

Aumenti di prezzo? Non con questi metodi...

di Andrea Giuricin

Nel 2006, ultimo bilancio disponibile, Trenitalia ha perso più di 2,1 miliardi di Euro, una cifra molto importante se confrontata per esempio alle perdite Alitalia (tre volte tanto).

Lentamente l'Unione Europea sta andando nella direzione della liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario, come dimostra l'approvazione del terzo pacchetto ferroviario a dicembre. Un passo decisivo è la netta separazione tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, RFI, e il principale operatore del servizio, Trenitalia.

In Italia, invece di parlare di mercato, si discute delle tariffe decise dalle Ferrovie dello Stato, aumentate del 15 per cento rispetto all'anno precedente. I metodi economici purtroppo non sono adoperati: una regolazione price cap potrebbe legare l'aumento delle tariffe all'aumento della produttività e della qualità del servizio da parte di Trenitalia. L'obiettivo ultimo deve essere tuttavia una piena concorrenza anche sui binari, fatti salvi gli obiettivi di continuità territoriale. Questa tuttavia non deve diventare, come successo per lungo tempo nel trasporto aereo con gli Oneri di Pubblico Servizio, una barriera all'entrata per gli operatori che vogliono competere con Trenitalia nel servizio di trasporto ferroviario.

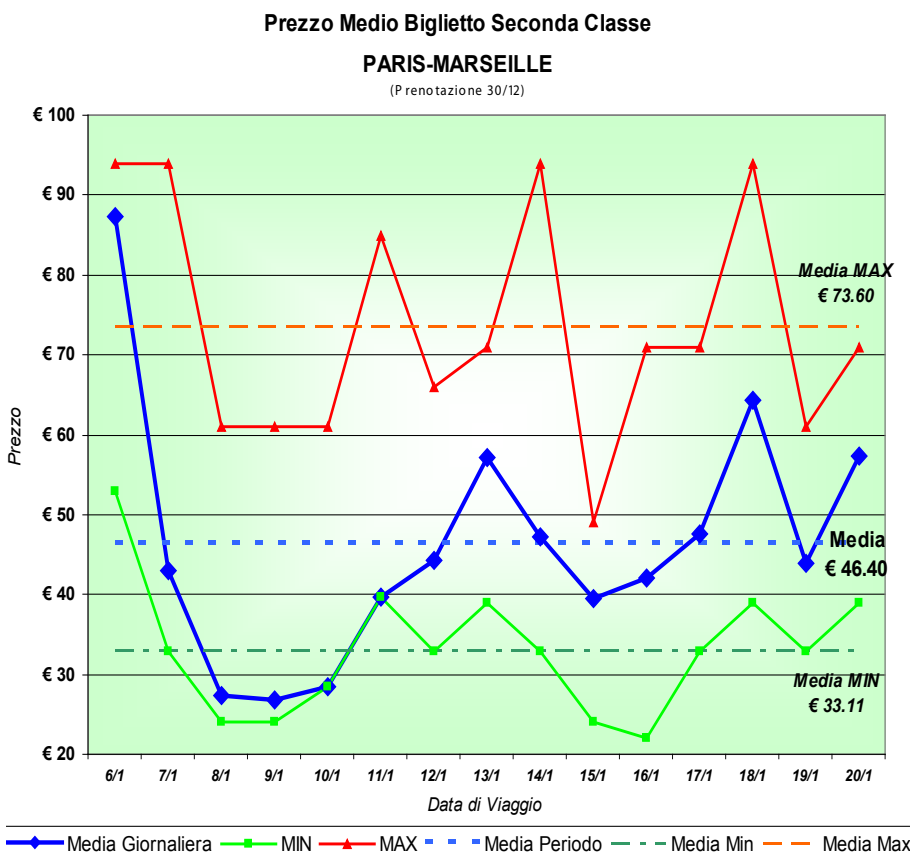
L'aumento delle tariffe non è giustificato da un aumento della qualità del servizio. Una ricerca dell'Istituto Bruno Leoni ha preso in considerazione due tratte importanti in Italia e in Francia: la Milano-Roma e la Paris-Marseille. La seconda è notevolmente più lunga della prima, 750 km contro i 515 km circa; tuttavia il TGV francese, grazie alla disponibilità di linee ad alta velocità la percorre in circa 3 ore e 10 minuti contro le almeno 4 ore per la tratta italiana.

