

Trasporto aereo

66%

di Andrea Giuricin

IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE.

Premessa.

Il trasporto aereo civile risulta essere il settore economico dove la liberalizzazione europea è riuscita ad apportare i maggiori benefici ai consumatori. La situazione negli ultimi due decenni è radicalmente mutata grazie all'azione normativa dell'Unione Europea.

Il presente lavoro affronta le tappe di liberalizzazione del mercato, dapprima dal punto di vista normativo e successivamente dal punto di vista effettivo.

Il processo di liberalizzazione del settore del trasporto aereo non è ancora completo, poiché i voli intercontinentali sono ancora in regime di oligopolio; la situazione è destinata a cambiare grazie all'accordo tra Stati Uniti ed Unione Europea di parziale liberalizzazione del mercato intercontinentale.

La situazione del mercato italiano non è molto differente da quella europea, se non che vi è la presenza dell'ex operatore dominante alle prese con una crisi strutturale.

Il paese di riferimento in questo lavoro è l'Irlanda, che ha conosciuto una liberalizzazione antecedente a quella europea e che ha saputo creare le condizioni necessarie per lo sviluppo del trasporto aereo civile passeggeri.

L'indice è dunque comparativo e prende come *best practice* l'Irlanda. Si suddivide in tre parti: la prima riguarda la situazione legislativa (*Lex Index*), la seconda l'accesso al mercato e la terza lo sviluppo del mercato. I pesi scelti sono il 9 per cento per le leggi, il 21 per cento per l'accesso e il 70 per cento per il mercato: questo si spiega con il fatto che, mentre la legislazione è simile in ogni paese dell'Unione Europea, lo stato di sviluppo del mercato è conseguente sia all'applicazione delle norme europee che alla competizione sul mercato. Il Market Index è formato guardando sia l'indice di voli per persona che la situazione dello sviluppo del mercato liberalizzato.

La normativa comunitaria

La liberalizzazione del mercato del trasporto aereo europeo avviene in seguito all'esperienza di deregolamentazione americana attuata nel 1978 dall'amministrazione Carter.

I primi paesi ad introdurre forme di concorrenza in questo settore sono la Gran Bretagna governata dal primo ministro Thatcher, l'Irlanda e i Paesi Bassi agli inizi degli anni Ottanta. Successivamente anche negli altri paesi europei si afferma l'idea che la liberalizzazione potesse apportare benefici ai consumatori e creare un mercato unico del trasporto aereo.

Al contrario degli Stati Uniti d'America, dove la deregolamentazione avviene in un unico step, grazie all'azione di *lobbying* delle neonate compagnie *low cost* (SouthWest 1973), in Europa si decise per un percorso di liberalizzazione più graduale; infatti tra il primo pacchetto di misure d'introduzione di norme favorevoli ad un mercato del trasporto aereo civile maggiormente concorrenziale del 1987 e l'effettiva liberalizzazione del settore trascorsero quasi 10 anni.

La liberalizzazione completa (inclusiva della settima libertà aerea, cioè del cabotaggio) entra tuttavia in vigore solo nell'aprile 1997.

Una tappa fondamentale nel processo di liberalizzazione è rappresentata dalla sentenza con la quale nel 1986 la Corte di Giustizia Europea afferma l'applicabilità delle regole di concorrenza previste dal Titolo V, art. 85-90, del Trattato CE¹ anche al trasporto aereo. Tale sentenza, in particolare, ha l'effetto di cancellare il ruolo degli stati nell'approvazione delle tariffe internazionali all'interno della Comunità Europea; la Commissione Europea, infatti, assume in seguito il compito di valutare gli accordi e concedere, in presenza di valide giustificazioni, deroghe alle regole di concorrenza in assenza delle quali gli accordi divenivano illegali.

Negli anni successivi due distinti pacchetti normativi, in vigore rispettivamente dal primo gennaio 1988 e dal primo gennaio 1990, avviano l'introduzione di un nuovo sistema di regole per i trasporti di linea internazionali infracomunitari, riguardanti in particolare l'accesso al mercato, la regolazione tariffaria e la concorrenza, con l'obiettivo di una progressiva apertura del mercato comunitario. Il primo pacchetto, in particolare: (i) riduce i vincoli alla determinazione delle tariffe, limitando il diritto dei governi di respingere tariffe non ritenute congrue e creando spazio per l'ammissione di tipologie di tariffe scontate; (ii) supera il principio della ripartizione paritetica della capacità operativa offerta su singole rotte, introducendo un criterio di *country pair basis* cioè di ripartizione della capacità sull'insieme delle relazioni che collegano una coppia di paesi; (iii) riduce i vincoli di capacità e frequenza sulle rotte, permettendo ai vettori di modificare la propria offerta su una determinata rotta senza preventiva autorizzazione; (iv) permette i collegamenti con gli aeroporti comunitari secondari, consentendo alle compagnie non di bandiera esistenti di uscire dal proprio territorio nazionale ed inserire nella propria offerta anche collegamenti infracomunitari.

Il secondo pacchetto compie ulteriori passi sulla via della deregolamentazione: (i) sul fronte tariffario, in particolare, si passa dal regime della doppia approvazione (le tariffe sono valide solo se autorizzate da entrambi gli stati interessati) a quello della doppia disapprovazione (le tariffe sono rigettate solo se respinte da entrambi gli stati interessati), salvo il vaglio della Commissione (e non più dei singoli stati) per variazioni eccessive (superiori al +/-20 per cento); (ii) la ripartizione paritetica della capacità operativa tra coppie di paesi è sostituita da un criterio più flessibile (criterio 60-40, con diritto di incremento della capacità per ogni stato membro sino al 5 per cento da un anno all'altro); (iii) è introdotto l'obbligo per gli stati membri di autorizzare l'entrata di nuove compagnie purché rispondenti a determinati requisiti tecnici ed economici (equivalente al divieto

