

## Alitalia precipita nel caro carburante

di Andrea Giuricin

Le ultime notizie su Alitalia non sono buone; il processo di privatizzazione sembra essere finito in un'impasse, in quanto gli investitori italiani attendono che il Governo modifichi la legge Marzano, in modo che i debiti della vecchia Alitalia non ricadano sulla Newco, mentre il Governo dice di voler aspettare il piano dell'*advisor* Intesa San Paolo per modificare solo successivamente la legge.

Il Consiglio di Amministrazione di Alitalia non si è riunito lo scorso 8 agosto ed ha rimandato al 29 Agosto la riunione; le decisioni da prendere sono molto importanti, in quanto deve essere eletto il nuovo Amministratore Delegato della compagnia, deve essere approvato il bilancio del secondo trimestre e al contempo dovrebbe analizzare il "Piano Fenice".

Non è impossibile che si esca da questo punto morto, ma a condizione che uno dei due attori, il Governo o gli investitori, faccia un passo indietro.

La situazione dunque è molto critica. Le soluzioni anticipate del piano Fenice dell'*advisor* Intesa – San Paolo sono sicuramente deboli per la compagnia e pessime per il contribuente che si vedrebbe assegnato il debito della Bad Company Alitalia. La creazione di AliOne avrebbe diversi punti critici; infatti AirOne ed Alitalia fanno parte di due alleanze differenti e l'uscita da un raggruppamento comporta forti penali. I due vettori sarebbero forti solo sul mercato interno, creando di fatto un monopolio su molte rotte, mentre resterebbe un piccolo operatore europeo con il 3,5 per cento della quota di mercato passeggeri.

Il tempo è stretto e, le ultime indiscrezioni secondo le quali Lufthansa potrebbe investire nella nuova compagnia, cambiano di poco le scenario per il contribuente. In questo modo il vettore tedesco potrebbe avvantaggiarsi delle nuove condizioni per entrare nella NewCo, lasciando allo Stato Italiano i debiti della "vecchia Alitalia". L'entrata di un player europeo molto importante, con una quota minoritaria, sarebbe sì importante, ma lascerebbe di fatto intatta l'italianità dell'impresa che fino ad oggi ha provocato perdite per più di 3 miliardi di euro.

L'integrazione tra AirOne e Alitalia non sarebbe facile e l'entrata del secondo operatore europeo avverrebbe in seguito ad un processo di privatizzazione alquanto dubbio; purtroppo l'errore alla base è quello che la privatizzazione Alitalia non ha seguito la logica del mercato, ma solamente quella dell'italianità.

*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.*

Gli esempi europei evidenziano che non è importante guardare alla nazionalità degli investitori, ma solamente ai piani industriali e finanziari offerti.

### *Gli esempi del mercato*

Alla fine di Luglio, due importanti compagnie europee, Iberia e British Airways hanno cominciato le trattative per potersi fondere in un unico vettore. Questo processo segue una logica di mercato, in quanto i due vettori rischiavano di restare due operatori regionali con meno del 5 per cento della quota di mercato passeggeri. Insieme invece creerebbero il terzo gruppo europeo, con più di 60 milioni di passeggeri e di grandezza non molto inferiore ai due principali player, Air France – KLM e Lufthansa. È da notare che il processo di fusione tra British Airways ed Iberia segue una logica di mercato al contrario della privatizzazione Alitalia:

Il settore aereo è molto sensibile agli shock esterni; l'aumento del prezzo del carburante, cresciuto del 90 per cento negli ultimi 12 mesi, sta mettendo in crisi tutte le compagnie aeree. I vettori, al fine di conseguire economie, stanno adottando processi di fusione, diminuzione dell'offerta e tagli al personale. Il merger tra Iberia e British Airways è una risposta di mercato alle difficoltà del settore e altre fusioni si profilano all'orizzonte come quella probabile tra Lufthansa e Austrian.

Le alleanze tra i diversi vettori stanno diventando sempre più strette. La compagnia inglese e quella spagnola fanno parte entrambe di OneWorld, mentre il vettore tedesco e quello austriaco sono operanti nel raggruppamento Star Alliances.

