

## Liberalizzare e privatizzare gli aeroporti

di Andrea Giuricin

Le richieste del presidente della nuova Alitalia, Roberto Colaninno, circa la chiusura quasi totale dello scalo di Milano Linate in cambio di 11 rotte intercontinentali hanno aperto un dibattito all'interno della Regione Lombardia e sollevano molte domande circa il settore aeroportuale nel Nord Italia. Si sente parlare spesso di razionalizzazione degli aeroporti e molti politici affermano che dieci scali sono troppi per il Nord Italia tra Cuneo e Trieste.

La proposta di lasciare nell'aeroporto di Milano Linate la sola tratta verso Roma Fiumicino, renderebbe di fatto lo scalo "praticamente morto" perché i transiti di passeggeri potrebbero scendere dagli attuali 10 milioni a circa 2 milioni annui; bisogna ricordare inoltre che il decreto "Bersani bis" del 2001 ha di fatto limitato i movimenti orari nel secondo aeroporto milanese riducendo la capienza teorica da circa 15 milioni di passeggeri all'attuale traffico aereo.

C'è da chiedersi dunque se bisogna davvero "sacrificare" Milano Linate per salvare Milano Malpensa ed in generale se debba essere la "politica" a dover scegliere quale aeroporto debba funzionare e quale aeroporto al contrario debba essere chiuso.

### *Aeroporti d'Italia*

Il settore aeroportuale ha conosciuto nel 2008 un anno molto difficile e il 2009 si prospetta altrettanto duro a causa della recessione che colpisce in particolar modo il settore aereo, estremamente sensibile alla contrazione del prodotto interno lordo.

Il trasporto aereo ha visto transitare negli aeroporti italiani circa 106,2 milioni di passeggeri nel 2008 e si stima che nel 2009 i passeggeri possano scendere a circa 100 milioni, il peggior dato dal 2006.

La crisi potrebbe dunque essere molto pesante e nel complesso si prevede una contrazione del trasporto aereo tra il 3 e l'8 per cento.

La debolezza del settore è confermata da Assaeroporti che ha mostrato una caduta del numero dei passeggeri in transito negli aeroporti italiani di quasi quindi punti percentuali nel mese di gennaio del 2009 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Gli aeroporti secondari, ad eccezione di Roma Ciampino, limitato per decisione Regionale in contumacia con l'ENAC, hanno continuato il loro sviluppo nel 2008 grazie alla crescita di passeggeri garantita dalle compagnie *low cost*.

### KEY FINDINGS

- Si sente parlare spesso di razionalizzazione degli aeroporti e molti politici affermano che dieci scali sono troppi per il Nord Italia. La razionalizzazione va contro una logica di mercato e presuppone una pianificazione statale.
- Gli interventi da effettuare nel settore aeroportuale devono invece andare incontro ai principi della concorrenza.
- Si deve introdurre un sistema di prezzo per gli slot; in questo modo le compagnie comprarsi le bande orarie più preziose negli aeroporti maggiormente congestionati.
- Un aeroporto ha una soglia di profittabilità stimata tra 500 mila e un milione di passeggeri; nel Nord Italia quasi tutti gli scali raggiungono questa soglia e dunque una gestione privata in concorrenza porterebbe solamente a delle efficienze gestionali.
- Si potrebbe pensare ad una privatizzazione della SEA in due società concorrenti che gestiscano Malpensa e Linate.
- Per quanto riguarda Linate-Malpensa non si deve restringere il traffico del city airport, ma si deve permettere un suo incremento tramite l'eliminazione delle restrizioni derivanti dai decreti ministeriali.

*Andrea Giuricin è assistente presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.*

Gli aeroporti che hanno conosciuto un incremento di passeggeri, a parte lo scalo di Roma Fiumicino che ha visto il posizionamento della base di Alitalia, sono infatti Bergamo Orio Al Serio, Treviso e Pisa, vale a dire tutti gli aeroporti dove i vettori a basso costo hanno posizionato la loro flotta.

