

Trenitalia tra mercato, sussidi e polemiche

Andrea Giuricin

Gli amministratori delegati di Trenitalia, Mauro Moretti, e Alitalia, Rocco Sabelli, sono stati recentemente protagonisti di uno scontro relativo all'ammontare di sussidi e agevolazioni percepite dalle rispettive aziende.¹ Il grande assente da questa battaglia verbale sono stati i viaggiatori, stretti tra il monopolio della rotaia e quello dell'aria.

Trenitalia gode di posizione dominante, derivante dal monopolio pubblico e da una liberalizzazione del trasporto ferroviario che è solo parziale. L'apertura del mercato ferroviario passeggeri esiste sulla carta, ma la mancata separazione reale tra RFI e Trenitalia, che fanno parte della stessa azienda, Ferrovie dello Stato Holding, impedisce una regolare e sana concorrenza da parte dei nuovi entranti.

Moretti ha affermato che l'alta velocità non riceve sussidi statali, dopo che Sabelli aveva denunciato 3,6 miliardi di aiuti statali al settore ferroviario nel 2008. Purtroppo l'amministratore delegato di Alitalia sembra sottovalutare la realtà: infatti i miliardi statali dati a FS erano già 4,3 nel 2007 e se l'aumento dovesse essere del 17 per cento, come affermato, si potrebbe arrivare alla cifra astronomica di 5 miliardi di euro.

A questo denaro pubblico che ogni anno lo Stato versa nelle casse delle Ferrovie pubbliche, sono da aggiungere gli aumenti di capitale che sono stati fatti quasi puntualmente, tanto che negli ultimi anni la media annuale di sussidi pubblici a FS ammonta a circa 7 miliardi di euro. L'alta velocità forse non riceve sussidi, ma certo il costo dell'infrastruttura ferroviaria, oltre 35 milioni di euro al chilometro, non è stata ripagata da Trenitalia, ma dallo Stato.

La tabella alla pagina seguente mette in risalto l'inefficienza italiana nel costruire la linea ad alta velocità e l'enorme spreco di risorse pubbliche che lo Stato è stato costretto a sostenere.

Falsi miti ferroviari

Alitalia è stato un caso quasi singolare nel trasporto aereo europeo negli ultimi anni in quanto ha ricevuto molti aiuti di stato che l'Istituto Bruno Leoni ha puntualmente criticato. Tuttavia in generale il trasporto aereo si mantiene

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

¹ Lo scontro è avvenuto ad inizio del corrente mese e sul Corriere della Sera del 5 Marzo è arrivata la risposta di Mauro Moretti a Rocco Sabelli nell'articolo "Ferrovie pronte a querelare Alitalia" http://www.corriere.it/economia/09_marzo_05/trenitalia_querela_alitalia_986522ec-0973-11de-84bf-00144f02aabc.shtml.

TABELLA 1

Alta Velocità / Alta capacità

Costi in milioni di Euro

Nazione	Linee Realizzate		Linee Progettazione e Realizzazione	
	Km Linee	Costo medio/Km	Km Linee	Costo medio/Km
Italia	564	32	647	45
Francia	1548	10	990	13
Spagna	1030	9	1490	15

Fonte: Rete Ferrovie Italiane

sulle proprie gambe, al contrario del trasporto ferroviario; la stessa Unione Europea ha ammesso in uno studio del 2006 che l'aereo è più efficiente per le tratte a partire da 250 km chilometri.

In effetti un viaggio tra Milano e Roma, offerto da una compagnia aerea *low cost*, costa circa 4/5 centesimi di euro per posto chilometro offerto e significa che il costo operativo per una tratta del genere non raggiunge i 30 euro.

E per il treno? Il costo è sicuramente più che doppio. Non si capisce, quindi, perché la collettività debba sostenere tale modo di trasporto anche solo attraverso la costruzione di un'infrastruttura ad alta velocità.