1: Si tratta della sentenza relativa alla causa 209/213/84 del 30.4.1986 nota come '*Nouvelles Frontières*', avviata a seguito della contestazione ad operatori francesi dell'"infrazione" relativa alla vendita di biglietti aerei a prezzi inferiori alle tariffe approvate dal governo. Il tribunale che doveva giudicare tali operatori chiese in conseguenza alla Corte se l'approvazione da parte del governo di tariffe basate su accordi tra le compagnie aeree non fosse contrario alle regole del Trattato di Roma in materia di concorrenza.

di rifiutare la licenza se non per ragioni di insufficiente capacità tecnica o solidità finanziaria del nuovo entrante); (iv) è aumentato al 50 per cento della capacità operativa il diritto di trasportare tra due stati comunitari differenti dalla nazionalità del vettore passeggeri/merci attraverso una rotta che ha come origine o destinazione il paese di appartenenza del vettore (5a libertà); (v) è inoltre introdotto il diritto di cabotaggio (trasporto di persone/merci tra due aeroporti di un paese diverso rispetto alla nazionalità del vettore) entro il limite del 30 per cento della capacità operativa e solo come tratta iniziale o terminale di un collegamento internazionale (8a libertà).

Il terzo pacchetto, infine, composto da tre regolamenti, entra in vigore il primo gennaio 1993 e realizza una completa apertura del mercato interno all'Unione Europea del trasporto di linea, sia nazionale che internazionale. Esso, infatti: (i) introduce una generale liberalizzazione tariffaria, limitando a casi particolari (tariffe eccessivamente elevate o basse) il diritto degli stati di contestare le tariffe scelte dai vettori; (ii) elimina ogni restrizione alla determinazione della capacità operativa; (iii) riconosce a tutti i vettori comunitari in possesso delle previste abilitazioni tecniche ed economiche la piena libertà di accesso alle rotte, limitando la possibilità di assegnazione da parte dei governi solo in relazione agli obblighi di servizio pubblico; (iv) liberalizza totalmente, ma con decorrenza solo dal primo aprile 1997, il cabotaggio, eliminando la restrizione per la quale il trasporto tra due aeroporti di un paese diverso rispetto alla nazionalità del vettore poteva essere effettuato solo come tratta iniziale o terminale di un collegamento internazionale (9a libertà); (v) armonizza i requisiti tecnici ed economici per l'ingresso nel mercato, cancellando i vincoli che limitavano in ogni paese la concessione della licenza alle compagnie aeree il cui capitale fosse di proprietà di soggetti nazionali e richiedendo solo la proprietà di soggetti comunitari.

Attraverso queste tappe l'Unione Europea ha realizzato una liberalizzazione estesa del mercato interno dei servizi di trasporto aereo che ha creato le condizioni per una crescita della concorrenza.

Lo sviluppo del trasporto aereo in Europa è stato dunque favorito dai tre regolamenti CEE. L'applicazione delle disposizioni contenute nei tre regolamenti non sono state applicate in maniera omogenea dai vari Stati membri e alcune restrizioni sui servizi aerei intracomunitari producono alcuni effetti controproducenti. Per questi motivi, l'Unione Europea ha proposto nel 2006 un progetto di regolamento volto a garantire un'applicazione efficace ed omogenea della normativa comunitaria sul mercato interno dell'aviazione, imponendo il rispetto di criteri più severi e specifici. L'obiettivo è di riunire in unico testo e modificare il terzo pacchetto composto dai regolamenti CEE n° 2407/92, 2408/92 e 2409/92.

La concorrenza nel settore del trasporto aereo è limitata legalmente dal regolamento 2408/92 con l'introduzione dell'onere del servizio pubblico (OSP). L'utilizzo del OSP non è omogeneo in tutti i paesi dell'Unione Europea; in alcuni Stati questo dispositivo è servito a limitare la liberalizzazione del mercato interno.

Un altro elemento di restrizione riguarda la contendibilità della capacità aeroportuale. L'assegnazione degli *slots* avviene oggi gratuitamente, senza fissazione di un prezzo, seguendo le procedure stabilite a livello internazionale dalla IATA. I criteri d'assegnazione di uno *slot* seguono i *grandfather rights*; ogni compagnia aerea ha il diritto di vedersi attribuiti gli *slots* che le erano stati attribuiti in precedenza, solo nel caso in cui li abbia utilizzati. Gli *slots* non sono contabilizzati come asset di una compagnia aerea, quando invece sono un valore importante per esse. Negli aeroporti congestionati, cioè quasi tutti i grandi aeroporti europei, è possibile assegnare solo gli *slots* marginali; tuttavia questi in realtà non mai disponibili. Le compagnie *low cost*, avendo trovato una mancanza di *slots*, hanno scelto di modificare la loro strategia, operando su aeroporti secondari dove la disponibilità è maggiore.

La normativa nazionale

La normativa nazionale segue la normativa comunitaria e ai governi rimane solamente la capacità d'indirizzo del settore del trasporto aereo. In questa ottica in Italia negli ultimi 12 mesi ci sono state delle innovazioni non trascurabili che difficilmente non avranno effetti sul settore: il decreto Bersani, la proposta di riforma del trasporto aereo del consiglio dei Ministri dell'Ottobre 2006 ed infine nel Febbraio 2007 l'istituzione di una Authority dei trasporti.

Il decreto Bersani, l'unico che ha già provocato delle conseguenze positive nel settore del trasporto aereo, ha imposto la trasparenza dei prezzi. La mancanza di trasparenza dei prezzi ha come conseguenza la distorsione della concorrenza. Era prassi da parte delle compagnie aeree la pubblicazione di tariffe non comprensive di tasse, imposte e supplemento del carburante. Il decreto anticipa la proposta europea di regolamento per il servizio di trasporto aereo. Le compagnie aeree, dall'entrata in vigore del decreto, hanno cominciato a fornire un'informazione più completa e trasparente al consumatore.