Lo scorso anno dunque sono stati gli aeroporti secondari a svilupparsi maggiormente; ma è questa una tendenza di lungo periodo?

La risposta è certamente positiva. Infatti sono proprio gli scali detti “regionali” che negli ultimi anni hanno trainato lo sviluppo del mercato aereo italiano ed europeo. C’è una motivazione di fondo molto importante che è strettamente legata alle norme che ancora vigono nel trasporto aereo.

La legislazione vigente crea delle notevoli difficoltà ai nuovi operatori che vogliono entrare sugli scali congestionati, perché le norme favoriscono le compagnie storiche. I *grandfather’s rights* di fatto non permettono l’esistenza di un mercato degli *slot*, i quali rimangono alle compagnie che li hanno utilizzati nella stagione precedente. Solamente in Gran Bretagna ed in particolare nell’area londinese è stato introdotto un mercato secondario delle bande orarie e la Commissione Europea ha riconosciuto nell’aprile scorso la possibilità di fare lo stesso in tutta Europa. Se s’introducesse un sistema di prezzo per gli *slot*, si potrebbero risolvere molti dei problemi vigenti nel trasporto aereo, perché in questo modo, le compagnie potrebbero di fatto comprarsi le bande orarie più preziose negli aeroporti maggiormente congestionati.

### La situazione lombarda

A Milano l’aeroporto di Malpensa è in una situazione molto differente da quella di Linate; il primo scalo non soffre di particolare congestione e l’abbandono di Alitalia di fatto permette l’entrata di qualunque vettore aereo ne faccia richiesta. Nell’aeroporto più vicino al centro cittadino, invece, la legislazione crea un livello di congestione tra i più alti in Europa e determina “infinite” attese per ottenere uno *slot* su tale aeroporto.

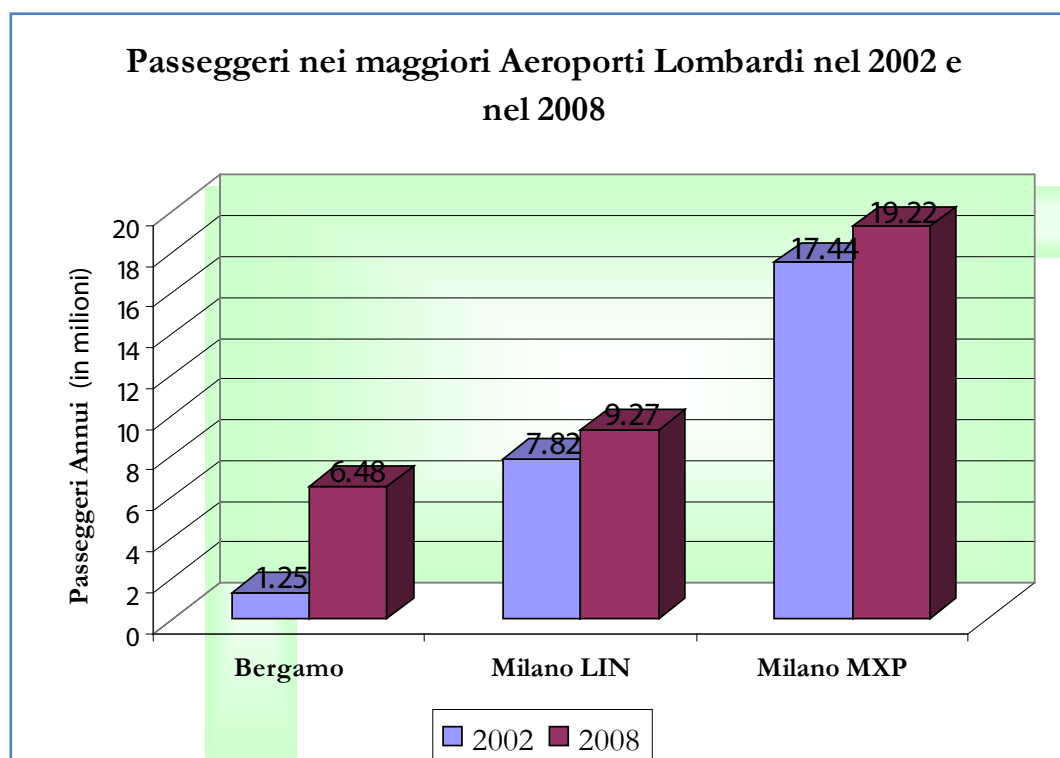
In Lombardia vi è la presenza di altri due aeroporti, uno dei quali, Bergamo Orio al Serio, è stato in grado di aumentare notevolmente il proprio traffico aereo negli ultimi anni grazie all’entrata delle maggiori compagnie *low cost*. Brescia Montichiari invece è focalizzato sul trasporto merci ed in particolare è una base logistica di Poste Italiane.

