

ATTI PARLAMENTARI

XV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CCX

n. 1

R E L A Z I O N E

SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

(Aggiornata al 30 giugno 2005)

(Articolo 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194)

Presentata dal Ministro dei trasporti

(BIANCHI)

Trasmessa alla Presidenza il 4 settembre 2006

PAGINA BIANCA

Relazione semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo

(Art. 1 comma 4 legge 18 giugno 1998 n. 194)

Sommario: **1.** Premessa – **2.** Compagnie aeree italiane di linea e charter dal 1993 a oggi – **3.** La crisi del trasporto aereo e le compagnie di low cost – **4.** Nuovi fattori di influenza sul trend

- 1.** *Premessa* – L'art. 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti), inerente l'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del trasporto aereo, dispone che il Ministro dei Trasporti riferisca ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo.

Al fine di consentire tale adempimento si forniscono di seguito gli elementi ed i dati utili alla predisposizione della relazione stessa.

- 2.** *Compagnie aeree italiane di linea e charter dal 1993 a oggi* - Fino al 1993, anno nel quale, effettivamente, si è dato avvio al processo di liberalizzazione introdotto dal c.d. terzo pacchetto di Regolamenti europei (2407, 2408, 2409 del 1992), in Italia sussisteva sui servizi di linea un duopolio disomogeneo.

Accanto alla posizione prevalente dell'Alitalia operava l'Alisarda (oggi **Meridiana S.p.A.** con sede ad Olbia), nata per soddisfare le esigenze turistiche della Sardegna, che successivamente attivò altre rotte in posizione comunque non concorrenziale con la allora Compagnia di bandiera.

All'atto dell'entrata in vigore dei Regolamenti CEE 2407/92 e 2408/92 insieme a queste due compagnie, erano presenti sul mercato del trasporto aereo poche altre Società:

- **Air Dolomiti S.p.a.** (con sede a Ronchi dei Legionari)
- Aliadriatica (divenuta poi **Air One**)
- Avianova (divenuta Alitalia Team e successivamente incorporata **Alitalia**)
- **Air Europe S.p.a.** (charter, gruppo Volare)
- **Eurofly S.p.a.** (charter)

Dal 1993 ad oggi hanno ottenuto la licenza e sono state autorizzate ad impiegare aeromobili di capacità superiore a 19 posti:

- 06.05.1993 **Lauda Air S.p.A.** (revocata il 21.12.2005)

- 25.03.1994 Noman (revocata il 06.02.1997)
- 09.09.1994 Far Airlines (revocata il 29.10.1998)
- 14.12.1994 **Air One S.p.A.**
- 02.05.1995 Air Sicilia S.p.A. (revocata il 31.03.2003)
- 06.06.1996 **Alpi Eagles S.p.A.**
- 05.07.1996 Minerva Airlines S.p.A. (con sede a Ronchi dei Legionari, revocata il 05.08.2004)
- 05.12.1996 Azzurra Air S.p.A. (con sede a Bergamo, revocata il 30.06.2005)
- 15.07.1997 Aviosarda (revocata il 25.05.1999)
- 25.07.1997 I. F.S. - poi Eureka - (revocata il 05.04.2002)
- 19.08.1997 Italair (revocata il 30.05.2001)
- 26.09.1997 **Alitalia Express** (fa parte del **Gruppo Alitalia**, composto da: Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. e da Alitalia Express S.p.A.)
- 23.03.1998 Med Airlines (revocata il 05.03.01)
- 02.04.1998 **Volare Airlines S.p.A.**, divenuta **Volare S.p.A.** dal 14.04.2006
- 13.11.1998 Federico II Airways (con sede a Foggia, revocata il 18.03.2003)
- 24.12.1998 **Blue Panorama Airlines S.p.A.**
- 01.04.1999 Gandalf S.p.A. (fallita)
- 10.08.1999 Si Fly s.r.l. (con sede a Palermo, revocata il 17.01.2002)
- 12.08.1999 **Italy First S.p.A.**
- 03.05.2000 **Air Vallée S.p.A.**
- 11.07.2001 Six Cargo, diventata il 13.03.2002 Club Air Six Go S.p.A., di nuovo poi il 15.12.2004 diventata **Club Air S.p.A.**
- 27.07.2001 Air Italy (revocata 17.02.2003)
- 07.03.2002 **Neos S.p.A.** (Torino)
- 14.05.2002 Panair S.p.A. (con sede a Palermo, subentrata a Panair CAM, revocata 08.03.2004)
- 26.08.2002 Air Industria S.p.A. (con sede a Fiumicino, revocata il 04.12.2003)
- 16.10.2002 Alisea Airlines S.p.A. (solo charter, con sede a Palermo, fallita)
- 06.05.2003 **Livingston S.p.A.** (Malpensa)
- 17.06.2003 **Wind Jet S.p.A.** (Catania)
- 25.11.2004 **Ocean Airlines S.p.A.** (cargo)
- 23.12.2004 **My Way Airlines S.r.l.**
- 21.01.2005 **Itali Airlines S.r.l.**
- 26.05.2005 **Air Italy S.p.A.**
- 22.05.2006 **Cargoitalia S.P.A.** (cargo)
- 06.06.2006 **Air One Cityliner S.p.A.**

