

L'analisi

Il cartellino giallo di Ue e Antitrust

ALESSANDRO DE NICOLA

Il matrimonio anomalo fra stazioni e terminal non ha senso dal punto di vista industriale e incontrerebbe un sicuro stop da quello legale

Il destino di Alitalia non è ancora chiaro. Tra le varie ipotesi all'esame del governo è ancora in scena, nonostante alcune recenti precisazioni di Di Maio, quella dell'acquisto da parte di Ferrovie. Dimentichiamoci per un attimo i 900 milioni che sarebbero buttati dallo Stato con il prestito ponte e i cattivi conti della ex compagnia di bandiera. Asteniamoci da presuntuosi suggerimenti su come risolvere i problemi aziendali della linea aerea. Basiamoci solo sui fatti.

Il primo è che non ci sono esempi di fusioni tra società ferroviarie e aeree. Quella italiana sarebbe una novità mondiale. Anzi, se ci limitiamo agli esempi di cosiddetta cooperazione intermodale tra i due mezzi di trasporto, scopriamo che in generale si concentrano sugli hub che ricevono il traffico intercontinentale, come l'aeroporto di Francoforte in Germania e il Charles De Gaulle di Parigi. È ovvio che sia così: i voli a corto raggio sono concorrenti dell'Alta velocità e quelli a medio raggio già possono atterrare negli aeroporti periferici. Se da Berlino voglio andare in un qualsiasi posto in Italia, non prenderò un volo per Fiumicino e poi un treno ad alta velocità per raggiungere Firenze, Venezia o Napoli, ma sbarcherò direttamente negli aeroporti locali. Solo se parto da San Francisco o da Osaka, l'aereo contiene 5-600 passeggeri e da lì un certo numero di loro vuole andare a Venezia, è possibile che a Fiumicino si possa riempire un treno per la città lagunare. Peccato però che Alitalia sia particolarmente debole nei voli transcontinentali e che il Leonardo da Vinci non sia collegato con l'Alta velocità ma solo con un trenino che va a Termini. Bisognerebbe che, come succede a Parigi o Francoforte, venissero costruiti una stazione e dei binari adatti al FrecciaRossa (e Italo). Accomodatevi e ci rivediamo tra 20 anni.

Inoltre, gli studi recenti sull'integrazione verticale tra compagnie ferroviarie ed aeree dimostrano che quando l'hub opera già a quasi piena capacità e l'integrazione funziona, sono le tratte aeree a corto raggio ad essere soppresse. Riassunto: Alitalia è debole nel lungo raggio e anche i suoi più potenti concorrenti approfitterebbero dell'eventuale stazione ad Alta velocità a Fiumicino.

Peraltro, l'integrazione verticale già esiste in Italia e a costo zero: prova ne sia che a partire dallo scorso 1 agosto la compagnia Emirates vende biglietti aereo + treno in partnership con FS da 4 aeroporti e per 27 stazioni ferroviarie. Dal punto di vista giuridico, poi, la situazione è complicata. I Trattati Europei proibiscono gli aiuti di Stato: essendo FS una società interamente pubblica, un suo investimento in un'impresa in perdita costante, sarebbe severamente scrutinato da Bruxelles.

Non solo: la legislazione antitrust

L'opinione

L'integrazione verticale già esiste nel nostro Paese a costo zero: da agosto la Emirates vende biglietti congiunti da quattro aeroporti per 27 scali ferroviari

st proibisce le acquisizioni di società che possano costituire una situazione dominante tale da mettere a rischio la concorrenza nel mercato. Ora, è innegabile che, per quanto indebolita sia Alitalia (ormai secondo vettore per i voli domestici e quarto per quelli internazionali), per le tratte coperte dall'Alta velocità sia ancora la leader di mercato. Quali sarebbero le ricadute anti-concorrenziali? E soprattutto a quali lunghe battaglie processuali con la Commissione Europea, l'Autorità garante della concorrenza ed i competitor sarebbe sottoposta la combinazione FS-Alitalia? Insomma, tutto è possibile e magari la concentrazione tra aereo e treno tricolori è una grande idea. Per ora assomiglia maledettamente ad un'utopia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA