

*(Documento del professor Alfredo Crocco, direttore dell'Istituto di trasporti aerospaziali della scuola di ingegneria aerospaziale della università di Roma sull'indagine conoscitiva sull'aviazione civile).*

#### ALITALIA E LINEE AEREE.

Tra ALITALIA e CIVILAVIA si è creata una situazione di stallo per il rinnovo della convenzione decennale, che trae la sua matrice giuridica ed economica dal ben noto decreto del Presidente della Repubblica n. 88. È superfluo che ne rammenti le origini.

Le convenzioni fondate su quella lontana disposizione legislativa prevedevano un elenco di rotte attribuite in esclusiva alle due aerolinee interessate, ALITALIA e LAI, poi unificate in un solo complesso a partecipazione statale. A quel tempo fu previsto — mediante l'elencazione di singole rotte — un programma di sviluppo graduale negli anni che consentisse alla nostra bandiera di espandersi, avendo come piattaforma di partenza la rete aerea interna, nella regione euro-mediterranea e nei cinque continenti. Per ragioni intuitive (pianificazione degli investimenti con redditività a medio e lungo termine), le rotte vennero concesse in esclusiva sia all'ALITALIA sia alla LAI.

Dopo pochi anni apparve chiaro che il dualismo ALITALIA-LAI (non concorrenza, ma separazione delle aree di espansione) manifestava squilibri gravi, palesemente quantificati nei disavanzi della LAI. L'assorbimento di quest'ultima da parte dell'ALITALIA (accompagnato dalla fuoriuscita delle partecipazioni americane e britanniche) consentì la creazione di un complesso a livello delle grandi aerolinee straniere, quasi tutte, salvo quelle americane, a capitale pubblico ma tutte vigorosamente protette dai rispettivi governi.

Nell'arco di un decennio l'ALITALIA, al riparo di una concessione ad ampio respiro, poté porsi al livello finanziario, tecnico ed economico delle consorelle straniere, affrontarne la concorrenza, imporre la sua presenza sulle principali rotte del mondo, classifi-

carsi per volume di traffico nel gruppo di testa. Ciò le fu consentito dalla certezza di poter effettuare grossi investimenti nell'avio-parco e nelle costosissime attrezzature di terra, di estendere le sue partecipazioni nelle numerose attività collaterali al trasporto aereo, in una parola di affrontare e realizzare piani a lunga scadenza rinnovati e sincronizzati con i vari cicli tecnologici che hanno caratterizzato gli ultimi trent'anni dello sviluppo aeronautico, e di difendere se non di ampliare le sue quote di traffico sui collegamenti internazionali ed intercontinentali.

La sopravvenuta crisi finanziaria dell'ALITALIA ha sollevato censure anche aspre sulla gestione della compagnia e da varie parti, alcune non disinteressate, l'interrogativo se la crisi stessa non fosse conseguenza dei privilegi monopolistici della società, al di fuori di ogni stimolo di emulazione e di concorrenza. A mio avviso il problema non si pone in termini di scelta tra esclusività (o monopolio) e concorrenza (o pluralità di concessioni) e quindi in base a criteri ispirati ai principi, nel caso specifico, discutibili, dell'economia di mercato.

L'attuale congiuntura ha spinto anche gli Stati Uniti ad invertire la tendenza alla pluralità di vettori vincolata per altro a tariffe controllate (quindi concorrenza impropria, o meglio, ripartizione tra più concessionarie di monopoli naturali). In particolare l'enorme e improvviso aumento dei costi e la rapida diminuzione del tasso di incremento della domanda (si teme persino per qualche tempo una crescita zero) non compensata dalla manovra tariffaria, estremamente pericolosa oltre i limiti dell'aumento di produttività operativamente e tecnicamente possibile, hanno dimostrato che il trasporto aereo regolare storicamente concentrato in impresa di grandi dimensioni sfugge al meccanismo, alquanto teorico, della economia tradizionale e, come tutti i servizi essenziali di pubblica utilità, rientra nella logica dell'economia e della politica dei grandi sistemi.

L'ALITALIA è ormai, per l'appunto, uno dei grandi sistemi che costituiscono parte integrante del macrosistema mondiale dei ser-

vizi aerei, come, ad esempio, ogni sistema ferroviario lo è del complesso delle ferrovie europee. Ne deriva che, gradualmente, nel corso degli anni, il sistema ALITALIA si è configurato con una data struttura le cui componenti - singole linee, orari, frequenze, scali, itinerari - si integrano in equilibri delicatissimi e fragilissimi sia all'interno del sistema stesso sia rispetto agli altri sistemi che formano la rete mondiale.

