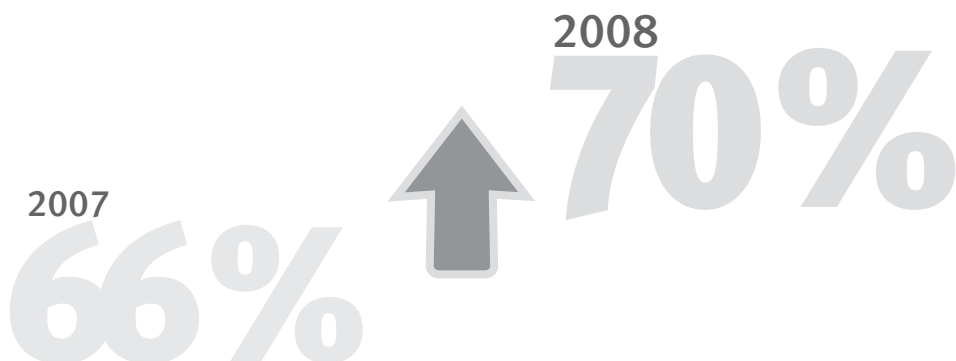


8

Trasporto aereo

DI ANDREA GIURICIN



L'evoluzione normativa

Il trasporto aereo europeo nel 2007 ha compiuto il decimo anno di liberalizzazione dei voli intracomunitari e nazionali. La completa liberalizzazione del mercato è tuttavia non ancora attuata in quanto rimangono importanti barriere all'ingresso e non esiste ancora una liberalizzazione completa dei voli intercontinentali.

Le principali barriere all'ingresso sono rinvenibili nel sistema di oneri di servizio pubblico, che limitano la concorrenza per talune rotte comunitarie o nazionali e la mancanza di un sistema di prezzo per gli *slot*.

A livello extracomunitario, nonostante la sentenza del 5 novembre 2002 della Corte di Giustizia della Europea, detta "Open Skies", che prevede l'istituzione di una politica comune per gli accordi di traffico aereo internazionale e la successiva tendenza a liberalizzare tali rotte, l'apertura del mercato è di fatto ancora limitata. La mancanza di concorrenza si esplica nel fatto che per certe destinazioni extraeuropee esistano ancora dei limiti sia per quanto riguarda il numero di vettori aerei, ma anche per il numero di voli settimanali.

A livello italiano nel 2007 sono stati compiuti importanti passi in avanti. La decisione del 23 aprile 2007 da parte della Commissione Europea riguardo l'imposizione di oneri di pubblico servizio su talune rotte da e verso la Sardegna ha di fatto eliminato le restrizioni normative che impedivano una completa liberalizzazione del mercato italiano.

La decisione della Commissione Europea prevede infatti che lo Stato italiano possa continuare ad applicare oneri di servizio pubblico ma solamente nel rispetto di certe condizioni tra le quali:

- I vettori non sono vincolati ad una continuità dei servizi, nel quadro Osp, superiore ad un anno;
- I vettori aerei non hanno l'obbligo di offrire tariffe agevolate ai nati in Sardegna;
- Le autorità si impegnano a non subordinare il diritto di prestare servizi su una rotta tra due città all'obbligo di operare un'altra rotta tra due città.

Questa decisione ha avuto effetti immediati sul mercato del trasporto aereo italiano, non solo per quanto riguarda la parte normativa; infatti diversi operatori *low cost* hanno cominciato ad offrire servizi di trasporto aereo per quelle rotte prima non aperte alla concorrenza.

Il secondo punto di miglioramento è individuabile nell'accordo avvenuto tra Stati Uniti ed Unione Europea per la liberalizzazione delle rotte atlantiche. Tale accordo è stato siglato il 30 aprile 2007 ed è pienamente operativo a partire dal 30 marzo 2008.

La concorrenza tra i vettori americani e quelli europei è destinata ad aumentare anche se probabilmente i maggiori effetti si avranno nel medio periodo (5 anni).

Questi due innovazioni normative permettono un miglioramento dell'indice delle liberalizzazioni 2008 per quanto riguarda la parte normativa. Il nostro *benchmark* rimane sempre l'Irlanda, Stato nel quale la liberalizzazione è avvenuta con successo e con beneficio per i cittadini.

