*Aviation Industry News*

 **VOLARE IN EUROPA, OGGI**

Questo vuol essere un breve recap per coloro che sono nati nell’era Ryanair e poco o nulla sanno dell’aviazione civile ante-Ryanair. Lo scriviamo perché vorremmo fosse chiaro che volare oggi è ben differente da come si volava “ieri”, ma soprattutto vorremmo spiegare come si è giunti al *cambio di marcia*.

Di certo imbarcarsi su un aereo oggi è alla portata di tutte le tasche, particolare non indifferente questo che costituisce una prima sostanziale differenza fra le due epoche. Non sembri esagerato lo spartiacque da noi creato circa il volo *prima di Ryanair* e il volo odierno: in effetti la nascita delle compagnie low cost in Europa non è avvenuta grazie alle sussidiarie charter delle compagnie di bandiera quali la SAM in Italia, la British Airtour nel Regno Unito o la Condor in Germania. E’ con esse che i vettori tradizionali volevano catturare quei passeggeri che non potevano permettersi di acquistare biglietti aerei, ma l’esperimento non riuscì in quanto nell’immaginario collettivo volare charter significava volare “a rischio”, era questa la concezione che il pubblico aveva dei servizi charter.

I voli a domanda avevano poi un’altra particolarità. Essi erano organizzati solo per gruppi, per tour operators, ma non ne potevano usufruire i singoli passeggeri che volevano risparmiare rispetto alla tariffa di linea, quindi diciamo che il fenomeno non diede mai la possibilità che i passeggeri cercavano, ovvero di poter risparmiare; i servizi charter inoltre non erano “scheduled” e come tali non programmabili. Poi finalmente in Europa negli anni novanta, sia pur in diversi “pacchetti” prese il via la deregulation nostrana che voleva imitare quella che gli Usa avevano lanciato nel 1978. **La deregolamentazione, questo punto deve essere tenuto presente, non significò nascita delle low cost;**  il fenomeno, grazie all’abolizione del cartello tariffario Iata, puntava come obiettivo primario, a consentire la concorrenza fra compagnie aeree fra le quali avrebbe dovuto prevalere solo la più efficiente, la più valida con messa fuori gioco di tutte le altre; assolutamente vietati poi gli aiuti di Stato. Come è facile immaginare questo passaggio significò anche l’entrata in scena di nuovi vettori che si sarebbero affiancati alle compagnie di bandiera e che avrebbero dovuto -tramite appunto la concorrenza- riuscire a far abbassare le tariffe che tutti si lamentavano erano troppo care.

In Italia il 10 giugno 1989 parte il Fiumicino-Gatwick della Air Europe, la quale applica tariffe tra il 15 e il 20 per cento inferiori a quelle di Alitalia e British Airways; pochi giorni prima era partita la LAS Linee Aeree Siciliane *“a questo improvviso exploit di collegamenti tra la Sicilia e il continente fa seguito un annuncio che ha del sensazionale: le tariffe offerte per questi voli sono quasi dimezzate rispetto al prezzo del biglietto della compagnia di bandiera.*” (1). Potremmo a lungo continuare elencandovi la interminabile lista dei vettori che ci hanno provato, ma tutti caratterizzati da un elemento comune: la breve durata. Nessuno di loro per il momento aveva avuto idee innovative sfruttando le possibilità offerte dal libero mercato. I nuovi vettori intendevano operare sugli aeroporti tradizionali dove scarseggiavano gli slot e dove era impossibile prendere coincidenze per il semplice fatto che nessuno voleva stringere accordi di interlinea con loro.

Bisognerà attendere il 1998 per iniziare a sentir parlare di una compagnia denominata Ryanair la quale ebbe il coraggio di proporre due novità:

-la prima era quella di operare su **aeroporti secondari** e ciò malgrado -come abbiamo detto- l’idea che si aveva allora era che su questi scali “dimenticati” operavano compagnie charter e quindi (si credeva) di dubbia qualità;

-la seconda era quella di offrire servizi non dalla sua base principale (che nella fattispecie era Dublino) bensì da altre nazioni. Si trattava dei cosiddetti **collegamenti trasversali**. In particolare la Ryanair puntò su Londra.

