

La notizia della morte delle low cost è ampiamente esagerata

Di Andrea Giuricin

Qualche settimana fa le parole contundenti di Michael O'Leary, CEO di Ryanair, hanno avuto un'eco mediatica molto elevata. Secondo il numero uno di Ryanair, il costo medio per un volo salirà da 40 a 50 euro e sarà difficile immaginare tariffe più vantaggiose.

Molti mezzi di informazione hanno interpretato la notizia come la fine di un'epoca: quella delle compagnie low cost. Ma è davvero così?

No, il modello delle compagnie low cost non è morto.

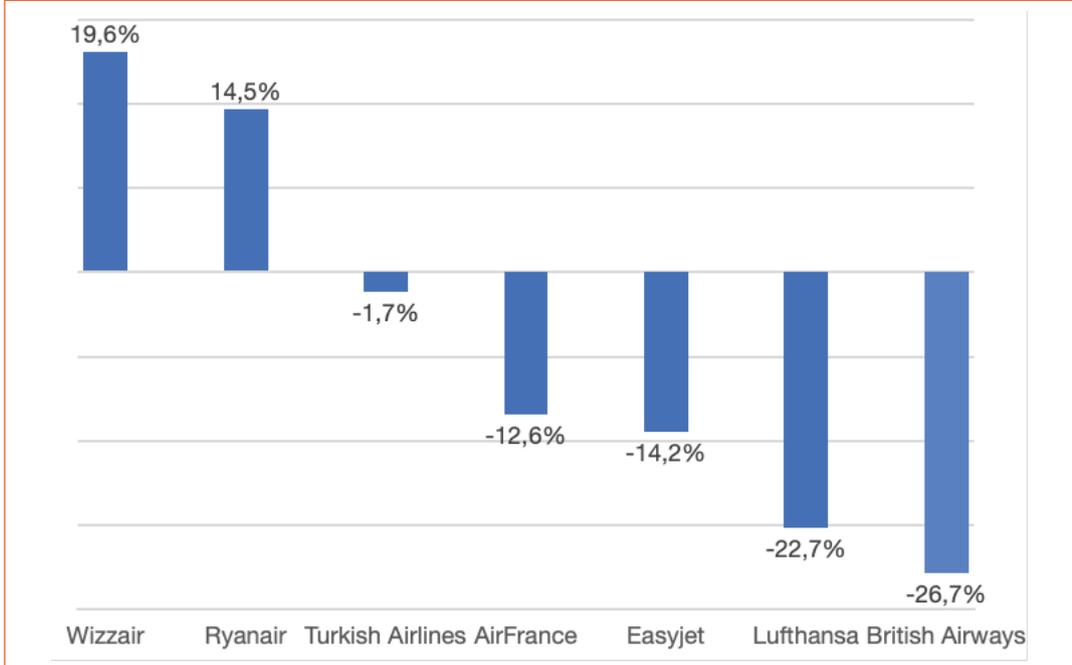
In realtà questo modello di business è andato modificandosi nel corso degli anni. Molte low cost operano ormai in modo simile alle compagnie "tradizionali". Nel frattempo all'interno del segmento low cost, sono nate le cosiddette ultra-low cost carrier (ULCC). Mentre le low cost si definiscono per costi medi attorno ai 5-5,5 centesimi di euro per posto chilometro offerto, le ultra-low cost viaggiano sui 3,5 centesimi di euro posto chilometro offerto (35 euro per 1000 km per posto offerto),

Tali compagnie ultra-low cost hanno visto una ripresa più veloce in questo periodo post-pandemico, intercettando la domanda di turismo di tutti coloro che hanno cercato di ritornare a viaggiare dopo i lockdown. Non è un caso che proprio Ryanair e Wizzair, le regine di questo segmento, abbiano i maggiori tassi di crescita rispetto al 2019.

