della trattativa tra AirFrance – KLM ed Alitalia porterebbe quasi sicuramente al fallimento della compagnia. I segnali sono confusi: da un lato, la decisione dell'amministratore delegato Maurizio Prato di cancellare oltre 150 voli giornalieri da Malpensa per spostarli a Fiumicino punta decisamente nella direzione della fusione col gruppo francese; dall'altro, il ricorso di AirOne contro la trattativa in esclusiva avallata dal Tesoro e quello della SEA per l'abbandono degli slot spingono nel verso opposto. A livello governativo la situazione non è migliore: Tommaso Padoa Schioppa è favorevole alla privatizzazione in tempi brevi, supportato da Romano Prodi, mentre i ministri Bianchi e Di Pietro sono contrari.

In ogni caso, è chiaro che Alitalia sempre meno può diventare il cavaliere bianco di Milano Malpensa poiché gli ultimi dati riguardanti la disponibilità netta a breve mostrano una situazione sempre più tragica: nelle casse della compagnia di bandiera sono rimasti solamente 220 milioni di Euro che dovrebbero bastare a garantirne la sopravvivenza per meno di 6 mesi. La soluzione più efficace per lo scalo lombardo rimane la quella di mercato, cioè cercare altre compagnie aeree che vogliano utilizzare come scalo l'aeroporto gestito dalla SEA.

Il mercato del trasporto aereo ha conosciuto uno sviluppo molto importante in seguito alla liberalizzazione europea e nei prossimi anni la crescita è prevista a dei ritmi superiori al 5 per cento annuo. In Italia circa 108 milioni di passeggeri hanno utilizzato il trasporto aereo con incremento superiore al 10 per cento rispetto al 2006.

Il mercato offre delle ottime possibilità di sviluppo, anche grazie alla liberalizzazione che partirà nell'aprile 2008 tra Stati Uniti ed Unione Europea.

In questo scenario così roseo per il trasporto aereo italiano e mondiale, la crisi di Alitalia è semplice da spiegare: la compagnia tradizionale non è in grado di operare efficientemente in un mercato sempre più liberalizzato ed altre compagnie aeree, in particolare quelle *low cost*, stanno diventando attori sempre più importanti del settore.

*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.*

La crisi di Milano Malpensa è sicuramente grave, ma grazie alla situazione positiva del mercato aereo non è impossibile da risolvere.

La liberalizzazione europea ha portato già alcuni benefici all'aeroporto lombardo che nel 2007 ha avuto un traffico di circa 23,8 milioni di passeggeri; inoltre l'apertura del mercato dei voli transoceanici e quelle che presumibilmente saranno effettuate nei prossimi anni potranno portare un beneficio molto importante per Milano Malpensa.

### La liberalizzazione in Europa

La liberalizzazione europea è avvenuta attraverso un processo relativamente lungo ed ha avuto compimento nell'aprile del 1997. La libertà delle compagnie aeree riguarda i voli nazionali ed internazionali intra Unione Europea oltre alla Svizzera, Norvegia ed Islanda. In seguito all'apertura del mercato il settore ha conosciuto uno sviluppo notevole in tutti i mercati europei.

TABELLA 1

Passeggeri Nazionali ed Internazionali				
Paese	1997	2002	2006	Incremento Liberalizzazione
Regno Unito	114.155.365	168.599.202	211.228.518	85,0%
Germania	100.455.496	114.435.027	154.068.957	53,4%
Spagna	62.173.233	112.296.960	150.599.286	142,2%
Francia	79.333.292	97.013.346	113.182.776	42,7%
Italia	53.430.518	64.926.990	95.914.356	79,5%

### Cambiamenti legislativi recenti

Altri cambiamenti legislativi sono sopravvenuti negli ultimi anni. Una sentenza della corte di Giustizia del 5 novembre del 2002 riconosce alla Comunità Europea i poteri nel campo dell'aviazione internazionale. I governi nazionali, nell'ambito degli accordi bilaterali, hanno e avranno sempre meno poteri. La tendenza dell'Unione Europea è una sempre maggiore liberalizzazione dei cieli. L'azione di pressione della Regione Lombardia dovrebbe focalizzarsi sempre più a livello europeo e meno a livello governativo.