La stessa caduta di Milano Malpensa, che ha visto i passeggeri diminuire del 19 per cento a 19,2 milioni di passeggeri annui nel 2008, è stata “attutita” grazie agli investimenti di Easyjet e di altre compagnie. La *low cost* britannica è il primo vettore sullo scalo con circa 4 milioni di passeggeri annui ed ha raddoppiato il proprio network questo inverno rispetto alla stagione 2007/2008. Nel complesso i passeggeri che hanno utilizzato lo scalo varesino sono diminuiti di circa 4,6 milioni, dovuti all’uscita quasi totale di Alitalia, la quale ha perso circa 7,8 milioni di clienti, mentre i vettori concorrenti hanno incrementato il traffico di oltre tre milioni di passeggeri.

Il seguente grafico evidenzia i passeggeri transitati nei maggiori aeroporti lombardi nel 2002 e nel 2008 secondo i dati di Assaeroporti.

Anche il dato lombardo evidenzia la crescita dello scalo “secondario” di Bergamo Orio al Serio, il quale è stato in grado di passare da poco più di 1 milione di passeggeri annui ad oltre 6 milioni di passeggeri. Anche i dati di questo gennaio evidenziano la continua crescita; infatti Orio al Serio è l’unico scalo italiano, insieme a Trapani (dove la *low cost* Ryanair ha posto una delle sue basi), ad avere visto un incremento dei propri passeggeri.

FIGURA 1



Tutti i principali aeroporti lombardi hanno visto dunque una crescita del trasporto aereo, anche se la maggior parte della crescita è stata catturata da Bergamo.

### *Pianificare è la scelta peggiore*

Viene dunque da chiedersi se una pianificazione del trasporto aereo, come sulla falsa riga di quella prospettata dall'ex Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, avrebbe permesso uno sviluppo maggiore e più coordinato del mercato. Esiste un problema di cannibalizzazione negli aeroporti del Nord Italia? Sono troppi gli aeroporti esistenti?

La risposta a queste domande non è certo semplice, ma è necessario partire da un dato di fatto. Si deve infatti tenere conto che il mercato è stato molto imprevedibile (come accade molto spesso); Pisa, Roma Ciampino e Bergamo si sono sviluppati solamente grazie alle compagnie *low cost*.

Se davvero il pianificatore statale dieci anni fa avesse scelto di fare sviluppare solamente gli aeroporti principali, molto probabilmente le compagnie *low cost* non avrebbero trovato lo spazio per entrare nel mercato aereo italiano.

La mancanza di *slot* sarebbe stata ancora maggiore e la concorrenza non avrebbe trovato gli spazi necessari.

Il trasporto aereo italiano non si sarebbe trovato solamente senza gli *slot* necessari nei principali aeroporti, ma non avrebbe avuto neanche la "valvola di sfogo" degli aeroporti regionali.

Chi crede che la politica avrebbe agito meglio del mercato? Gli aeroporti soffrono della malattia inversa a quella che normalmente si dice esistere. Gli scali nel Nord Italia più che di concentrazione avrebbero bisogno di concorrenza. Si ricorda che gli aeroporti sono dei monopoli legali e molto spesso producono degli utili molto importanti.