Andrea Giuricin è Research Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1

Offerta Voli rispetto al 2019
(media settimanale aggiornata al 26 Agosto)



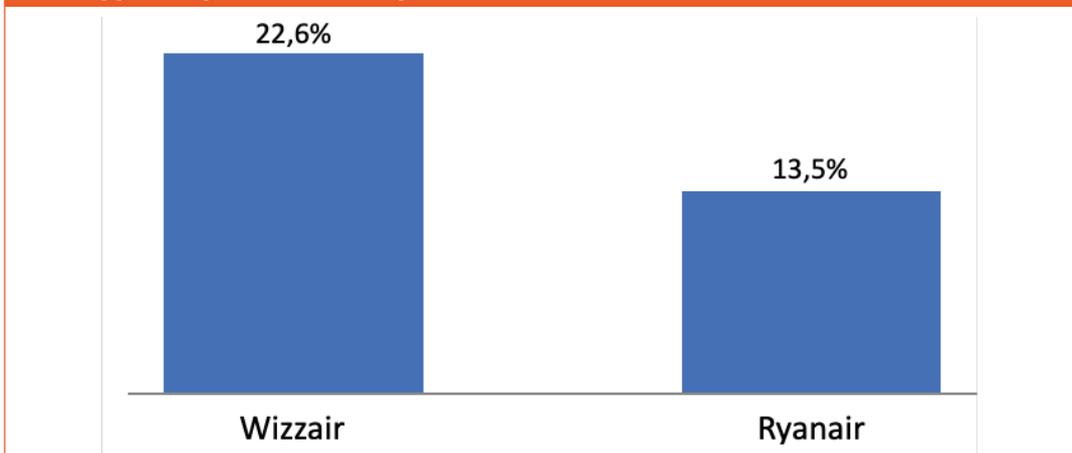
Fonte: Eurostat

Per quel che attiene all'offerta di voli, secondo il database ufficiale di Eurostat, nei primi otto mesi del 2022 Wizzair e Ryanair hanno avuto un forte incremento rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre tra i grandi operatori tradizionali soltanto Turkish Airlines ha valori simili al 2019.

Parallelamente, proprio Ryanair e Wizzair hanno visto un forte incremento del traffico passeggeri nel mese di luglio rispetto allo stesso mese del 2019.

FIGURA 2

Crescita ULCC
(Passeggeri Luglio 2022 vs Luglio 2019)



Fonte: Dati compagnie aeree

Cosa sta cambiando però nel trasporto aereo?

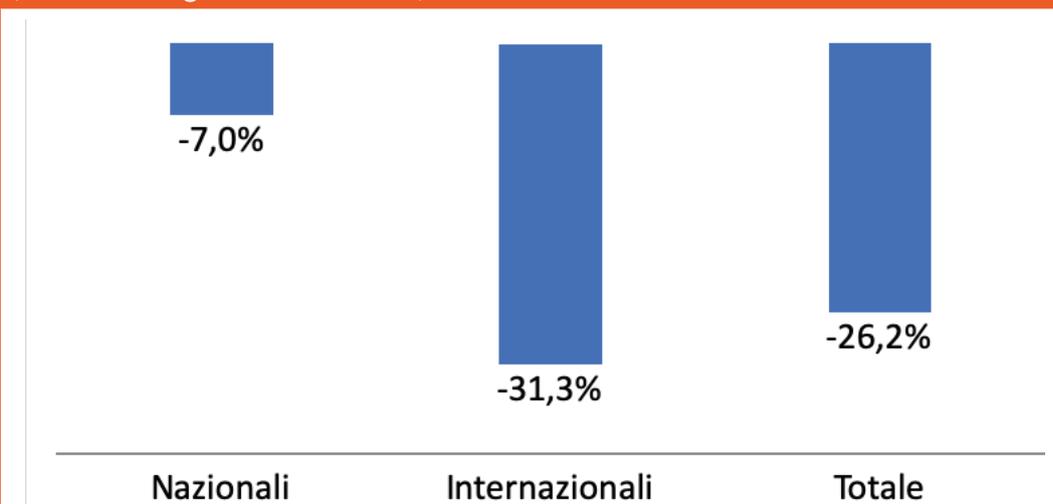
In primo luogo, la marginalità delle compagnie aeree è sotto una pressione fortissima. Il ritorno alla “normalità” pre-pandemica è assai lontano, in primo luogo in ragione del prezzo del petrolio e quindi del jet fuel. Non sarà facile chiudere l’anno 2022 con dei risultati positivi.

C’è un problema di ricavi (in diminuzione) e anche un problema di costi (in aumento).

Per quanto riguarda i ricavi, la situazione non si è ancora normalizzata, tanto che i dati di Assaeroporti ci mostrano bene come il traffico non sia ancora tornato ai livelli del 2019. Considerando i primi sei mesi dell’anno, la caduta di traffico passeggeri è ancora rilevante, visto che mancano “all’appello” complessivamente circa un quarto dei passeggeri.