All'interno del sistema tali equilibri si estrinsecano in due condizioni fondamentali: la capacità di autofinanziamento (nei limiti massimi ragionevolmente possibili) e di auto-sovvenzionamento (massima possibile compensazione tra linee e traffico ricco e linee e traffico povero, queste ultime di preminente contenuto sociale). È indiscutibile che fino a oggi l'ALITALIA è riuscita sempre ad autofinanziarsi, nonostante i massicci investimenti effettuati (ed avrà certamente bisogno di autofinanziarsi in misura crescente nei prossimi dieci anni di durata della convenzione in corso di rinnovo), sia pure a mezzo di mutui agevolati IMI-Eximbank, puntualmente ammortizzati; e che, almeno fino a tre anni or sono, era anche riuscita nell'arco di un decennio ad autosovvenzionarsi, pagando, senza ricorsi se non irrisonori a contributi pubblici, col provento delle linee redditizie le perdite delle linee passive.

L'indice per un dato livello tariffario (passaggeri e merci) espressivo della redditività della linea è il fattore di carico. L'aumento dei costi (carburante, materiali, personale) solo parzialmente compensato dall'aumento delle tariffe, mi ha consentito di calcolare che per l'ALITALIA il fattore medio di carico critico (*break-even point*) nella rete nazionale è salito nel 1973 attorno al 60 per cento; e che nel corrente anno, a parità di condizioni operative e di percorrenza, salirà almeno di altri 4 o 5 punti, collocandosi attorno al 65 per cento. Ho anche calcolato che nel 1973 il fattore medio di carico realizzato in *tkt* sempre nella rete nazionale non ha superato il 55 per cento con un dislivello in meno di circa 5 punti. Orbene, soltanto il 38 per cento del prodotto in *tkt* ha superato il fattore critico del 60 per cento, dal che si evince che tale eccedenza, peraltro modesta, non ha nemmeno consentito l'autosovvenzionamento delle linee in perdita. Se poi si considera l'intero sistema, nel 1973 il fattore di carico globale realizzato è stato del 56,9 per cento anch'esso quindi, per un volume di *tkt* complessivamente prodotte di 1.334.247.000, di almeno tre punti inferiore a quello di pareggio, mentre

per il 1974 è prevedibile un dislivello in meno di almeno 9 punti, rispetto al fattore di carico critico che rischia di aggravare ulteriormente il disavanzo della compagnia, pur tenendo conto dei proventi extra-aeronautici.

Sarebbe possibile elaborare un'analisi anche particolareggiata delle linee e dei flussi di traffico gestiti in perdita, anche distinti per settori di rete, tassativamente dimostrativa dell'insufficienza dei proventi complessivi dei voli il cui fattore di carico supera il punto critico di pareggio. Ed esempio, in sintesi esemplificativa, ho calcolato che per due mesi campione, soltanto 620 voli hanno superato il 65 per cento del fattore di carico contro ben 1.800 voli che non hanno raggiunto il 40 per cento (mese di febbraio 1973); e soltanto 2.350 voli hanno superato il fattore critico contro 1.350 voli inferiori al 40 per cento (agosto 1973). I collegamenti nord-atlantici, che costituiscono l'asse portante del sistema con oltre un terzo del trasportato, ne sono oggi il sistema più vulnerabile (nel 1973 ha realizzato un fattore di carico inferiore di ben 12 punti al minimo critico). Tutte le aerolinee vi operano in perdita. Tanto è vero che persino la PAN-AM e la TWA hanno chiesto al loro governo una sovvenzione integrativa.

Vi sarebbero molte altre importanti considerazioni da svolgere (sistema di accordi bilaterali basati sulla parità della capacità di traffico offerta, accordi europei di *pool*, vincoli tariffari IATA, aspra concorrenza spesso irregolare dei *charter*, necessità di onerosi investimenti e di un'organizzazione su scala mondiale per l'aeroporto merci, carico complementare indispensabile agli aeromobili di grande capacità ecc.) che ribadiscono la esigenza di una politica basata sui principi dell'economia sistemistica, il cui presupposto inderogabile è, appunto, non la concessione di rotte in regime di monopolio ma la concessione esclusiva di un sistema aereo perfettamente integrato nelle sue componenti.