Le economie di scala sono maggiori se esiste già un coordinamento delle rotte e delle vendite dei biglietti e non è quindi un caso se si procede a fusioni tra compagnie della stessa alleanza globale.

La stessa logica era alla base dell'acquisto di Alitalia da parte di Air France – KLM appartenenti entrambe all'alleanza SkyTeam. I due vettori attualmente hanno un coordinamento tra le rotte e per molte di esse esiste un *code-sharing*.

La privatizzazione di Alitalia poteva essere conclusa ormai 4 mesi fa, con un risparmio di circa 200 milioni di euro per il contribuente italiano, se si fosse concluso l'accordo con il primo gruppo europeo.

I sindacati sono spaventati dall'elevato numero di licenziamenti che il vettore italiano dovrà subire, ma è quello che la logica lasciava presagire nel caso di un mancato accordo tra Alitalia e AirFrance.

Il mercato è sempre più condizionato dall'aumento del costo del carburante e tutte le compagnie, nei prossimi mesi, vedranno un aumento dei costi operativi di almeno il 10 per cento.

Il settore del trasporto aereo è sempre stato condizionato dagli shock esterni; il caso più drammatico è legato all'attacco alle Torri Gemelle, in seguito al quale ci fu un drastico calo della domanda di servizi aerei. Successivamente ci fu la crisi legata alla SARS e quella dovuta agli attentati di Londra. Le tre crisi riguardarono principalmente il lato della domanda, mentre l'aumento del prezzo del carburante incide principalmente sull'offerta; è la ragione per la quale diverse compagnie stanno riducendo l'offerta di voli per la prossima stagione invernale.

### Il prezzo del carburante brucia Alitalia

L'incremento del prezzo del *jet fuel* ha cominciato a fare sentire i propri effetti sui bilanci delle compagnie a partire dall'inizio dell'anno in corso. Nel 2007 vi era stato un aumento del prezzo, ma era stato compensato da un pari rafforzamento dell'euro nei confronti del dollaro.

Le compagnie aeree inoltre utilizzano delle coperture per eventuali incrementi del prezzo del petrolio ed è il motivo per il quale l'effetto più drammatico sui bilanci dei vettori si avrà nei prossimi mesi.

L'incidenza e la sensibilità al variare del prezzo del carburante è differente per le compagnie aeree.

Sono tre i fattori principali da prendere in considerazione per analizzare il grado di sensibilità dei vettori all'incremento del prezzo del *jet fuel*:

- Lunghezza del volo: i voli a corto raggio sono quelli che più risentono dell'aumento del prezzo, poiché è proprio in fase di decollo che un aeromobile consuma maggiormente il carburante.
- Età media della flotta; gli aerei di nuova generazione consumano fino al 30 per cento di carburante in meno e dunque le compagnie aeree che hanno la flotta più vecchia sono quelle maggiormente esposte all'aumento dei costi.
- "Copertura" del carburante; le compagnie possono coprirsi, cioè acquistare carburante per i mesi successivi ad un livello di prezzo inferiore (nel caso la previsione si riveli esatta).

Andando ad analizzare la situazione di Alitalia, è possibile intuire che i prossimi mesi saranno davvero pieni di difficoltà per la compagnia di bandiera.

Nonostante la diminuzione dell'offerta, misurata in *Available Seat Kilometers (ASK)*, di circa il 22 per cento nel secondo trimestre dell'anno, i conti della compagnia rischiano di precipitare in una perdita semestrale di 400 milioni di euro.