Il problema dunque è un altro; perché la gestione degli scali deve rimanere pubblica? Sarebbe molto meglio che dei criteri di efficienza aziendali intervenissero nella gestione aeroportuale. In questo modo se degli aeroporti secondari volessero proporre degli aiuti per fare sviluppare il traffico aereo, sarebbero dei semplici sconti effettuati sul mercato, delle tariffe promozionali e non dei sussidi come capita spesso attualmente. E, soprattutto, il costo di questi aiuti sarebbe internalizzato dagli aeroporti stessi e dai loro clienti (compagnie aeree e viaggiatori), non sarebbe esternalizzato sui contribuenti.

Un aeroporto ha una soglia di profittabilità stimata tra 500 mila e un milione di passeggeri; nel Nord Italia quasi tutti gli scali raggiungono questa soglia e dunque una gestione privata in concorrenza porterebbe solamente a delle efficienze gestionali.

La zona londinese ha cinque aeroporti e la mancanza di concorrenza tra gli scali è stata sanzionata dalla Competition Commission britannica con l'obbligo di vendita di due scali da parte della BAA, la quale è privata.

Sono pazzi i britannici che hanno il mercato più concorrenziale e più sviluppato d'Europa, o sbagliano i nostri politici?

In questa discussione generale s'immette la polemica circa la chiusura parziale di Linate per salvare il traffico intercontinentale di Malpensa.

### *Linate vs Malpensa?*

La richiesta di chiusura di Linate da parte di Alitalia presuppone la scelta da parte delle autorità lombarde di uno dei due scali; in realtà è una finta questione e non esiste il problema Linate o Malpensa.

Gli aeroporti esistenti hanno un problema alla base; sono spesso gestiti dal pubblico in modo inefficiente. La SEA ne è un esempio; fino allo scorso anno era in grado di fare profitti solo grazie al fatto di essere monopolista e nell'unico business aeroportuale in concorrenza, l'handling, perdeva decine di milioni di euro.

Anche l'idea di fare di Malpensa un "hub" è bizzarra: tale scelta, infatti, non può essere presa unilateralmente. Serve una compagnia di riferimento, che al momento non esiste e difficilmente potrà esistere in futuro.

Inoltre il progetto di "Malpensa 2000" è stato concepito in modo inefficiente, tanto che la distanza tra le piste non ne permette il funzionamento contemporaneo. Si narra che tale errore sia dovuto al fatto che quando si è deciso di ampliare lo scalo varesino, si è mantenuto un progetto degli anni '40, quando gli aerei erano più piccoli e non c'erano problemi di vicinanze delle piste.

Esiste un altro punto a sfavore della logica dell'hub and spokes: sempre più il mercato aereo sta andando verso il sistema *point to point*, dove aerei relativamente piccoli collegano due città direttamente. Anche i produttori aerei vanno in questa direzione come dimostrano il successo del 787 della Boeing e l'A350 dell'Airbus.

Anche per il lungo raggio, con queste nuove tipologie di aeromobili sempre più esisterà una logica di *point to point*.

Si possono citare due esempi: il mercato tra Gran Bretagna e Stati Uniti vede la presenza di vettori in grado di offrire l'andata e ritorno a tariffe inferiori a 300 euro tasse comprese, mentre la *low cost* asiatica Air Asia, con la propria filiale intercontinentale, collegherà da marzo Kuala Lumpur a Londra Stansted (non Heathrow che risulta troppo congestionato e caro) con tariffe ancora inferiori.

In Italia si dovrebbero lasciare entrare vettori in grado di fare una concorrenza reale anche sul lungo raggio e questo è solamente possibile con una liberalizzazione delle tratte intercontinentali.

Non esiste quindi l'*aut aut* Linate o Malpensa.

Non c'è bisogno di concentrare traffico su un singolo aeroporto, ma anzi è un bene che gli aeroporti si possano fare concorrenza. Se uno scalo non è in grado di autofinanziarsi, sarà il mercato a determinarne la chiusura, senza la necessità di un intervento politico in tal senso.

