

Trasporti: i costi inutili di Ferrovie e Alitalia

di Andrea Giurcin

Le scelte politiche nel settore del trasporto aereo e del trasporto ferroviario negli ultimi 15 anni non sono state molto felici in Italia.

La situazione di Alitalia è esemplare di quanto sia meglio lasciare al mercato e togliere alla politica l'azione su società che agiscono in un regime di concorrenza e che hanno bisogno di piani industriali seri e coraggiosi che salvaguardino l'azienda e non gli interessi particolari di categoria.

Il caso Malpensa illustra che, le decisioni politiche senza una visione strategica di lungo periodo rischiano di essere fallimentari. Oggi l'aeroporto milanese accoglie lo stesso numero di passeggeri del grande scalo di Palma di Maiorca.

Analizzando l'insieme Alitalia e Malpensa forse si presenta uno dei peggiori casi di gestione di un sistema di trasporto. La compagnia aerea ha perso l'anno scorso 600 milioni di Euro, mentre la SEA, società di gestione aeroportuale milanese, macina utili crogiolandosi nella propria posizione di monopolio naturale.

Quando l'amministratore delegato del vettore italiano ha preso la scelta giusta di eliminare il doppio *hub* si è gridato alla morte di Malpensa. Pochissimi giorni dopo, la proposta di Ryanair di aprire 60 nuove rotte da Malpensa ha smentito la morte dello scalo.

Si potrebbe stimare che queste 60 nuove tratte portano all'incirca 3 milioni di passeggeri l'anno supplementari che equivalgono, secondo calcoli dell'Airport Council International a circa 9000 nuovi posti di lavoro, considerando anche l'indotto.

L'importanza di Ryanair per il trasporto aereo italiano è sempre più evidente.

Il grafico nella pagina successiva mette in evidenza le quote di mercato per i passeggeri internazionali in partenza e in arrivo dall'Italia nel 2006 per i principali operatori tradizionali e *low cost*.

La quota dei passeggeri internazionali Alitalia nel 2006 è inferiore al 20 per cento, mentre quella di Ryanair supera il 15 per cento. Il secondo operatore *low cost*, Easyjet, ha una quota di mercato del 6,3 per cento.

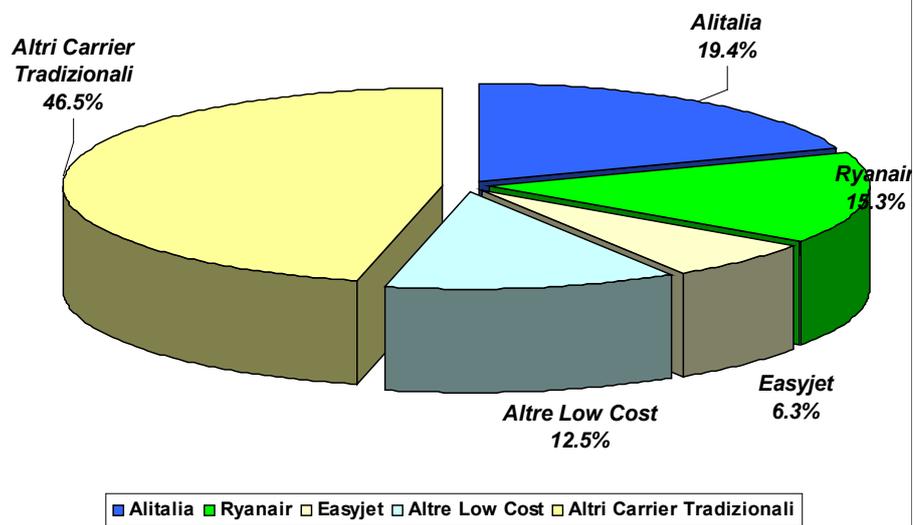
Gli altri vettori tradizionali raggiungono il 46,5 per cento del mercato contro poco più del 12 per cento degli altri operatori *low cost*.

La crescita del trasporto aereo in Italia ed anche di Malpensa è possibile grazie a vettori concorrenti Alitalia.

Andrea Giurcin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

GRAFICO 1

Italia - Quote mercato Passeggeri Internazionali 2006



Fonte: Elaborazione e Stima dati compagnie ed Eurostat

Certo, le rotte intercontinentali Alitalia in partenza da Malpensa, non sono state ancora sostituite, ma se il mercato dimostrerà abbastanza domanda per queste tratte, sicuramente nuovi *player* entreranno sul mercato.

Tuttavia rimane un problema: gli *slot* non sono regolati né dal Comune, né dalla Regione né dal Ministro dei Trasporti, bensì seguono norme internazionali. Solamente nel caso Alitalia non utilizzi più certi *slot* questi rimarrebbero liberi per nuove compagnie. Il 50 per cento degli *slot* liberati andrebbero alle compagnie in "lista d'attesa" e il restante 50 per cento a nuovi entranti. Il nodo molto difficile da risolvere è la mancanza di pricing degli *slot*: ognuno ha lo stesso prezzo, sia alle 8 di mattina (aeroporto congestionato) che alle 2 di pomeriggio (aeroporto mezzo vuoto).

Il trasporto ferroviario è in una situazione altrettanto difficile. Il mercato è pressoché stagnante e la concorrenza manca quasi completamente. Il gestore della rete e il primo operatore sono gestiti dalla stessa società: Ferrovie dello Stato (Vd. intervento 23 Settembre 2007 su www.liberalizzazioni.it).

