

# -27% cargo

Il calo registrato dal traffico cargo in Italia nei primi 8 mesi del 2020 sul 2019 (-14.4% il calo di Malpensa)

**L'analisi**  
I mercati premiano la flessibilità delle grandi low cost

**Oliviero Baccelli** — a pagina 3

## L'ANALISI

# Il mercato premia modello e flessibilità delle low cost

**Oliviero Baccelli**

Il trasporto aereo è fra i settori più colpiti dalla pandemia e sono ancora molte le nubi all'orizzonte di un comparto simbolo della globalizzazione e delle nuove forme di turismo. L'assenza di procedure condivise fra gli Stati, che alternano in modo frammentato strategie basate su quarantene e le nuove restrizioni alla mobilità imposte in importanti bacini di traffico contribuiscono ad incrementare le preoccupazioni per gli scenari. Eurocontrol, l'organismo di coordinamento dei controllori di volo a livello europeo, ha evidenziato per settembre un -54% nel numero dei voli rispetto allo stesso periodo del 2019. Questo è un indicatore ancor più penalizzante rispetto ad agosto, quando si era registrato un -51%. Il trend è stato percepito in modo molto negativo perché tipicamente settembre è l'ultimo mese del semestre in cui le compagnie europee generano flussi di cassa positivi nell'arco dell'anno. La reazione dei mercati alle incertezze nelle modalità di ripartenza è stata quella di deprimere ulteriormente il valore delle azioni delle compagnie aeree, con il caso emblematico di Iag, la holding che detiene British Airways e Iberia, che ha visto una contrazione del 30% del valore in

due settimane. Il dato si inserisce in una sequenza di cadute che hanno portato le azioni di Iag ad un -80% nell'arco degli ultimi 8 mesi. Tutti i principali vettori sono nella stessa situazione e l'intervento degli Stati, con finanziamenti agevolati e in alcuni casi ricapitalizzazioni e parziali nazionalizzazioni, è l'unica soluzione per evitare una lunga serie di bancarotte. La Iata, l'associazione mondiale delle compagnie aeree, ha stimato che questo processo di ristrutturazione ha già portato alla riduzione del 22% dei dipendenti delle compagnie dall'inizio dell'anno. I mercati sono però in grado di distinguere, all'interno della crisi più difficile negli oltre 80 anni di storia dell'aviazione civile, i possibili vincitori, fornendo possibili anticipazioni di quanto potrà accadere nei cieli europei nei prossimi mesi e nello scalo di Malpensa in particolare. Infatti, dopo un iniziale periodo di crollo generalizzato del valore azionario di tutti i vettori su scala mondiale, nel corso degli ultimi 6 mesi sia easyJet sia Ryanair, i due vettori low cost leader sul mercato europeo e che in queste settimane detengono ben oltre il 50% del mercato a Malpensa, sono state oggetto di un graduale recupero al London Stock Exchange, rispettivamente con un +3,5% ed un +33,5%. In sintesi, i mercati credono in

prospettive più favorevoli per le grandi low cost, che negli ultimi anni hanno macinato importanti utili. Questo modello, con molte basi operative a livello europeo e con target i passeggeri di breve e medio raggio, è in grado di poter adattare in modo più flessibile la propria operatività, che in ogni caso non supera il 60% rispetto allo scorso anno, rispetto ai grandi vettori globali, organizzati con un più fragile modello hub&spokes basato su grandi aeroporti e fortemente dipendente dai ricavi provenienti dal lungo raggio. A livello europeo nella prima settimana di ottobre questo tipo di voli segnano un -90% e per di più con pochissimi passeggeri a bordo. Alitalia, ad esempio, opera solo il volo Roma Fiumicino - New York, che viaggia semi-vuoto, optando per mitigare i danni attraverso la drastica riduzione dell'offerta sul lungo raggio, come quasi tutte le compagnie tradizionali, con l'eccezione di quelle mediorientali, finanziariamente più forti e capaci di gestire le ingenti perdite operative. Malpensa sarà una cartina tornasole per verificare la solidità di questi trend, in un contesto in cui il recupero dei traffici del 2019 è previsto solo nel 2023 e dopo che nei primi 8 mesi dell'anno si è perso il 70% dei passeggeri. Infatti, importanti compagnie hanno sviluppato su Malpensa

nuove scelte strategiche, sebbene classificabili ancora come segnali deboli per la rilevanza quantitativa del fenomeno, che offrono una prospettiva di un più rapido recupero dei traffici rispetto ad altri contesti. Ad esempio, una novità riguarda l'offerta coordinata fra easyJet ed Emirates: i passeggeri provenienti dai voli di lungo raggio della compagnia di Dubai

trovano coincidenza con la rete dei voli di breve e medio raggio della low cost inglese, che ha a Malpensa la principale base operativa dopo Londra Gatwick e Berlin Tegel. A luglio il terzo vettore low cost europeo, WizzAir, ha deciso di aprire molti nuovi voli, inasprendo la competizione su tutte le principali direttrici nazionali ed

europee e completando così il mosaico che vede nello scalo la presenza di basi operative di tutti le principali low cost. In ogni caso, anche a Malpensa, la navigazione a vista è la strategia che ancora caratterizza tutti gli operatori della filiera.

*Professore di Economia  
e Politica dei Trasporti,  
Università Bocconi*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