La ricerca, effettuata il 30 dicembre 2007, prende in esame un arco di tempo relativamente breve; sono stati analizzati i prezzi dal 6 gennaio al 20 gennaio 2008 per la seconda classe di viaggio. I prezzi del tragitto in Italia sono fissati ad un tariffa variabile tra 56 e 59 Euro in funzione della modalità di prenotazione del biglietto. In Francia è presente una situazione ben diversa. Gli esempi riportati dal comunicato stampa delle Ferrovie dello Stato del 27 Dicembre 2007 per giustificare gli aumenti sono veritieri, ma evidenziano una verità parziale. (http://www.ferrovi dello stato.it/allegati/FS_Nuovi%20Prezzi%20Treni%20Fascia%20Alta%20new.pdf). In effetti la ricerca effettuata porta a dei risultati che sono opposti a quelli presentati dal principale operatore ferroviario italiano.

Andrea Giuricin 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.

Il seguente grafico evidenzia per ogni giorno del periodo esaminato il prezzo medio giornaliero, il prezzo massimo e quello minimo.

GRAFICO 1



Il prezzo medio del periodo è di 46,4 Euro, con un prezzo minimo di 22 Euro raggiunto per il treno del 16 gennaio delle 7.16 ed un prezzo massimo di 94 Euro raggiunto in diversi giorni.

La media dei prezzi massimi giornalieri risulta essere pari a 73,6 Euro, mentre la media dei minimi giornalieri è di 33,11 Euro.

In alcuni giorni del periodo considerato, il prezzo medio giornaliero è inferiore ai 30 Euro, pari al 50 per cento della tariffa praticata da Trenitalia sulla tratta Milano-Roma. Solamente nelle date del 6 gennaio e del 18 gennaio la tariffa media giornaliera del TGV è superiore all'Eurostar.

Questo non significa che si debba prendere ad esempio la Francia, dove il trasporto ferroviario è efficace ma poco efficiente in termini di costi per il contribuente: ciò dovrebbe servire ad insegnare a Trenitalia che è necessario lo *Yield management* (metodologia matematica per effettuare una discriminazione di prezzo efficace).

Nel settore dei trasporti infatti, per massimizzare i ricavi tramite una discriminazione di prezzo, è sempre più importante saper offrire il prezzo giusto al cliente giusto. In questo modo si migliora il *load factor* e al contempo si aumentano le entrate.

Probabilmente tramite una corretta azione di *yield management*, mantenendo i prezzi medi stabili o in crescita ad un tasso pari all'inflazione, i ricavi di Trenitalia potrebbe

aumentare di almeno il 10 per cento; tuttavia è sicuramente più facile chiedere continui aumenti delle tariffe al governo, che puntualmente negli ultimi due anni le ha concesse.

La metodologia di price cap era stata fissata nel 1999, ma in breve tempo è stata disattesa; per circa 5 anni le tariffe dei treni sono state bloccate e questo permette alla dirigenza di Ferrovie dello Stato di giustificare gli aumenti.

La qualità del servizio ferroviario non è aumentata significativamente, i tempi di percorrenza sono sostanzialmente stabili, mentre i costi di costruzione di nuove linee ad alta velocità in Italia sono tre volte superiori a quelli francesi e spagnoli.

Nel settore urge una reale liberalizzazione, ma questo significherebbe la crescita di nuovi vettori ferroviari che opererebbero con logiche di mercato e non con logiche politico-sindacali.