Quando Ryanair iniziò i primi collegamenti con l’Italia nel 1998, questi erano stati preceduti nel 1997 da servizi che collegavano Londra-Luton con Stoccolma, Oslo, Parigi-Beauvais e Bruxelles-Charleroi. Come si comportavano invece le aerolinee tradizionali? Semplice a dirsi, se l’aerolinea batteva bandiera irlandese i voli originavano immancabilmente dall’Irlanda, nessuno pensava di sfruttare le aperture comunitarie per aprire i collegamenti trasversali come quelli che Ryanair aveva deciso di lanciare. **Da queste nostre precisazioni appare evidente che la vera innovazione iniziale lanciata da questa compagnia non faceva leva sulle basse tariffe, quanto piuttosto sull’aver capito che nel nostro continente vi erano decine e decine di scali dimenticati i quali non vedevano l’ora di attivare collegamenti aerei.** Questo particolare doveva scardinare completamente la geografia dei collegamenti aerei sia intra-europei, sia domestici.

Non va dimenticato il particolare, decisamente importante, che nel momento in cui in Europa prendeva il volo Ryanair, negli Usa già da tempo grazie all’anticipata deregulation avevano preso il via nuovi vettori, e le cose non andavano affatto bene per le nascenti matricole. L’articolo da cui è tratta l’immagine che vi mostriamo datato settembre 1997 (2) faceva il punto sulle compagnie low cost Usa, ma il titolo non era affatto rassicurante: *“Tariffe basse o fallimento? I vettori low cost statunitensi, un tempo fiorenti, stanno ora combattendo una battaglia persa contro i loro rivali più grandi.”*



Abbiamo ricordato questo particolare per meglio far capire il rischio che correvano in Europa i nuovi vettori. Cosa ha significato tutto ciò per quelle che una volta erano le regine incontrastate dei cieli? I vettori di bandiera, che dal dopoguerra avevano dettato la politica del commercio aereo, non avevano mai creduto che volare a basso costo avrebbe attecchito in Europa. Sugli aeroporti (quelli maggiori) non c’erano slot disponibili e poi chi avrebbe mai preferito volare con un ultimo arrivato al posto di un consolidato vettore aderente alla Iata? Lo stesso Herb Kelleher, ceo di Southwest, era dubbioso circa la possibilità di fondare in Europa un emulo della sua compagnia:

“*non sarà possibile in Europa replicare Southwest, farne un suo clone per il semplice fatto che vi sono differenti problemi e circostanze, come ad esempio gli aspetti sindacali. Ma senz’altro si può ottenere quello che la Southwest ha raggiunto negli Stati Uniti. Gli europei mi dicono che questo non sarà possibile perché i passeggeri insisteranno per avere buon cibo e buoni vini…”* (3)

Ma Ryanair con il suo modello business è riuscita a stupire tutti gli analisti passando dai 4.6 milioni di passeggeri trasportati nel 1998 ai quasi 200 milioni raggiunti nel corrente esercizio che si chiuderà il prossimo 31 marzo. In sua compagnia, ma ben distanti come numeri, troviamo easyJet e Wizz Air.

Questi cambiamenti epocali hanno formato l’odierno pianeta-aviazione europeo. Fra le più evidenti novità rispetto al passato, annotiamo la rivoluzione della geografia aeroportuale la quale 1) vede le compagnie di bandiera quasi scomparire dai collegamenti intra-europei e 2) la completa ristrutturazione dei network domestici. Entrambi questi mercati sono oggi interamente controllati dai vettori LCC. Ma a queste novità dobbiamo aggiungere un recente sviluppo che si va progressivamente consolidando: l’aumento della rete ferroviaria ad alta velocità accompagnata da un incessante tambureggiamento del *green-deal* fa sì **che prima la Francia ed ora anche la Spagna intendono abolire i collegamenti aerei domestici laddove sia presente un servizio TGV.**