Come ebbe occasione di rilevare la Commissione Europea in una comunicazione del 1999, l'apertura di un mercato, in precedenza tutelato nei confronti della concorrenza, avrebbe dovuto comportare una prima fase di aumento numerico delle imprese, cui avrebbe dovuto far seguito una fase di consolidamento, con la conseguente riduzione dei soggetti e con l'aumento

del network servito. Si rileva peraltro, che mentre negli Stati Uniti il trasporto aereo ha seguito di fatto questo processo, in Italia come in gran parte del Mercato Europeo, sembra che la fase di consolidamento sia tuttora non realizzata.

Dall'introduzione del regime di liberalizzazione a oggi, sono sorte numerose nuove imprese di trasporto aereo.

Dai dati sopra riportati viene in evidenza che molte compagnie minori sono fallite; che le restanti, a parte l'ampliamento realizzato da Air One, e nonostante la nota crisi gestionale di Alitalia, hanno in sostanza conservato quote di mercato marginali.

Le dimensioni medio - piccole delle compagnie di nuova costituzione rispetto a quelle storiche, e la prevalente fragilità finanziaria e strutturale, ne hanno causato la scomparsa dal mercato o la conservazione di nicchie di mercato la cui mancata espansione è stata influenzata anche dai noti eventi che hanno negativamente interessato il trasporto aereo mondiale (aumenti ciclici del carburante, l'epidemia della SARS, l'attacco terroristico dell'11 Settembre 2001).

L'inadeguatezza delle risorse finanziarie è stata favorita in parte, anche dalla previsione del Regolamento 2407/92 che prevede la possibilità del rilascio delle licenze anche sulla base della mera disponibilità di macchine: le imprese hanno affrontato la sfida concorrenziale ricorrendo a strumenti come il leasing, non facendo seguito all'acquisizione in proprietà di un assetto essenziale e cioè la proprietà della flotta.

Si segnala inoltre, che la maggioranza delle imprese italiane di medie dimensioni presenti nel mercato, quale Blue Panorama, Volare, Livingston operano tuttora prevalentemente nel settore charter anche extra comunitario e solo di recente, in concomitanza del ridimensionamento del network Alitalia, si stanno orientando marginalmente sui servizi di linea.

Per quanto riguarda il servizio di cabotaggio alla predetta evoluzione non è seguita una notevole effettuazione di servizi sul mercato domestico da parte dei vettori comunitari.

Negli ultimi due anni si è potuta osservare la tendenza da parte di vettori di piccole dimensioni, specie nella stagione estiva, ad operare traffico, prevalentemente turistico in cabotaggio da aeroporti comunitari per aeroporti nazionali.

Generalmente gli stessi vettori, i quali in numero limitato servono rotte secondarie, si avvalgono di alleanze con il principale vettore nazionale, Alitalia (Allegato N.2).

Lo strumento delle alleanze, secondo i principali meccanismi costituiti dal

code sharing, franchising o dall'accordo strategico intercompagnie, rappresenta un mezzo per sviluppare la rete servita, senza dover aumentare il numero dei voli. I soggetti partecipanti ad una alleanza perseguono finalità essenzialmente commerciali tese a garantire ampi programmi a favore dei clienti fedeli (frequent flyers), sconti alle grosse aziende e orari concordati, in modo da facilitare le coincidenze tra i partecipanti alle alleanze per abbreviare la durata dei viaggi.

3. La crisi del trasporto aereo e le compagnie low cost – La crisi del trasporto aereo, che ha interessato nel mondo tutte le principali compagnie c.d. storiche, con costi e culture di gestione consolidate precedentemente alla liberalizzazione, è stata fortemente influenzata dalla nascita e progressiva espansione delle compagnie c.d. low cost, cioè dalle compagnie caratterizzate dall'offerta sul mercato di tariffe molto contenute.