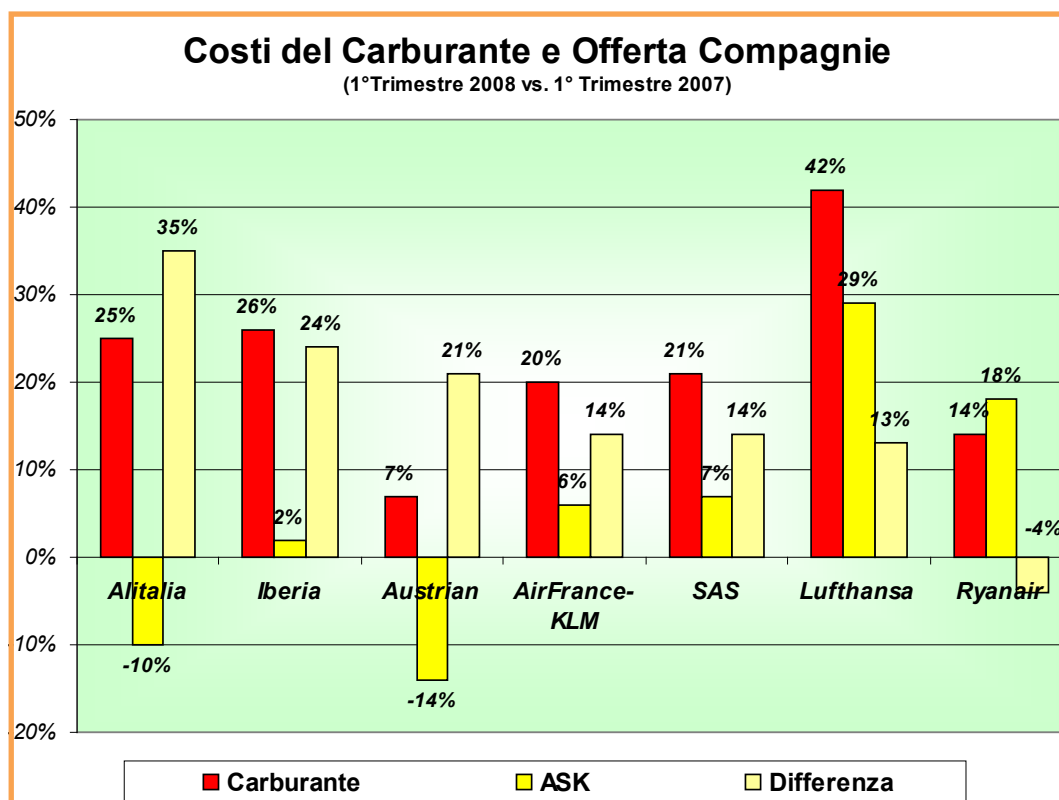
Alitalia è in una posizione di rischio elevato; i tre fattori, analizzati precedentemente, risultano essere tutti presenti nella compagnia di bandiera.

Non solamente ha la flotta di aeromobili con un'età media molto elevata, superiore a tredici anni e a tutte le maggiori compagnie europee, ma la lunghezza dei voli di Alitalia è sensibilmente inferiore a quella dei suoi concorrenti, ad eccezione dei vettori *low cost*; infine nei mesi scorsi la compagnia ha venduto opzioni sul carburante per fare cassa, essendo in una situazione di emergenza liquidità.

Il grafico alla pagina seguente analizza l'offerta di voli e l'aumento dei costi legati al carburante per le principali compagnie europee nel primo trimestre del 2008 confrontato con lo stesso periodo dell'anno precedente.

Dal grafico risulta evidente che già nel primo trimestre il conto economico che maggiormente ha sofferto dell'aumento del prezzo del carburante è stato quello di Alitalia. Sebbene l'ASK sia diminuito del 10 per cento, i costi legati al *jet fuel* sono aumentati del 25 per cento; il differenziale dunque è stato del 35 per cento. Tutte le compagnie europee hanno evidenziato un peggioramento dei costi legati all'incremento del prezzo del *jet fuel*, con percentuali comprese tra il 24 per cento di Iberia e il 13 per cento di Lufthansa. L'unica compagnia che nel primo trimestre non ha avuto un impatto negativo è stata Ryanair, che aveva ben agito sulle coperture.

FIGURA 1



La prima compagnia *low cost* tuttavia nel secondo trimestre dell'anno ha presentato dei conti che hanno deluso gli investitori; i profitti sono diminuiti dell'85 per cento, a causa dell'aumento dei costi legati al carburante riuscendo comunque a fare degli utili.

