

Gli slot della discordia

di Andrea Giuricin

Alitalia, nella conferenza stampa tenuta a Roma il 12 Maggio scorso ha affermato di avere scelto come unico *hub* lo scalo di Roma Fiumicino. Tale decisione in realtà non è nuova e non deve affatto stupire.

Pochi giorni dopo è stata la volta di Antonio Catricalà, Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, il quale ha affermato davanti al Parlamento la necessità di "liberalizzare gli *slot*" a Linate.

Immediatamente è arrivata la risposta di Vito Riggio, presidente dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile il quale ha affermato che la limitazione di Linate "tiene conto anche di ragioni di sicurezza in seguito all'incidente dell'ottobre 2001".¹

Il tragico fatto, nella quale persero la vita oltre 100 persone, avvenne per la mancanza del radar di terra nell'aeroporto che è stato successivamente installato. La cosa più grave è che si fa riferimento a questo evento così doloroso per giustificare la mancanza di apertura dello scalo milanese.

In realtà, come Riggio perfettamente sa, il regolamento che limita a 18 movimenti orari lo scalo di Linate è del gennaio 2001 ed è il cosiddetto decreto "Bersani bis". Lo stesso Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in data 12 febbraio 2001 ha firmato e ha cominciato a fare applicare il cosiddetto Decreto Ministeriale 1T del 5 gennaio del 2001.

Quindi la limitazione non può tenere conto delle ragioni di sicurezza in seguito all'incidente aereo, per il semplice fatto che il tragico evento è accaduto dopo la limitazione.

La concorrenza dell'ENAC

Si pone dunque il vero problema: perché l'ENAC è così contraria a questa apertura? E soprattutto, è vero che i limiti sono infrastrutturali ed ambientali?

Al primo quesito non è facile rispondere e forse dovrebbe essere lo stesso ENAC a fornire risposte più convincenti. Si può solo notare che in tutta la vicenda Alitalia, l'ENAC non ha svolto quel ruolo imparziale che dovrebbe sempre svolgere in quanto ente indipendente.

Eravamo ancora a metà settembre del 2008 e la cordata degli imprenditori italiani si era appena ritirata perché i sindacati non avevano intenzione di firmare; in particolare erano gli autonomi e la CGIL che non accettavano le condi-

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

¹ Gianni Dragoni, Il Sole 24 Ore, Giovedì 21 Maggio 2009

zioni dell'offerta e si rischiava il fallimento del vettore.

L'ENAC, tramite Riggio, dichiarò il 19 settembre 2008 che senza piano, la licenza di volo del vettore "sarebbe stata sospesa entro 3 – 4 giorni".²

Nel trasporto una tale dichiarazione determina la vita o la morte di una compagnia aerea, perché senza licenza il vettore non può volare. La normativa europea prevedeva che il vettore dovesse avere una liquidità necessaria per sopravvivere alcuni mesi, ma l'amministratore straordinario di Alitalia, Augusto Fantozzi, in data 7 settembre 2009, 12 giorni prima delle affermazioni di Vito Riggio, aveva dichiarato di avere liquidità di 30 – 50 milioni di euro a fronte di un fabbisogno mensile di almeno 70 milioni.

A quel punto l'ENAC, proprio con l'obiettivo della sicurezza, avrebbe dovuto ritirare la licenza di Alitalia, ma questo non venne mai fatto.

Alla seconda domanda invece è più facile rispondere; i limiti di Linate sono regolamentari e non certamente infrastrutturali o ambientali. L'aeroporto fino all'apertura della nuova Malpensa aveva un traffico superiore del 50 per cento rispetto a quanto registrato nel 2008. In ogni caso, avrebbe la possibilità di effettuare 32 movimenti orari al posto dei 18 odierni. L'incremento potrebbe avvicinarsi a quasi il 100 per cento, ma anche solo un incremento fino a 25 movimenti orari farebbe crescere di quasi 100 voli al giorno la capacità dell'aeroporto di Linate.

I limiti ambientali sembrano avvicinare la situazione milanese a quella di Ciampino; nell'aeroporto romano il rumore, pur in assenza di alcuno studio che evidenzia tale problema, è diventato una scusa per chiudere il secondo scalo romano usato dalle *low cost*, tanto che il presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo, dichiarò lo scorso gennaio: "Offriamo alla CAI la chiusura di Ciampino e lo spostamento a Viterbo dei *low cost*".³ Più esplicito di così.

