

Dopo Alitalia, la fine del mondo?

Di Ugo Arrigo e Lucia Quaglino

1. Introduzione

Porsi le giuste domande può spesso essere un buon punto di inizio per compiere una scelta sensata. Questo vale anche per le decisioni economiche, soprattutto quando coinvolgono il cosiddetto interesse nazionale. La domanda a cui questo studio intende rispondere è: davvero, se fallisse Alitalia, il paese avrebbe serie difficoltà a ripristinare i collegamenti interni, e il turismo rischierebbe di subire danni consistenti?

Il secondo paragrafo illustra gli scenari delineati per la compagnia di bandiera: in particolare, verranno analizzate le conseguenze del piano di salvataggio del governo, orientato a proteggere l'italianità del vettore. Non sembra essere questa una risposta soddisfacente: in tutta Europa, infatti, si continua a volare, anche se le compagnie di bandiera sono state nella maggior parte dei casi privatizzate, vendute a stranieri o lasciate fallire (terzo paragrafo).

Qualsiasi sia stata, tra queste ultime, l'opzione vincente, nessun viaggiatore è rimasto a terra (nel medio termine): del resto, l'interesse dei consumatori è che la loro domanda sia soddisfatta, possibilmente al miglior rapporto qualità-prezzo, indipendentemente dal tipo di imprese o dal modello proprietario del vettore su cui viaggiano.¹

Alla luce di tali esempi e di tali considerazioni, sarebbe auspicabile far cambiare rotta ad Alitalia, ossia sarebbe opportuno che il governo lasciasse che siano i responsabili della compagnia a trovare la soluzione migliore. Perché questo accada, azionisti e proprietari della compagnia devono essere direttamente e pienamente responsabili del futuro di Alitalia, senza poter contare su aiuti di stato e salvataggi che potrebbero avere un effetto benefico solo temporaneo, non essendo accompagnati da un piano industriale e progetti di lungo periodo. Se per la compagnia di bandiera l'unica prospettiva è quella del fallimento, fallimento deve essere: in un mercato sano chi non riesce a produrre ricavi superiori ai costi è destinato a uscire dal mercato stesso.

Fino a che si continueranno a mettere pezze, i problemi torneranno a ripresentarsi nel tempo, come dimostra la storia: ciò che accadde nel 2008, di fatto, accade di nuovo oggi, dopo cinque anni – come del resto era ampiamente

KEY FINDINGS

- Cinque anni dopo l'operazione di salvataggio di Alitalia la compagnia è sull'orlo della bancarotta.
- Oggi il progetto di salvataggio sponsorizzato dal Governo prevede un aumento di capitale da 300 milioni di euro, a cui dovrebbero aggiungersi nuove linee di credito per ulteriori 200 milioni di euro. Parteciperanno all'aumento la maggior parte dei soci della compagnia e Poste Italiane, soggetto formalmente privato ma controllato al 100% dal Ministero dell'Economia.
- Davvero Alitalia è strategica? Se fallisse, il paese avrebbe serie difficoltà a ripristinare i collegamenti interni, e il turismo rischierebbe di subire danni consistenti?
- Se si guarda all'Europa, si vede che ovunque si continua a volare, anche se le compagnie di bandiera sono state nella maggior parte dei casi privatizzate, vendute a stranieri o lasciate fallire.
- Oggi il mercato aereo è pienamente concorrenziale ed è in grado di sopportare un eventuale fallimento della compagnia di bandiera.

Ugo Arrigo è docente di Finanza Pubblica ed Economia Politica presso l'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Lucia Quaglino è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

¹ Editoriale IBL, "Porcate con le ali", Istituto Bruno Leoni, 2013, <http://www.brunoleoni.it/nextpage.aspx?codice=13621#sthash.fhGMOdKk.XB8pAFlv.dpuf>

prevedibile.² Le decisioni prese allora, infatti, non erano giustificate da motivazioni economiche, ma politiche.

Eppure, la storia delle compagnie di bandiera europee mostra che esistono diverse soluzioni nel mercato, quando l'obiettivo non è proteggere un vettore aereo, ma garantire ai consumatori di poter viaggiare alle migliori condizioni possibili. Se nel breve periodo potrebbero esserci degli inevitabili costi di aggiustamento, nel medio-lungo periodo l'interesse e le esigenze dei passeggeri sarebbero garantiti da vettori sostitutivi e i dipendenti sarebbero almeno in parte riallocati presso altre compagnie che si svilupperebbero nel momento in cui andranno ad intercettare la domanda rimasta insoddisfatta dal vettore nazionale (quarto paragrafo).

Soprattutto oggi che il settore aereo è un mercato pienamente concorrenziale, ostacolare la dinamicità e lo sviluppo delle compagnie più dinamiche e forti – cosa che inevitabilmente accade quando si proteggono i vettori più deboli – potrebbe rivelarsi una scelta particolarmente poco strategica.

2. Alitalia

La nostra compagnia di bandiera fu privatizzata nel 2008, quando – per evitare il fallimento e la vendita agli stranieri di Air France – una cordata di imprenditori italiani la comprò per un miliardo di euro. Buona porzione del debito pregresso di Alitalia fu lasciata comunque al governo, che attraverso lo scorporo di una bad company dal perimetro societario caricò sulle spalle dei contribuenti costi diretti stimabili nell'ordine dei 3 miliardi di euro.³ L'operazione, che coinvolse anche il salvataggio della principale rivale di Alitalia, Airone, è passata attraverso il fallimento formale della compagnia e il rilancio della “Nuova Alitalia”, favorita dal monopolio legale garantito per un periodo di tre anni sulla rotta più remunerativa, la Linate-Fiumicino.

All'epoca Air France sarebbe stata disposta a pagare Alitalia 1,7 miliardi di euro.