La situazione italiana nel 2008, dal punto di vista normativo, si è avvicinata al benchmark di riferimento, l'Irlanda; l'eliminazione di fatto degli oneri di servizio pubblico in provenienza e a destinazione della Sardegna permette all'Italia di migliorare la propria situazione nell'indice normativo. Il valore del Led Index per l'Italia è stimato essere il 98 per cento di quello dell'Irlanda, in crescita rispetto al 2007. Non viene raggiunto il benchmark poiché diverse rotte intercontinentali da e per l'Italia hanno restrizioni ancora stringenti. La tendenza è sicuramente positiva, in quanto l'Unione Europea, continua a perseguire il proprio obiettivo di liberalizzazione del mercato aereo europeo.

La normativa nazionale è quella che più è migliorata nel corso del 2007.

Nella normativa comunitaria l'Italia raggiunge il 100 per cento, mentre nella normativa nazionale il valore raggiunto è il 95 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 dunque stimato essere al 98% di quello dell'Irlanda.

Indicatore	Peso [%]	Sottoindicatori	Peso [%]	Punteggio Parziale [%]	Benchmark Irlanda [%]
Lex	9			98	100
		Normativa Comunitaria	75	100	100
		Normativa Nazionale	25	95	100

Il mercato europeo

La decisione della Commissione Europea rispetto alla Sardegna ha permesso un deciso miglioramento per quanto riguarda la parte dell'indice delle liberalizzazioni relativo all'accesso al mercato.

Rispetto all'Irlanda, l'Italia ha aumentato dal 65 per cento del 2007 al 90 per cento del 2008 la liberalizzazione dell'accesso al mercato in relazione agli oneri di pubblico servizio. Nel complesso dell'indice di accesso questo sottoindice pesa per il 70 per cento; il restante 30 per cento è dovuto alla situazione degli *slot*.

In Italia vigono le leggi internazionali della lata per quanto riguarda gli *slot*; il valore raggiunto è pari al 95 per cento della *best practice* come nel 2007.

L'accesso al mercato, che pesa il 21 per cento del totale, ha un incremento importante rispetto all'anno precedente: rispetto al paese benchmark, il valore dell'indice cresce dal 74 per cento al 92 per cento. L'apertura del mercato per i voli da e verso la Sardegna ha impattato positivamente e in maniera rilevante nell'indicatore riguardante l'accesso al mercato.

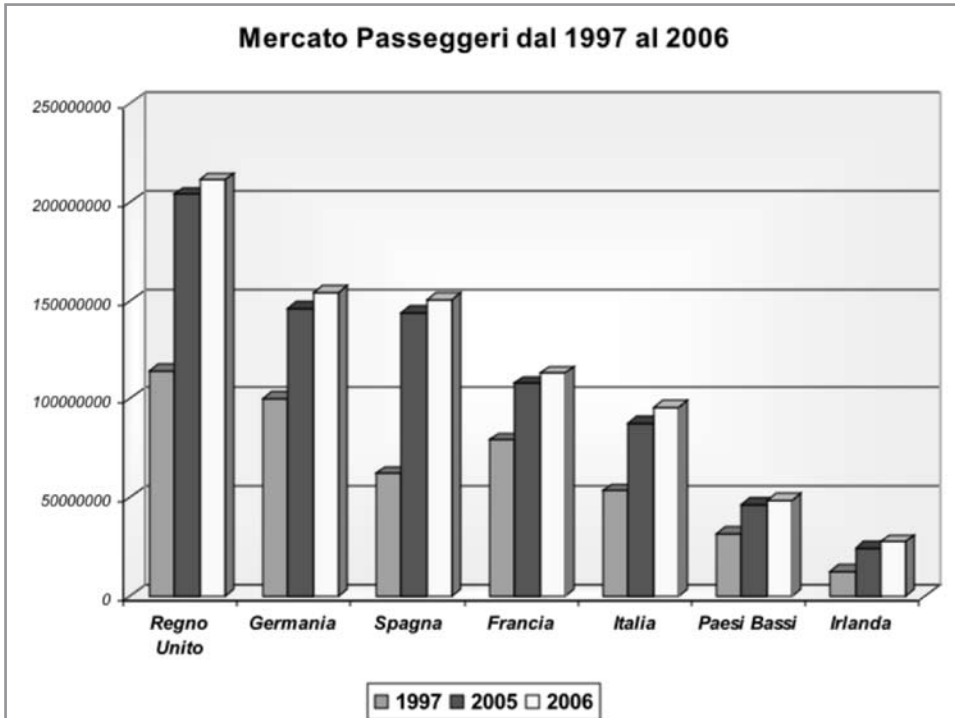
Indicatore	Peso [%]	Sottoindicatori	Peso [%]	Punteggio Parziale [%]	Benchmark Irlanda [%]
Accesso	21			92	100
		Oneri Pubblico Servizio	70	90	100
		Slot	30	95	100