La holding Ferrovie dello Stato ha avuto nel 2006 dei costi di produzione superiori al valore della produzione di circa 1,2 miliardi di euro. La perdita d'esercizio ha superato i 2,1 miliardi di euro.

I costi per il personale sono superiori ai 4,7 miliardi di euro, mentre i ricavi prodotti del traffico viaggiatori non raggiunge i 3,5 miliardi di euro.

La situazione non è facile da gestire e il peggioramento tra 2005 e 2006 è stato evidente.

Come si può uscire da questa situazione?

L'Unione Europea è venuta in soccorso; proprio oggi è stato approvato dal Parlamento Europeo il terzo pacchetto ferroviario che liberalizza il mercato del trasporto passeggeri a partire dal 2010. Il trasporto ferroviario merci è stato da poco liberalizzato, anche se gli effetti sono ancora poco visibili.

L'istruttoria dell'autorità garante della concorrenza e del mercato colpisce solo una piccola parte del business del trasporto ferroviario.

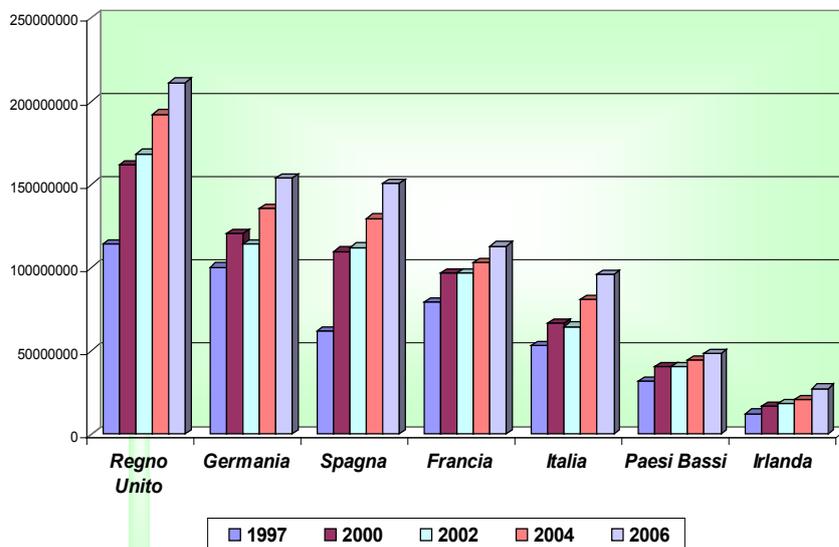
Trenitalia ha una posizione dominante che deriva non dalla sua capacità di conquistare nuovi clienti, bensì dalla regolamentazione precedente la liberalizzazione che prevedeva un solo operatore.

Il settore aereo era stato liberalizzato ormai 10 anni fa e tutti noi vediamo i benefici delle direttive comunitarie.

Alitalia perde quote di mercato in un mercato liberalizzato che continua a crescere (+80 %) negli ultimi 10 anni, Trenitalia ha pressoché stabile la propria quota di mercato in un mercato stagnante.

GRAFICO 2

Passeggeri Totali Trasporto aereo



Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

Il grafico mostra l'evoluzione del mercato del trasporto aereo in seguito alla liberalizzazione.

La crescita è considerevole in tutti i paesi ed è interessante notare come la Gran Bretagna sia di gran lunga il primo mercato europeo.

La tabella di seguito riporta la crescita del traffico passeggeri nei principali mercati europei.

TABELLA 1

Paese	Crescita 2006/1997
Regno Unito	85.0%
Germania	53.4%
Spagna	142.2%
Francia	42.7%
Italia	79.5%
Paesi Bassi	52.6%
Irlanda	122.4%

I tre paesi con maggiore crescita sono quei paesi dove le *low cost* sono state incoraggiate: questi dati potrebbero rispondere agli scettici dell'entrata di Ryanair su Malpensa.

L'Italia, soprattutto grazie allo sviluppo aeroportuale degli aeroporti medio piccoli ha saputo intercettare i nuovi vettori *low cost*.

La Francia non è un buon esempio: per favorire il proprio campione nazionale, Air-France, si è sacrificata la crescita di tutto il mercato del trasporto aereo nazionale. Forse questo paese non è un esempio per il sistema del trasporto aereo nazionale.

Controllo politico, perdite certe?

Nell'insieme i due operatori sotto controllo politico, hanno avuto perdite per circa 2,7 miliardi di Euro nel 2006. Questa cifra è davvero ragguardevole ed è pari circa ad un quarto della prossima finanziaria.

Pongo due domande:

- ➔ Perché sprecare così tanti soldi pubblici, quando basterebbe lasciare agire il mercato?
- ➔ Cosa succederà a Trenitalia quando il mercato ferroviario sarà realmente liberalizzato negli anni successivi al 2010? Un'altra Alitalia in vista?

Il trasporto aereo e ferroviario hanno provocato costi aggiuntivi al bilancio statale per una cifra superiore ai costi della politica. Sono costi forse meno clamorosi di quelli riportati dal libro "La casta"?

Questi costi inutili sono facilmente eliminabili: basterebbe aprire il mercato ferroviario alla concorrenza e lasciare agire Alitalia come una qualunque società sul mercato.

Troppo difficile?