Cinque anni dopo, l'operazione si rivela un fallimento: Alitalia ha accumulato, in tale periodo, un indebitamento netto pari a circa un miliardo di euro. La compagnia perde oggi mediamente 1,6 milioni di euro al giorno. Per fare un confronto, nel 2012 Air France-Klm aveva quasi 1,2 miliardi di perdite rispetto a un fatturato di oltre 24 miliardi;⁴ nel 2012 Alitalia ha denunciato perdite nette di 280 milioni con un fatturato di 3,6 miliardi.⁵ Un po' ha contribuito la crisi finanziaria – che, però, ha colpito anche tutte le altre compagnie aeree – un po' la scelta di puntare sui voli interni e a corto-medio raggio, dove tuttavia Alitalia compete con le compagnie *low cost* e/o i treni ad alta velocità (nel caso degli spostamenti Roma-Milano), anziché su quelli a lungo raggio, tipicamente caratterizzati da margini più elevati.⁶

Oggi, per salvare nuovamente la compagnia di bandiera e impedirne il fallimento o l'acquisizione “a prezzi di saldo” – come dicono i detrattori – da parte di Air France, il governo ha pilotato un aumento di capitale da 300 milioni di euro, a cui dovrebbero aggiungersi nuove linee di credito per ulteriori 200 milioni di euro. Tale aumento di capitale coinvolge la maggior parte dei soci della compagnia – ma apparentemente

2 Andrea Giuricin, Alitalia. La privatizzazione infinita, Torino, IBL Libri, 2008.

3 Ugo Arrigo e Andrea Giuricin, “Una ‘fenice’ da tre miliardi di euro”, IBL, Briefing Paper, no.62, 4 novembre 2008.

4 <http://corporate.airfrance.com/en/the-company/key-figures/financial-year-2012/>

5 <http://corporate.alitalia.it/it/media/comunicati-stampa/25-02-2013.html>

6 Ugo Arrigo, “Alitalia spiegata con due grafici”, LeoniBlog.it, 7 ottobre 2013.

non Air France, che non sembra volere partecipare e pare intenzionata ad accettare la diluizione della propria quota – ed è reso possibile dall’apporto determinante di Poste Italiane, che contribuisce con 75 milioni di euro. Per tale ragione, e per il ruolo delle banche a copertura dell’inoptato, l’Istituto Bruno Leoni ritiene che si tratti di un aiuto di Stato, incompatibile con la disciplina comunitaria.⁷

Per quanto riguarda il contributo di Poste Italiane, si tratta di contributi pubblici, in quanto tale soggetto è solo formalmente privato, ma di fatto pubblico, dal momento che il Ministero dell’Economia e delle Finanze possiede il 100% delle sue azioni. Quali economie e sinergie possano trovare le due compagnie, o quali competenze in materia di trasporto aereo possano avere i vertici delle Poste, oltre tutto in assenza di un piano industriale di rilancio di Alitalia, resta un mistero.

Con questa operazione, invece, si continua a rimandare e a posticipare ogni decisione, se non addirittura a scaricarne la responsabilità su altri soggetti, cosa che capita ogni qualvolta si faccia un salvataggio di stato. Salvataggio che, però, sarebbe fallimentare per quanto riguarda la tutela dell’interesse dei cittadini, sia quali consumatori che quali contribuenti. In questo senso, il fatto che Alitalia abbia una quota di mercato significativa ma non maggioritaria (21%) è un elemento cruciale rispetto alle potenziali conseguenze del fallimento.

Nel caso della bancarotta del vettore nazionale, si sono letti scenari quasi apocalittici. Per esempio, il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha scritto quanto segue:

- [Se avessimo lasciato fallire Alitalia] 14.000 persone si sarebbero trovate senza lavoro. Tanti sono i dipendenti Alitalia nel mondo.
- Gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa avrebbero diminuito fortemente la loro attività con ulteriori conseguenze sull’occupazione.
- E poi Linate, Torino, Catania, Napoli, Venezia... quasi tutti gli aeroporti italiani sarebbero entrati in crisi e tutto l’indotto che il trasporto aereo mobilita.⁸

Si tratta di uno scenario realistico? Per rispondere, abbiamo guardato ai precedenti di fallimenti di avioleone nazionali in Europa.

3. Le compagnie di bandiera europee

Molte compagnie aeree europee, negli scorsi anni, sono fallite o sono state acquisite da avioleone straniere.

3.1. Air France – KLM

Un esempio di intervento estero è rappresentato dalla compagnia di bandiera olandese, KLM: nata nel 1919, nel 2003 è stata privatizzata e ceduta ad Air France.

Oggi il gruppo Air-France-KLM è uno dei maggiori in Europa con un volume di affari pari a 25,6 miliardi. Nonostante la vendita alla compagnia aerea francese, l’RPK⁹ di

7 Carlo Stagnaro, “Caro governo, su Alitalia nun ce sta a cogliona”, LeoniBlog.it, 12 ottobre 2013; Carlo Stagnaro, “Alitalia-Poste, è aiuto di Stato”, LeoniBlog.it, 16 ottobre 2013; Carlo Stagnaro, “Alitalia: confermata la procedura d’ufficio della Commissione”, LeoniBlog.it, 16 ottobre 2013. Si veda anche Angelo Baglioni, “Il governatore Visco e Alitalia”, Lavoce.info, 11 ottobre 2013.

8 Maurizio Lupi, “La verità su Alitalia: le mie risposte alle vostre obiezioni”, www.mauriziolupi.it, 11 ottobre 2013.

9 Revenue Passengers-Kilometres rappresenta una stima della domanda. In particolare, esprime il numero di passeggeri per il numero di km fatti per una determinata compagnia aerea.