La risposta più "abusata" è questa: "si costruiscono linee ad alta velocità per incentivare l'uso del treno"

Peccato che in Gran Bretagna, dove praticamente non esiste un chilometro di alta velocità, il traffico ferroviario sia stato quello che maggiormente si è sviluppato in Europa negli ultimi 12 anni; più della Francia che spende oltre 11 miliardi di euro l'anno nelle ferrovie, contro i 4 del Regno Unito

Quale è il motivo di questo sviluppo? Semplicemente è stata creata una reale competizione tra gli operatori ferroviari, tanto che la prima compagnia ferroviaria ha una quota di circa il 20 per cento del mercato. Il mercato ferroviario è stato liberalizzato ed è quasi raddoppiato, nonostante in Gran Bretagna ci sia un tasso di penetrazione più elevato delle compagnie aeree *low cost* sulle tratte domestiche (hanno ormai il 50 per cento del mercato aereo).

Tracce orarie come gli slot: la necessità di un mercato

Esiste un problema derivante dalla metodologia di assegnazione delle tracce orarie. Il piano industriale di Trenitalia² prevede per l'anno in corso un aumento del 42 per cento l'offerta dei servizi ad alta velocità con un incremento dei passeggeri di solo il 29 per cento. Il load factor calerà di circa il 9 per cento, ma in questo modo l'azienda pubblica occuperà le migliori tracce e non permetterà l'entrata dei concorrenti.

Così come per le compagnie aeree non esiste una soluzione di mercato per gli slot, che non hanno un sistema di prezzo e una contendibilità, lo stesso problema esiste per le

2 Alcuni dei dati sono apparsi in un articolo di Alessandra Puato, su "Corriere Economia" del 2 Marzo 2009: http://www.corriere.it/economia/09_marzo_05/trenitalia_querela_alitalia_986522ec-0973-11de-84bf-00144f02aabc.shtml

tracce orarie; se queste verranno occupate oggi da Trenitalia, nel momento in cui NTV o qualunque altro operatore anche straniero volesse entrare, non ne avrà lo spazio.

In questo modo Trenitalia rimarrà ad operare come monopolista e non ci sarà mai la concorrenza che potrebbe portare ad una sana competizione tra compagnie ferroviarie.

La strategia dell'azienda pubblica, che tuttavia agisce nel rispetto delle regole attuali, è quella di occupare le tracce orarie e quindi alzare una barriera all'entrata così elevata che tra due anni nessuno potrà più entrare seriamente nel mercato del trasporto passeggeri ferroviario.

Nel settore dell'alta velocità Trenitalia non riceverà sussidi, ma nel complesso nel bilancio la voce "contributi e sussidi statali" pesa per circa 4,3 miliardi di euro. C'è il sospetto che Trenitalia nel settore ad alta velocità invece di massimizzare i profitti, mantenga un bilancio sostanzialmente in pareggio o "cautamente" profittevole, aumentando l'offerta più di quanto sia necessario solo per occupare "i binari". In un sistema di mercato, sarebbe il prezzo delle tracce a orientare le scelte: ma nel contesto attuale, l'assenza del mercato e l'integrazione verticale tra Trenitalia e RFI crea condizioni di opacità e alimenta sospetti di un comportamento strategico. Difficilmente, infatti, un piano industriale potrebbe spiegare una caduta del load factor in presenza di aumento della domanda di quasi il 30 per cento. Questo dunque è possibile solo grazie al fatto che attualmente Trenitalia è monopolista.

Prezzo del biglietto e costo del servizio

Un ulteriore elemento di preoccupazione, guardando i dati, deriva dal fatto che il grado di copertura del trasporto passeggeri è di poco superiore al 40 per cento: ciò significa che i biglietti dei passeggeri coprono una quota minoritaria dei costi, mentre quasi il 60 per cento è colmato attraverso il ricorso alla tassazione generale.

In paesi come la Gran Bretagna accade il contrario: i biglietti coprono circa il 70 per cento dei costi.