Le rotte internazionali verso l'Unione Europea e verso i mercati liberalizzati, anche a Malpensa hanno visto una sostituzione di Alitalia con i vettori alternativi. Dei circa 900 voli settimanali abbandonati da Alitalia quasi 700 sono effettuati dalle due principali *low cost*, in particolare 339 voli da parte di Easyjet da Malpensa e 332 voli settimanali di Ryanair da Orio al Serio.

La sostituzione per i mercati liberalizzati è quasi completa, tenendo conto che il Malpensa – Bologna o il Malpensa - Genova prima effettuati da Alitalia difficilmente sarà mai sostituito da qualche compagnia concorrente.

Esistono due problematiche diverse ma congiunte; in primo luogo esiste il problema che molte delle rotte intercontinentali non hanno visto una sostituzione tra Alitalia e nuovi vettori entranti e la seconda riguarda la concorrenza sulle rotte domestiche.

### *Liberalizzare l'intercontinentale*

Attualmente c'è un impegno da parte delle autorità governative verso una maggiore apertura del mercato intercontinentale, ma la liberalizzazione delle rotte intercontinentali è un processo molto lento. Inoltre, esso rischia di mettere in difficoltà la nuova Alitalia, ragion per cui è improbabile che l'esecutivo voglia davvero premere l'acceleratore.

Al fine di svelare alcuni falsi miti è necessario vedere quali effetti la liberalizzazione potrebbe comportare. L'esempio arriva proprio dalla liberalizzazione tra Stati Uniti ed Europa che ha visto aprire alla concorrenza le rotte atlantiche.

La figura 2 alla pagina seguente mostra i posti settimanali offerti nel terzo trimestre del 2008 rispetto allo stesso trimestre del 2007 con fonte dei dati OAG. Il dato è significativo poiché mentre lo scorso anno era stato attuato l'*open skies*, nel 2007 tale accordo non era ancora in vigore.

Nel complesso il mercato è sceso di circa il 18 per cento, molto meno della decrescita registrata da Alitalia. Se Alitalia ha diminuito l'offerta dell'84 per cento, i concorrenti hanno aumentato i posti settimanali di oltre il 75 per cento.

La concorrenza ha dunque dato la possibilità di fare entrare nuovi vettori sulle rotte abbandonate da Alitalia.; ma è stato così per tutti i mercati?

Andando ad analizzare il mercato sud americano, che non risulta liberalizzato è evidente che la mancata liberalizzazione ha comportato una stagnazione anche per le altre compagnie aeree oltre al crollo di Alitalia. Non c'è stata alcuna sostituzione.

Alitalia ha diminuito dell'80 per cento la propria offerta, ma anche gli altri vettori non sono riusciti ad aumentarla ed anzi hanno visto scendere dello 0,6 per cento i posti settimanali offerti.