KLM è aumentato del 52,6% tra il 2003 e il 2012, mentre quello di Air-France del 37%. Anche i passeggeri hanno continuato a volare, soprattutto grazie al contributo di KLM: tra il 2003 e il 2012, il numero di passeggeri che ha volato con Air-France è aumentato del 16,4%, mentre quello di KLM, nel medesimo periodo, del 37,5%.¹⁰ L'aeroporto di Amsterdam-Schipol è passato da 40 milioni di passeggeri nel 2003 a quasi 51 milioni nel 2013 (+15%), non registrando quindi alcuna contrazione.¹¹

3.2. Austrian Airlines – Lufthansa

Tra le altre compagnie che si sono fuse con vettori stranieri, vi è anche la compagnia di bandiera dell'Austria, Austrian Airlines, privatizzata nel 2008 e, nel 2009, interamente venduta a Lufthansa, compagnia nazionale tedesca. A fronte della necessità di razionalizzare i costi, nel 2012 l'Austrian Airlines ha trasferito l'intera flotta e il personale di volo alla sussidiaria Tyrolean Airways.¹²

La compagnia austriaca, dal 2003 al 2012, ha visto aumentare il numero di passeggeri da 8,3 a 11,1 (+ milioni, registrando, nel 2012, entrate pari a 2,25 milioni di euro).¹³ Tra il 2011 e il 2012, l'RPK è cresciuto dell'1%.¹⁴

Per quanto riguarda il principale aeroporto, quello di Vienna, dopo un calo dei passeggeri da 24,9 a 22,8 tra il 2008 e il 2009,¹⁵ dopo quest'ultimo anno ha visto incrementare di continuo i passeggeri, passando da 24,6 (quindi, sostanzialmente in pari con il 2008) a 26,8 nel 2012, registrando una crescita del numero di passeggeri.

3.4. Scandinavian Airlines

Svezia, Danimarca e Norvegia hanno deciso di condividere un'unica compagnia di bandiera, la Scandinavian Airlines (SAS). Dal 2001 è quotata in borsa: circa metà delle azioni è mantenuta in capo ai governi, mentre l'altra metà è di proprietà degli azionisti privati.

Nel 2012 la SAS ha registrato entrate pari a quasi 36 milioni di corone (circa 4 milioni di euro) e ha fatto volare circa 25 milioni di passeggeri, il 23,5% in più rispetto al 2003.¹⁶ Dal 2003 a oggi l'RPK è cresciuto del 32,1%. Nonostante i programmi di ristrutturazione e gli aumenti di capitale, la compagnia continua a registrare alti costi unitari e una bassa produttività del lavoro, che ne indeboliscono l'equilibrio di bilancio.

Questa *joint venture* rappresenta un caso interessante, in quanto è una soluzione ancora poco diffusa in Europa, dove per ora prevalgono compagnie di bandiera nazionali (solo successivamente eventualmente acquisite da stranieri): tuttavia, va fatta qualche riflessione sulla struttura proprietaria. Parte della debole situazione finanziaria può infatti essere spiegata con il fatto che alcune decisioni della compagnia sono ancora sog-

¹⁰ Fonte: Airline Monitor.

¹¹ <http://www.schiphol.nl/SchipholGroup/Company1/Statistics/FactsFigures.htm>

¹² "Austrian Airlines enacts operational transition to Tyrolean Airlines", Capa. Centre for Aviation, 2012, <http://centreforaviation.com/news/austrian-airlines-enacts-operational-transition-to-tyrolean-airlines-162565>

¹³ http://www.austrianairlines.ag/AustrianAirlinesGroup.aspx?sc_lang=en

¹⁴ Fonte: Airline Monitor.

¹⁵ Imputabile soprattutto alla crisi, essendo questo un calo che si verifica anche negli altri aeroporti, come si vedrà nei prossimi paragrafi.

¹⁶ http://www.sasgroup.net/SASGROUP_IR/CMSForeignContent/2012eng.pdf

gette all'approvazione del governo dei tre paesi. Secondo la CAPA,¹⁷ questa presenza pubblica riduce la capacità di reazione e cambiamento della compagnia al mutare delle condizioni di mercato; inoltre rappresenta un disincentivo per potenziali acquirenti della compagnia, che sarebbero costretti a negoziare le decisioni con i rispettivi governi. Il centro di ricerca considera, quindi, un'opportunità per la compagnia un cambiamento della struttura proprietaria che preveda una progressiva riduzione delle quote pubbliche.¹⁸

3.3. Iberia

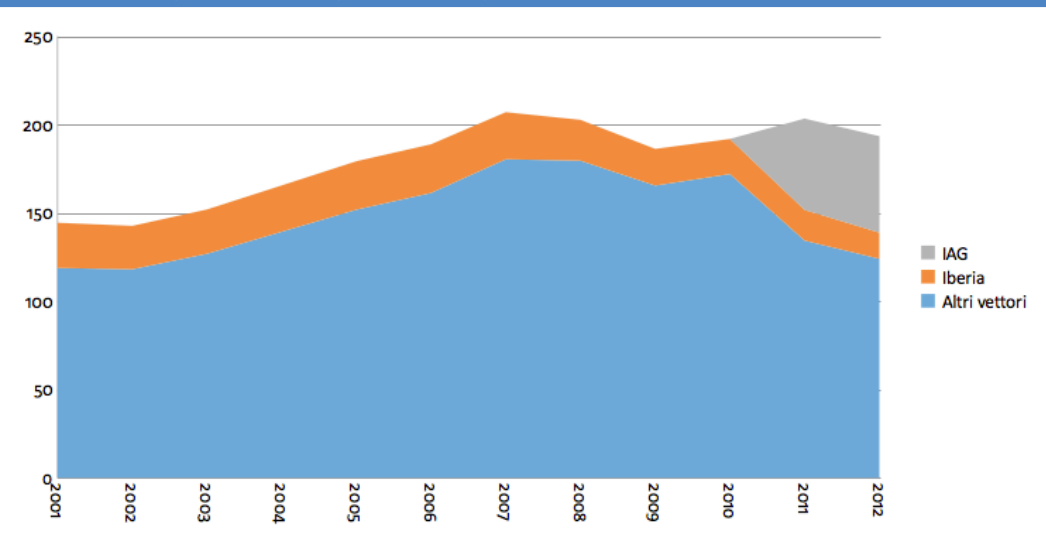
La compagnia di bandiera spagnola, Iberia, nel 2010 si è fusa con British Airways, compagnia di bandiera inglese, dando origine, nel 2011, alla International Airlines Group (IAG). In seguito alla fusione, la IAG ha registrato buoni risultati fino al 2012 quando, soprattutto a causa delle perdite di Iberia e ai minori profitti di British Airways, ha registrato perdite pari a 885 milioni nel 2012.

Per quanto riguarda il mercato aereo spagnolo, si registra una contrazione della domanda: tuttavia, si noti come, dopo il marcato calo tra il 2010 e il 2011 di Iberia – anche maggiore di quello del mercato complessivo – la IAG è stata in grado di recuperare i passeggeri di Iberia.