La proposta di riforma del trasporto aereo sembra invece andare verso una minore liberalizzazione del mercato del settore, con l'introduzione di un piano per gli aeroporti, tramite una classificazione degli aeroporti con l'attribuzione a ciascuno di essi della valenza nazionale, regionale o locale e della connessa specializzazione. Questa classificazione sembra volere limitare lo sviluppo degli aeroporti secondari che sono oggi il centro di produzione dei servizi aerei *low cost*. Le compagnie *low cost* hanno favorito la nascita di una domanda prima non soddisfatta e sono state in grado d'introdurre e sviluppare un nuovo modello di business nel trasporto aereo civile, che ha portato non pochi benefici ai consumatori italiani.

La proposta di istituire una Authority dei trasporti è sicuramente positiva in quanto il mercato del trasporto aereo, molto soggetto agli shock esterni, necessita di un'istituzione regolatoria indipendente. Ad oggi l'authority non è ancora stata istituita.

Accordi bilaterali sul trasporto intercontinentale

La deregolamentazione americana del 1978 non ebbe effetti solo sul mercato domestico degli Usa, ma anche in ambito intercontinentale. Il primo accordo bilaterale di nuovo tipo avvenne tra i Paesi Bassi e gli Stati Uniti. La fase di *open markets*, che garantiva designazioni multiple, diritti illimitati per i servizi charter, estensioni della quinta libertà, maggiore libertà tariffaria (la doppia disapprovazione) ebbe luogo fino al nuovo accordo bilaterale sempre tra Paesi Bassi e Stati Uniti del 1992. Nacque un nuovo modello, il cosiddetto *open skies* nel quale la quinta libertà divenne illimitata con tariffe liberalizzate. In questo modello sono presenti delle limitazioni alla concorrenza quali l'obbligo di designazione e il vincolo proprietario nazionale. Uno degli ultimi paesi dell'Unione Europea a firmare un accordo bilaterale di *open skies* fu l'Italia nel 1998.

Un ulteriore passo verso l'armonizzazione europea degli accordi bilaterali con i paesi terzi si ebbe con la decisione della Corte di Giustizia Europea il 5 novembre del 2002. Essa non toglieva il diritto degli Stati Membri di concludere accordi bilaterali, ma imponeva che questi accordi fossero conformi alla normativa europea. Molti accordi non seguivano lo standard europeo e per questo motivo, il Consiglio dei Ministri nel Giugno del 2003, diede il mandato alla Commissione di condurre le negoziazioni con paesi terzi per eliminare le condizioni discriminatorie di designazione. Il regolamento 847/2004 stabilisce un insieme di norme riguardanti gli accordi di servizio aereo comuni a tutti i paesi membri dell'Unione Europea.

Il 30 Aprile con la firma del "EU/US First-Stage Air Transport Agreement" si compie un grande passo verso la liberalizzazione del mercato dei voli intercontinentali. L'obiettivo di questo accordo è quello di aumentare di 25 milioni il traffico passeggeri tra le due sponde dell'Atlantico entro 5 anni e di creare conseguentemente 80000 nuovi posti di lavoro.

L'accordo prevede l'accettazione da parte degli Stati Uniti della concezione dell'operatore aereo comunitario. La terza, la quarta e la quinta libertà sono riconosciute illimitatamente ed inoltre vi è una completa libertà di prezzo ad eccezione delle rotte intracomunitarie per gli operatori USA. È possibile inoltre il *code sharing* illimitato. Rimane un punto debole nell'ambito del controllo delle compagnie aeree; è presente ancora il diritto di limitare gli investimenti USA nelle compagnie aeree europee reciprocamente al 25 per cento dei diritti di voto.

Questo accordo che sarà applicato a partire dal 30 Marzo 2008 provocherà dei notevoli cambiamenti nel trasporto aereo intercontinentale. La liberalizzazione dovrebbe permettere alle *low cost* decise ad entrare in questo mercato di rivoluzionare il settore del trasporto aereo civile intercontinentale.

La situazione italiana, dal punto di vista normativo, non è molto distante dalla *best practice* europea, l'Irlanda; mentre per le rotte intracomunitarie conosciamo uno stesso grado di liberalizzazione, dei punti di debolezza del nostro paese sono riscontrabili per quanto riguarda le rotte nazionali con l'istituzione di un numero eccessivo di rotte in regime di servizio pubblico. La recente decisione della Commissione Europea a riguardo permette di essere ottimisti affinché la situazione possa cambiare in positivo.

La normativa nazionale non può essere considerata a livello di quella dell'Irlanda poiché sono presenti alcuni punti di debolezza.

Nella normativa comunitaria l'Italia raggiunge il 100 per cento, mentre nella normativa nazionale il valore raggiunto è l'80 per cento del paese benchmark. La normativa comunitaria pesa in maniera maggiore (75 per cento del totale del *Lex Index*) poiché i regolamenti comunitari hanno importanza e valenza maggiore delle leggi nazionali.

Il valore del *Lex Index* per l'Italia è stimato essere il 95 per cento di quello dell'Irlanda, con un *trend* che può essere considerato positivo.

IL MERCATO EUROPEO.

I segmenti di mercato considerati sono tre: domestico, europeo e intercontinentale.

Il mercato domestico e quello europeo sono normati dai regolamenti europei del 1992. Teoricamente questi due mercati dovrebbero conoscere uno stesso grado di liberalizzazione per ogni Stato membro. Se questo può essere considerato vero per i voli intraeuropei, lo stesso non può essere considerato per i voli domestici. Una grande limitazione ad una piena liberalizzazione è quella degli oneri di servizio pubblico. Essi sono una misura per eliminare alcuni svantaggi territoriali, ma in realtà, come anche l'Unione Europea riconosce, sono diventati una misura di protezionismo per le compagnie dominanti.

Le restrizioni degli oneri di pubblico servizio.

La lista delle rotte in regime di pubblico servizio sono in totale 227. Di queste 139 sono in condizione di accesso ristretto, cioè possono operare solo le compagnie con una concessione esclusiva, mentre 88 hanno un accesso aperto, cioè possono operare tutte quelle compagnie aeree che rispettano le obbligazioni di pubblico servizio.

La Tabella 1 mostra in dettaglio la situazione europea delle rotte in servizio pubblico a fine Aprile 2007.