FIGURA 3

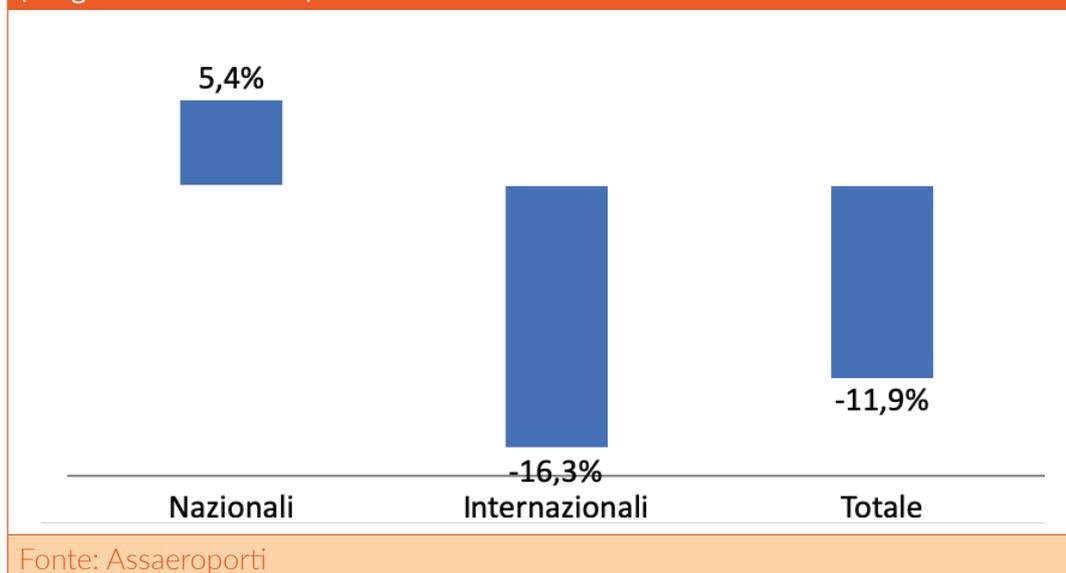
Traffico passeggeri primo semestre
(Gennaio-Giugno 2022 vs 2019)



Fonte: Assaeroporti

Se consideriamo invece il mese di giugno 2022, è possibile notare che la perdita di passeggeri rispetto allo stesso mese del 2019 è dell’ordine di poco più del 10%.

C’è da sottolineare che buona parte di questo traffico è legato al segmento intercontinentale, dato che non tutti i paesi hanno riaperto completamente le frontiere (su tutti i mercati asiatici è in particolare quello cinese il più problematico a causa della politica Covid-zero di Pechino).

FIGURA 4Traffico passeggeri in Italia
(Giugno 2022 vs 2019)

Fonte: Assaeroporti

Ciò è particolarmente rilevante per le compagnie aeree e per gli aeroporti perché il segmento intercontinentale è storicamente il più ricco.

È comunque vero che il prezzo medio del biglietto sta aumentando.

Easyjet ha affermato che il proprio yield (ricavo per passeggero chilometro) è aumentato questa estate del 10% rispetto al 2019 e valori simili dovrebbero registrarsi anche per Ryanair e Easyjet.

Se dunque è vero che i prezzi sono aumentati, lo è altrettanto che stiamo parlando di valori in linea con l'inflazione. Infatti i prezzi sono aumentati sia per le compagnie low cost che per i vettori tradizionali. In realtà, il grande discrimine non è tanto sulla tipologia di compagnia aerea, quanto sulla competizione esistente per le diverse tratte.

Per i tragitti dove c'è meno competizione, o dove ci sono stati problemi di restrizione all'offerta (legati, per esempio, a regime dei visti e restrizioni pandemiche), i prezzi dei biglietti sono aumentati in maniera maggiore, rispetto a quelle rotte che invece continuano ad avere una buona competizione.

Oltretutto, l'estate è il periodo in cui i prezzi tendono ad aumentare in maniera maggiore, vista la forte domanda.

Ma da cosa dipende questo aumento dei prezzi dei biglietti, dato che i margini delle compagnie sono comunque molto inferiori rispetto al 2019?

Oltre al problema dei ricavi, c'è il problema dei costi.

A cominciare dall'invasione dell'Ucraina a febbraio, si è registrato un raddoppio dei costi del carburante aereo e questo si ripercuote in parte oggi sui prezzi dei biglietti. In questo momento le quotazioni del "jet fuel" stanno

diminuendo e questo permette in futuro di preventivare un abbassamento di questi costi per le compagnie aeree, ma l'impatto dell'incremento del prezzo del carburante si avrà ancora per diverso tempo.