Il mercato del trasporto aereo passeggeri dell'Unione Europea è continuato a crescere nel 2006. L'aumento dei passeggeri è stato di circa il 6 per cento per gli Stati dell'Unione Europea a 15, mentre del 21 per cento per i dieci nuovi membri entranti nel 2004. La crescita complessiva europea è stata del 6,7 per cento.

Il numero dei passeggeri trasportati in Europa è raddoppiato dall'anno della liberalizzazione dei voli europei.

Il successivo grafico riporta i dati riferiti ai principali mercati del trasporto aereo europeo e quello irlandese dal 1997 al 2006.

FIGURA 1

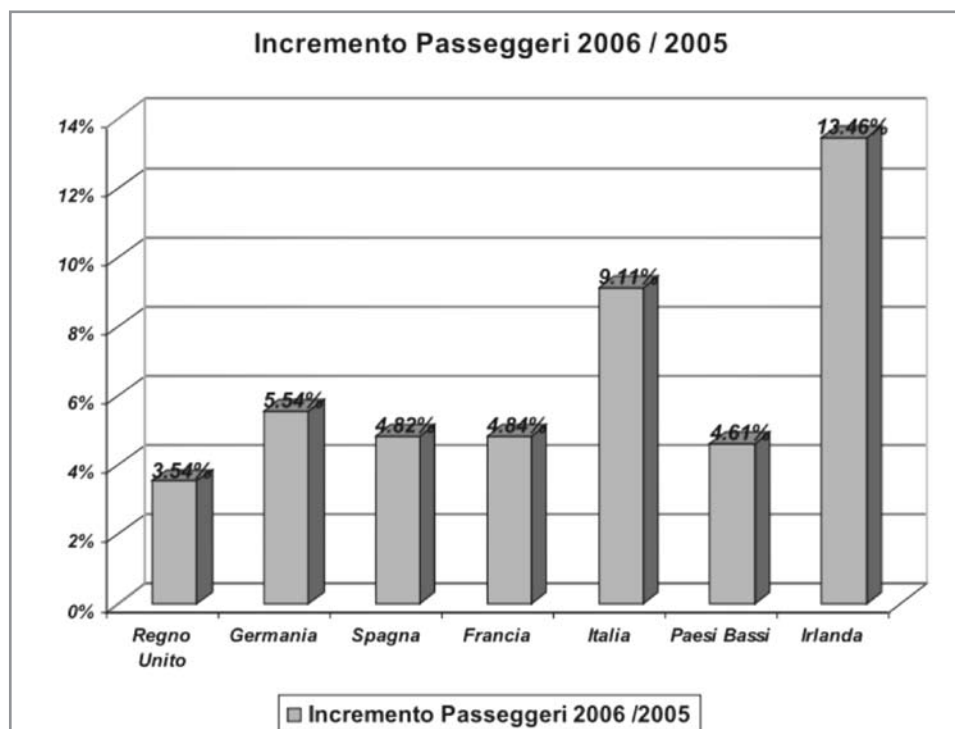


La crescita è stata maggiore in Irlanda, Spagna e Gran Bretagna, dove i governi nazionali non hanno posto barriere all'ingresso al fine di accrescere la concorrenza tra gli operatori. Il mercato francese risulta quello nel quale, al fine di difendere la compagnia di bandiera, si è avuto uno sviluppo del mercato inferiore. L'Italia, pur in presenza di alcune barriere all'ingresso, quali gli oneri di servizio pubblico da e per la Sardegna, avendo una compagnia di bandiera molto debole come Alitalia, è riuscita ad approfittare delle opportunità che i vettori concorrenti offrivano al mercato.

