

LA FINE DELLE LOW COST?

MARIO MACIS

LA NUOVA SARDEGNA, 29 AGOSTO 2022

Secondo Michael O'Leary, amministratore delegato di Ryanair, l'era dei voli "low cost" è finita. Il manager ha puntato il dito sul caro-energia e, facendo un discorso più ampio, ha enfatizzato che prezzi molto bassi sono diventati insostenibili, citando il paradosso per cui spesso il prezzo di un volo per l'aeroporto di Stansted è inferiore al biglietto del treno per il centro di Londra. L'affermazione del capo di quella che oggi è l'aerolinea con il maggior numero di passeggeri trasportati in Europa merita una riflessione e offre l'opportunità di fare qualche considerazione sulle compagnie aeree low cost. Adottando il modello sperimentato da Southwest negli Stati Uniti, le compagnie low cost si sono affermate in Europa a partire dagli anni novanta con la liberalizzazione del trasporto aereo. Grazie a compagnie come Ryanair, volare è diventato economico e accessibile per milioni di cittadini europei. La strategia delle low cost si basa essenzialmente sull'abbattimento dei costi dovunque possibile e sui ricavi della vendita di servizi extra. Costi bassi si ottengono appoggiandosi su aeroporti secondari e grazie a efficienze operative. E ricavi aggiuntivi si ottengono facendo pagare extra una serie di servizi ancillari, per esempio i bagagli mandati in stiva, la scelta del posto, la priorità nell'imbarco, bevande e cibo a bordo; tutti servizi che hanno costi molto bassi per l'aerolinea e che quindi hanno un alto margine di profitto. Nel corso del tempo, il numero dei passeggeri è andato progressivamente aumentando, e la rete di rotte coperte dalle low-cost è diventata molto vasta. La quota di mercato dei vettori low-cost in Europa è passata dal 5 per cento nel 2001 a circa il 40 per cento nel 2019. Come già accennato, Ryanair è la maggiore aerolinea europea per volume di passeggeri. Nel 2019, l'aerolinea irlandese ha trasportato 145 milioni di passeggeri, e anche la seconda in classifica è una low cost, EasyJet, con quasi 100 milioni di passeggeri. La maggiore connettività prodotta dalle aerolinee low cost ha generato importanti vantaggi per persone e imprese. Il settore del turismo è tra i beneficiari, e ci sono stati plausibilmente effetti anche sul commercio e altri tipi di attività. In uno studio recente, l'economista svedese Bengt Soderlund ha stimato gli effetti della liberalizzazione dello spazio aereo sovietico nel 1985, che ha permesso alle compagnie aeree di volare sul territorio dell'Unione Sovietica. Lo studio ha dimostrato che la riduzione dei tempi di volo tra l'Europa e l'Asia Orientale ha prodotto un aumento importante degli scambi commerciali tra queste aree. In altre parole, quando i collegamenti aerei tra regioni diventano più veloci o più economici, il commercio aumenta. Il risultato suggerisce che, nonostante l'enfasi recente sullo smartworking, incontrare partner commerciali faccia a faccia è importante. Poiché i vettori low-cost spesso mettono in collegamento a costi accessibili regioni in precedenza meno connesse, è possibile che l'espansione di queste aerolinee abbia avuto effetti positivi anche su aree inizialmente svantaggiate. Secondo un altro studio, l'introduzione di nuove rotte da parte di compagnie aeree low cost ha generato un aumento delle collaborazioni scientifiche tra ricercatori delle città interessate, con benefici maggiori per ricercatori di alto profilo ma che operano in regioni più svantaggiate. Stime prodotte da società di consulenza internazionali indicano che i benefici dei collegamenti aerei low cost sulle economie locali sono sufficientemente elevati da giustificare incentivi economici per attrarre i vettori. Tuttavia, bisogna considerare che l'entità dei benefici è variabile e dipende da diversi fattori da valutare caso per caso. Quanto dobbiamo preoccuparci per l'affermazione secondo cui l'era dei voli a basso prezzo sta finendo? O'Leary cita due fattori fondamentali: il costo dell'energia e i costi ambientali. Non c'è dubbio che l'aumento del costo dell'energia sia una causa primaria del recente aumento del prezzo dei biglietti aerei. Ciononostante, il prezzo attuale dei biglietti è comunque decisamente più basso rispetto a dieci anni fa. Secondo le previsioni di O'Leary, nel medio periodo la tariffa media di Ryanair salirà dagli attuali 40 euro a 50 euro. Supponendo un periodo di cinque anni, si tratterebbe di un incremento di circa il 4,5 per cento l'anno, un aumento significativo e in controtendenza rispetto al trend storico, ma non eccessivamente drammatico. C'è poi il fattore ambientale. Si potrebbe

argomentare che il prezzo dei biglietti aerei dovrebbe essere significativamente piu' alto di quello attuale. Volare inquina, e se il prezzo del biglietto non riflette per intero il costo sociale, a farne le spese e' l'ambiente e le future generazioni. Nel 2019, proprio Ryanair e' entrata nella top-10 delle aziende piu' inquinanti d'Europa, una classifica tipicamente dominata dalle centrali termoelettriche. Eppure, in futuro potremmo di nuovo vedere prezzi bassi. Secondo gli esperti, nel futuro dell'aviazione ci sono i motori elettrici, a emissioni zero e dai costi piu' bassi rispetto ai motori attuali. L'ostacolo principale e' la tecnologia delle batterie, la cui capacita' e' ancora troppo limitata. Proprio le low-cost, che si concentrano su tratte brevi, potrebbero essere tra le prime ad adottare gli aerei elettrici.