

Lo Stato ha il brevetto da pilota? Il caso Spanair

Andrea Giuricin

Lo Stato imprenditore sembra non avere speranze, almeno nel settore aereo. Questa semplice osservazione evidentemente non è ancora entrata in testa ai politici dato che proprio in questi giorni è fallita l'ennesima compagnia aerea controllata dalla *longa manus* pubblica. È successo in Spagna, precisamente in Catalogna.

Spanair, dopo aver chiuso sempre gli ultimi esercizi in perdita, si è ritrovata a dover cessare l'attività. Migliaia di passeggeri, anche italiani, si sono ritrovati a terra e l'aeroporto maggiormente interessato è Barcelona El Prat, dove la compagnia aveva la sua principale base operativa.

Per capire bene quanto la politica sia dannosa nel campo aereo non bisogna fare dei grandi passi indietro. È stato il caso di Alitalia, che si è ritrovata nell'agosto del 2008 a dover portare i libri in tribunale, ma in Europa la "triste" tradizione è ormai lunga.

La liberalizzazione europea, completata nel 1997, ha di fatto mostrato le debolezze delle compagnie a controllo pubblico. Prima la belga Sabena e poi la svizzera Swiss sono stati esempi che hanno evidenziato che con la competizione è necessario sapersi ristrutturare. Le posizioni di rendita sono svanite con l'apertura del mercato e per questo motivo le compagnie pubbliche non avevano altro destino se non quello di cambiare o fallire.

Molti vettori tradizionali lo hanno fatto, magari tramite un importante taglio del personale o attraverso riduzioni di costo anche dure, mentre altri si sono rifiutati di "cambiare rotta".

Un caso unico e tragico

Spanair è un caso più unico che raro. Nata a fine anni Ottanta come compagnia charter privata è passata poi sotto il controllo della svedese SAS. Tuttavia il vettore catalano continuava a macinare perdite.

Ci fu un altro tragico avvenimento che accompagnò questo processo di vendita e fu la caduta del volo Madrid Barajas – Gran Canaria dove morirono oltre 150 persone nell'agosto del 2008. Purtroppo, molto spesso, gli incidenti aerei sono accompagnati da situazioni economiche complicate.

SAS decise di vendere dunque il vettore catalano, che ormai trasportava oltre quattro milioni di passeggeri dallo scalo di Barcelona El Prat. La compagnia si era infatti rafforzata anche in seguito alla decisione di Iberia di fare un de-hubbing da Barcelona e rifocalizzarsi su Madrid nel 2007, come mostra la ta-

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

bella successiva.

TABELLA 1

Traffico nell'aeroporto di Barcelona tra il 2004 e il 2008

Data: Migliaia di Passeggeri

| Vettore | Anno | | | | |
|-----------|------|------|------|------|------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Clickair | 0 | 0 | 199 | 3287 | 4849 |
| Spanair | 2562 | 3265 | 3931 | 4244 | 4135 |
| Vueling | 259 | 1333 | 2144 | 3090 | 3043 |
| Iberia | 9347 | 9432 | 8986 | 6440 | 2756 |
| Easyjet | 1572 | 1558 | 1687 | 1860 | 2094 |
| Lufthansa | 435 | 506 | 575 | 568 | 395 |
| Alitalia | 188 | 231 | 275 | 269 | 279 |

Data: Elaborazione dati AENA

Nel frattempo stava crescendo il “fenomeno” *low cost*, in Spagna così come nel resto d'Europa. Nacque nel 2006 Clickair, con base a Barcelona, e si andavano rafforzando al contempo sia Easyjet che Vueling, anch'essa con la principale operatività nella città catalana.

Nel 2008 la situazione era dunque completamente differente e Spanair pensò di trovare spazio per costruire la sua base a Barcelona e sviluppare un traffico di “hub and spoke”.

L'aeroporto di Barcelona tuttavia era diventato un punto di riferimento per tutti i vettori *low cost*, che diventarono in seguito prevalenti.