È passato ancora troppo poco tempo per poter giungere a conclusioni definitive, tuttavia, a oggi, è evidente che nessun passeggero è rimasto a terra.

FIGURA 1

Mercato del trasporto aereo in Spagna (mil. di passeggeri)



Fonte: Airline Monitor, AEA e IAG per i singoli vettori; Eurostat per l'intero mercato

¹⁷ È un centro di ricerca che produce e diffonde dati e analisi di mercato nel settore aereo.

¹⁸ Capa, "World Aviation. Yearbook 2013. Europe", 2013.

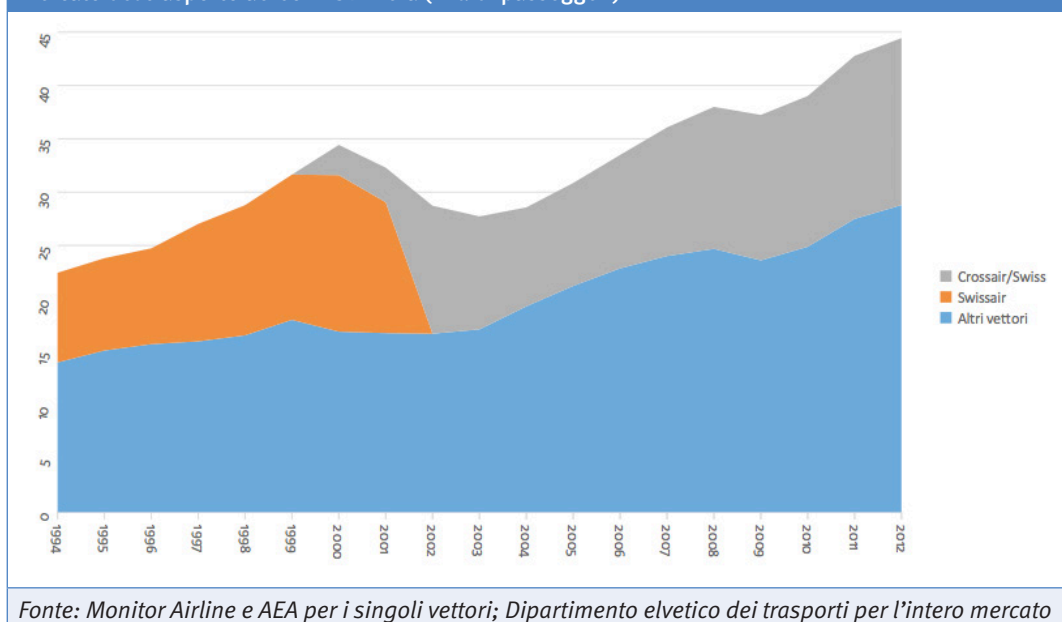
3.6. Swissair

In Svizzera, la Swissair è stata la compagnia di bandiera dal 1931 al 2002, quando fallì. Quindi, fondendosi con la compagnia aerea regionale Crossair, ciò che rimaneva di Swissair è diventata Swiss International Air Lines nel 2002, e fu poi assorbita da Lufthansa nel 2005. Nel 2012 la compagnia aerea ha trasportato quasi 16 milioni di passeggeri.¹⁹ L'RPK tra il 2005 e il 2012 del 63,7%.²⁰

L'aeroporto di Zurigo, abbandonato da Swissair, nel 2012 ha visto transitare quasi 25 milioni di passeggeri:²¹ erano 22,7 milioni nel 2000,²² scesi a meno di 14 milioni nel 2002. Come dimostra il grafico sottostante, la Swiss all'inizio recupera due terzi dei passeggeri di Swissair e, nel 2006, recupera anche l'ultimo terzo.²³

FIGURA 2

Mercato del trasporto aereo in Svizzera (mil. di passeggeri)



3.5. FlyLal

Altri paesi hanno invece deciso di sospendere l'attività della propria compagnia aerea: è il caso, per esempio, della Lituania, che nel 2009, a causa di gravi problemi finanziari (dovuti, peraltro, anche alla mancanza dei capitali di una società svizzera che mirava ad acquisirla), ha sospeso l'attività della FlyLal, conosciuta anche come Lithuanian Airlines o LAL, privatizzata nel 2005.

Nonostante il fallimento della compagnia di bandiera, fin dal 2005 il mercato aereo lituano registra una crescita continua. Per quanto riguarda il principale aeroporto, quello

¹⁹ http://www.swiss.com/web/IT/about_swiss/company/Pages/facts_figures.aspx#

²⁰ Fonte: Airline Monitor.

²¹ http://www.zurich-airport.com/Portaldata/2/Resources/documents_unternehmen/investorrelations/Broschuere_Zahlen_und_Fakten_2012_en.pdf

²² http://www.zurich-airport.com/Portaldata/2/Resources/documents_unternehmen/investorrelations/geschaeftsbericht/unique_Geschaeftsbericht00_E.PDF

²³ Ugo Arrigo, "Grounding airlines. Quando gli aerei restano a terra", 2013, <http://www.leoniblog.it/2013/10/20/grounding-airlines-quando-gli-aerei-restano-a-terra/>

della capitale, si registra un unico calo nel 2009 (da 2 del 2008 a 1,3 nel 2009), a cui ha contribuito anche la crisi; è quindi seguita una crescita costante, grazie a cui oggi volano 2,2 milioni di passeggeri: in pochi anni è quindi stato pienamente recuperato il calo del 2009.

