

## La goccia che non fa mai traboccare il vaso. Il caso Alitalia

Di Andrea Giuricin

Occuparsi di Alitalia appassiona molto i leader politici italiani. Evidentemente non si è ancora capito che si tratta di una impresa privata, che opera in un mercato di attori privati.

I primi cinque player europei sono tutti quotati in Borsa, sono imprese capitalistiche “normali” e si mantengono tali grazie a un mix di scelte.

Ryanair, primo vettore per numero di passeggeri trasportati in Europa, è stata in grado di ridurre i suoi costi a circa 35 euro per 1000 km volati da un singolo posto, mentre Easyjet, che pure ha costi superiori, ha individuato una nicchia di mercato più “ricca”, nel segmento *low cost*, che le permette di fare profitti.

I tre grandi gruppi tradizionali (Lufthansa, AirFrance/KLM, British Airways/Iberia) sono cresciuti tramite acquisizioni nell'ultimo decennio e sono ormai dei colossi del cielo per numero di passeggeri trasportati.

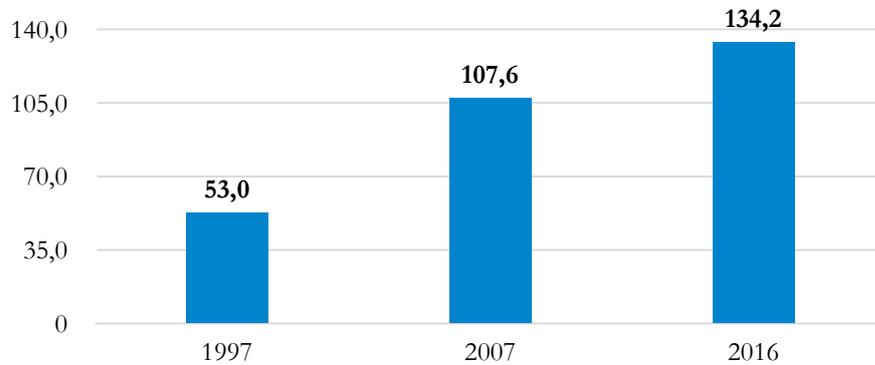
Alitalia e i suoi commissari dovranno dunque confrontarsi con un panorama alquanto complesso e con una situazione della compagnia sempre più complicata.

Il mercato di riferimento di Alitalia è quello nazionale e anche il Ministro Calenda ha giustificato la concessione di un “prestito-ponte” del valore di 600 milioni di euro all'impresa proprio con la necessità di tutelare rotte che altrimenti, in assenza di Alitalia, non verrebbero effettuate.

Non si può dimenticare che il mercato italiano, nonostante la crisi Alitalia, è quasi triplicato in due decenni, passando da 53 a 134 milioni di passeggeri annui: grazie alla liberalizzazione.

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

**FIGURA 1**  
Mercato Aereo Italiano 1997-2016 dopo la liberalizzazione



Il mercato italiano è infatti cresciuto grazie all'ingresso delle compagnie *low cost*, che hanno democratizzato il trasporto aereo e che ormai trasportano il 49,5 per cento dei passeggeri.

Il primo vettore in Italia oggi è Ryanair con il 24,3 per cento della quota di mercato, ben sette punti sopra ad Alitalia. Nel corso dell'ultimo decennio, la compagnia italiana è passata dal 30 per cento al 17 per cento del mercato.

In terza e quarta posizione ci sono altri due operatori *low cost*, Easyjet e Vueling, che hanno investito nel nostro paese sviluppando due basi importanti, la prima su Milano Malpensa (Easyjet oggi è il primo vettore sullo scalo varesino) e la seconda su Roma Fiumicino.

**FIGURA 2**  
Quota di mercato in Italia nel 2016



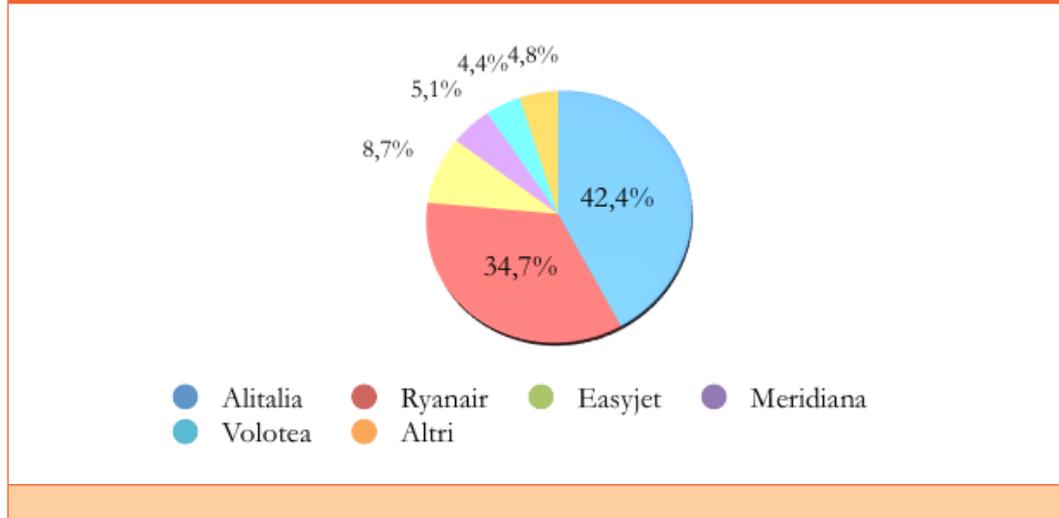
Proprio l'entrata in scena delle compagnie *low cost* nell'estate del 2015 ha fatto detonare la crisi di Alitalia. Sono in pochi a ricordarselo, ma Alitalia all'epoca non riuscì a convincere Aeroporti di Roma di avere un progetto di largo respiro. La proprietà decise, allora, giustamente, di cercare nuove possibilità di sviluppo.