È infatti importante ricordare che il costo del carburante vale il 30/40% dei costi complessivi di una compagnia aerea e nonostante i vettori si coprano dai rischi di oscillazione dei prezzi con delle opzioni, questo aumento si ripercuoterà nei prossimi trimestri su tutti i conti delle compagnie e sui prezzi dei biglietti finali per il viaggiatore. Non solo: a farne le spese sarà anche la marginalità delle compagnie. Non è un caso che proprio a luglio abbia chiesto il "chapter 11" la compagnia SAS, operatore storico nel nord Europa.

Un altro motivo di tensione è indubbiamente legato alla scarsità del personale e al conseguente aumento dei costi per trovare il personale stesso, sia per le compagnie aeree che per gli scali aeroportuali.

Diversi aeroporti del nord Europa sono in forte difficoltà poiché dopo i licenziamenti durante il periodo pandemico, si ritrovano ora con uno staff ridotto che non riesce a gestire il forte ed improvviso ritorno della domanda.

In molti casi, la domanda è tornata in maniera prepotente, a circa il 90% dei livelli pre-pandemici, senza però che si riesca a trovare il personale specializzato negli aeroporti. Alcuni aeroporti nel nord Europa, dopo aver licenziato durante la pandemia, hanno cominciato i piani di recruiting in ritardo, facendo fatica a trovare dipendenti con le qualifiche e i requisiti necessari.

In questo caso si è dovuto mettere un limite al numero di voli, con diverse cancellazioni, perché non vi era disponibilità di personale per questi scali. Quindi con un'offerta limitata e una domanda tornata anche ai livelli del 2019, i prezzi tendono ad aumentare. Tuttavia per la mancanza di una parte della domanda intercontinentale, una domanda di business travel a circa il 60% del 2019, e i costi in forte aumento, la marginalità delle compagnie aeree è sotto pressione.

Fortunatamente in Italia, il problema negli aeroporti è stato inesistente, grazie alla buona gestione degli stessi, ma è chiaro che il trasporto aereo è un sistema fortemente interconnesso. Se si hanno problemi nei principali scali europei e per le principali compagnie europee, è chiaro che un aeroporto italiano si trova a dover gestire molti passeggeri che subiscono cancellazioni, magari all'ultimo momento, nel proprio scalo.

Alcune compagnie aeree hanno avuto problemi simili. C'è una forte conflittualità per l'incremento dei salari e per trovare il personale necessario per ritornare alla quasi piena operatività.

Le compagnie aeree che sono tornate più velocemente ai livelli pre-crisi sono state proprio le low cost, anche grazie al loro focus sul mercato domestico ed europeo (i due mercati che si sono meglio ripresi).

Esistono delle criticità operative per tutte le compagnie e alcune grandi aziende hanno deciso di fare dei cambi al vertice per via della gestione

dell'operatività in questo momento di difficoltà.

Il "chapter 11" di SAS ci indica che il settore continua a soffrire e che non saranno mesi facili per le compagnie aeree e probabilmente potremmo vedere altri fallimenti all'orizzonte.

La situazione è dunque complessa, proprio dopo due anni veramente difficili per la mancanza di domanda, dove compagnie e aeroporti hanno perso miliardi di euro, ma le low cost non sono morte, anzi.

Conclusioni

In conclusione, è bene tenere in considerazione che il costo medio per una compagnia ultra low cost era di circa 35 euro per un posto che viaggiava 1000 chilometri. Un livello estremamente basso.

Anche considerando un aumento del 50% dei costi, si arriverebbe a circa 50 euro per un posto che viaggia 1000 chilometri, ma per adesso l'ordine di grandezza degli incrementi è molto inferiore.

Detto questo è difficile fare previsioni e non sarà facile tornare alla normalità. Fra pandemia e guerra, viviamo in un contesto segnato da forte incertezza.

Sicuramente la fine dell'estate dovrebbe condurre ad un abbassamento generale dei prezzi dei biglietti per via della stagionalità, ma la pressione sui prezzi rischia di rimanere elevata ancora in futuro per effetto del ciclo delle commodity.

Il "new normal" potrebbe essere dunque caratterizzato da prezzi strutturalmente superiori a quella del 2019, ma non dalla morte delle low cost.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.