È chiaro che Alitalia abbia tutta l'intenzione di mantenere il proprio monopolio su Milano Linate, perché è uno degli aeroporti più comodi e più redditizi per una compagnia aerea. Dal punto di vista aziendale è comprensibile dunque che il vettore sia contrario ad una apertura di Linate e anzi, come aveva dimostrato il tavolo Regione Lombardia, SEA e Alitalia, preferiva una chiusura dell'aeroporto cittadino alla sola Linate – Roma.

Non è chiara la posizione dell'ENAC, che al contrario di quanto ha fatto fin qui, dovrebbe svolgere il proprio compito in maniera indipendente e a favore di tutte le compagnie aeree.

Il rapporto tra Malpensa e Alitalia

Uno dei principali problemi della compagnia aerea Alitalia, ben prima del fallimento, era quello di avere il doppio *hub*, cioè Malpensa e Fiumicino. In realtà la compagnia non ha mai avuto gli aerei necessari per potere sostenere una tale struttura di business.

La conferenza stampa è utile dunque a fotografare una situazione ben chiara al management della nuova compagnia aerea e non porta dei significativi cambiamenti.

Con questo chiarimento interno aziendale, il focus del vettore si sposta sui passeggeri in arrivo in Italia, principalmente i turisti *leisure*, mentre i turisti *outgoing*, principalmente la clientela *business*, difficilmente sarà soddisfatta.

2 Dichiarazione del presidente dell'ENAC in un intervento a Radio 24, il 22 Settembre 2008.

3 Intervento di Piero Marrazzo il 20 Gennaio 2009 durante un incontro tra Alitalia ed Enti Locali, APCOM.

In realtà tale scelta è figlia del “Piano Prato”, dal nome dell’ex amministratore delegato dell’ormai defunta Alitalia, che fu presentato a fine agosto del 2007. Le novità sono ben poche, perché di fatto l’abbandono di Malpensa da parte di Alitalia è cominciato oltre un anno fa, quando tale piano industriale cominciò ad essere attuato.

La risposta alla compagnia italiana è arrivata da diversi politici del Nord Italia ed in particolare dalla classe dirigente della Lombardia. Lo scorso 16 maggio sul Corriere della Sera, le dichiarazioni di Giuseppe Bonomi, amministratore delegato della società Aeroportuale che gestisce gli scali milanesi, hanno sintetizzato la posizione ed il sentimento presente nella Regione Lombardia.

Bonomi ha rilevato che l’abbandono in realtà sia avvenuto ormai da oltre un anno e ha inoltre accusato la politica di avere fatto poco per aiutare lo scalo di Malpensa.

Sull’uscita di Alitalia dallo scalo varesino sono i dati che parlano chiaro: nel corso del 2008 i passeggeri di Alitalia sono stati circa 7,8 milioni in meno rispetto all’anno precedente, passando da oltre 11 milioni a poco più di 3,5 milioni di passeggeri l’anno. Questo abbandono è stato supplito in parte dagli altri vettori aerei, tanto che nel complesso l’aeroporto ha perso “solo” 4,7 milioni di passeggeri.

La crisi del trasporto aereo non aiuta un recupero immediato, ma le prospettive non sono totalmente nere per lo scalo varesino.

Liberalizzare l’intercontinentale

L’accusa di abbandono da parte della classe politica è in parte veritiera; Malpensa avrebbe bisogno di una liberalizzazione veloce degli accordi bilaterali per potere sviluppare il trasporto aereo intercontinentale. Infatti, a dispetto di quanto si possa immaginare, la maggior parte della caduta del traffico di Malpensa è da imputarsi alla contrazione del trasporto aereo intercontinentale.

Nel complesso circa il 50 per cento della perdita di passeggeri dell’aeroporto nel 2008 rispetto al 2007 deriva dai mercati a lungo raggio.

La mancanza di liberalizzazione su tale segmento del trasporto aereo fa sì che in seguito all’abbandono di Alitalia, non sia possibile una sostituzione da parte di altri vettori.

Infatti molti accordi bilaterali prevedono che non solo non sia possibile la presenza di più di una compagnia per Stato, ma vietano l’utilizzo di scali differenti da Roma Fiumicino. Inoltre il numero di frequenze settimanali è deciso dall’accordo.