Per tale ragione, Alitalia ha visto il proprio feederaggio distrutto dalle compagnie *low cost*, proprio in un periodo nel quale i prezzi medi dei biglietti sono iniziati a scendere.

Da allora Alitalia non è stata in grado di competere e ha peggiorato continuamente la propria posizione, tanto che nel 2016 la perdita potrebbe essere superiore ai 600 milioni di euro.

Nel mercato domestico, la situazione è leggermente differente.

**FIGURA 3**  
Mercato domestico nel 2016



In questo, Alitalia ha circa 12 milioni di passeggeri e una posizione dominante derivante dagli *slot*, specialmente su Milano Linate.

Gli *slot* si ottengono per continuità, con i cosiddetti *grandfathers' rights*. In pratica, una compagnia li mantiene se nella stagione precedente li utilizza.

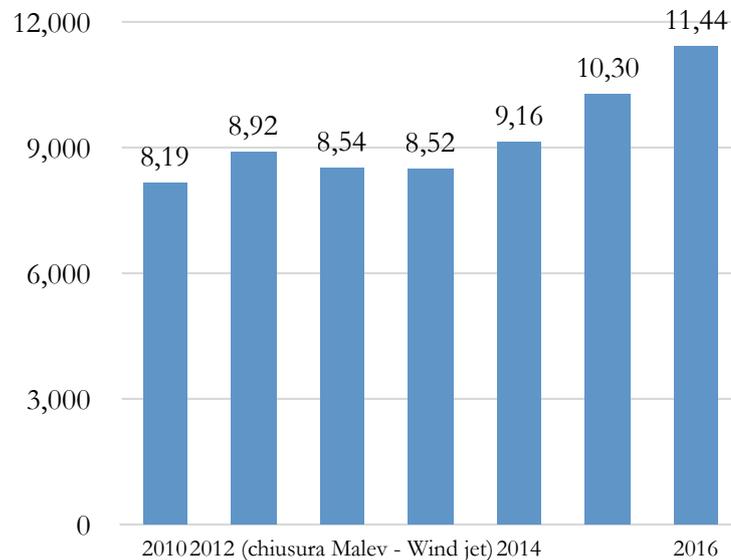
Proprio per questa ragione, il valore economico degli *slot* di Alitalia è praticamente pari a zero, perché questi non possono essere venduti (solo a Londra esiste un *grey market*, ma Alitalia i più preziosi li ha già venduti).

Un esempio è Linate - Lamezia Terme, che è coperta solo da Alitalia. Easyjet è probabile voglia entrarvi, ma non ci sono gli "spazi". Tuttavia sia da Malpensa che da Orio al Serio Ryanair e Easyjet coprono questo vuoto.

Sicuramente esistono casi nei quali non sarà facile sostituire Alitalia nel breve periodo ma dall'esperienza dei fallimenti di altre compagnie è possibile immaginare che la sostituzione sia possibile in molti casi.

Infatti, come dimostrano anche il caso Windjet in Sicilia o Malev in Ungheria, nel momento in cui viene a mancare un operatore principale, Ryanair e le altre *low cost* riescono di solito a sostituire molto velocemente le rotte abbandonate.