Se nel primo trimestre Ryanair aveva avuto coperture ottime, lo stesso non si è avuto nel secondo trimestre. La compagnia aveva evidentemente scommesso su un ridimensionamento veloce del prezzo del carburante, commettendo un errore di valutazione.

Il secondo trimestre sarà molto duro per le compagnie aeree, mentre la seconda parte dell'anno rischierà di essere tragica, se il prezzo del petrolio non diminuirà.

La seguente tabella analizza i dati di posti chilometri offerti e di costo del carburante di alcuni vettori nel primo e nel secondo trimestre del 2008 al fine di evidenziare il continuo aumento dei costi (differenza).

TABELLA 1

## Aumento costi carburante 2° Trimestre 2008

Compagnia	1° Trimestre 2008		2° Trimestre 2008		Differenza (2q08 - 1q08)
	Carburante	ASK	Carburante	ASK	
Austrian	7%	-14%	30%	-1%	10%
Lufthansa	42%	29%	46%	28%	5%
Ryanair(1)	14%	18%	92%	30%	66%
Alitalia	25%	-10%	...	-22%	...

Dati: in percentuale

(1) Stima dell'ASK Fonte: Dati Bilancio Compagnie

Le compagnie analizzate evidenziano che le difficoltà nel secondo trimestre dell'anno in corso sono maggiori rispetto a quelle del primo trimestre. La situazione di Alitalia sembra essere vicina a quella di Ryanair, se non peggiore, in quanto il vettore di bandiera italiano non solo non dovrebbe avere grandi "coperture" di carburante, ma possiede aerei più vecchi di quelli della *low cost* irlandese

Alitalia rischia un tracollo dovuto al prezzo del carburante e il conto economico potrebbe evidenziare un costo dovuto all'approvvigionamento delle materie prime in crescita dai 253,5 milioni di euro del secondo trimestre 2007 a 368 milioni di euro nello stesso periodo del 2008, nonostante una caduta dei posti chilometri offerti.

### ETS nell'aviazione Civile

L'aumento del prezzo del carburante è un tipico shock esterno; il settore aereo rischia di essere penalizzato da un altro fattore nei prossimi anni; la strategia di riduzione delle emissioni inquinanti dell'Unione Europea<sup>1</sup> rischia di colpire duramente un settore che già si trova in forte difficoltà.

Il Parlamento Europeo, lo scorso 8 luglio, in seconda lettura ha incluso il settore aereo nel sistema europeo di scambio di quote d'emissioni.

La decisione segue diversi studi condotti circa l'impatto che la nuova tassazione avrebbe sulle compagnie aeree e sul settore dell'aviazione civile.

L'applicazione dell'ETS verrà effettuata a partire dal primo gennaio del 2012 per tutti i voli non solamente intracomunitari, ma anche per quelli in partenza e in arrivo in Europa per una qualunque destinazione o da un qualunque punto d'origine. La tassazione ricadrà anche su operatori non comunitari ed è stata abbandonata l'idea di effettuare una prova del sistema nel 2011 solamente per voli intracomunitari.

Le compagnie aeree riceveranno l'85 per cento delle loro quote di emissioni gratuitamente, mentre il 15 per cento sarà messo sul mercato ed aggiudicato tramite un sistema di *auctioning*.

Questa quota gratuita è molto inferiore a quella che la stessa Commissione Europea aveva proposto nemmeno due anni fa, in quanto nella proposta il livello messo all'asta nel primo anno doveva essere del 3 per cento. Il Parlamento Europeo stabilisce inoltre che la quota messa all'asta salirà negli anni successivi al 2013 e questo presuppone un aumento della tassazione per il settore aereo.

Le compagnie aeree, nel luglio del 2007, avevano commissionato uno studio alla York Aviation, il quale aveva calcolato l'impatto dell'ETS nel settore aereo. Tale ricerca tuttavia teneva conto di un livello di *auctioning* per il 2012 al 3 per cento e successivamente, dal 2013 al 2017, un livello al 20 per cento e dal 2018 al 2022 un livello al 40 per cento.

