**Aviation Industry News**

**IL PRICING DEI BIGLIETTI AEREI E L’OLIGOPOLIO**

Lo avevamo scritto senza mezze misure che la storia del caro-voli e del tetto che il governo italiano voleva mettere alle tariffe aeree non si reggeva in piedi. Dalla nostra newsletter del 16 luglio 2023:

*Abbiamo visto sugli schermi TV apparire tabelle che mostravano percentuali di incremento a doppia cifra delle tariffe applicate dai vettori sulle destinazioni più gettonate. Su questo specifico tema crediamo si sia davvero esagerato. E’ noto e risaputo che il cartello tariffario della Iata non esiste più e pertanto ogni compagnia aerea è libera di applicare le tariffe che ritiene più opportune; inoltre tutti sanno che quanto si sborsa per l’acquisto di un biglietto aereo non è più solo e soltanto il costo della tariffa, ma ad essa vanno aggiunte varie voci corollari (le cosiddette Ancillary revenue) le quali dipendono dalla scelta personale del passeggero. Quindi,*

*-ogni compagnia applica tariffe differenti,*

*-ogni passeggero è libero di aggiungere a questa tariffa gli optional che lui ritiene più opportuni,*

*precisato ciò come si fa ad affermare, sic et simpliciter, che volare -ad esempio- a Sharm El Sheik questa estate costa X euro ?*

*Ma non finisce qui. Come non ricordare infatti che la tariffa che si decide di acquistare, dieci minuti prima costa meno, e dieci minuti dopo costa di più? Ovvero come poter determinare in modo certo il costo di un biglietto quando è noto che la tariffa aerea varia a seconda del tempo di prenotazione in cui è stata effettuata? Ed ancora, quando si afferma che quella tariffa (che non si sa come è stata determinata) rappresenta un incremento del tot per cento, il metro di paragone con quale tariffa è stato fatto?*

Come è noto sull’argomento il governo italiano (leggi il Ministro delle Imprese Adolfo Urso) è successivamente intervenuto effettuando manovre correttive anche perché – come era ovvio che fosse- le misure tendenti a mettere un tetto alle tariffe rischiavano di finire nel mirino della Commissione Europea.

Dal punto di vista fattuale, la dinamica del *pricing* dei biglietti aerei è ben nota a tutti gli utenti così come è noto che si deve solo a compagnie come Ryanair se il mezzo aereo è divenuto abbordabile per tutte le tasche. Ed è proprio grazie a questa politica se i viaggiatori hanno abbandonato le compagnie tradizionali per rivolgersi sempre più a quelle di basso costo. E’ così che si spiega fra l’altro perché Ryanair è diventata il principale vettore nazionale mentre Alitalia è sprofondata nei conti in rosso e la nuova Ita Airways si trova sempre alle sue spalle.

Ma nella storia del caro-tariffe, originatasi la scorsa estate, si è inserita una scia di polemiche che non fa bene ad alcuna delle parti in causa.

Quando è stata lanciata la notizia del decreto “Asset” che riguardava due punti in particolare, la tassa sui cosiddetti extraprofitti delle banche e il tetto ai prezzi dei biglietti aerei, quest’ultima misura ha prodotto l’apertura di una richiesta di informazioni per verificare il rispetto del diritto dell’Unione. Si temeva la violazione del regolamento europeo – con apertura della relativa procedura di infrazione- che prevede per i vettori la facoltà di fissare liberamente le tariffe aeree.

Ryanair da parte sua non ha perso tempo dichiarando il decreto “spazzatura” e avvertendo che non aveva intenzione di rispettarlo. Allo stesso tempo ha contestato le cifre sulle tariffe messe in circolazione. (1)

Più precisamente Ryanair ha definito il "decreto illegale"  *"di cui né il ministro né il suo Ministero sono in grado di spiegare il funzionamento"* con la motivazione che *"viola il Regolamento UE 1008/2008 sui servizi aerei"*. Un testo che, dice la compagnia, ha concesso *"libertà di fissare i prezzi"*e *"ha permesso di abbassare le tariffe e di ottenere un'incredibile crescita del traffico in Italia".* (2)

Ma ciò che non può non suscitare perplessità e sorpresa è quanto dichiarato dal presidente dell’Enac Pierluigi Palma in una intervista al quotidiano *La Repubblica*.