### Effetti Open Sky

L'evoluzione verso un mercato del trasporto aereo sempre più liberalizzato viene ulteriormente accelerata anche dall'accordo raggiunto con gli Stati Uniti, che entrerà in vigore il 30 marzo del corrente anno. A livello europeo è previsto un incremento di circa 26 milioni di passeggeri in 5 anni.

La liberalizzazione dei voli atlantici avrebbe su questo mercato di circa 50 milioni di passeggeri l'anno effetti molto significativi, come mostra uno studio effettuato nel gennaio del 2007 dall'Unione Europea.

Gli effetti maggiori si avrebbero nel medio periodo, come si verifica tipicamente in tutti i processi di liberalizzazione. L'Unione Europea ha concluso altri negoziati di apertura totale del mercato con alcuni Stati quali Marocco, Cile, Nuova Zelanda, Emirati Arabi Uniti e molti altri accordi verranno firmati nei prossimi due anni.

TABELLA 2

Effetti Liberalizzazione UE-USA						
Dati in milioni di passeggeri						
Anno	2008	2009	2010	2011	2012	TOTALE
Passeggeri Aggiuntivi	1.4	3	4.9	7.1	9.6	26

### Low cost intercontinentali

La liberalizzazione atlantica potrebbe portare alla nascita di vettori *low cost* per questo tipo di servizio. A parte alcune dichiarazioni di alcuni CEO di compagnie *low cost* straniere, AirBerlin, la terza *low cost* europea che trasporta circa 27 milioni di passeggeri l'anno, ha comprato 25 nuovi Boeing 787 per il lungo raggio; anche in questo caso i cambiamenti significativi si avranno nel medio periodo.

### Mercato italiano

Il mercato italiano è in forte crescita, nonostante la crisi di Alitalia. La quota di mercato di quest'ultima è scesa da circa il 50 per cento a metà anni '90, a circa il 23 per cento nel 2007, nonostante il numero di passeggeri sia stabile nel tempo. Il mercato italiano nel 2007 è cresciuto infatti di circa il 10 per cento e nei prossimi anni la crescita prevista è sostenuta ed oscilla tra valori del +4 per cento al +8 per cento<sup>1</sup>.

### Un mercato in evoluzione

In Italia, come nel resto d'Europa è sempre più importante il traffico *low cost*. Una rilevazione CRIET – Università Milano Bicocca stima la quota dei voli vicina al 20 per cento e un traffico passeggeri superiore al 30 per cento. Il principale operatore *low cost* in Italia è Ryanair (33 per cento Market Share), seguito da Easyjet (17 per cento MS)<sup>2</sup>. Le due *low cost* hanno un business completamente diverso, in quanto i costi per chilometro passeggero offerto della prima sono del 40 per cento inferiori di quelli di Easyjet<sup>3</sup>. In molti paesi europei, le compagnie *low cost* hanno raggiunto quasi il 50 per cento del mercato ed in alcuni casi è stata già raggiunta (Irlanda, Repubblica Slovacca, Polonia). Diverse ricerche di mercato indicano per i mercati principali il 40/50 per cento come limite d'espansione per le compagnie *low cost*. L'Italia inoltre sconta una notevole arretratezza del numero di passeggeri rispetto a tutti i Paesi dell'Unione Europea (ultima per numero di voli per abitanti).

- <sup>1</sup> L'Italia, in termini di voli per abitante, è il paese che sconta un ritardo maggiore rispetto alla media europea. Solamente i paesi dell'Est Europa hanno un indice peggiore di quello italiano. Questo fatto può essere anche considerato un vantaggio competitivo del nostro territorio, che può nei prossimi anni, svilupparsi maggiormente. Raggiungere la media europea significherebbe 50 milioni di passeggeri in più all'anno.
- <sup>2</sup> Ad inizio novembre 2007, i voli *low cost* internazionali riguardavano il 24 per cento del mercato italiano; di questo, il 32 per cento è di Ryanair, il 17 di Easyjet e solamente il 7 per cento di Vueling. A livello europeo, le compagnie *low cost* sono ormai operatori molto importanti. Ryanair ed Easyjet sono la terza e la quarta compagnia europea per passeggeri trasportati e nei prossimi quattro anni è previsto un incremento di circa 40 milioni di passeggeri.
- <sup>3</sup> Le compagnie *low cost* hanno business alquanto differenti. La cost killer è Ryanair che è capace di offrire il servizio aereo a dei costi inferiori del 40 per cento rispetto AirBerlin ed Easyjet. La compagnia inglese riesce a raggiungere anche segmenti di business che prima utilizzavano le compagnie tradizionali, mentre la compagnia irlandese, in gran parte (75 per cento), riesce a creare una nuova domanda. Air Berlin ha una struttura di costo simile ad Easyjet.