Nel 2008 Spanair trasportava dunque 4,1 milioni di passeggeri dall'aeroporto di Barcelona, la seconda compagnia nello scalo, ma soprattutto prometteva di sviluppare la rete intercontinentale.

Quest'ultima promessa era quella che interessava maggiormente alla politica catalana, che non poteva sopportare la decisione di Iberia di lasciare Barcelona in favore di Madrid.

I politici catalani scesero in campo direttamente al fianco di Spanair e quando SAS decise di vendere la compagnia si formò una cordata di imprenditori di Stato. Questa volta non imprenditori “coraggiosi” come per Alitalia, ma vere e proprie S.p.A di proprietà pubblica.

La nazionalizzazione di Spanair

Dopo un breve corteggiamento di pochi mesi, oltre il 60 per cento delle azioni era controllato direttamente da aziende pubbliche e di questa parte, la metà era di proprietà diretta della Generalitat Catalana. Era il 30 gennaio 2009.

Per i politici Spanair era un cavallo di battaglia per potere sviluppare l'aeroporto di Barcelona, proprio quando arrivò la crisi globale che aggredì il settore aereo.

Centinaia di milioni di euro vennero investiti per cercare di fare sviluppare il vettore catalano, ma la logica di mercato stava seguendo percorsi ben diversi.

Interessante è ricordare a proposito l'intervista dell'amministratore delegato di Spanair ad un giornalista di un quotidiano catalano, "Ara". L'AD della compagnia, Ferran Soriano, affermò che la "Regione aveva solo il 30 per cento delle azioni e dunque il controllo non era pubblico." La domanda successiva del giornalista fu giustamente relativa al fatto che in realtà un 30 per cento aggiuntivo dell'azionariato di Spanair erano aziende pubbliche controllate direttamente dalla Regione, come ad esempio la Fiera di Barcelona. A questa obiezione, l'amministratore delegato rispose con delle parole che possono entrare nella storia dei fallimenti delle aziende di Stato: "Le Istituzioni sono libere di investire il proprio denaro nei progetti che preferiscono".

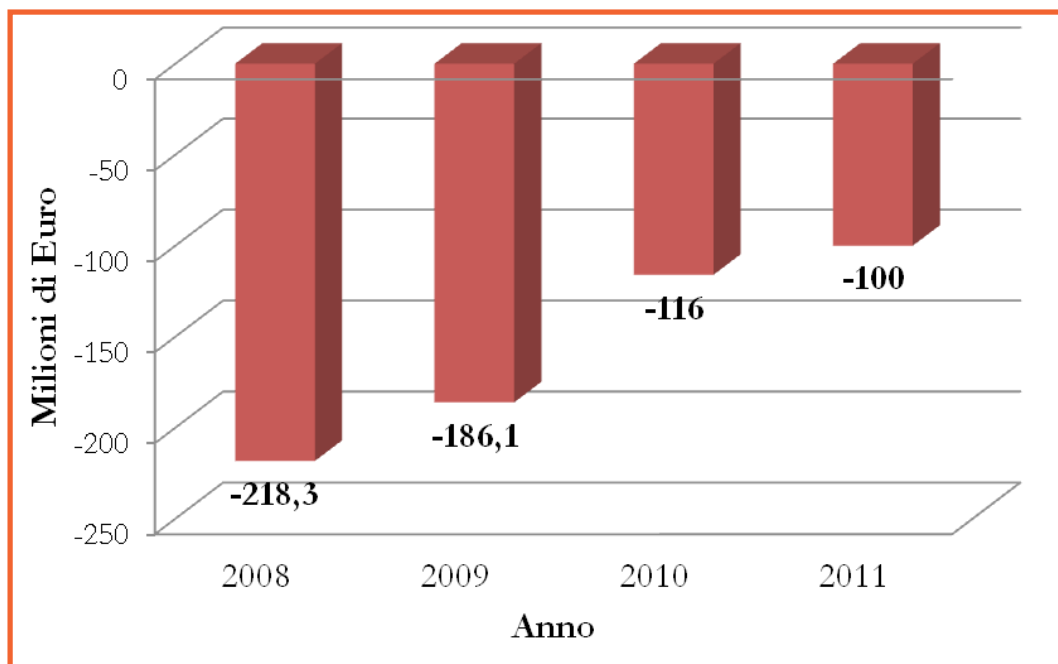
Libere? Certo, ma evidentemente poco responsabili se nell'ultimo anno d'esercizio, il 2011, Spanair ha perso oltre 100 milioni di euro. Per una compagnia con poco più di 12 milioni di passeggeri significa che la perdita per ogni passeggero era vicina a 10 euro.