Si capisce bene che in questo segmento del trasporto aereo, il mercato non abbia molta presenza a causa dell’eccessiva regolamentazione.

Si prenda il caso di Taiwan: tale isola non può essere collegata direttamente a Milano perché gli accordi lo vietano. Se un *businessman* vuole recarsi nel paese asiatico è costretto a passare da Fiumicino.

Il governo è realmente immobile? Bisogna evidenziare che il Ministro agli Affari Esteri, Franco Frattini, si sta impegnando per modificare alcuni accordi bilaterali, ma il processo è molto lungo.

Il governo è immobile invece sulla questione degli *slot*; in questo settore invece di appoggiare la posizione del Commissario Europeo Antonio Tajani nella proposta di congelamento di questi diritti, avrebbe dovuto spingere verso una soluzione di mercato per la loro assegnazione.

L’introduzione di un mercato secondario è possibile e il 30 aprile 2008 fu la stessa

Commissione Europea a prevederla come soluzione; poi la crisi economica ha cominciato a “picchiare duro” e come spesso è capitato, con la scusa della crisi di fatto si è cercato di limitare la concorrenza.

Sapendo della lunghezza delle trattative, l'Istituto Bruno Leoni, fin dalla presentazione del “Piano Prato” aveva preso una posizione pro-liberalizzazione, avvisando che tale soluzione potesse essere l'unica per salvare Malpensa.

Se il governo sta facendo qualche passo in avanti almeno sul segmento intercontinentale, l'Unione Europea ne sta facendo cinque indietro.

L'Unione Europea nella crisi

Il trasporto aereo mondiale, molto legato all'andamento economico generale, sta conoscendo una crisi molto profonda. I dati sono chiari ed evidenziano tassi di decrescita nell'ordine del 10 per cento annuo negli ultimi mesi per molte compagnie aeree e per gran parte degli aeroporti.

La tabella alla pagina seguente evidenzia la difficoltà che tutti gli aeroporti stanno attraversando in questi primi mesi del 2009. La fonte dei dati è il sito www.anna.aero che ha raccolto i dati direttamente dalle società di gestione aeroportuali europee.

In verde sono riportati gli aeroporti che hanno visto aumentare il traffico passeggeri, in arancione quelli che hanno avuto una perdita fino al 10 per cento e in rosso quelli con una caduta del numero passeggeri superiore al 10 per cento.

Nessun aeroporto ha conosciuto una crescita del traffico ed anzi la caduta ha avuto dei tassi molto elevati. Diversi aeroporti europei hanno avuto contrazioni del traffico superiori al 10 per cento per tutti i mesi e in alcuni casi, come è successo a Barcellona, il decremento è stato superiore al 20 per cento.

In questo clima di crisi generale, la Commissione Europea ha pensato bene di rispondere con quella che è definita impropriamente un'azione anticrisi.

L'11 marzo scorso la DGTREN ha proposto una modifica al regolamento 95/93, relativo agli *slot* e il 7 maggio scorso, il Parlamento Europeo ha approvato tale decisione con una maggioranza schiacciante, con soli 20 voti contrari e 8 astenuti.

L'assegnazione di tali diritti si basa sul principio del *grandfather's right*; ogni compagnia aerea che utilizza nella stagione IATA precedente uno *slot*, ha il diritto di mantenerlo se questo viene utilizzato almeno per l'80 per cento del tempo. Nel caso non dovessero essere utilizzati, gli *slot* dovrebbero essere lasciati liberi e sarebbero riassegnati al 50 per cento alle compagnie già operanti nello stesso aeroporto e al 50 per cento a nuovi operatori.

Gli *slot* dunque non hanno mercato e questo provoca delle enormi inefficienze; se ad esempio una compagnia aerea con i mezzi necessari volesse investire su un aeroporto congestionato non ha praticamente alcun modo per potere effettuare il servizio aereo.

Quale era l'unica modalità per entrare in un aeroporto congestionato?

L'unica possibilità per una compagnia era quella di subentrare a qualche altro operatore in crisi. La compagnia più debole avrebbe dovuto lasciare il posto a quella con maggiori capacità.

Quale è stata la misura “anticrisi” dell'Unione Europea?