Le ragioni per le quali tali compagnie – e in primo luogo la società Ryanair, che opera attualmente in Italia da 13 aeroporti – sono riuscite a ridurre la propria struttura dei costi (oggetto di numerose analisi) possono essere così sintetizzate:

- basso costo del personale (favorito anche dal regime giuridico e fiscale del paese di appartenenza – come nel caso della società Ryanair);
- unificazione del tipo di aeromobile;
- distribuzione del prodotto senza passare dalla rete di agenzie, consentendo l'eliminazione delle relative commissioni e la gestione in tempo reale dello yield space management;
- eliminazione dei servizi di bordo (no frills), offerti solo a pagamento;
- effettuazione dei servizi punto/punto, con tempo di volo dell'ordine di due ore (gli aerei sostano di notte sugli scali base di armamento con conseguente riduzione delle spese per il fuori sede degli equipaggi);
- scelta di aeroporti considerati marginali ma posizionati in aree di elevata potenzialità di traffico, sollecitando quindi una domanda che era rimasta latente e che i vettori storici avevano ignorato;
- utili dalla partecipazione alla vendita di servizi complementari (noleggio autovetture, transfer da/per gli aeroporti, altri servizi turistici).

Tali compagnie sono solite instaurare con le Gestioni aeroportuali rapporti di particolare favore per quanto riguarda il costo dei servizi di scalo. Come noto, su quest'ultimo aspetto si è focalizzata l'attenzione della Commissione Europea che per quanto riguarda i vantaggi accordati a Ryanair sull'aeroporto di Charleroi, ha dichiarato illegittimi gli sconti sulle tariffe aeroportuali e sulle tariffe dei servizi di scalo, mentre sono stati ammessi gli accordi co-marketing per il lancio di una rotta per periodi limitati.

Si segnala inoltre che anche l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato, rilevato l'ingresso sul mercato di nuovi operatori, con caratteristiche dimensionali e qualitative estremamente diversificate, ha avviato una indagine conoscitiva riguardante il settore del trasporto aereo passeggeri, finalizzata ad effettuare una "approfondita analisi della struttura e delle

dinamiche tariffarie del settore per verificare se e in quale misura la pressione concorrenziale esercitata dai nuovi entranti, a seguito dell'avvenuta liberalizzazione, sia idonea a determinare vantaggi per i consumatori". Tale indagine appare rilevante oltre che per i profili di tutela dell'utenza, che certamente evidenzierà, soprattutto in quanto interesserà oltre che le compagnie c.d. low cost straniere, anche molte delle compagnie nazionali che hanno o stanno per modificare il proprio modello di business, conformandolo almeno in termini di prezzi dei servizi, a quelli delle compagnie low cost europee.

4. Nuovi fattori di influenza sul trend – Circa l'ulteriore evoluzione del processo di liberalizzazione sono da segnalare tre recenti eventi che sono suscettibili di influenzare il mercato del trasporto:

- L'ingresso nell'Unione Europea di ulteriori 10 Paesi, aeronauticamente caratterizzati da contenute performance di sviluppo a causa prevalentemente delle condizioni economiche dei singoli Stati.
- Le sentenze, pronunciate dalla Corte di Giustizia UE del novembre 2002 che hanno richiesto agli Stati membri di includere negli accordi aerei bilaterali la c.d. clausola comunitaria (in pratica il diritto di accesso alle rotte extra comunitarie sarà esteso a tutti i vettori comunitari). Al riguardo è stato emesso un Regolamento Comunitario (n. 847/2004) che instaura un meccanismo obbligatorio in scambio di informazioni sui diritti di traffico.
- Il complesso di Regolamenti Comunitari, di recente promulgati dalla UE che impongono nuovi oneri ai vettori, a tutela dell'utenza, sia in termini assicurativi che di ristoro per i danni e/o disservizi (bagagli, cancellazioni o overbooking).

Si ritiene utile in conclusione fornire i dati della crescita del trasporto passeggeri linea e charter in Italia ad un decennio dalla introduzione del regime di liberalizzazione che evidenzia, come risulta dalla tabella allegata (Allegato N. 3), un aumento dell'81,81% in ambito nazionale, un aumento del 139,37% in ambito comunitario e del 56,18% in ambito extracomunitario, per un totale generale di aumento del 93,83%. Tali dati confermano i favorevoli risultati del processo di liberalizzazione.

Allegato N. 1**Dati di traffico delle compagnie aeree italiane relativi all'anno 2004 e al primo semestre 2005**

	Traffico Nazionale 2004	Traffico Internazionale 2004	Traffico Nazionale 1 semestre 2005*	Traffico Internazionale 1 semestre 2005
Alitalia – linee aeree italiane	11.283.553	11.841.299	5.606.641	6.040.016
Air One	5.337.375	250.480	2.597.262	136.023
Meridiana S.p.A.	3.251.839	583.181	1.711.914	224.631
Volare Airlines	1.553.499	2.189.194	52.329	9.100
Alpi Eagles	698.260	157.190	371.154	82.112
Wind Jet	687.157	156.062	464.370	132.912
Air Europe	451.561	365.893	4.276	34.233
Alitalia Express	387.946	145.772	220.564	117.103
Eurofly S.p.A.	154.268	1.178.895	49.881	599.069
Air Dolomiti	55.437	191.854	2.879	8.490
Air Vallée	19.861	343	9.973	124
Blue Panorama Airlines	16.380	651.958	17.403	372.168
Neos	8.399	588.214	5.345	267.959
Club Air	8.398	171.939	8.873	96.426

	Traffico Nazionale 2004	Traffico Internazionale 2004	Traffico Nazionale 1 semestre 2005	Traffico Internazionale 1 semestre 2005
Itlay First	1.858	56	80	-
Italy Airlines	822	-	3.431	20.955
Lauda Air Italy	-	370.500	-	182.381
My way /My Air	-	-	108.069	153.037
Livingston	7.510	529.625	3.381	211.461

*N. pax.

