

L'ambiente strategico del mercato di aerolinea alle soglie della libertà di cabotaggio

Le premesse

Lo sviluppo del negoziato GATT (General agreement on tariffs and trade) nel quale accordi multilaterali internazionali sono stati articolati per permettere il commercio di alcuni beni e servizi tra gli Stati che vi hanno aderito, ha consentito un abbassamento progressivo delle barriere nazionali al commercio internazionale.

L'idea di deregolamentare le operazioni interne di trasporto aereo ottenne, fin dall'inizio del negoziato, un sostegno notevole da parte di molti Paesi e le proposte del mercato unico europeo hanno incluso l'apertura di tutti i collegamenti intra-europei alla competizione del mercato libero, senza che sia stato necessario parlare di deregolamentazione totale, bensì di graduale liberalizzazione. Le ragioni di questa gradualità sono da ricercarsi in motivi storici, geografici, politici ed economici che differenziano l'Europa dagli Stati Uniti. Per l'Italia tuttavia esiste una difficoltà ulteriore, per la liberalizzazione, costituita dalla esistenza di talune dimensioni sindacali

minime, abbastanza anacronistiche per un mercato globalizzato. Volendo prescindere da una riflessione specifica, del resto abbastanza semplice, circa il significato da dare a quanto sopra detto, su dimensione e anacronismo sindacali, bisogna tuttavia constatare, come ulteriore anacronismo, l'effetto dirompente che proprio la dimensione minima di certe categorie ha sulla "giustizia distributiva" dei servizi del trasporto aereo; ma non solo. E come ciò possa coinvolgere anche persone ignare delle "ipotesi" rivendicative ingiustificabili per alcune funzioni fondamentali. Il problema è che in Italia non vi è ancora un metodo per misurare la qualità della vita; anche se non è facile poter formulare una lista

delle funzioni raggiungibili da tutti. Resta comunque la sorprendente possibilità in base alla quale se vengono, pedissequamente, applicate delle norme, quelle dell'assistenza al volo, ad esempio, possano essere del pari generate delle sofferenze. In altri termini, ad una categoria di cittadini viene conferito il diritto di una interpretazione soggettiva di ciò che deve essere fatto prescindendo, direttamente, dall'interesse della collettività europea. In un mercato globale, partendo dalla nota distinzione tra libertà positiva e libertà negativa, è possibile sostenere, con A. K. Sen, che la libertà è al tempo stesso un processo ed un insieme di opportunità. Così intesa, la libertà dipende non soltanto dalla numerosità, ma anche dalla rilevanza delle opportunità alle quali ognuno ha accesso e dalla loro qualità. In altri termini, perché abbia luogo un accrescimento delle libertà occorrono due condizioni: che si allarghi l'insieme delle alternative raggiungibili; che

non vengano soppresse le alternative migliori. In Italia, nel caso del trasporto aereo, ma non solo, questo non è certamente dato. Con queste premesse cercheremo, in questa prima parte del lavoro, considerando gli elementi coinvolti nella riduzione o nella rimozione dei controlli imposti, in passato, sul trasporto aereo, di comprendere come esso sia evoluto e quale, attualmente, sia altresì l'ambiente in cui le compagnie di trasporto aereo sviluppino le strategie di mercato. A tal fine risulterà utile, innanzitutto, analizzare gli effetti che la deregolamentazione ha avuto sul mercato americano, individuando le differenze con quello europeo per cercare di capire quali esperienze siano state recepite ed utilizzate dai

Andrea Tocchetti

PROFESSORE ORDINARIO DEL DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA DEI TRASPORTI DELL'UNIVERSITÀ DI NAPOLI

Luigi Tocchetti

ECONOMISTA

Michele Tocchetti

ECONOMISTA

As we draw closer and closer to a complete deregulation in this sector, looking back on the complex evolution undergone by air transport and its market may be a useful exercise. The intrinsic danger of its trend towards globalisation is due to the fact that there is still no strict monitoring of fleets that can truly guarantee man's safety. With reference to the relation between ethics and economics, the companies in charge of running airports and airlines must join forces in order to prevent aircrafts that have not passed the most rigorous tests from flying over cities and countries. Sadly, this is not yet the case. Furthermore, national governments and transport authorities ought to give top-most priority to the task of monitoring both the secondary market of aircrafts and spare parts and the reliability of operators.

OGNI COSA CHE SI GENERA, DI NECESSITÀ VIENE GENERATA DA QUALCHE CAUSA: INFATTI, È IMPOSSIBILE CHE OGNI COSA ABBAIA GENERAZIONE, SENZA AVERE UNA CAUSA.

Platone, Timeo, 28 A