### *Point to point vs H&S*

Il modello Hub & Spoke negli ultimi è entrato in crisi; sempre più le compagnie aeree sviluppano il proprio business con il modello del point to point. Questa tendenza è colta anche dai costruttori di aeromobili. Boeing ed Airbus puntano su aerei dalla capacità non elevata e con un raggio d'azione molto lungo. Questo porterà nel breve medio periodo ad un cambiamento di cui i gestori aeroportuali dovranno tener conto. I principali vettori sviluppati sono il B787 e l'A350XWB che permettono rotte intercontinentali (15000 km) e trasportano 250-300 passeggeri a dei costi inferiori del 20 per cento rispetto ai modelli precedenti.

### *SEA nel panorama internazionale*

I 33 milioni di passeggeri trasportati nel sistema aeroportuale milanese sono una cifra importante; tuttavia l'aeroporto di Malpensa rimane il tredicesimo aeroporto a livello europeo, alla pari con Palma de Mallorca. Lo scalo di Malpensa ha un vantaggio competitivo rispetto agli altri aeroporti europei, quello di una minore congestione, come emerge da alcuni studi effettuati dall'Unione Europea. Tutti i maggiori aeroporti europei hanno la grave limitazione di una congestione molto grande per quanto riguarda la disponibilità di slot. Questo provocherà un rallentamento del loro sviluppo. Il vantaggio di Malpensa è dunque una grande opportunità per la crescita dello scalo.

### *Non puntare su Alitalia*

Alitalia è una compagnia morente. Ha una disponibilità a breve termine inferiore ai 220 milioni di Euro e senza ristrutturazione non sopravviverebbe nei prossimi 6 mesi. Non ha la flotta per sostenere un doppio hub e non ha le risorse per incrementare la propria flotta a lungo raggio. Malpensa nel medio periodo potrebbe beneficiare del ritiro di Alitalia che non è stata mai in grado di sostenere una strategia di doppio hub.

### *Soluzioni di mercato per salvare Malpensa*

- 1) Una parziale moratoria ha senso solo se la trattativa tra AirFrance ed Alitalia non fallisce; in caso contrario il fallimento di Alitalia porterebbe a delle conseguenze ben peggiori per la Regione Lombardia.
- 2) È necessaria ridurre la cannibalizzazione di Linate ai danni di Malpensa. I 10 milioni di passeggeri del 2007 sono un forte freno all'azione di *feederaggio* che potrebbe comunque farsi sull'aeroporto di Malpensa.
- 3) La liberalizzazione porterebbe alla Regione Lombardia benefici soprattutto nel medio periodo; tuttavia è necessario, poiché la Regione sarebbe in grado di godere di benefici maggiori a livello nazionale. La completa liberalizzazione porterebbe ad un incremento del 20 per cento dei passeggeri nel medio periodo per le rotte liberalizzate. L'incremento nel lungo periodo potrebbe avvicinarsi allo sviluppo registrato nel mercato europeo post-liberalizzazione, +60 per cento.
- 4) Puntare sulle compagnie che hanno una strategia mirante al point to point (ANA, Air India, Northwest, Air Berlin, Qatar). Sono quelle che hanno maggiori capacità di incremento delle proprie quote di mercato e che potrebbero avere interesse a investire sulla Lombardia.
- 5) Puntare sulle compagnie *low cost*. Ryanair ed Easyjet hanno due segmenti di business diversi in quanto anche la loro struttura di costo è completamente diversa.

Questo mercato è destinato ad una continua crescita nei prossimi anni a dei ritmi tripli di quelli di mercato.

6) Puntare sull'intermodalità e pubblicizzare il nuovo collegamento con la Stazione Centrale che partirà nei prossimi due anni.

Milano Malpensa ha tutte le possibilità di salvarsi dal declino dovuto dall'abbandono di Alitalia; le soluzioni adottabili sono di mercato e non politiche dirigistiche.

La liberalizzazione delle tratte intercontinentali deve diventare un obiettivo prioritario del prossimo governo, perché questa sarebbe la soluzione per garantire un continuo sviluppo del mercato aereo concorrenziale e per un salvataggio di Malpensa senza oneri.