Il grafico alla pagina successiva riporta l'incremento del numero di passeggeri per i principali mercati aerei europei tra il 2006 e il 2005.

L'Irlanda è il mercato che più si è sviluppato lo scorso anno, grazie anche alla continua espansione del principale vettore *low cost* europeo, di bandiera irlandese. L'Italia è il secondo paese per sviluppo tra i grandi mercati europei con una crescita superiore al 9 per cento, soprattutto a causa del fatto che

FIGURA 2



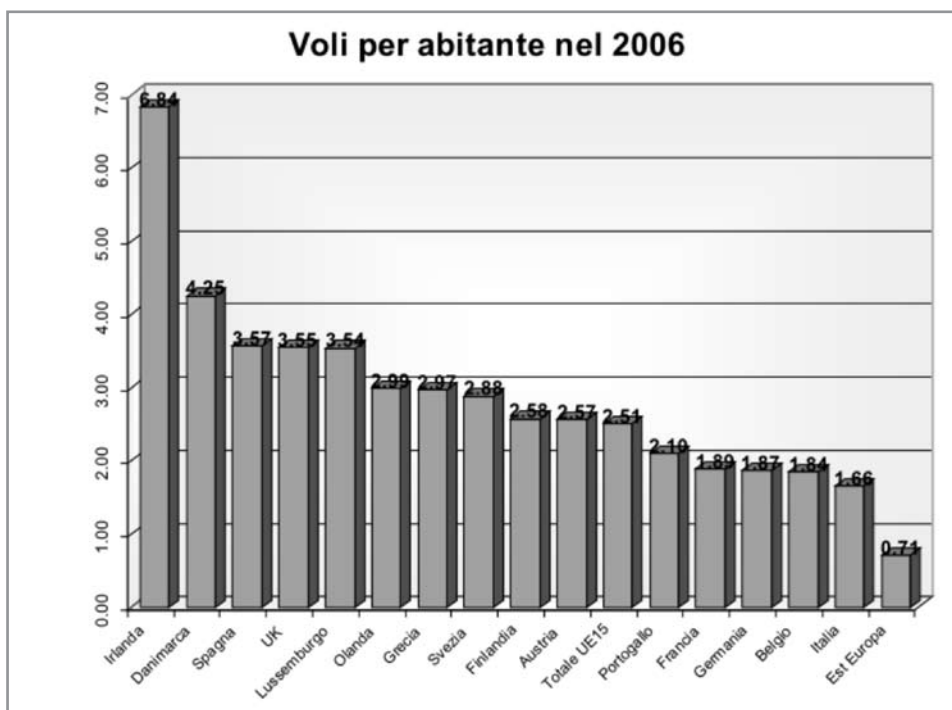
sconta un'arretratezza del mercato storica. Tutti gli altri principali mercati crescono a dei tassi compresi tra il 3,5 per cento della Gran Bretagna e il 5,5 per cento della Germania.

Il risultato dell'analisi del numero dei voli per abitante non si discosta molto da quella effettuata l'anno precedente per l'indice delle liberalizzazioni 2007.

Il grafico alla pagina seguente riporta i valori dell'indice nel 2006 (l'ultimo anno per cui sono disponibili i dati) per tutti i paesi europei dell'unione Europea a 15 e quelli dell'est Europa.

L'Irlanda rimane il paese leader per numero di voli per abitante, anche grazie alla posizione geografica. L'Italia incrementa il suo indice in misura maggiore rispetto alla media europea, ma inferiore rispetto al *benchmark* dello studio.