3.7. Sabena

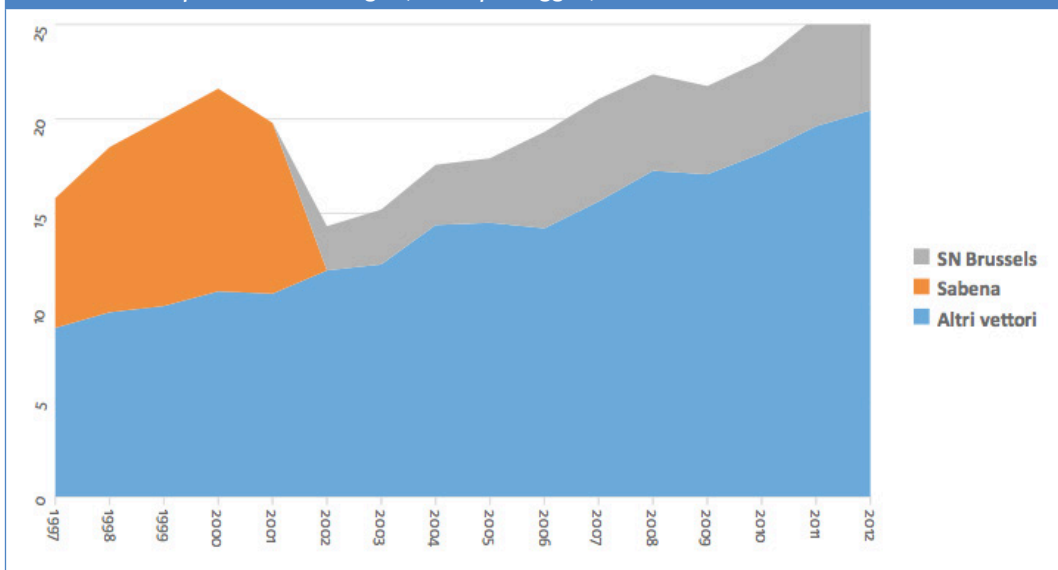
Anche in Belgio nel 2001 fallì la compagnia di bandiera, la Sabena, dalle cui ceneri nacque SN Brussels Airlines, nuova compagnia di bandiera operativa tra il 2002 e il 2007, anno in cui dalla fusione con Virgin Express nacque Brussels Airlines. Nel 2009, tramite un investimento di capitale, Lufthansa ha acquistato il 45% delle azioni.²⁴

L'RPK è aumentato del 6,7% tra il 2009 e il 2010, e del 62% tra il 2005 e il 2010.²⁵

L'aeroporto di Bruxelles, su cui transitava Sabena, ha visto passare il numero di passeggeri da 21,6 milioni nel 2000, a 14,4 nel 2002, ma oggi si è ripreso e nel 2012 ne passano quasi 19 milioni:²⁶ dopo una drastica perdita di passeggeri in seguito al fallimento di Sabena, SN Brussels ha recuperato inizialmente circa un terzo dei passeggeri della vecchia compagnia e quindi, nel 2007, è riuscita a recuperare completamente.

FIGURA 3

Mercato del trasporto aereo in Belgio (mil. di passeggeri)



Fonte: AEA per i singoli vettori; Eurostat per l'intero mercato

²⁴ http://company.brusselsairlines.com/en_be/corp/

²⁵ Stime Eurostat su dati dell'Association of European Airlines, International Air Transport Association, air companies, Ascend.

²⁶ <http://www.brusselsairport.be/en/cf/res/pdf/corp/en/brutrends2012>

3.8. Malev

Molto recente è, infine, il caso della compagnia ungherese Malev, fallita nel 2012 dopo 66 anni di attività.²⁷

Il colpo definitivo è arrivato dal fatto che tutti i fornitori hanno richiesto il pagamento anticipato dei servizi forniti, lasciando così vuote le casse della società ungherese. La compagnia era già stata infatti duramente colpita dalla Commissione Europea che, a gennaio dello stesso anno, le aveva imposto di restituire gli aiuti di Stato ricevuti in diverse forme tra il 2007 e il 2010, in quanto incompatibili con le regole della concorrenza.

La compagnia era stata privatizzata, cedendola per un'inezia a un consorzio russo (Airbridge Zrt) nel 2007, e successivamente acquisita dalla banca russa Vneshekonombank. Nel 2010 la compagnia fu rinazionalizzata: tuttavia, per riacquistarla a un prezzo ampiamente maggiore di quello di vendita, si resero necessari gli aiuti di stato. In realtà, persino quando venne privatizzata, il governo aveva continuato a finanziarla generosamente. Nonostante ciò, tra il 2008 e il 2010 l'RPK è diminuito del 17,5%.²⁸

Com'è ovvio che sia, a chi opera in un contesto concorrenziale e, dunque, agli stimoli competitivi e alle regole del mercato deve giocare e sottostare, questo intervento non piacque: così la concorrente Wizzair fece ricorso alle autorità europee per la violazione delle leggi sulla concorrenza.

Quando la Commissione europea ha ordinato la restituzione degli aiuti di stato, la compagnia ungherese, incapace di fronteggiare la spesa, è fallita.²⁹

Impossibile non vedere analogie con il caso italiano, che proprio su contributi pubblici sta facendo affidamento.

Cosa è successo dopo il fallimento della compagnia? Dopo l'ingresso di Ryanair (che, in pochi mesi, aveva adottato una strategia "monopolistica", in particolare per quanto riguarda le tariffe, oltre a minacciare di ritirare la flotta), è intervenuta a controbilanciare Wizz Air, compagnia *low cost* ungherese, che ha assorbito parte dei dipendenti di Malev. I due vettori coprono oggi il 51% del traffico di Budapest, in forte aumento rispetto al 26% precedente l'uscita dal mercato di Malev. La Wizz Air può rappresentare un'interessante opportunità dal momento che non è caratterizzata dalle strutture di costo elevate delle compagnie aeree tradizionali, né è influenzata dall'andamento dell'economia nazionale: solo il 7% della capacità di arrivo e partenza è legata alla capitale ungherese. Inoltre, prevede di mantenere un rapporto equilibrato (50 e 50) tra i voli *low cost* e quelli *full service*.³⁰

Non è, ovviamente, ancora possibile dire come il mercato evolverà, tuttavia questo esempio dimostra che, dove ci sono spazi di crescita, altri vettori più efficienti sono in grado di sfruttarli. Questo accade ormai anche in tempi brevi, come dimostrano il caso ungherese e quello spagnolo, per cui, neppure nel breve periodo, paiono esserci grandi costi di aggiustamento.