Su questo indirizzo la Spagna è l'ultimo Paese europeo a proporre il divieto di alcuni voli nazionali nell'ambito degli sforzi per ridurre le emissioni di carbonio, seguendo le orme della Francia. Il piano è allo studio dal 2021 e prevede la soppressione delle rotte nazionali con un'alternativa ferroviaria ad alta velocità che richiede meno di 2,5 ore. La misura è destinata a porre fine ai voli brevi da città a città, mettendo a rischio i collegamenti aerei che collegano la capitale Madrid a grandi città come Alicante, Barcellona e Valencia. Tuttavia, come avvenuto anche in Francia, la restrizione prevista dal governo spagnolo contiene una clausola che esenta i voli di collegamento con gli hub internazionali, il che significa che i passeggeri che volano da punti secondari all'aeroporto di Madrid-Barajas per proseguire verso destinazioni più lontane probabilmente non saranno interessati. La politica francese, introdotta nel maggio 2023, al momento limita solo i servizi tra l'aeroporto di Parigi Orly e Bordeaux, Lione e Nantes.

A commento di quanto sta avvenendo in Europa va annotato che allorché negli anni novanta, copiando quanto avvenuto negli Usa, si volle avviare la deregolamentazione europea qualunque persona dotata di buon senso sapeva che ciò avrebbe comportato la proliferazione del numero dei vettori, l’aumento dei velivoli in circolazione e nuovi collegamenti aerei.

**Ora dal momento che tutto ciò è stato fatto in nome di sua maestà “la concorrenza” non può non evidenziarsi un chiaro controsenso nel voler eliminare il mezzo aereo laddove è presente il TGV: chi potrà mai assicurare che le compagnie ferroviarie divenute monopoliste su questi settori al di sotto delle tre ore non siano tentate ad aumentare le tariffe loro applicate?**

Ma “volare in Europa, oggi” non può prescindere da un ultimo richiamo che ci riguarda molto da vicino. Sempre con l’intento (almeno così dicono) di assicurare la concorrenza ed evitare la formazione di potenti gruppi (che di fatto già esistono), a Bruxelles vogliono mettere bocca ogniqualvolta due compagnie aeree si vogliono unire a nozze. In merito a ciò vogliamo dire che se a Bruxelles fossero veramente neutrali e al di sopra delle parti, il loro intervento sarebbe apprezzato, tuttavia dal momento che sono in molti a nutrire dubbi in merito all’imparzialità di Bruxelles, meglio sarebbe in questi casi che la questione potesse essere risolta fra i diretti interessati senza l’intromissione delle autorità comunitarie sulla concorrenza, quelle per intenderci che hanno da molti mesi sul loro tavolo il dossier di ITA e LH, il quale sarà ricoperto di polvere ormai.

1. Il Sole24Ore, 20 aprile 1989, “In Sicilia è già deregulation”
2. Flight International, 17-23 Settembre 1997 “Low fares or bust?”
3. Airline Business, Giugno 1999, “The king of low cost”

*24/03/2024*

***www.Aviation-Industry-News.com***

*Newsletter emesse nel 2024:*

*•L’Europa e i suoi megagruppi 2 gennaio*

*•Il pricing dei biglietti aerei e l’oligopolio 21 gennaio*

*•Posta via aerea, un primato italiano nel mondo 24 gennaio*

*•Intrighi e misteri nei cieli d’Europa 26 gennaio*

*•Commissione UE e ritardi 21 febbraio*

*•Sui tagli di rotte imposti dalla UE 22 febbraio*

*•Compagnie low cost, un mondo a parte 5 marzo*

*•USAfrica Airways 10 marzo*

*•Come la IAG ha superato il nodo Brexit 12 marzo*

*•Egg-surcharge 19 marzo*

***Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l’aviazione commerciale italiana:***

****

 ***info@ibneditore.it***

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l’aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l’apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall’aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l’aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

*“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive.”*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L’ABBONAMENTO E’ COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO’ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

 INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it