Il paese che sembra avere una liberalizzazione inferiore è la Francia dove l'operatore dominante, AirFrance, che ha una quota di mercato dei voli domestici superiore all'80 per cento beneficia an-

	Aperto	Ristretto	Totale
Francia	47	32	79
Italia	12	19	31
Portogallo	10	17	27
Regno Unito	2	24	26
Grecia	0	25	25
Spagna	16	0	16
Svezia	0	11	11
Irlanda	0	7	7
Germania	0	3	3
Finlandia	1	1	2
Totale	88	139	227

Tabella 1

Onere di Servizio Pubblico

Fonte: DGTREN

che di ben 79 rotte in OSP. È significativo notare che le rotte tra la Corsica e il continente sono tutte in regime di OSP.

Il secondo paese per numero di rotte in OSP è l'Italia. In questo caso, la compagnia di bandiera non ha in esclusiva nessuna rotta. Le rotte per la Sardegna sono in regime di servizio pubblico, ma una recente decisione della Commissione Europea chiede maggiore liberalizzazione di queste rotte.

Portogallo e Grecia sono due paesi dove gli OSP tendono a ridurre la concorrenza. La situazione del Regno Unito è particolare; infatti è uno dei paesi che conosce una grande liberalizzazione del trasporto aereo e le rotte in regime di OSP sono solo delle rotte secondarie per delle isole minori.

L'accesso al mercato in Italia conosce una situazione positiva, ma non ottimale. La presenza di un eccessivo uso degli oneri di servizio pubblico è fonte di peggioramento dell'indice considerato.

Rispetto all'Irlanda siamo ad un livello di poco sufficiente, pari al 65 per cento. Nel complesso dell'indice di accesso sottoindice pesa per il 70 per cento; il restante 30 per cento è dovuto alla situazione degli *slot*.

In Italia vigono le stesse leggi internazionali della IATA; il valore raggiunto è pari al 95 per cento della *best practice*, in quanto la mancata creazione di nuovi *slot* per le principali rotte italiane riduce la concorrenza.

L'accesso al mercato, che pesa il 21 per cento del totale, raggiunge un valore soddisfacente in Italia: il 74 per cento di quello dell'Irlanda.

Il *trend* può essere considerato positivo in quanto le decisioni prese dalla Commissione Europea miglioreranno la situazione del nostro paese.

L'evoluzione del trasporto Intracomunitario e un confronto cross-country.

I voli intracomunitari sono il mercato che ha conosciuto una maggiore liberalizzazione. Le direttive sono entrate in vigore dal 1° Aprile 1997 e da quella data il numero di passeggeri trasportati è cresciuto notevolmente.

La Tabella 2 mostra la crescita del numero di passeggeri trasportati in seguito alla liberalizzazione.

Paese	1997	2001	2005	%05/01	%05/97
Regno Unito	66181069	87893652	116438409	32.48	75.94
Spagna	52861774	71750049	89483333	24.72	69.28
Germania	45265870	53786814	73904012	37.40	63.27
Italia	21810813	26222478	46152045	76.00	111.60
Francia	26905105	33432736	42994517	28.60	59.80
Paesi Bassi	17235729	22592520	26173028	15.85	51.85
Irlanda	10547064	14478094	21023482	45.21	99.33

Tabella 2

Evoluzione Trasporto passeggeri Intra UE dal 1997 al 2005

Fonte: Elaborazioni Dati Eurostat

Tutti i maggiori paesi hanno conosciuto una crescita superiore al 50 per cento, nonostante diversi shock esterni negativi quali l'11 Settembre e la crisi dovuta alla SARS.

L'aumento è dovuto in maggior parte all'entrata sul mercato di nuovi operatori aerei: le compagnie *Low cost* (LCC). La liberalizzazione nel mercato dei voli intraeuropei sembra avere avuto gli effetti desiderati.

I voli intercontinentali ad oggi sono quelli che conoscono un minor grado di liberalizzazione. A partire dal 30 Marzo 2008, la situazione cambierà radicalmente grazie all'accordo raggiunto il 30 Aprile 2007 tra Stati Uniti ed Europa. L'Unione Europea continua a condurre le trattative per nuovi accordi bilaterali di servizio aereo con altri paesi. Un importante accordo è stato raggiunto con il Marocco a fine 2006.

Nell'ambito del trasporto aereo extraeuropeo la Commissione Europea ha acquisito i poteri di stipula grazie alla decisione del 5 Novembre 2002, cosiddetta *Open skies*.

È possibile ora confrontare l'importanza del trasporto aereo per ogni paese europeo. Significativo è il rapporto del numero passeggeri trasportati rispetto alla popolazione di ogni Stato membro dell'Unione Europea.

Da questo numero indice è possibile ricavare quattro gruppi di paesi:

- Mercati fortemente sviluppati o isole, con un numero indice superiore a tre. In questo gruppo si trovano sia Irlanda e Gran Bretagna, paesi dove vi è stato uno sviluppo precoce del mercato, sia paesi come la Spagna che è stata in grado di attrarre notevoli afflussi turistici dai paesi comunitari.
- Mercati mediamente sviluppati, dove sono rappresentati paesi quali la Grecia o i Paesi Bassi con un indice compreso tra 2 e 3 voli per persona annui. Si può notare come la media europea è pari a 2,4.
- Mercati a sviluppo contenuto, come l'Italia o la Francia con indici inferiori a 2.
- Mercati da sviluppare, dove sono presenti i paesi dell'est europeo con un indice inferiore a 1.

Nel successivo grafico è possibile visualizzare in dettaglio la situazione per ogni paese.

L'Irlanda risulta essere il paese leader nell'Unione Europea con più di sei voli per persona annui principalmente grazie a due fattori: è un'isola ed è stato uno dei primi paesi a liberalizzare. Il Regno Unito è anche esso nel gruppo di paesi dove la liberalizzazione ha avuto effetti importanti: è il primo mercato europeo per numero di passeggeri trasportati.