27 La compagnia aerea dovrebbe essere sostituita dalla Solyom, finanziata da investitori arabi e ungheresi.

28 Stime Eurostat su dati dell'Association of European Airlines, International Air Transport Association, air companies, Ascend.

29 Alberto Tundo, "Ungheria, caso Malév: un fallimento esemplare", E-il mensile online, 2012, <http://www.eilmensile.it/2012/02/20/ungheria-caso-malev-un-fallimento-esemplare/>

30 The Economist, "Life after Malev, 2013, <http://www.economist.com/blogs/gulliver/2013/05/hungary>

Inoltre, si noti che – nonostante i problemi della compagnia aerea di riferimento – l'aeroporto di Budapest/Ferihegy ha registrato un costante aumento dei passeggeri: da 4,5 milioni nel 2001, registra oggi 8,4 milioni di passeggeri. Vi è stato un lieve e costante calo dal 2008, quando è sceso a 8,4 milioni di passeggeri da 8,5 nel 2007. Tuttavia, nel 2012 ha recuperato ai livelli del 2007 (nonostante il calo rispetto al 2011). Non solo: sono ad oggi disponibili i dati dell'aeroporto fino a luglio 2013. Confrontando tale periodo con quello corrispondente del 2012, si nota che non vi è stato alcun calo dei passeggeri nonostante il fallimento di Malev (gennaio-luglio 2012 volavano 4,6 milioni di passeggeri; nei mesi corrispondenti del 2013, 4,7).

3.9. Paese che vai, hub che trovi

In generale, come mostra la tabella 1, quasi tutti gli aeroporti hanno visto aumentare il traffico di passeggeri nell'ultimo decennio.³¹

Tali numeri suggeriscono che anche lasciando fallire le compagnie di bandiera, non è scontato che si creino danni agli aeroporti di riferimento e soprattutto non è ovvio che i cittadini del paese abbiano maggiori difficoltà nello spostarsi. Anzi, nel medio periodo sembra che molti aeroporti siano in grado di rimanere attrattivi, indipendentemente dal destino della compagnia di bandiera. È lecito supporre che a questi risultati abbia contribuito la piena liberalizzazione del settore aereo, per cui ai vettori più deboli si sono sostituiti quelli più efficienti, rafforzando così i relativi mercati di riferimento.

TABELLA 1

Traffico di passeggeri nei principali aeroporti europei (milioni di passeggeri trasportati)

| REP_AIRP/TIME | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | VARIAZ. '05-'10 | VARIAZ. '00-'10 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------|-----------------|
| BRUXELLES/ NATIONAL | 12,5 | 21,6 | 19,8 | 13,8 | 15,2 | 15,5 | 16,0 | 16,6 | 17,7 | 18,4 | 16,8 | 17,0 | 18,6 | 18,8 | 6,5 | -21,4 |
| CHARLEROI/ BRUSSELS SOUTH | | | | | | 2,0 | 1,9 | 2,2 | 2,4 | 2,9 | 3,9 | 5,2 | 5,9 | 6,5 | 178,1 | |
| KØBENHAVN/ KASTRUP | | | 18,0 | 18,2 | 17,7 | 19,0 | 19,8 | 20,7 | 21,3 | 21,7 | 19,6 | 21,4 | 22,6 | 23,2 | 7,9 | |
| FRANKFURT/ MAIN | 37,4 | 49,0 | 48,8 | 48,7 | 48,6 | 51,5 | 51,8 | 52,4 | 53,9 | 53,2 | 50,6 | 52,6 | 56,3 | 57,3 | 1,7 | 7,5 |
| DÜSSELDORF | 14,9 | 15,9 | 15,5 | 14,9 | 14,4 | 15,4 | 15,4 | 16,5 | 17,8 | 18,1 | 17,7 | 18,9 | 20,3 | 20,8 | 22,8 | 18,8 |
| MÜNCHEN | 14,6 | 22,9 | 23,8 | 23,4 | 24,4 | 27,0 | 28,5 | 30,6 | 33,8 | 34,4 | 32,6 | 34,5 | 37,6 | 38,2 | 21,3 | 50,9 |
| BARCELONA | 4,6 | 19,4 | 20,8 | 21,3 | 22,6 | 24,6 | 27,0 | 29,9 | 32,7 | 30,4 | 27,3 | 29,2 | 34,3 | 35,1 | 8,0 | 50,1 |
| MADRID/ BARAJAS | 9,4 | 32,7 | 34,1 | 33,9 | 35,6 | 38,7 | 41,7 | 45,1 | 51,2 | 50,4 | 47,9 | 49,8 | 49,5 | 45,1 | 19,3 | 52,2 |
| PARIS/CHARLES DE GAULLE | 24,9 | | | 48,3 | 48,0 | 51,0 | 53,4 | 56,4 | 59,5 | 60,5 | 57,7 | 58,0 | 60,7 | 61,4 | 8,6 | |
| PARIS/ORLY | 9,0 | | | 23,1 | 22,4 | 24,0 | 24,9 | 25,6 | 26,4 | 26,2 | 25,1 | 25,2 | 27,1 | 27,2 | 1,2 | |
| MILANO/ MALPENSA | 3,5 | | 18,7 | 17,5 | 17,7 | 18,7 | 19,5 | 21,6 | 23,6 | 19,0 | 17,3 | 18,7 | 19,1 | 18,3 | -4,0 | |
| MILANO/LINATE | 10,8 | | 7,1 | 7,8 | 8,7 | 8,9 | 9,1 | 9,7 | 9,9 | 9,3 | 8,3 | 8,3 | 9,1 | 9,2 | -8,7 | |
| ROMA/ FIUMICINO | 21,8 | | 24,2 | 24,8 | 25,4 | 28,1 | 27,8 | 28,9 | 32,4 | 34,8 | 33,4 | 36,0 | 37,4 | 36,7 | 29,4 | |
| AMSTERDAM/ SCHIPHOL | 24,9 | 39,3 | 39,3 | 40,6 | 39,8 | 42,7 | 44,1 | 46,0 | 47,8 | 47,4 | 43,5 | 45,1 | 49,7 | 51,0 | 2,4 | 15,0 |
| WIEN/ SCHWECHAT | 4,2 | 5,9 | 11,8 | 12,1 | 12,8 | 14,9 | 15,8 | 16,8 | 18,7 | 19,7 | 18,0 | 19,6 | 21,1 | 22,2 | 24,1 | 231,6 |
| HELSINKI/ VANTAA | | 10,0 | 9,6 | 9,8 | 9,6 | 10,6 | 11,1 | 12,1 | 13,1 | 13,4 | 12,6 | 12,9 | 14,9 | 14,9 | 15,6 | 28,6 |
| STOCKHOLM/ SKAVSTA | | | | | | | | 1,8 | 2,0 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,3 | | |
| BUDAPEST/ FERIHEGY | | | 4,6 | 4,5 | 5,0 | 6,4 | 7,9 | 8,3 | 8,6 | 8,4 | 8,2 | 8,2 | 8,8 | 8,4 | 1,9 | |