FIGURA 2

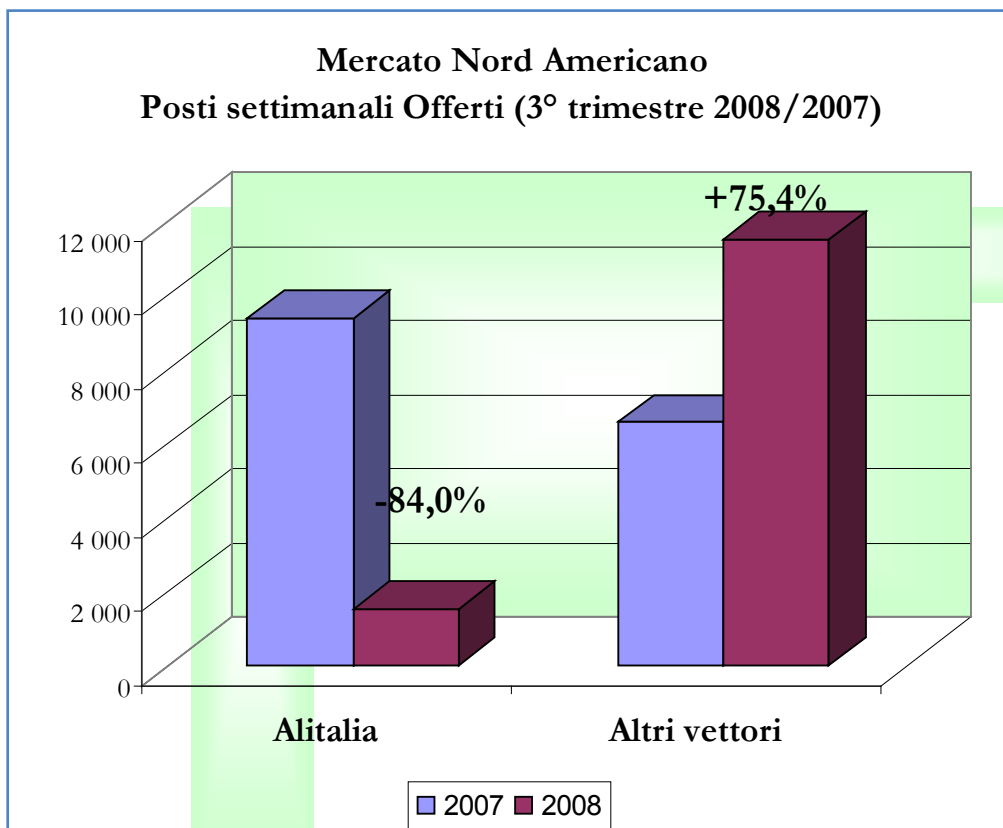
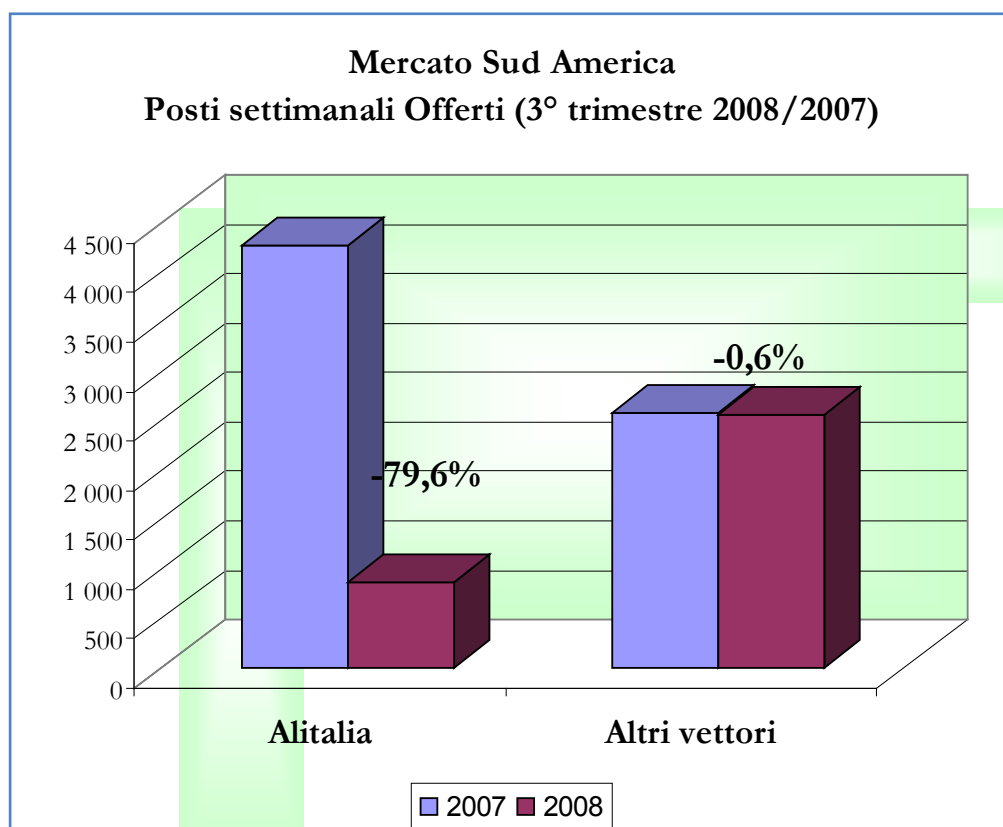


FIGURA 3



Quali altri mercati hanno conosciuto una liberalizzazione? Certamente il mercato europeo, ma anche quello africano verso la destinazione Marocco. E quali mercati hanno visto crescere la presenza di altri vettori dopo l'abbandono di Alitalia da Malpensa di oltre il 30 per cento? Proprio il mercato africano, grazie al Marocco, che ha firmato un accordo di open sky con l'Unione Europea e il mercato europeo.