Per giunta, i costi di produzione italiani nel trasporto ferroviario passeggeri sono superiori a quelli del Regno Unito, nonostante il numero di passeggeri chilometri italiani sia inferiore a quello britannico.

C'è dunque da chiedersi se al posto di continuare ad aumentare i sussidi verso il trasporto ferroviario non sia meglio aumentare la concorrenza con una separazione effettiva tra RFI e Trenitalia, se non sia meglio privatizzare Trenitalia, se non sia meglio eliminare tutte le barriere all'ingresso per favorire l'ingresso di nuovi operatori.

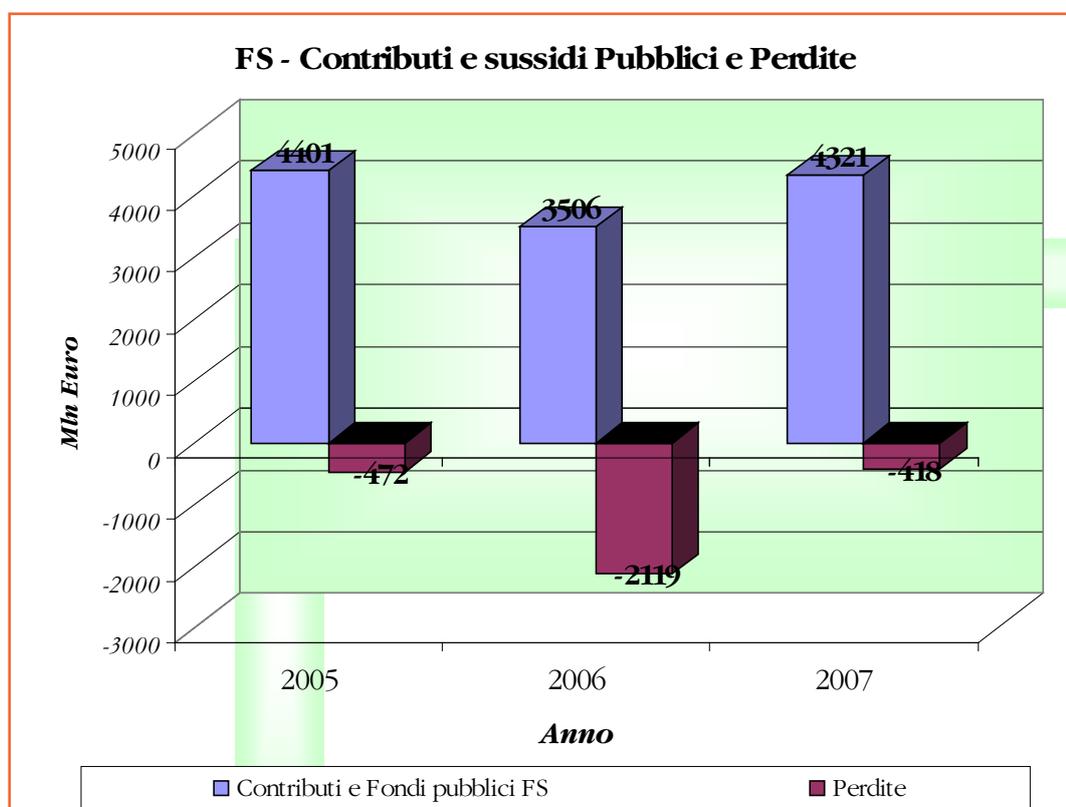
Un'altra richiesta che normalmente viene effettuata da Trenitalia alle Regioni è quella di incrementare i contributi regionali per il trasporto locale; se il livello di efficienza delle Ferrovie è relativamente basso così come le tariffe, è opportuno deresponsabilizzare maggiormente il management dell'azienda pubblica con ulteriori fondi pubblici?

Il grafico alla pagina seguente evidenzia l'andamento dei sussidi e dei contributi pubblici ricevuti da FS Holding dal 2005 al 2007 e le perdite messe a bilancio.