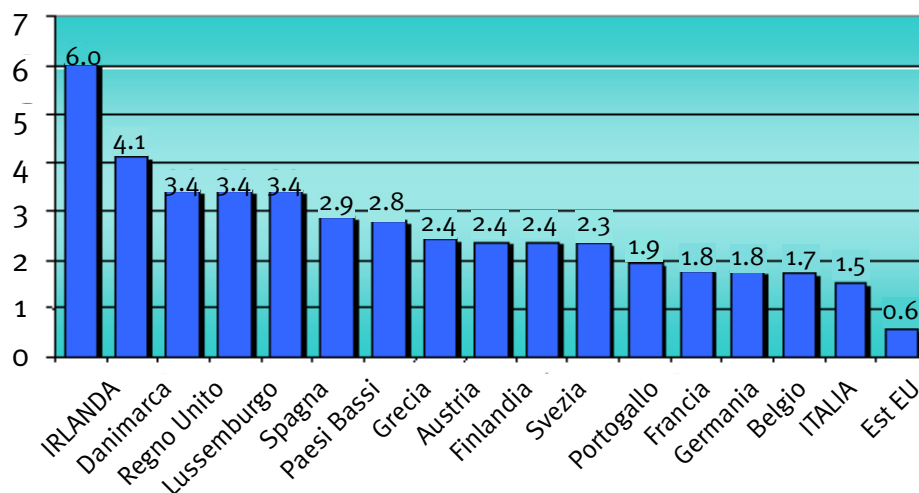


Figura 1

Voli per persona nel 2005

L'Italia ha un valore pari al 25 per cento di quello dell'Irlanda a causa di una liberalizzazione ritardata e della presenza di un operatore ex monopolista molto debole.

Questo permette di stimare una prima parte del nostro MARKET INDEX. L'indice deve essere depurato del fatto che l'Irlanda ha la particolarità di essere un'isola. Il valore ottenuto per l'Italia è pari dunque al 30 per cento. Questo valore peserà per metà dell'indice di mercato. L'Italia risulta essere particolarmente in ritardo. Alitalia non ha saputo essere il leader del mercato e gli altri operatori hanno avuto delle difficoltà a sapere attrarre nuovi clienti. La situazione si è modificata notevolmente con l'entrata nei primi tre anni di questo decennio di importanti vettori *low cost*, tra i quali l'irlandese Ryanair. Questo permette di individuare un *trend* positivo per i prossimi anni.

La concentrazione del settore.

Il mercato europeo, in seguito agli effetti positivi della liberalizzazione, si è sviluppato notevolmente; è necessario chiedersi se questo sviluppo abbia portato da una situazione tendenzialmente oligopolistica a livello europeo, dove i vettori nazionali avevano monopoli sui propri mercati nazionali ad una situazione più concorrenziale. L'indice di Herfindhal ha come obiettivo la descrizione della situazione competitiva del mercato del trasporto aereo. Questo indice consente di valutare la concentrazione degli attori operanti sul mercato. Il mercato di riferimento è quello europeo e quanto più il valore tende a diminuire, tanto più vi è la presenza di maggiore concorrenza sul mercato.

A partire dall'anno successivo alla liberalizzazione completa del mercato, il 1997, il mercato sembra diventare sempre più concorrenziale, grazie all'ingresso di nuovi operatori, tra i quali i vettori *low cost*.

La concentrazione tende a diminuire costantemente fino al 2004, anno in cui la fusione tra Air France e KLM ha diminuito la concorrenza sul mercato. Le operazioni del corrente mese di Maggio 2007, quali l'acquisto della compagnia Iberia da parte di British Airways e l'Offerta Pubblica di Acquisto della compagnia *low cost* Ryanair su Aer Lingus potrebbero accentuare questa tendenza di concentrazione tra i maggiori vettori aerei.

A livello europeo è importante sottolineare la crescita impetuosa delle compagnie *low cost*. Il primo vettore che utilizza questo modello di business che è capace di praticare dei tagli di costo dell'ordine del 65 per cento rispetto alle compagnie tradizionali è Ryanair, compagnia irlandese

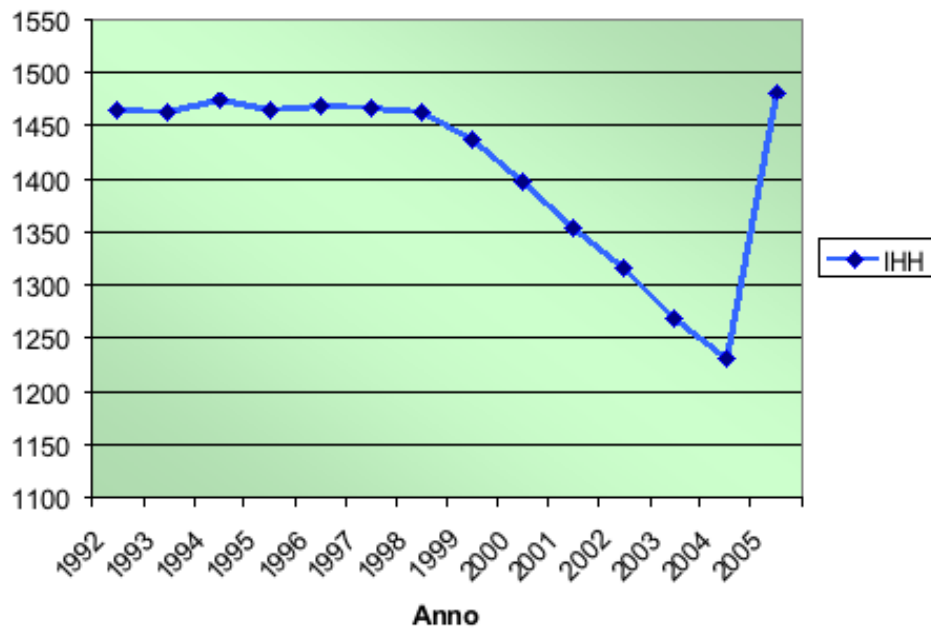


Figura 2

Indice di Herfindahl

che trasporta più di 43 milioni di passeggeri all'anno. La seconda compagnia, di nazionalità inglese, è Easyjet la quale trasporta quasi 34 milioni di passeggeri all'anno. Questi livelli sono molto significativi se ad esempio si raffronta il numero di passeggeri trasportati di British Airways che è pari a 33 milioni.