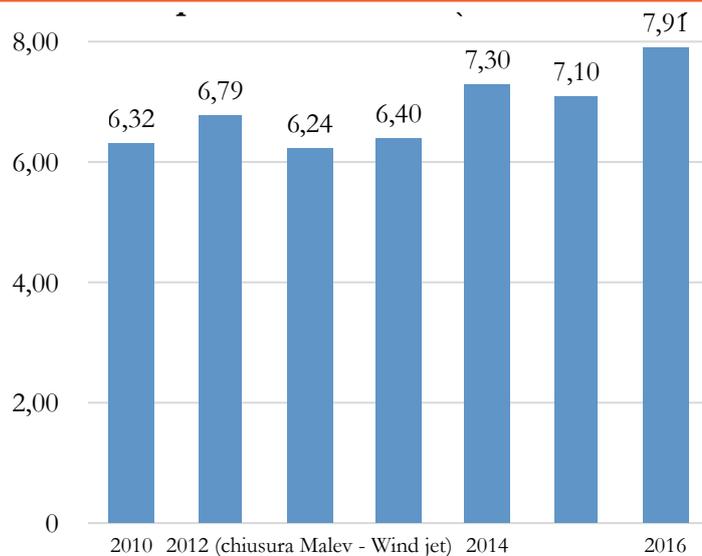
**FIGURA 4**  
Aeroporto di Budapest (pax in milioni)



Dal fallimento di Malev in Ungheria, l'aeroporto di Budapest ha visto crescere del 28 per cento il numero di passeggeri, rispetto all'anno pre-crisi. È chiaro che le dimensioni di Alitalia sono differenti, ma Roma è un mercato molto più attrattivo, come dimostrano le già numerose connessioni effettuate dai vettori cinesi su Fiumicino.

Qualcosa di non troppo diverso è avvenuto anche a Catania.

**FIGURA 5**  
Aeroporto di Catania (pax in milioni)



È bene ricordare che una compagnia aerea può spostare liberamente i suoi aerei all'interno dell'UE (caso Malev e Windjet). Proprio per questo, il vero mercato di riferimento (il campo di gioco in cui vengono fatte le scelte strategiche) è quello europeo.

Spostare di base un aereo è molto semplice e immediato e dunque se esiste domanda una compagnia aerea tenderà a coprirlo in maniera più veloce possibile.

Perché Ryanair, con dei costi che sono la metà di quelli di Alitalia, non dovrebbe entrare su queste rotte, se profittevoli? Solamente se queste rotte sono ora in piedi non per motivi economici, Ryanair o altre *low cost* quali Volotea potrebbero non riuscire a mantenere in piedi economicamente quei voli.

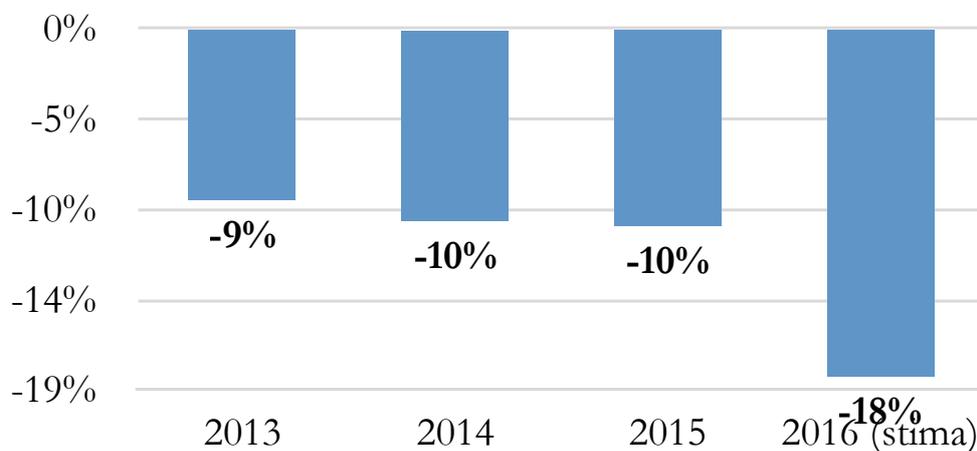
Se si ritenesse che un territorio svantaggiato economicamente abbia bisogno di un collegamento, è possibile fare un onere di pubblico servizio (OPS) con una gara trasparente per vedere chi opererà sulla rotta "svantaggiata".

Paradossalmente il ministro Calenda rischia indirettamente di ammettere che ci sono delle rotte di Alitalia inefficienti che rimangono in piedi per obiettivi diversi da quelli di mercato.

Proprio per tale ragione, dare 600 milioni di euro di aiuti pubblici ad Alitalia sarà un incentivo ai commissari per non chiudere queste rotte.

Bisogna dire chiaramente che questi soldi rischiano di diventare un finanziamento a fondo perduto, poiché la situazione di Alitalia è tragica.

Le stime indicano un margine lordo negativo di circa 18 punti percentuali, il peggiore di tutto il settore.

**FIGURA 6****Alitalia EBIT Margin 2013-16**

Il margine è andato peggiorando anche rispetto al 2015, quando già la compagnia perse 408 milioni di euro.

Il commissario ha di fronte a sé un lavoro complicatissimo. Investirci soldi pubblici (a tassi di mercato per evitare di ricadere negli aiuti di Stato) è un grande azzardo. Anche perché non è la prima volta che il contribuente è chiamato a finanziare Alitalia e, sin qui, non è stato un grande successo.

## 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.