La crescita annua delle emissioni stimata era del 4 per cento, inferiore alla crescita dell'offerta che invece era del 5 per cento annua.

L'aumento dell'anidride carbonica immessa nell'ambiente era di circa 1,5 miliardi di tonnellate nell'arco temporale compreso tra il 2012 e il 2022.

Il prezzo della CO<sub>2</sub> alla tonnellata poteva assumere due livelli, *low* e *high*, più un terzo denominato *Extreme*.

1 Un'ottima analisi è condotta nell'IBL Special Report, *Europa 2020. Una proposta alternativa* di Carlo Stagnaro disponibile presso: [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Papers/IBL\\_Report\\_Carbon-Tax\\_ita.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Papers/IBL_Report_Carbon-Tax_ita.pdf)

Il livello Low presupponeva un prezzo di 15 Euro la tonnellata di CO<sub>2</sub> nel 2012 e successivamente un prezzo di 6 euro la tonnellata. Lo scenario *High* presupponeva un prezzo di 30 euro la tonnellata di CO<sub>2</sub> ; infine lo scenario *Extreme* calcolava i costi con un prezzo di 60 euro la tonnellata.

Il prezzo della tonnellata di anidride carbonica è oggi vicina ai 30 Euro e sembra dunque che lo scenario *high* possa essere quello che verrà realizzato nei prossimi anni.

Il costo dell'introduzione del sistema degli ETS nell'aviazione civile tengono in conto sia i costi dovuti alla produzione aggiuntiva dal settore di CO<sub>2</sub> nei prossimi anni, sia quelli dovuti al fatto che non tutta l'anidride carbonica emessa è gratuita; mentre i costi legati alla parte aggiuntiva sono legati semplicemente al prezzo, il livello dei costi dell'*auctioning* non dipende solamente dal prezzo, ma anche dal modello considerato.

Nel modello della York Aviation, la parte dei diritti messi all'asta è crescente dal 3 per cento del 2012, al 20 per cento tra il 2013 e il 2017 e il 40 per cento tra il 2018 e il 2022.

Nel modello denominato "15 per cento", si presuppone che i diritti messi all'asta resteranno stabili nel tempo al 15 per cento, cioè il livello stabilito dal Parlamento Europeo. Tuttavia lo stesso organo dell'Unione Europea prevede di diminuire il livello dei diritti non ceduti gratuitamente alle compagnie; è il motivo per il quale è stato creato un terzo modello, denominato "Max", che prevede un livello di *auctioning* del 15 per cento nel 2012 e del 40 per cento tra il 2013 e il 2022.

La seguente tabella calcola i costi annuali e totali dovuti all'introduzione dell'ETS nell'aviazione civile secondo due livelli di prezzo dell'anidride carbonica (*low-high*) e tre differenti modelli ("York", "15 per cento", "Max").

TABELLA 2

## Costi Introduzione degli ETS nel settore aereo

Dati: in migliaia di Euro

Anno	Aggiuntiva (1)		Auctioning (2)					
	York Av.		York Av.		15%		Max	
	Low	High	Low	High	Low	High	Low	High
2012	1061	2121	98	196	491	982	491	982
2013	494	2468	262	1310	196	982	524	2619
2014	566	2828	262	1310	196	982	524	2619
2015	641	3203	262	1310	196	982	524	2619
2016	719	3593	262	1310	196	982	524	2619
2017	800	3999	262	1310	196	982	524	2619
2018	884	4421	524	2619	196	982	524	2619
2019	972	4860	524	2619	196	982	524	2619
2020	1063	5316	524	2619	196	982	524	2619
2021	1158	5790	524	2619	196	982	524	2619
2022	1257	6284	524	2619	196	982	524	2619
<b>Totale 2012-2022</b>	<b>9613</b>	<b>44884</b>	<b>4027</b>	<b>19839</b>	<b>2455</b>	<b>10803</b>	<b>5729</b>	<b>27172</b>

(1) Costo dovuto all'immissione della CO<sub>2</sub> aggiuntiva dal settore aereo(2) Costo dovuto alle diverse quote di CO<sub>2</sub> rientrante in un sistema d'asta

Fonte: Rielaborazione dati York Aviation, Ernst &amp; Young, 2007

La tabella evidenzia dei costi molto importanti per il settore del trasporto aereo, tuttavia molto variabili in funzione del costo della tonnellata di anidride carbonica e del diverso livello di *auctioning* scelto.