Una cifra vicinissima a quella di Alitalia nel 2007 poco prima di fallire.

Le perdite di Spanair sono state continue e nell'arco degli ultimi quattro anni prima di fallire il rosso complessivo è stato di 620 milioni di euro circa.

FIGURA 1

Perdite di Spanair negli ultimi 4 anni



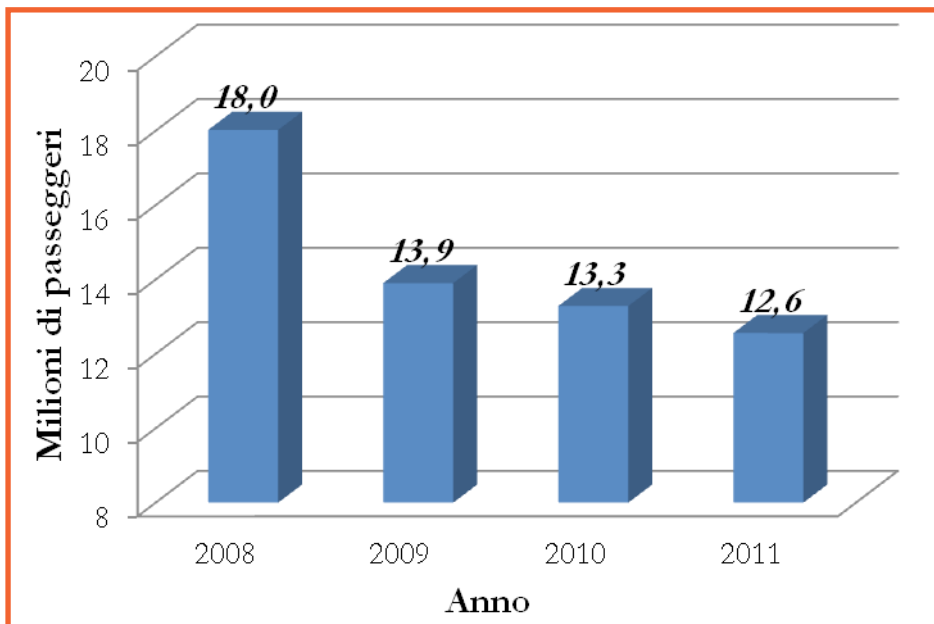
Un rosso continuo e molto elevato per una compagnia che ha continuato a tagliare l'operatività cercando di limitare le perdite. Ogni volo di Spanair provocava ulteriori perdite e dunque la riduzione delle perdite è dovuto ad una diminuzione del numero di passeggeri trasportati, come dimostra la Figura 2 alla pagina seguente.

Tuttavia non è servita neanche la riduzione delle dimensioni della compagnia, in quanto essa aveva un peccato originale: l'idea di sviluppare un hub in piena concorrenza con le compagnie *low cost*.

In sintesi: la politica che si mette contro il mercato ed immancabilmente perde la partita con un bagno di sangue di perdite per i contribuenti spagnoli ed in particolare quelli catalani. I continui investimenti pubblici, tramutatosi dunque in veri e propri sprechi, non sono bastati a salvare la compagnia.

