

## Alitalia-Trenitalia: collusione intermodale?

di Andrea Giuricin

Dal riequilibrio modale alla collusione intermodale?

Le recenti dichiarazioni di Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, sulla possibile offerta integrata “treno + aereo”, lasciano intravedere uno sviluppo del trasporto italiano nel nome della pianificazione. L’apertura dell’azienda monopolista nel settore delle ferrovie nei confronti di Alitalia potrebbe sembrare a prima vista un passo in avanti per quanto riguarda la cooperazione tra diverse modalità di trasporto.

Moretti infatti propone di fare un’offerta integrata tra Trenitalia e Alitalia per quei clienti che arrivano da una destinazione intercontinentale utilizzando il vettore di bandiera e vogliono recarsi in una città che non sia Roma o Milano. Se un cliente Alitalia arrivasse da Buenos Aires a Roma, per raggiungere una città come Bari utilizzerebbe “l’alta velocità” ferroviaria.

Questa proposta di collaborazione pone in essere diverse domande: in primo luogo sui soggetti che dovrebbero effettuare tale servizio.

Infatti, Trenitalia a oggi è l’unico operatore monopolista nel servizio ferroviario passeggeri ad alta velocità, mentre Alitalia è ancora un’azienda oligopolista per molte destinazioni intercontinentali.

L’operatore ferroviario, un’azienda controllata al 100 per cento dal settore pubblico, fa parte di Ferrovie dello Stato, la quale controlla anche la rete ferroviaria.

Semplificando, l’unica compagnia che fa circolare treni ad alta velocità oggi, è sorella siamese dell’azienda che gestisce i binari. Un grande problema che può essere risolto solo tramite una reale separazione tra RFI e Trenitalia.

Nel settore aereo, per le tratte intercontinentali manca una vera liberalizzazione del mercato, come l’Istituto Bruno Leoni ha più volte ricordato.

Infatti gli accordi bilaterali, che quasi sempre regolano il trasporto aereo verso paesi extra-europei non sono liberalizzati. Attualmente tali accordi prevedono non solamente che Alitalia sia l’unico operatore italiano abilitato a svolgere tale servizio, ma anche il numero di frequenze settimanali e l’aeroporto che può servire tale paese.

In breve la problematica è così sintetizzabile:

- ➔ La monodesignazione, vale a dire che ognuno dei due paesi che ha siglato l’accordo decide uno e un solo vettore che può fare il servizio aereo. Per motivi storici è la “compagnia di bandiera” che lo opera; nel

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

caso italiano è Alitalia e gli operatori concorrenti non possono entrare nel mercato.

- ➔ La scelta di utilizzo di determinati scali. Ci sono per Milano delle destinazioni non operabili (ad esempio Taiwan, che ha un'economia da quasi 1000 miliardi di dollari), dovuto alla non previsione degli accordi dell'utilizzo di scali differenti da Roma Fiumicino.
- ➔ L'esaurimento delle frequenze. In questo caso anche se altre compagnie concorrenti volessero effettuare il servizio, tutte le frequenze definite dagli accordi sono esaurite.

Il mercato intercontinentale per queste problematiche non può essere considerato liberalizzato, ad eccezione degli Stati Uniti, con i quali l'Unione Europea ha raggiunto un accordo di "Open Skies" nel marzo 2008. Tale liberalizzazione permette una vera concorrenza tra le compagnie americane ed europee sulle rotte atlantiche.

Di conseguenza, è evidente che l'eventuale accordo Trenitalia e Alitalia, sarebbe l'accordo tra due monopolisti.

L'offerta integrata riguarderebbe per Alitalia una parte di business scarsamente liberalizzata, mentre per Trenitalia riguarderebbe l'alta velocità dove attualmente opera da monopolista.

Se l'offerta avesse riguardato due privati, il problema sarebbe stato solo di concorrenza, ma siccome Trenitalia è pubblica, si pone anche la problematica dei sussidi pubblici. Quando un treno viaggia, normalmente il servizio è pagato per oltre il 60 per cento dal contribuente.

Nel trasporto aereo invece chi effettua il viaggio è colui che paga interamente il prezzo del biglietto, senza quasi alcun contributo pubblico.

La domanda seguente riguarda Alitalia: l'azienda può essere interessata a questo eventuale accordo? Nel trasporto aereo, normalmente, il cosiddetto feederaggio, cioè il collegamento al proprio hub (Roma o Milano che sia) è fatto tramite voli "regionali" che alimentano lo stesso aeroporto principale. Perché Alitalia dovrebbe delegare tale servizio a Trenitalia? Forse perché è così debole che non riesce ad avere i mezzi per alimentare l'aeroporto di Roma Fiumicino? I dati di *load factor* sul trasporto intercontinentale dal nuovo "mini-hub" non sono rassicuranti per la compagnia aerea.

Solitamente il servizio di collegamento a città secondarie è fatto nel trasporto aereo dalle stesse compagnie aeree.

Non si capisce perché i cittadini italiani debbano pagare non solo come consumatori con l'esistenza di due monopolisti, ma anche come contribuenti, dovendo subsidiare maggiormente il trasporto ferroviario, nel caso in cui aumentasse l'offerta di Trenitalia.

E perché Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ha fatto una tale proposta? Il dubbio è che si vogliano "riempire" dei treni al fine da poterne fare operare di più e riempire tutte le tracce disponibili non solo sulla Milano – Roma, ma anche sulle altre tratte dell'alta velocità.

Chi associa l'alta velocità alla sola Milano – Roma compie un grande errore di sottovalutazione; tale tratta non coinvolge più di 6,5 milioni di passeggeri a fronte di un mercato potenziale per l'alta velocità di circa 50 milioni di passeggeri l'anno in tutta Italia.

Le tracce ferroviarie, cioè lo spazio per fare circolare i treni sono limitati e sono molto preziosi e cosa grave non hanno una vera contendibilità. Il fatto che Trenitalia e RFI sia-

no sorelle siamesi inoltre introduce il problema della separazione degli interessi come è stato dimostrato anche trasporto ferroviario merci.

L'intenzione di Moretti dunque è chiara, ma non è chiaro perché debbano essere i contribuenti a finanziare in definitiva questo eventuale accordo.

L'idea è sicuramente ottima, ma solo per l'azienda pubblica. In questo modo Trenitalia riempirebbe maggiormente i propri treni, potendo chiedere maggiori sussidi pubblici e riempirebbe maggiormente le tracce orarie, alzando una barriera all'entrata per i nuovi operatori che volessero entrare sul mercato dell'alta velocità.

Non si tratta di cooperazione intermodale, ma di una collusione intermodale. Su due mercati sostanzialmente monopolistici differenti (treno e aereo) si raggiunge un accordo per ridurre ancora maggiormente la concorrenza a spese sia dei viaggiatori che dei contribuenti.

La domanda conclusiva dunque non è "*Cui prodest?*", ma deve essere "vogliamo veramente produrre l'ennesimo spreco per i cittadini italiani?"

## 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.