Le compagnie *low cost* si sono sviluppate in quei mercati dove la liberalizzazione è avvenuta in periodi antecedenti i regolamenti europei: Irlanda e Gran Bretagna. L'Italia, ma anche la Francia non sono state in grado di creare imprese competitive su questo nuovo mercato. La Spagna ha una compagnia *low cost* di piccole dimensioni, Vueling, ma ha lasciato entrare sul mercato dei voli intraeuropei le compagnie straniere le quali hanno apportato indubbi benefici per il sistema turistico spagnolo.

IL MERCATO ITALIANO.

Un mercato quasi concorrenziale.

La situazione del mercato italiano, che non è molto differente dal punto di vista normativo da quella europea, sta conoscendo un'evoluzione molto importante a causa della decisione n° 1712 del 23 Aprile 2007 della Commissione Europea. In sostanza la Commissione ricorda che l'obiettivo degli oneri di pubblico servizio non deve essere quello di limitare la concorrenza su certe tratte nazionali (quelle da e per la Sardegna), ma quello di aiutare i territori sfavoriti. A partire da questa decisione la concorrenza nel mercato nazionale dovrebbe accrescersi. Diverse compagnie *low cost* hanno progettato per la prossima stagione invernale i collegamenti tra aeroporti secondari continentali e la Sardegna.

La successiva Tabella mostra la situazione concorrenziale al 2005 sostanzialmente non molto diversa da quella presente ad inizio 2007.

La Tabella mostra in dettaglio la situazione del mercato del trasporto aereo italiano nel 2005. Si è scelto di suddividere in tre mercati di riferimento: nazionale, infraeuropeo e internazionale.

Mercato del trasporto aereo italiano (Passeggeri 2005)			
	Mercato liberalizzato	Mercato non liberalizzato	Totale
A - Numero passeggeri (/000)			
Voli nazionali	22 792	1 871	24 663
Voli infra UE/25	46 153	0	46 153
Voli internazionali	3 377	13 712	17 090
Totale	72 323	15 583	87 906
Quote %			
Voli nazionali	92.4	7.6	100
Voli infra UE/25	100.0	0.0	100
Voli internazionali	19.8	80.2	100
Totale	82.3	17.7	100
B - Passeggeri km volati (/000.000)			
Voli nazionali	11 022	823	11 845
Voli infra UE/25	41 537	0	41 537
Voli internazionali	4 052	78 158	82 210
Totale	56 611	78 981	135 592
Quote %			
Voli nazionali	93.1	6.9	100
Voli infra UE/25	100.0	0.0	100
Voli internazionali	4.9	95.1	100
Totale	41.8	58.2	100
C - Ricavi vettori (\$ /000.000)			
Voli nazionali	2 171	223	2 394
Voli infra UE/25	6 612	0	6 612
Voli internazionali	660	7 276	7 936
Totale	9 443	7 499	16 942
Quote %			
Voli nazionali	90.7	9.3	100
Voli infra UE/25	100.0	0.0	100
Voli internazionali	8.3	91.7	100
Totale	55.7	44.3	100

Tabella 3

Mercato del trasporto aereo italiano (Passeggeri 2005)

N.B.: Le sezioni B e C presentano dati stimati applicando percorsi medi stimati e proventi medi stimati alla sezione A

In seguito è stato calcolato il numero di passeggeri suddivisi tra le rotte liberalizzate e quelle non concorrenziali. Lo stesso è stato fatto stimando il numero di passeggeri chilometri volati e i ricavi dei vettori per queste due tipologie di rotte.

I voli nazionali sono quasi tutti liberalizzati ad eccezione delle rotte in regime di pubblico servizio. Si presume che a partire dai prossimi mesi, la quota di passeggeri, di passeggeri chilometri volati e di ricavi nel mercato nazionale possa diventare quasi completamente liberalizzata. I voli infraeuropei conoscono una piena liberalizzazione e sicuramente questo ha permesso un incremento notevole di questo mercato come precedentemente mostrato. I voli internazionali non sono invece liberalizzati ad esclusione di alcune rotte europee (Svizzera, Norvegia), ma a partire dal prossimo Aprile 2008 la situazione conoscerà un cambiamento. L'accordo raggiunto tra USA e UE permetterà una maggiore concorrenza tra le compagnie europee e americane per questi voli intercontinentali.

Se la tendenza di una maggiore liberalizzazione che provoca una crescita dei passeggeri trasportati sarà confermata anche a livello intercontinentale a partire dal prossimo anno si potrebbe conoscere uno sviluppo notevole di questo mercato.

La situazione dell'Irlanda non è molto diversa da quella italiana. Nel 2005 su poco più di 24 milioni di passeggeri trasportati, più dell'89 per cento di essi viaggiava su tratte liberalizzate. Questo numero è di poco superiore a quello italiano dove l'82 per cento dei passeggeri viaggia su tratte liberalizzate. Nell'anno in corso questo indice è destinato migliorare in Italia in seguito alla liberalizzazione dei voli nazionali per la Sardegna.

La seconda parte del MARKET INDEX è pari dunque al 90 per cento della *best practice*. In definitiva è possibile individuare un valore di liberalizzazione del mercato pari al 60 per cento. Il mercato del trasporto aereo in Italia è sufficientemente liberalizzato e competitivo, anche se sconta un ritardo rispetto ai migliori paesi europei, come l'Irlanda e il Regno Unito. Il *trend* è sicuramente positivo e per l'anno prossimo è previsto un miglioramento del MARKET INDEX.

