

Voli low cost e linee del Golfo frenano le compagnie europee

LE SOCIETÀ DEL VECCHIO CONTINENTE RISULTANO TRA LE MENO REDDITIZIE DEL MONDO. SPIAZZATE DALLA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO CHE HA DATO LA POSSIBILITÀ DI CREARE ROTTE SENZA RESTRIZIONI DI TRAFFICO E DI FISSARE I PREZZI SENZA VINCOLI

Sibilla Di Palma

Milano L e compagnie aeree europee non riescono a volare alto. Collocandosi tra le meno redditizie del mondo, a causa soprattutto della concorrenza aggressiva dei low cost e delle compagnie del Golfo. A sottolinearlo è un'indagine di Coface, azienda attiva nel mercato dell'assicurazione dei crediti, che evidenzia come la liberalizzazione del mercato nell'Unione europea ha dato a tutte le compagnie aeree la possibilità di creare rotte senza restrizioni di traffico nella regione e fissare liberamente il loro prezzo. Un nuovo scenario che ha aumentato la concorrenza, favorendo l'ingresso nel mercato di nuovi attori (per lo più low cost) e provocando un calo dei prezzi dei voli interni. Le società del Vecchio Continente si sono poi trovate a fare i conti anche con l'avanzata dei vettori del Golfo. Questi ultimi stanno infatti puntando a espandersi sul territorio europeo non limitandosi solo ai principali hub come Parigi e Francoforte, ma anche a città secondarie come Barcellona e Bruxelles. La concorrenza pesa sugli operatori storici dell'area. In base all'indagine, infatti, con una penetrazione di mercato di 51 mila posti per milione di abitanti, il mercato europeo sembra relativamente ben sviluppato, ma perde il confronto con gli emergenti in quanto a domanda di trasporto aereo (15% contro 20%). Con l'Asia che esprime il più grande potenziale di crescita. E' il caso della Cina, dove tra il 1992 e il 2012 il numero di voli settimanali è passato da 20.184 a 52.651. Anche su questo fronte i vettori europei devono vedersela con la temibile concorrenza delle compagnie aeree del Golfo. Basti pensare che, secondo alcuni analisti, entro il 2020 Etihad Airways, Emirates e Qatar Airways aumenteranno la propria offerta di voli a un ritmo compreso tra l'8 e il 18% all'anno sulle tratte che collegano l'Europa all'Asia. Uno scenario dal quale il settore aereo europeo esce indebolito, con le compagnie dell'area che si classificano tra le meno redditizie del mondo. Come dimostrano anche i segnali di allarme lanciati di recente da Air France e Lufthansa. Quest'ultima ha annunciato una possibile revisione al ribasso delle prospettive per gli utili aziendali, citando tra le cause la pressione sui prezzi dovuta all'espansione dei vettori del Golfo in Europa. A mettere in difficoltà le compagnie continentali, secondo l'indagine, è inoltre anche la sotto capacità aeroportuale dovuta alla carenza di investimenti che potrebbe far diminuire le prospettive di assorbimento della domanda potenziale e provocare l'aumento dei costi operativi del 50% da qui al 2050. Secondo alcuni analisti, ad aggravare la situazione è anche l'età ormai datata delle flotte dei vettori europei. A titolo di esempio, l'età media degli aerei Lufthansa a fusoliera larga è di nove anni (dodici per quelli di Air France). Mentre le compagnie del Golfo prevedono di aggiungere alla propria flotta 534 nuovi aerei a fusoliera larga entro il 2027. «Di fronte a questa crescente pressione concorrenziale, sono ipotizzabili due scenari — spiega Guillaume Baqué, economista di Coface — I vettori sono chiamati a investire in maniera massiccia per assorbire la domanda crescente oppure a unirsi per sopravvivere. Questa seconda ipotesi ci sembra la più probabile, se si considerano le evoluzioni osservate sul mercato domestico americano, che ha conosciuto ampie fusioni». Dopo la liberalizzazione del settore, che ha portato negli Stati Uniti al lancio di nuovi attori low cost e a un aumento del numero di passeggeri, nel 2008 il numero crescente di operatori ha infatti colpito la redditività del mercato dando inizio a una fase di fusioni e acquisizioni. Con il risultato, sottolinea l'indagine, che le sette grandi compagnie statunitensi degli anni Novanta hanno dato vita a tre giganti del trasporto aereo. In Europa, una prima ondata di fusioni è già stata realizzata (Air France e la olandese Klm, Lufthansa e la Swiss Air Lines, British Airways e la spagnola Iberia) e una seconda fase è probabile. Tuttavia, conclude lo studio, se la nascita di super attori dell'Unione europea consentirà di affrontare la concorrenza estera, il processo sarà accompagnato anche da nuove problematiche, come una possibile riduzione delle destinazioni e un aumento dei prezzi. Per Coface, attiva nel mercato dell'assicurazione dei crediti, le compagnie aeree europee non brillano