Fonte: Eurostat

³¹ Fa eccezione Bruxelles, che però registra un incremento rispetto al 2002 quando, in seguito al fallimento di Sabena, nacque Brussels Airlines.

4. Cosa ci insegna l'esempio estero

Molte delle compagnie di bandiera degli altri paesi europei sono state privatizzate, cedute a stranieri o integrate con altre compagnie, quando non addirittura fallite: eppure, né gli spagnoli, né i belgi, né gli austriaci sono rimasti a casa, privati della possibilità di volare. Neppure gli aeroporti di riferimento sono stati "svuotati", anzi: nel medio periodo altri vettori hanno assorbito i passeggeri lasciati a terra, e i relativi aeroporti hanno così continuato a crescere.

Questo suggerisce che non è così scontato che l'interesse nazionale dei consumatori sia meglio tutelato da un'impresa nazionale, come sembra pensare il governo italiano: se l'interesse dei consumatori è la priorità, esso può essere garantito da un qualsiasi vettore, indipendentemente dalla nazionalità dei suoi azionisti.

Non vi è alcuna logica razionale e/o economica nell'affermare che un vettore italiano sarebbe a priori più efficiente di uno internazionale; similmente, anche la sopravvivenza di un *hub* non dipende dalla nazionalità dei vettori che ne usufruiscono: i passeggeri possono tranquillamente transitare per altri aeroporti, se la loro posizione è migliore.

La scelta di tenere in vita Alitalia non è quella di assicurare un servizio migliore, né di non gravarne i costi sui contribuenti. Piuttosto, si è scelto di salvare gli imprenditori dell'azienda.

Questo è tanto più vero se si considera che Sabena e Swissair, per esempio, erano effettivamente attori dominanti nei rispettivi mercati, di cui detenevano rispettivamente il 50% e il 43% (nel 2000). Oggi Alitalia detiene solo il 21% del mercato di riferimento, una quota decisamente minore, tale per cui qualunque effetto conseguente al fallimento avrebbe un impatto decisamente minore sulla collettività.

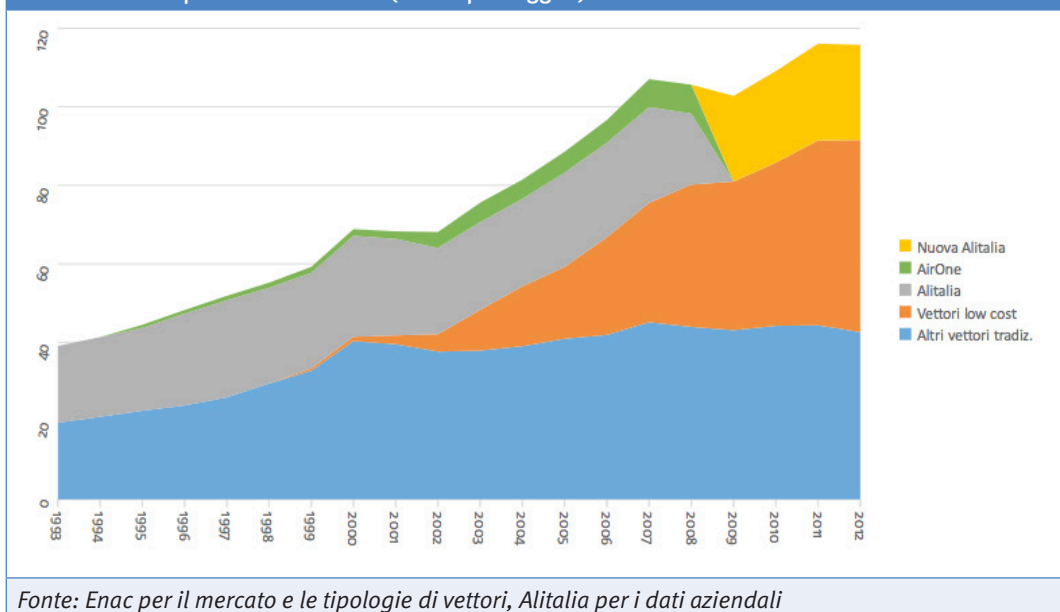
Soprattutto in virtù del fatto che, rispetto al 2001, oggi il mercato aereo è molto più competitivo: i vettori più inefficienti sono molto deboli, mentre quelli più competitivi (in particolare, i *low cost*³²), giocano un ruolo rilevante e attivo, capaci di svilupparsi e intercettare la domanda di eventuali consumatori insoddisfatti.

La dinamicità del mercato aereo attuale è visibile proprio dal caso Alitalia: nel 2009, la "nuova" Alitalia dismise 93 aerei, su una flotta di 186 (nel caso di Sabena 86 e in quello di Swissair 76), lasciando a casa 11 milioni di passeggeri rispetto al 2007 (meno 9 milioni e meno 12 rispettivamente nei casi di Sabena e Swissair, anche se minore in rapporto alle dimensioni di mercato: meno 11% in Italia, meno 50% in Belgio e meno 43% in Svizzera).

Il grafico 4 mostra che gli 11 milioni di passeggeri sono stati "recuperati" in soli due anni.