Se Alitalia ha diminuito la propria offerta dell'80 per cento sul mercato europeo e del 63 per cento verso l'Africa, i posti offerti dagli altri vettori sono stati nel terzo trimestre del 2008 rispetto allo stesso trimestre del 2007 il 36 per cento in più verso l'Europa e il 31,5 per cento in più verso l'Africa. La totalità dell'aumento delle destinazioni africane è stata possibile grazie a due compagnie *low cost* che collegano Malpensa con destinazioni del Marocco.

Un altro mito da sfatare: senza Alitalia, Malpensa non è collegata al mondo?

Questo è un altro falso mito come dimostra il posizionamento del volo di AirChina verso Shanghai, ma certamente, senza liberalizzazione delle rotte intercontinentali è difficile per nuove compagnie entrare nel mercato e per le esistenti, aumentare la frequenza o le rotte.

Gli accordi bilaterali infatti molte volte prevedono non solo la designazione di un solo vettore per paese, ma anche la mono-destinazione, vale a dire che molto voli intercontinentali per legge devono partire solamente da Roma Fiumicino.

È necessaria dunque una liberalizzazione delle rotte intercontinentali per permettere alle compagnie italiane e straniere l'utilizzo dello scalo di Malpensa laddove oggi non è possibile. I mercati interessati da restrizioni totali o parziali sono circa 40 e senza barriere protezionistiche l'aeroporto varesino potrebbe velocemente incrementare le rotte verso destinazioni extra-europee. Ad esempio non è possibile collegare attualmente Milano con Hong Kong, Taiwan o la Corea del Sud, importanti mercati mondiali.

### *Una soluzione per Linate, Malpensa e tutti gli aeroporti italiani*

La situazione di monopolio in cui si trovano gli aeroporti è evidente; la soluzione dunque va in direzione opposta a quella proposta molte volte da diversi "attori" istituzionali.

Non si deve restringere il traffico a Linate, ma si deve permettere un suo incremento tramite l'eliminazione delle restrizioni derivanti dai decreti ministeriali. Al fine di rendere tale azione completa è necessario al contempo che s'introducano dei criteri di mercato per l'assegnazione degli *slot* in modo che a Linate il traffico si concentri su determinate rotte, senza che sia il decisore pubblico a dover scegliere quali rotte far fare alle diverse compagnie aeree.

Una volta lasciato sviluppare Linate si "ruba" il traffico a Malpensa? Nel breve periodo può darsi che parte del traffico di Malpensa vada verso Linate, ma sarebbe il mercato a decidere un tale sviluppo. Si potrebbe pensare ad una differenziazione tariffaria nell'accesso all'aeroporto di Linate rispetto a Malpensa, in modo che la maggiore domanda di Linate vada incontro ad un prezzo maggiore (incontro tra domanda - offerta).

Si ricorda che a Londra il mercato intercontinentale si concentra ad Heathrow, nonostante la presenza di cinque aeroporti; questo è successo anche grazie al fatto che il mercato secondario ha creato una specializzazione dei diversi aeroporti nell'area londinese.

Se in Italia ed in Lombardia s'introducessero dei criteri di prezzo per gli *slot*, sarebbe il mercato stesso a decidere una specializzazione dei diversi aeroporti lombardi ed in generale italiani.

In Europa il processo di privatizzazione degli "aeroporti" procede speditamente. Prendendo esempio dai casi europei la SEA potrebbe in parte superare il momento di difficoltà con una privatizzazione.