* I dati relativi al 2005 sono provvisori.

Allegato N. 2**Voli in Cabotaggio dei vettori comunitari in programma per la stagione estiva (26 Marzo – 28 Ottobre)**

(salvo ove diversamente specificato)

EASY JET : **Milano Malpensa – Napoli e v.v.** voli giornalieri (fino settembre)
Milano Malpensa – Palermo e v.v voli giornalieri (da 21 aprile a settembre)
(da lun a ven anche 2 voli giornalieri)

RYANAIR: **Alghero – Roma Ciampino e v.v.** (autorizzata solo fino al 1° maggio 2006)

Alghero – Pisa e v.v. voli giornalieri
Bergamo – Roma Ciampino e v.v. voli giornalieri
Roma Ciampino – Treviso e v.v. voli giornalieri
Roma Ciampino – Brescia e v.v. voli giornalieri

AIR ALPS: **Bolzano – Roma Fiumicino e v.v.** fino a 4 voli giornalieri
(in alcuni giorni le frequenze si riducono)
Parma – Roma Fiumicino e v.v. come sopra.
Rimini – Roma Fiumicino e v.v. in collaborazione con **Alitalia** fino a 4 voli
giornalieri (in alcuni giorni le frequenze si
riducono)
Ancona – Roma Fiumicino e v.v. in collaborazione con **Alitalia** voli giornalieri
Bolzano – Milano Malpensa e v.v. in collaborazione con **Alitalia** voli giornalieri
Pisa – Roma Fiumicino e v.v. in collaborazione con **Alitalia** voli giornalieri
Perugia – Milano Malpensa e v.v. in collaborazione con **Alitalia** 2 voli giornalieri
Genova – Milano Malpensa e v.v. in collaborazione con **Alitalia** 3 voli giornalieri
Milano Malpensa – Ancona e v.v. in collaborazione con **Alitalia** voli giornalieri

Parma – Olbia e v.v.	voli giornalieri (dal lun al ven e dal 19 giu al 8 sett) 2 voli giornalieri (dal 31 lug al 1 sett dal lun al ven) (nel periodo giu-sett opera anche il sab 2 voli; nel periodo dal 30 lug al 10 sett anche dom 2 voli)
Bolzano - Olbia e v.v.	1 volo (dal 17 giu 09 sett solo sabato)
Rimini – Olbia e v.v.	1 volo (dal 17 giu al 10 sett sab e dom)
Ancona – Olbia e v.v.	1 volo (dal 18 giu al 10 sett dom) 1 volo (dal 5 ago al 9 sett anche sab)

AIR MALTA: Reggio Calabria – Roma Fiumicino e v.v. 1 volo (dal lun al ven)

Palermo – Napoli e v.v. 1 volo (dal lun al ven)

INTERSTATE AIRLINES: Reggio Calabria – Genova e v.v. 1 volo giornaliero (dal lun al ven)

Reggio Calabria – Roma Fiumicino e v.v. 3 voli giornalieri
(dal lun al ven; il sabato 2 voli giornalieri)

Reggio Calabria – Pisa e v.v. 1 volo giornaliero (dal lun al ven)

Reggio Calabria – Torino e v.v. 1 volo giornaliero (dal lun al ven)

Reggio Calabria – Bologna e v.v. 1 volo giornaliero (dal lun al ven)

(I voli di questa compagnia non sono stati ancora confermati)

Allegato N. 3**Traffico Passeggeri (Linea + Charter – arrivi + partenze)****(Fonte E.N.A.C. Statistica)**

	1993		2003	DIF. %
ITALIA	26.992.296		49.074.737	81,81
PAESI UE	14.851.439		35.550.584	139,37
EUROPA extra UE	2.600.173		4.112.348	58,16
ASIA	1.815.019		3.111.101	71,41
AFRICA	1.982.655		3.655.423	84,37
AMERICA	2.832.695		3.652.113	28,93
OCEANIA	113.642		63.020	- 44,55
Totale Paesi extra UE	9.344.184		14.594.005	56,18
Totale Generale	51.187.919		99.219.326	93,83