32 Nel 2001 EasyJet aveva 23 aerei, oggi ne ha 212; Ryanair ne aveva 39, oggi 303.

FIGURA 4
Mercato del trasporto aereo in Italia (mil. di passeggeri)



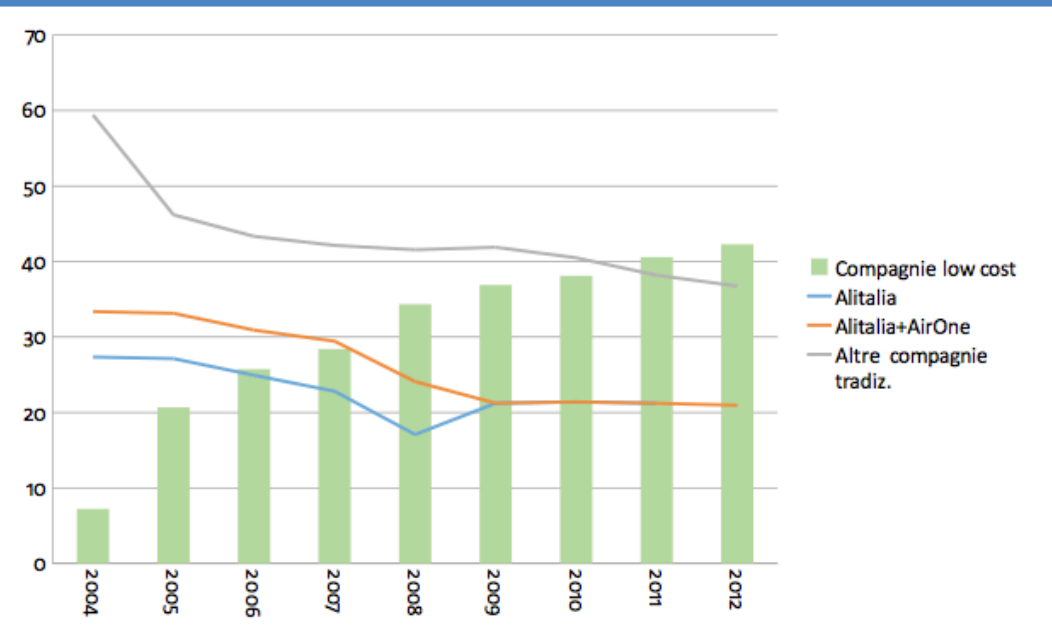
I viaggiatori nel settore aereo italiani sono passati da 107 milioni nel 2007, a 103 milioni nel 2009, ossia solo 4 in meno nonostante il calo di 11 della nuova Alitalia (dunque 7 degli 11 milioni della caduta sono stati recuperati nell'anno stesso). Ma nel 2010 salgono a 109 milioni: 6 in più dell'anno prima e 2 in più del 2007.

Il recupero negli anni 2009 e 2010 è stato possibile grazie alle compagnie *low cost*, che registrano un incremento dei passeggeri da 30 milioni del 2007 a 42 del 2010: si tratta di un aumento di 12 milioni, superiore alla caduta di Alitalia.

Per quanto riguarda le quote di mercato (grafico sottostante), sono aumentate dal 28% nel 2007 al 38% nel 2010; per Alitalia sono scese dal 30% al 21%; per gli altri vettori di tipo tradizionale sono diminuite dal 42% al 41%. Nel 2012 Alitalia non subisce variazioni, i *low cost* crescono al 42% e gli altri vettori tradizionali diminuiscono al 37%.³³

³³ Ugo Arrigo, "Grounding airlines. Quando gli aerei restano a terra", 2013, <http://www.leoniblog.it/2013/10/20/grounding-airlines-quando-gli-aerei-restano-a-terra/>

FIGURA 5
Quote di mercato del trasporto aereo in Italia (%)



Fonte: ENAC per l'intero mercato e per il totale Low Cost, AEA per i singoli vettori tradizionali

Questo insegna che il mercato aereo, oggi pienamente concorrenziale, è in grado di sopportare anche un eventuale fallimento della compagnia di bandiera.

Del resto, a qualsiasi consumatore di qualsiasi nazionalità, europea ed extraeuropea, non interessa se a Roma arriva tramite una compagnia completamente italiana, mista o totalmente straniera.

Similmente, poco gli importerà se arriverà a Milano o Roma facendo scalo a Parigi oppure Monaco oppure in un'altra città europea: ciò che conta per i consumatori è arrivare a destinazione al minimo costo e alle migliori condizioni possibili. Il che significa che, se gli *hub* italiani sono convenienti, se ne avvarranno anche i vettori stranieri; se, al contrario, non lo sono, allora l'industria trasportistica e turistica beneficerà del fatto che esistono rotte alternative più economiche.

Ma nessuno – né i passeggeri, né la compagnia di bandiera, né i vettori aerei, né l'industria trasportistica e turistica nel complesso – godrà di alcun vantaggio dalla volontà di difendere la nazionalità della compagnia di bandiera e di proteggere gli *hub* garantendo il passaggio di vettori inefficienti.³⁴

Al contrario, non è protetto alcun interesse nazionale, né quello dei consumatori, se si impedisce a questi ultimi di viaggiare alle migliori condizioni possibili.

³⁴ Pietro Ichino, "Alitalia: perché dico che stiamo ripetendo un (antico) errore", *Nwsl* n. 267, 14 ottobre 2013, <http://www.pietroichino.it/?p=28344>

5. Conclusioni

In tutta Europa si vola, indipendentemente dal regime proprietario della compagnia nazionale.

Questo accade quando il governo sceglie di non intervenire per salvare le compagnie di bandiera, ma lascia che il mercato faccia il suo corso, per cui i passeggeri continuano a viaggiare senza problemi. Anzi, la loro domanda viene coperta da compagnie più efficienti, essendo quelle che riescono a sopravvivere nonostante la pressione concorrenziale.

Voler a tutti i costi salvare Alitalia e la sua italianità (o Fiumicino e la sua natura di *hub*) non può quindi essere una scelta finalizzata a tutelare l'interesse dei consumatori. Anzi, proprio loro, in un modo o nell'altro (come passeggeri o come contribuenti) la pagheranno cara.

Se proprio si vuole salvare Alitalia, la si salvi da politica e sindacati.

IBL Briefing Paper

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.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.