Attualmente il prezzo della tonnellata di CO<sub>2</sub> vicino ai 30 Euro e la decisione del Parlamento Europeo di essere intransigente nei confronti del settore aereo, avendo scelto un livello di *auctioning* 5 volte superiore a quello proposto dalla Commissione Europea, fanno propendere a pensare che il modello Max sia quello più realistico.

Non è tuttavia possibile ad oggi prevedere il prezzo della tonnellata di anidride carbonica, ma il rischio che il trasporto aereo subisca uno shock dovuto all'aumento della tassazione è molto elevato.

La seguente tabella mostra il range dei costi totali dell'introduzione dell'ETS nel settore aereo in funzione delle due variabili.

TABELLA 3

## Costi Introduzione degli ETS nel settore aereo

Dati: in migliaia di Euro

Studio	Scenario	Costi totali 2012-2022
York Aviation	Low	13640
	High	64723
	Extreme	129445
15%	Low	12068
	High	55687
	Extreme	111375
Max	Low	15342
	High	72056
	Extreme	144112

Fonte: Rielaborazione dati York Aviation, Ernst & Young, 2007

Se si avverasse il modello "max" al prezzo *high* il costo per l'aviazione civile sarebbe di circa 72 miliardi di euro, nell'arco del periodo considerato. Se si dovesse avverare lo scenario *Extreme* i costi potrebbe addirittura superare i 140 miliardi di euro.

Il calcolo effettuato dalla York Aviation conteggia inoltre i costi amministrativi dell'introduzione dell'ETS; sarebbero maggiori per le compagnie aeree di dimensioni più piccole.

L'impatto dell'ETS si farebbe sentire maggiormente sulle compagnie *low cost*, i cui clienti sono più sensibili al prezzo e l'introduzione del sistema di scambio di emissioni porterebbe ad una perdita di circa 42 mila posti di lavoro, tra diretto, indiretto ed indotto, nel settore nel 2022.

Ci sarebbe inoltre una perdita di passeggeri dei grandi hub europei, poiché i voli intercontinentali che attualmente fanno tappa in Europa, potrebbero fare scalo in altri aeroporti dove non esiste una tassa simile (ad esempio Dubai). Sarebbe presente quindi una distorsione anche a livello aeroportuale.

Il sistema degli ETS colpirebbe maggiormente le compagnie che inquinano maggiormente; tra queste sicuramente c'è Alitalia che possiede la flotta più vecchia ed inquinante in Europa. Sarebbero inoltre colpiti maggiormente i voli a corto raggio, la maggioranza del *business* del vettore di bandiera.

Le incertezze sul futuro di Alitalia sono molte, poiché la privatizzazione tarda ad arrivare.

Le certezze sul futuro della compagnia al momento sono tre ed indicano una strada che porta sempre più verso il fallimento dello Stato come imprenditore:

- L'aumento dei costi legati al carburante affonderanno a breve i conti del vettore, mentre il management è impotente.
- L'introduzione dell'ETS nel medio periodo provocherà un altro incremento dei costi.
- Le perdite sono e saranno contabilizzate al contribuente, anche in caso di privatizzazione.

Il mutamento delle condizioni del *business* aereo ha necessità di una notevole flessibilità; questa non può essere data da una gestione pubblicistica dell'azienda, la stessa che ha portato a perdite di 3 miliardi di euro negli ultimi nove anni.

Le compagnie aeree europee, ormai privatizzate, rispondono al degradamento delle condizioni tramite azioni di mercato.

In Italia questa opzione è stata abbandonata ormai da tempo dietro la scusa dell'italianità.

Altri mesi difficili aspettano Alitalia e i contribuenti italiani...



## 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.