Il Parlamento, approvando la proposta della DGTREN, ha congelato gli *slot*, vale a dire

TABELLA 1

Traffico Passeggeri nei principali Aeroporti Europei

Aeroporto	Passeggeri 2008	Andamento 2009		
		Gennaio	Febbraio	Marzo
London Heathrow	66.908	-2.1%	-9.5%	-7.5%
Paris CDG	60.852	-6.5%	-8.8%	-9.1%
Frankfurt	53.467	-10.4%	-13.3%	-9.2%
Madrid	50.846	-18.5%	-16.8%	-14.7%
Amsterdam	47.393	-9.0%	-13.7%	n.d
Rome Fiumicino	35.226	-8.6%	-6.2%	-1.9%
Munich	34.531	-9.5%	-11.8%	-7.5%
London Gatwick	34.164	-10.8%	-14.3%	-17.6%
Barcelona	30.208	-21.7%	-21.5%	-20.0%
Paris ORY	26.210	-10.7%	-6.3%	-11.2%
Dublin	23.467	-7.9%	-11.9%	-13.9%
Palma de Mallorca	22.833	-8.3%	-13.3%	-16.5%
London Stansted	22.341	-11.2%	-16.1%	-15.9%
Zurich	22.099	-2.3%	-7.7%	-8.9%
Copenhagen	21.530	-14.3%	-18.7%	-15.6%
Manchester	21.065	-10.2%	-16.8%	-18.0%
Vienna	19.747	-12.1%	-16.5%	-15.6%
Oslo	19.316	-12.8%	-13.2%	-9.8%
Brussels Zaventum	18.516	-15.1%	-19.0%	-14.7%
Dusseldorf	18.151	-7.5%	-11.5%	-1.6%
Stockholm Arlanda	18.136	-16.0%	-19.0%	-11.0%
Athens	16.466	-6.8%	-4.3%	n.d
Berlin Tegel	14.487	-8.5%	-10.7%	-0.8%
Lisbon	13.604	-3.9%	-6.0%	-17.1%
Helsinki	13.427	-6.4%	-9.0%	-8.0%
Hamburg	12.838	-10.7%	-12.8%	-5.3%
Malaga	12.814	-18.9%	-20.8%	-20.8%

che ha sospeso per la prossima stagione estiva il principio dell'80 per cento del *grandfather's right*.

Le compagnie non sono più obbligate ad utilizzare gli *slot*, perché nella prossima stagione li manterranno comunque.

Come una tale misura può essere definita "anticrisi"? Una tale decisione, aversata infatti dagli operatori più dinamici, le compagnie *low cost* ed in particolare Easyjet e Ryanair, e dagli aeroporti di fatto blocca quel poco di simil-mercato che esisteva nel settore degli *slot*.

Tutti gli aeroporti soffriranno di un tale decisione ed in particolar modo quelli maggiormente congestionati; tra questi sicuramente vi è la presenza di Milano Linate.

La modifica al regolamento è ancora più grave perché è inserita la possibilità di conge-

lare gli *slot* anche per la prossima stagione invernale; in questo modo non ci potrebbe essere sostituzione tra le compagnie fino al marzo 2011, provocando di fatto un blocco del mercato aereo per circa 2 anni.

La posizione in seno alla Commissione Europea è così granitica come quella riscontrata nel Parlamento Europeo?

Il Commissario alla Concorrenza Neelie Kroes ha chiesto ad Assoclearence, l'associazione che in Italia gestisce gli *slot*, di controllare se effettivamente gli *slot* vengono utilizzati dalle compagnie aeree. C'è il forte sospetto che alcuni operatori, in particolare quello dominante sul mercato domestico, senza dichiararlo, non stia utilizzando gli *slot* e di fatto li stia occupando senza alcun diritto.

Certo questa presa di posizione del Commissario solo nei confronti della nuova Alitalia sembra indicare che all'interno della Commissione non ci sia una convergenza totale sul tema; tuttavia sembra che il Commissario Kroes con la sua azione stia cercando di tappare la falla di una diga con un dito.

Chiedere chiarimenti circa il reale utilizzo degli *slot* in Italia era sicuramente un'azione da intraprendere, ma il fatto che questi *slot*, grazie al congelamento votato dal Parlamento Europeo, non potranno essere riassegnati rende bene l'idea di quanto sia una richiesta poco efficace.

Malpensa, Linate e il mercato

Il congelamento degli *slot* di fatto blocca l'entrata delle compagnie aeree che volessero investire sugli scali milanesi. Per onor del vero, bisogna ricordare che Malpensa non è congestionato e dunque sullo scalo varesino tale modifica ha un impatto molto limitato. Al contrario tale decisione colpisce duramente lo scalo di Linate, sempre gestito dalla SEA.