FIGURA 3



Questo permette di stimare una prima parte del nostro Market Index nel 2008. L'indice deve essere depurato del fatto che l'Irlanda ha la particolarità di essere un'isola. Il valore ottenuto per l'Italia è uguale a quello dello scorso anno ed è pari dunque al 30 per cento. Questo valore peserà per metà dell'indice di mercato. L'Italia risulta quindi in ritardo rispetto all'Europa, ma la crescita del 2006 è sicuramente positiva in quanto maggiore della media. Tuttavia, il paese *benchmark*, l'Irlanda, continua ad avere un'espansione maggiore a quella italiana e di conseguenza la parte relativa allo sviluppo del mercato del Market Index non è migliorata.

Il mercato italiano

Il mercato italiano nel corso del 2007 ha aumentato il proprio grado di liberalizzazione, grazie all'eliminazione de facto degli oneri di pubblico servizio da e per la Sardegna. I dati quindi non si discostano molto da quelli dell'indice delle liberalizzazioni 2007 pur in presenza di un piccolo miglioramento.

Il mercato italiano è caratterizzato dalla debolezza permanente della compagnia di bandiera, la quale ha iniziato nel 2007 un processo di privatizzazione

che però alla fine dello scorso anno non si era ancora concluso.

Alitalia è un attore sempre meno importante nel mercato italiano: infatti se nel 1997, anno della liberalizzazione europea, aveva una quota di mercato vicina al 50 per cento, nel 2007 la quota di mercato è scesa al 23 per cento.

La seguente tabella evidenzia i dati 2007 per la compagnia di bandiera.

TABELLA 1

Mercato trasporto aereo italiano 2007

Dati: in milioni di passeggeri

	Mercato		
	Nazionale	Internazionale	Totale
Alitalia	11.1	13.5	24.6
Italia	27.9	78.8	106.8
Quota Alitalia	39.8%	17.1%	23.0%

Fonte: Assaeroporti e Alitalia

La quota di mercato detenuta da Alitalia è al 17 per cento per i voli internazionali e al 40 per cento per le tratte nazionali.

Il mercato liberalizzato è aumentato in Italia non in maniera consistente, in quanto il mercato da e per la Sardegna non è rilevante.

In Irlanda non si sono avute sostanziali modificazioni del mercato liberalizzato nel corso del 2007. Il leggero miglioramento delle condizioni italiane ha conseguenze positive anche sulla seconda parte del Market Index, quella relativa alla quota di mercato liberalizzata.

La seconda parte del Market Index è pari dunque al 92 per cento della *best practice*, in aumento di soli due punti percentuali rispetto all'anno precedente, poiché il mercato aggiuntivo liberalizzato è relativamente piccolo. Le previsioni di miglioramento dell'indice delle liberalizzazioni del 2007 sono state di fatto soddisfatte. L'eliminazione de facto degli Osp per e da la Sardegna ha permesso un incremento della liberalizzazione del mercato. L'apertura alla concorrenza tra Stati Uniti ed Europa avrà per il 2008 un effetto positivo per il Market Index nel prossimo anno. È possibile dunque individuare, per l'indice delle liberalizzazioni del 2008, un valore del Market Index pari al 61 per cento, sostanzialmente stabile rispetto allo scorso anno.

In sintesi è possibile ricavare il valore dell'indice di liberalizzazione del trasporto aereo civile. Questo risulta essere pari al 70 per cento rispetto al valore ottenuto per l'Irlanda. L'incremento di quattro punti percentuali è dovuto in gran parte a decisioni comunitarie che hanno de facto liberalizzato quasi completamente i voli nazionali e aperto alla concorrenza tra Stati Uniti ed Europa con l'accordo raggiunto nel 2007. L'aumento è dovuto in gran parte all'indicatore di accesso al mercato. In definitiva il valore è sicuramente soddisfacente, ma è possibile fare molto meglio, come il caso irlandese dimostra.

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

Settore: Trasporto aereo 2008

Benchmark: Irlanda

Indicatore	Peso [%]	Sottoindicatori	Peso [%]	Punteggio [%]
Lex	9			98
		Normativa Comunitaria	75	100
		Normativa Nazionale	25	95
Accesso	21			92
		Oneri Pubblico Servizio	70	90
		Slot	30	95
Mercato	70			61
		Sviluppo del Trasporto Aereo	50	30
		Quota Mercato Liberalizzato	50	92
Valutazione Complessiva				70

