

## Trasporto aereo, raddoppiati in 10 anni i passeggeri in Italia

notizia pubblicata **27 Settembre 2006** alle ore **10:00** nella categoria **Territori**

---



La liberalizzazione ha funzionato: in dieci anni il numero dei passeggeri in Italia e' quasi raddoppiato (segnando un +93,83%). Ma la strada da percorrere e' ancora lunga: l'apertura del mercato, accelerata dall'avvento delle compagnie low cost, ha spianato la strada all'ingresso di nuovi attori, che pero' non si sono dimostrati in grado di reggere la concorrenza. E cosi' delle nuove compagnie nate molto meno della meta' sono sopravvissute. A scattare la fotografia del trasporto aereo italiano e' l'Enac, precisando che nuove sfide attendono questo mercato sul quale il recente allargamento dell'Unione Europea avra' effetti "al momento non ancora prevedibili".

A un decennio dall'introduzione della liberalizzazione, il numero dei passeggeri di linea e charter in Italia e' aumentato "dell'81,81% in ambito nazionale, del 139,37% in ambito comunitario e del 56,18% in ambito extra-comunitario, per un totale generale del +93,83% a conferma, quindi, dei favorevoli effetti del processo di liberalizzazione", scrive l'Enac nella relazione semestrale al Parlamento, mettendo in evidenza che, contrariamente a quanto ci si aspettava, la fase di consolidamento del settore "non e' ancora stata realizzata". L'apertura del mercato, infatti, avrebbe dovuto comportare una prima fase in cui si registra un aumento numerico delle imprese, ed un secondo momento di consolidamento durante il quale il numero dei soggetti si riduce "drasticamente e ciascuno aumenta il network servito. Negli Stati Uniti – sottolinea l'Enac – il trasporto aereo ha di fatto seguito questo processo. In Italia, come in gran parte del mercato europeo, invece sembra che la fase di consolidamento sia tuttora non realizzata". Nel nostro Paese, infatti, delle nuove imprese nate in seguito alla liberalizzazione "molto meno della meta'" sono sopravvissute, conservando "quote di mercato marginali". La scomparsa di questi attori e' imputabile – spiega l'Enac – all'inadeguatezza delle risorse finanziarie disponibili, ma anche "ai noti eventi che hanno negativamente interessato il

trasporto aereo mondiale (aumenti ciclici del costo del carburante, Sars e 11 settembre)".

Ad accelerare il processo di liberalizzazione e' stata l'entrata in scena delle compagnie low cost che, facendo leva sul basso costo del personale e sulla vendita diretta dei propri prodotti, sono riuscite ad abbattere i costi e lanciare sul mercato biglietti aerei a prezzi altamente concorrenziali. Ma sulle low cost sia la Commissione Europea sia l'Antitrust italiano hanno avviato delle indagini. Bruxelles

intende vederci chiaro sugli "illeciti finanziamenti", mentre il Garante vuole verificare se e in quale misura la pressione concorrenziale esercitata dai nuovi entranti sia idonea a determinare vantaggi per i consumatori. L'indagine dell'Antitrust "appare rilevante – spiega l'Ente – oltre che per i profili di tutela dell'utenza", soprattutto

perche' interessera' sia le low cost straniere sia molte delle compagnie nazionali (e presumibilmente anche la stessa Alitalia secondo quanto previsto dal piano di ristrutturazione) che hanno o stanno modificando il proprio modello di business conformandolo, almeno in termini di prezzi dei servizi, a quelli delle compagnie low cost europee".

Nuove sfide attendono pero' il trasporto aereo italiano: sull'ulteriore evoluzione del processo di liberalizzazione pesano, "in termini al momento non prevedibili", l'ingresso di 10 nuovi paesi nell'Unione Europea, i nuovi regolamenti Ue e la cosiddetta 'clausola comunitaria'. In particolare, Bruxelles obbliga gli Stati membri ad includerli negli accordi bilaterali stabilendo, in sostanza, che il diritto di accesso alle rotte extra comunitarie non dovra' piu' essere limitato ai vettori del Paese che conclude l'accordo, ma dovra' essere esteso a tutti i vettori comunitari che abbiano sede nel predetto Paese.

Per quanto riguarda invece i regolamenti Ue, applicabili dai primi mesi del 2005, l'Enac sostiene che potrebbero penalizzare le imprese medio-piccole in quanto impongono – conclude l'Ente – "nuovi oneri ai vettori, a tutela dell'utenza, sia in termini assicurativi che di ristoro dei danni e/o disservizi (bagagli, cancellazioni o overbooking)".