In sintesi è possibile ricavare il valore dell'indice di liberalizzazione del trasporto aereo civile. Questo risulta essere pari al 66 per cento rispetto al valore ottenuto per l'Irlanda. Il settore può considerarsi sufficientemente liberalizzato, ma molti passi devono essere ancora fatti affinché il mercato possa dirsi pienamente sovrano. La situazione di Alitalia non deve essere confusa con la situazione del settore, in quanto proprio la debolezza del vettore di bandiera ha creato la situazione favorevole all'entrata di nuovi competitori.

Il *trend* per il settore è sicuramente positivo grazie alle decisioni europee.

La situazione critica di Alitalia.

Un accenno circa la compagnia di bandiera deve essere fatto. Alitalia ha conosciuto una progressiva perdita delle quote di mercato negli ultimi 12 anni, non tanto per aver perso dei clienti, quanto per non averne saputo conquistare di nuovi. I passeggeri trasportati dalla compagnia sono sostanzialmente gli stessi di quelli trasportati nel 1995, mentre il mercato ha conosciuto una crescita notevole. Sul mercato nazionale, Alitalia detiene una quota del 41.5 per cento dei passeggeri rispetto a Lufthansa o AirFrance che hanno quote di mercato nei rispettivi mercati superiori al 70 per cento. La quota dei passeggeri trasportati nei voli internazionali è inferiore al 19 per cento e soffre sempre più la concorrenza dei vettori *low cost*. Il settore intercontinentale, il settore più profittevole di una compagnia aerea e quello fino al 2008 quello meno liberalizzato, è stato sviluppato in maniera insufficiente dai manager che si sono succeduti nel corso degli anni.

In definitiva la quota di Alitalia sul mercato nazionale è inferiore al 25 per cento.

La flotta Alitalia è meno moderna con un'età media per aereo superiore agli 11 anni. Nessuna grande compagnia conosce una situazione peggiore dal punto di vista della flotta. Questi aerei consumano maggiori quantità di jet fuel e necessitano di maggiori manutenzioni.

Il *load factor*, cioè il riempimento di ogni aereo è inferiore a quasi tutti i concorrenti, non solo delle compagnie *low cost*, ma anche dei vettori *full carrier*.

Un confronto con una compagnia europea di grandezza simile, Iberia, mostra come Alitalia non sia stata capace di concentrarsi sui voli intercontinentali, gli unici voli fino ad ora esenti dalla concorrenza. I ricavi della compagnia italiana derivano solo per il 29 per cento dai voli intercontinentali, contro una quota del 41 per cento per quanto riguarda la compagnia iberica.

La situazione di Alitalia non è sostenibile nel lungo periodo e il fallimento sarebbe stata l'unica soluzione possibile in un mercato sempre più concorrenziale.

La procedura di privatizzazione da parte del Ministero del Tesoro è sicuramente positiva a condizione che non si venga creata una situazione di monopolio sulla rotta più remunerativa: la Milano-Roma.

La compagnia necessita di importanti afflussi di capitale per poter fare gli investimenti che non sono stati fatti negli anni passati.

Di seguito è riportato il grafico delle quote di mercato di Alitalia negli ultimi 10 anni.

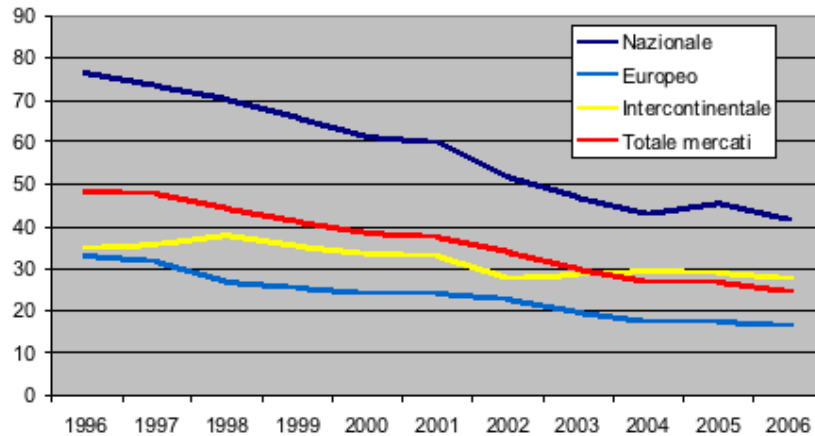


Figura 5

Quote percentuali Alitalia su differenti mercati

Nel primo trimestre del 2007, la situazione si è aggravata ulteriormente: la quota di mercato a livello di mercato italiano è scesa di un punto e mezzo percentuale rispetto allo stesso trimestre del 2006.

La concorrenza di nuovi *player* entrati sul mercato da pochi anni mette in risalto le debolezze di Alitalia. La progressiva apertura del mercato domestico, grazie anche all'eliminazione delle eccessive restrizioni presenti per le rotte per la Sardegna, accentuerà la pressione concorrenziale su quegli operatori poco competitivi. La liberalizzazione dei voli per gli Stati Uniti aprirà il mercato dei voli intercontinentali alla concorrenza apportando benefici ai consumatori, indebolendo ulteriormente l'operatore di "bandiera".

Una nuova concorrenza.

La concorrenza nel mercato nazionale e in quello intracomunitario non deriva solo dai vettori tradizionali. Le compagnie *low cost* conquistano terreno in tutti i maggiori paesi europei grazie alla loro capacità di utilizzare un modello di business differente. A fine del 2006 il 16 per cento dei voli a livello europeo è prodotto da vettori *low cost*, con dei picchi in paesi come l'Irlanda e la Repubblica Slovacca con dei valori superiori al 40 per cento. Si deve inoltre considerare che i vettori a basso costo hanno in media una capienza maggiore per i loro aerei e un *load factor* superiore. Questo permette di stimare che la percentuale di passeggeri trasportati nel 2006 da questi vettori sia vicina al 30 per cento del totale europeo.