Non lasciando liberi gli *slot* inutilizzati su Linate non si permette l'entrata delle altre compagnie.

L'Unione Europea con questa modifica al regolamento degli *slot* di fatto impedisce di sostituire i voli non effettuati da Alitalia nel *city airport* milanese con altri voli di altre compagnie concorrenti.

La richiesta di Luthansa Italia e di Easyjet di liberare gli *slot* non utilizzati va proprio in questa direzione. Il Milano Linate – Roma Fiumicino, così come altre importanti rotte dallo scalo milanese, attualmente possono essere operate solo da Alitalia che gode di una posizione monopolistica. Le due compagnie straniere vorrebbero operare in concorrenza tali rotte domestiche, ma sono obbligate o a non effettuarle o ad effettuarle dallo scalo di Malpensa.

L'evidenza della dannosità di una tale modifica al regolamento 95/93 relativo agli *slot* arriva dagli stessi dati di Malpensa e Linate.

Come ricordato lo scalo varesino non è congestionato e dunque appena il mercato lo consente più facilmente è in grado di catturare le nuove compagnie che vogliono investire per sviluppare il proprio network.

Non è un caso che Lufthansa Italia, la nuova filiale italiana del secondo vettore europeo, ha investito centinaia di milioni di euro per porre la propria base con diversi aerei nell'aeroporto di Malpensa. La stessa Easyjet, seconda compagnia *low cost* europea, che trasporta circa il doppio dei passeggeri di Alitalia, continua ad espandere il proprio network da Malpensa.

I dati di aprile relativi a Linate e Malpensa evidenziano che lo scalo varesino è riuscito ad incrementare il numero di passeggeri circa l'8 per cento, mentre nel *city airport* continua la caduta con una contrazione di quasi l'11 per cento.

Perché tale differenza nei dati?

Nell'aeroporto di Malpensa a fronte di una diminuzione del 50 per cento del traffico Alitalia, le altre compagnie hanno avuto gli spazi per poter incrementare di oltre il 21 per cento il numero di passeggeri perché non c'è una carenza di disponibilità degli *slot*.

A Linate invece non è stata possibile una sostituzione dell'operatore dominante con altri vettori, poiché non erano e sono disponibili gli *slot* per poter effettuare i voli.

Certamente il dato è influenzato dal fatto che Alitalia ha cominciato il proprio ritiro proprio nel mese di aprile del 2008, ma è probabile che Malpensa nel corso del 2009 chiuderà con una leggera contrazione del traffico aereo a fronte di un mercato che vede tassi di decremento vicini al 10 per cento.

La concorrenza sta dando gli effetti sperati nello scalo di Malpensa e la non congestione degli *slot* di fatto mette abbastanza al riparo l'aeroporto dalla dannosa modifica della Commissione Europea.

Il mercato dovrebbe essere aiutato con una maggiore liberalizzazione del trasporto aereo intercontinentale ed in questo modo, lo scalo potrebbe chiudere l'anno sostanzialmente con una stabilità dei passeggeri trasportati.

La soluzione di mercato

Proviamo ora ad immaginare che il mercato prenda piede nel settore degli *slot*.

Se la Commissione Europea eliminasse il congelamento degli *slot* e il governo italiano introducesse un mercato secondario di tali diritti, come succede nell'area londinese e come proposto dalla stessa Commissione solamente un anno fa, si potrebbe avere una soluzione *best-best-best*, vale a dire:

- *Best* per Alitalia, perché avendo molti *slot* su Linate potrebbe valorizzarli e venderli alle compagnie in grado di sviluppare l'aeroporto, facendo cassa.
- *Best* per gli aeroporti Milanesi, perché la caduta del traffico verrebbe frenata dall'entrata di nuovi operatori al posto di Alitalia.
- *Best* per i consumatori, perché avrebbero maggiore possibilità di scelta e la maggiore concorrenza a Linate apporterebbe anche un beneficio in termini di riduzione delle tariffe.

Ancora una volta la soluzione sta nel mercato e nella concorrenza. Introdurre misure anti-competitive, come quella del congelamento degli *slot*, peggiora la situazione di tutti gli attori ad eccezione delle compagnie aeree tradizionali.

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.