È evidente come il conto economico di Ferrovie dello Stato segua lo stesso andamento dei contributi pubblici. Quando i contributi aumentano, le perdite diminuiscono, mentre quando i contributi diminuiscono il rosso dell'azienda pubblica esplode.

I dati 2005 e 2007, dimostrano che la gestione Cimoli e quella Moretti hanno avuto sostanzialmente gli stessi contributi e le stesse perdite.

FIGURA 1



Il trasporto ferroviario in questi anni è sempre stato al di fuori di ogni logica di mercato in Italia e gli effetti visibili sono noti ai passeggeri, mentre gli effetti invisibili si ripercuotono ogni anno sui cittadini e sulle imprese con un prelievo più elevato al momento del pagamento delle tasse.

Aerei e ferrovie, slot e tracce orarie: serve più mercato

Si vuole una concorrenza nel settore ferroviario e un aumento dell'efficienza come è successo nel trasporto aereo?

Il regolatore dovrebbe introdurre un sistema di mercato per l'assegnazione delle tracce orarie, in modo che esse diventino realmente contendibili.

Il trasporto aereo può portare un esempio positivo ed uno negativo. Quello positivo riguarda la liberalizzazione attuata tra il 1987 e il 1997, grazie alla quale il settore ha raddoppiato i passeggeri e le compagnie hanno guadagnato in efficienza. Le compagnie *low cost* hanno potuto svilupparsi anche grazie alla disponibilità di slot che esisteva negli aeroporti secondari, senza la quale avrebbero trovato delle barriere all'entrata quasi insormontabili.

L'esempio negativo arriva invece dall'Italia, dove il regolatore ha avallato la posizione dominante derivante dalla fusione tra Alitalia ed Airone in alcuni degli scali e delle rotte più profittevoli, togliendo la possibilità di intervento all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Alitalia sul mercato interno gode di una posizione dominante su alcune tratte; questo dato non deriva solo dall'impossibilità dei concorrenti di trovare slot disponibili per la

Milano Linate – Roma Fiumicino o per tante altre rotte, quanto per ammissione della stessa Alitalia nel piano industriale.

Come è possibile che nel mercato domestico i ricavi per passeggeri chilometro offerto aumentino del 32 per cento rispetto ai dati della stessa Alitalia nel 2007?

Come è possibile che lo stesso indicatore sia del 36 per cento superiore a quanto succeda in Spagna con Iberia?

Questo incremento significherà circa 2,1 miliardi di euro aggiuntivi per i viaggiatori italiani nelle sole tratte domestiche.

Se il sistema di assegnazione degli slot seguisse regole di mercato e avesse un sistema di prezzo efficiente, siamo sicuri che Alitalia avrebbe mantenuto una posizione dominante su così tante rotte?

Il regolatore non si chiede il perché Lufthansa Italia, pur avendo posizionato 9 aerei sullo scalo di Malpensa ed offrendo 4 voli giornalieri tra Milano e Roma, non sia in grado di servire la tratta Linate – Fiumicino?

La liberalizzazione degli slot o meglio un'assegnazione tramite un sistema di prezzo, magari tramite un mercato secondario, così come permesso dalla Commissione Europea e attuato nell'area londinese, risolverebbe parte dei problemi del trasporto aereo domestico e permetterebbe una diminuzione dei prezzi grazie alla maggiore concorrenza.

Nel trasporto ferroviario il problema forse è ancora maggiore, perché la situazione di partenza è peggiore; la situazione di monopolio "pubblico" di Trenitalia e la mancanza di un sistema di mercato per l'assegnazione delle tracce orarie, porterà ad una concorrenza impossibile ed a dei costi ancora maggiori per i viaggiatori.

Liberalizzare il mercato non è dunque una questione ideologica, ma corrisponde ad un beneficio monetario per il cittadino italiano, sia come contribuente che come viaggiatore.

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.