In Italia, le ultime stime del CRIET (Aprile 2007)² affermano che la quota delle *low cost* è del 18,44 per cento dei voli da e per l'Italia, mentre raggiunge il 24,4 per cento per i voli internazionali. Il mercato dei voli europei è stato conquistato dalle due compagnie europee più importanti: il 36 per cento dei voli *low cost* sono effettuati da Ryanair e il 17 per cento da Easyjet. Non esiste un importante *player* italiano: il primo con il 6 per cento dei voli è Myair, compagnia nata dalle ceneri del

2: Centro di Ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio.

fallimento di Volareweb. Risulta interessante notare come il business di questi operatori si sviluppi in aeroporti secondari. Gli aeroporti principali per le compagnie *low cost* risultano essere in ordine Roma Ciampino (19 per cento), Milano Orio al Serio (16 per cento) e Pisa (9 per cento).

L'utilizzo di questi aeroporti è una delle molteplici motivazioni per le quali queste compagnie sono in grado di proporre dei prezzi così bassi.

È stato compiuto uno studio sui costi delle compagnie per l'ultimo bilancio disponibile. La comparazione di costi tra le compagnie aeree è possibile grazie al CASK, vale a dire il costo per posto chilometro offerto; minore è il valore di questo costo, maggiore è la capacità dei vettori di produrre il servizio ad un costo minore.

L'analisi prende in considerazione 4 compagnie *low cost* (Ryanair, Easyjet, AirBerlin, SkyEurope) e sette vettori tradizionali (AirFrance, Alitalia, BA, Lufthansa, Iberia, SAS, Austrian).

Il successivo grafico permette di evidenziare la capacità di risparmi di costo delle compagnie *low cost* rispetto ai vettori tradizionali (*Full service Carrier*).

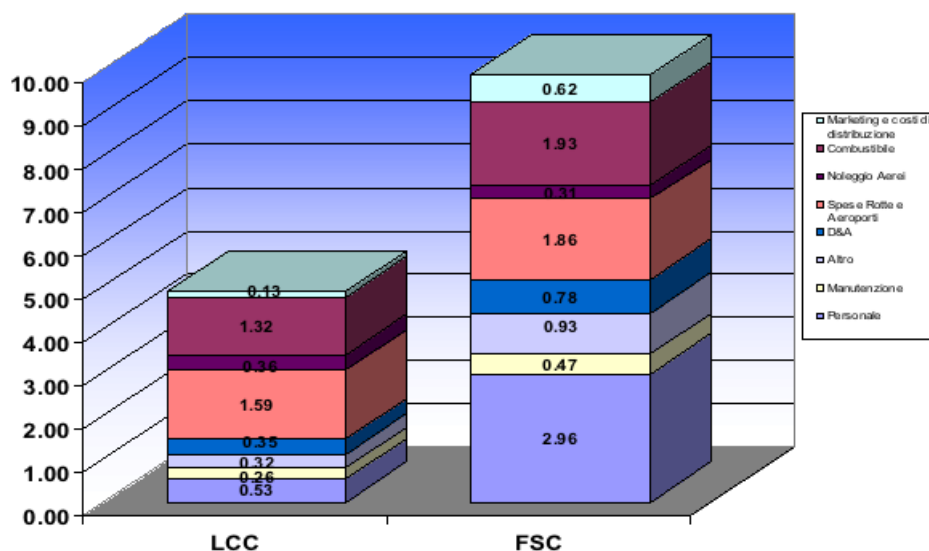


Figura 6

Costi EuroCents Comparati LCC e FSC

I costi supportati dalle compagnie *low cost* sono generalmente del 50 per cento inferiori di quelli dei *full service*.

Si può notare come esista una grande differenza tra i costi del personale per le compagnie *low cost* e i vettori tradizionali. La produttività dei lavoratori è molto diversa; ogni impiegato di un vettore *low cost* "trasporta" in media 9 volte i passeggeri di un vettore tradizionale. I costi per il personale delle compagnie tradizionali sono quasi sei volte maggiori rispetto a quelli delle compagnie *low cost*.

Un'altra differenza notevole può essere individuata per quanto riguarda i costi di manutenzione. Essi raggiungono gli 0,47 centesimi per il modello *full service*, mentre sono 0,26 centesimi per il modello *low cost*. La differenza non è dovuta ad un diverso livello di sicurezza, bensì al fatto che gli aeromobili sono più recenti e che la flotta è composta da aerei tutti uguali.

Le spese aeroportuali e di navigazione non sono così differenti. Questo è dovuto al fatto che solo Ryanair utilizzi aeroporti secondari, mentre le altre compagnie *low cost* si servono dei principali ae-

roporti. I costi di navigazione, invece, non possono differire per loro natura, in quanto sono stabiliti a livello nazionale da ogni paese in egual misura per tutti gli operatori del settore.

Le spese di noleggio aereo sono pressoché identiche, mentre sono molto differenti i costi di carburante. Ciò è una conseguenza del fatto che le compagnie *low cost* utilizzano aerei più moderni che consumano molto meno carburante e dal fatto che il loro *load factor* risulta superiore a quello delle compagnie tradizionali.

Infine, è possibile osservare come vi sia un grande risparmio di costo compiuto dai vettori *low cost* per i costi di distribuzione e marketing. Esse, infatti, vendono i biglietti tramite internet e non si servono di altri mezzi come il GDS, che risulta molto costoso. Le spese di marketing sono ridotte, le campagne pubblicitarie si svolgono sui quotidiani e su cartelloni pubblicitari.

La compagnia leader di costo risulta essere Ryanair con un CASK pari a 3,39 centesimi di Euro, quando la media delle *low cost* è vicina a 5 centesimi e quella dei vettori tradizionali di poco inferiore ai 10 centesimi.

La liberalizzazione del mercato ha permesso la nascita di nuovi operatori che sono stati in grado di sviluppare un nuovo modello di business. Questi operatori hanno saputo operare dei risparmi di costo che li hanno resi competitivi rispetto ai vettori tradizionali.

L'Irlanda ha permesso che un operatore *low cost* diventasse leader del mercato, lasciando al mercato e ai consumatori la scelta di dell'operatore più efficiente.

In Italia per troppo tempo, è stato il Ministero del Tesoro a voler scegliere quale compagnia dovesse restare sul mercato, diminuendo di fatto la concorrenza nel settore.