Le "occasioni" sono presenti in Europa: la BAA sarà costretta a vendere due scali a Londra ed uno in Scozia dall'antitrust inglese per posizione dominante e a breve saranno sul mercato gli scali di Gatwick e Stansted.

In Spagna il governo sembra deciso ad andare verso la privatizzazione di alcuni aeroporti importanti; in Francia si stanno privatizzando gli aeroporti regionali, che più hanno saputo approfittare della crescita delle compagnie *low cost*. In Belgio l'aeroporto di Chaleroi è in corso di privatizzazione.

Il settore aeroportuale va inoltre verso la concentrazione come dimostra lo scambio azionario avvenuto tra ADP e Schipol.

SEA detiene il 49,9 per cento della quota di SACBO,<sup>1</sup> del quale non ha alcun potere decisionale: ha la "concorrenza in casa". Detiene inoltre altre quote minoritarie che potrebbero essere vendute.

La privatizzazione potrebbe portare ad una maggiore efficienza degli scali milanesi, che negli ultimi anni non sono stati esenti da errori strategici molto gravi.

Non deve essere considerata una blasfemia il fatto che possano arrivare degli investitori privati internazionali con i fondi necessari a sviluppare gli aeroporti milanesi. Milano, la Regione Lombardia e la SEA hanno bisogno dell'internazionalizzazione in vista dell'EXPO.

La "liberalizzazione" degli *slot* dovrebbe essere dunque seguita da una privatizzazione dei gestori aeroportuali in modo che si risolva l'annoso problema dei sussidi regionali.

Nel caso particolare di Milano sarebbe interessante che la concorrenza non venga più fatta solo a livello SACBO - SEA, ma che anche gli aeroporti milanesi, in un contesto di mercato, possano finalmente farsi una concorrenza reale.

Si potrebbe pensare ad una privatizzazione dei gestori aeroportuali e una concorrenza maggiore addirittura tra Malpensa e Linate.

Creando due nuove società, con l'apporto anche di capitali internazionali, gli aeroporti farebbero a gara per trovare sul mercato compagnie che abbiano interesse a sviluppare il traffico aeroportuale milanese.

In questo modo i due gestori si troverebbero ad aumentare l'efficienza con una diminuzione dei costi e un miglioramento del servizio.

Agli aeroporti serve più concorrenza e meno pianificazione statale, più mercato e meno Stato. La rivoluzione culturale è certamente difficile, ma necessaria se si vuole continuare a parlare di sviluppo del trasporto aereo.

### Conclusioni

È necessaria dunque una “liberalizzazione aeroportuale” in senso ampio. Non solo si devono ridiscutere circa 40 accordi bilaterali in modo che il mercato possa svilupparsi, ma è necessaria anche l’introduzione di un sistema di prezzo per l’assegnazione degli *slot*, tramite un mercato secondario che permetta agli aeroporti una gestione di sviluppo slegato dalla politica e legato alle opportunità del mercato.

La situazione particolare di SEA, ancora in mani pubbliche, permette una nuova strategia per gli attori pubblici. La privatizzazione con la creazione di due società di gestione, le quali gestiscano in concorrenza l’aeroporto di Linate e di Malpensa, potrebbe portare ad un incremento della concorrenza anche tra gli aeroporti, con un apporto di capitali internazionali e uno sviluppo maggiore del traffico aereo.

Tale soluzione deve essere necessariamente accompagnata da un’apertura del mercato intercontinentale e dall’eliminazione delle barriere restrittive vigenti a Linate.

La concorrenza tra aeroporti dovrebbe essere introdotta in tutta Italia al fine di lasciare al mercato la risposta alle richieste della domanda dei consumatori.

La concorrenza tra le compagnie aeree ha permesso lo sviluppo del trasporto aereo con l’arrivo in massa delle compagnie *low cost*; perché non prendere esempio anche per il settore aeroportuale?

## IBL Briefing Paper

### 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.

### I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito [www.brunoleoni.it](http://www.brunoleoni.it).