FIGURA 2

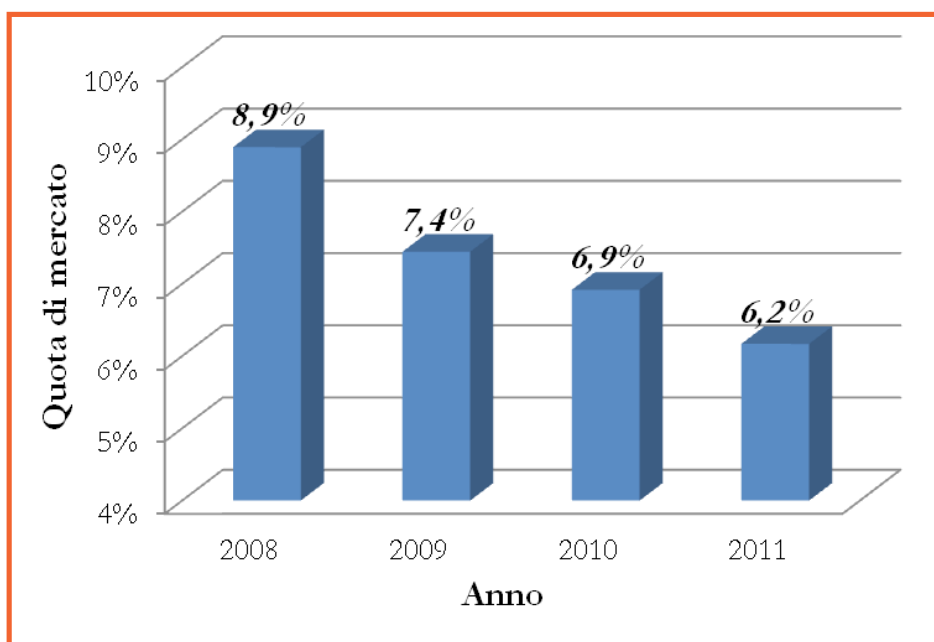
Spanair – Evoluzione del traffico



La quota di mercato in Spagna è continuata a diminuire di fronte alla crescita delle compagnie a basso costo in tutta Spagna.

FIGURA 3

Spanair – Quota di mercato



Nel corso degli ultimi quattro anni la quota di mercato è passata dal 9 per cento a poco più del 6 per cento. Una caduta continua che ha sancito la fine del “vettore di stato” catalano.

Gli ultimi tentativi di salvataggio

Vista la situazione economica delicata, come si può bene vedere dai grafici precedenti, la compagnia ha cercato di trovare un partner straniero. Fino all'ultimo la Regione Catalogna ha sperato di trovare negli arabi di Qatar Airways una sponda importante, ma neanche l'enorme liquidità a disposizione degli sceicchi è bastata a convincere i creditori. La Generalitat voleva vendere il 49 per cento dell'azienda. Agli arabi veniva riservato un ruolo di comprimari.

Così Qatar pochi giorni fa ha annunciato di volersi ritirare dalla partita e non c'è stato nessun altro sbocco che il fallimento per la compagnia catalana.

Quali insegnamenti può portare il fallimento di Spanair?

In primo luogo la mancanza di una strategia chiara da parte di un vettore porta al fallimento. Avere un hub come quello di Barcelona, dove ormai il traffico punto a punto è diventato predominante è difficile da sopportare in termini economici.

Secondo. La volontà politica è ben diversa dall'andamento economico. Fare di Spanair la compagnia di riferimento della Catalogna con centinaia di milioni di euro di investimenti pubblici è stato un errore enorme.

Ultimo, ma non meno importante. Il nazionalismo in campo economico serve a ben poco e porta solo a perdite maggiori. Non ha senso considerare strategica un'azienda solo perché è presente nel settore aereo o altri. Lasciare al mercato significa fare il bene dei consumatori che nel frattempo hanno visto aumentare le loro possibilità di scelta

Il fallimento era annunciato e dimostra ancora una volta che le aziende di stato non solo sono inutili, ma dannose.

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.