*“In Italia si è determinata una situazione di oligopolio. Pochi vettori dettano legge. Il regolamento UE assicura alle compagnie la libertà di stabilire le tariffe. Ma la mobilità è un diritto costituzionale e fondamentale che non può essere compromesso.”* E alla davvero sorprendente domanda “non siamo più liberi di volare?” la risposta del direttore dell’Enac è stata: “*non del tutto se il mercato assume un aspetto oligopolistico, come è avvenuto in Italia, dove pochi vettori dettano la legge. E se il volo diventa un privilegio riservato ai soli ricchi”* (3)

Rivolgersi alla capostipite dei vettori low cost europei lamentando che il volo diventa un privilegio riservato ai soli ricchi è una affermazione che andava indirizzata ai tempi in cui gli italiani tutti lamentavano che un volo di sessanta minuti Roma-Milano, fatte le dovute proporzioni, costava come un Roma-New York. Inoltre parlare di oligopolio, ovvero di presenza di un numero limitato di venditori, proprio oggi che noi italiani abbiamo voluto fondare una nuova compagnia e siamo in attesa che qualcuno la compri è davvero troppo. L’oligopolio si è formato -come era stato previsto da non pochi esperti del settore- allorché varata la deregulation si sapeva che si sarebbero formati **gruppi di vettori** che avrebbero inevitabilmente limitato la scelta delle offerte. Detto in parole più chiare, l’oligopolio esiste ma non è certo imputabile alle compagnie low cost, le quali sono le uniche che non ne vogliono sapere di unirsi fra loro.

Insomma quello del caro-tariffe che avrebbe dovuto essere regolamentato è stato l’ennesimo esempio di come in Italia nascono artificiose polemiche non supportate da leggi e regolamenti in vigore. Estremamente eloquente quanto commentato in merito sul quotidiano “Il Foglio” (4)

“*Ad aggiungere confusione, infatti, al procedere un po’ sgangherato delle istituzioni c’è il fatto che*[*l’Enac si è messa a fare il lavoro dell’Antitrust*](https://www.ilfoglio.it/economia/2023/09/14/news/enac-e-antitrust-danno-ragione-al-governo-sui-voli-screditandosi-a-vicenda-5673874/)*sui biglietti aerei denunciando l’esistenza di un oligopolio, mentre l’Antitrust attraverso il suo presidente****Roberto Rustichelli****si è messa a criticare la politica monetaria della Bce per giustificare la tassa del governo sugli extraprofitti delle ba****nche. Tutti la sparano grossa e ognuno fa il lavoro di un altro.****Il metodo è chiaro, anche se un po’ folle.”*

1. Per tutti vedi il corriere.it del 12 settembre 2023 ; <https://www.corriere.it/economia/aziende/23_settembre_12/caro-voli-o-leary-ryanair-il-decreto-italiano-spazzatura-non-rispetteremo-fd616bb6-513d-11ee-929c-7dcc808a97b8.shtml>
2. <https://www.rainews.it/articoli/2023/09/caro-voli-ancora-tensioni-tra-il-governo-italiano-e-ryanair-oggi-nuovo-tavolo-con-il-ministro-urso-ac39d619-046a-47e1-9090-e87eb1c78488.html>
3. <https://www.repubblica.it/economia/2023/09/12/news/di_palma_enac_da_ryanair_pressioni_indebite_sul_governo_il_volo_privilegio_dei_ricchi_fissi_da_sola_un_tetto_ai_prezzi-414186069/> ; intervista datata 12 settembre 2023
4. L’articolo dal titolo “Banche e caro voli, il decreto Asset della follia” è apparso in data 15 settembre 2023

[***www.Aviation-Industry-News.com***](http://www.Aviation-Industry-News.com)

***21/01/2024***