L'accoglimento del criterio della pluralità di concessionari su determinate rotte condurrebbe al risultato inevitabile di alterare l'equilibrio, già instabile, del sistema. I nuovi aspiranti tenderebbero, ovviamente, a concessioni di servizi sulle linee ricche (per esempio Roma-Milano; Palermo-Roma) per compensare lo scarso traffico delle linee, tutte sotto il punto critico, da essi richieste e gestite. In tale ipotesi il beneficio da essi ottenuto andrebbe a scapito del fattore di carico della ALITALIA o dell'ATI, su quelle stesse rotte, riducendo i loro margini disponibili di auto-sovvenzionamento.

In definitiva, non si avrebbe un miglioramento del sistema, ma soltanto un effetto di disturbo a danno del gruppo delle aerolinee a partecipazione statale, il cui fattore di carico medio su quelle rotte risulterebbe inevitabilmente diminuito. L'economia del sistema ne subirebbe un peggioramento. Alla resa dei conti la quota in meno di profitti sulle linee ricche dell'ALITALIA e dell'ATI non potendo più essere trasferita a compenso delle linee povere, condurrebbe ad un maggior disavanzo totale. Il bilancio finale si chiuderebbe con un crescente onere per la finanza pubblica costretta a ripianare in maggior misura i servizi minori ALITALIA-ATI (ammesso e concesso che la congiuntura economica sfavorevole induca al ripianamento temporaneo) per mantenere artificialmente in vita attività private secondarie. Quando si è creato infatti un complesso di servizi antieconomici e di discutibile utilità sociale, che occupano alcune centinaia di lavoratori, è sempre possibile, giunti sull'orlo della paralisi economica, gettare sul piatto della bilancia politica la minaccia della perdita di posti di lavoro. L'IRI - ovviamente è soltanto una congettura, tuttavia non inverosimile - potrebbe essere costretta a rilevare l'azienda concorrente in disesto con le sue linee antieconomiche per salvaguardare l'occupazione dei suoi dipendenti.

C'è infine un'ultima considerazione di notevole rilievo. L'eventuale concessione ad aziende concorrenti di servizi sulle rotte chiave interne dell'ALITALIA, segmenti di servizi internazionali, comporterebbe il rischio di dirottare il traffico, negli scali di trasbordo (per esempio Milano e Roma), verso compagnie di bandiera estera sottraendolo agli accordi di *pool* tra le stesse compagnie e l'ALITALIA. Ne risulterebbe quindi anche una diminuzione della quota di traffico ALITALIA compresa in tali accordi, con evidente decremento dei suoi proventi nei servizi europei.

Mutare indirizzo in occasione del rinnovo della concessione con l'ALITALIA, nell'attuale situazione mondiale e italiana, che non sarà a breve termine, sarebbe a mio parere non soltanto anacronistico ma pericoloso per l'economia del sistema. Il sistema ALITALIA deve essere, io credo, protetto. Esso non costituisce un modello ottimale. Può e deve essere migliorato e perfezionato. Ma il problema è a monte, cioè nella riforma e nell'efficienza degli organi di governo responsabili, e quindi in una più stretta coesione tra la volontà politica aeronautica e il suo principale, se non unico strumento (il così detto *instrument chaisi*).

In questa difficile situazione di congiuntura il problema è di potenziare il gruppo ALITALIA, di adottare i mezzi e i modi per consentire il ripristino del suo passato prestigio, non di renderne più ardua la ripresa con concessioni a terzi che ne fiaccherebbero la capacità di recupero.

Per meglio chiarire i concetti ora esposti formulo quattro ipotesi:

1) eventuale concessione a terzi di voli richiesti in aggiunta a quelli effettuati sulle stesse rotte del gruppo ALITALIA, senza concorrenza tariffaria (vedi allegato 1);

2) eventuale concessione a terzi dei voli richiesti, sempre a parità di tariffe, con riduzione equivalente dei voli del gruppo ALITALIA (vedi allegato 2);

3) eventuale concessione a terzi con riduzione equivalente dei voli del gruppo ALITALIA, con tariffe concorrenziali da parte dei terzi (vedi allegato 3);

4) eventuale concessione a terzi dei voli richiesti in aggiunta a quelli effettuati dal gruppo, senza concorrenze tariffarie, ma ai costi del 1974 (vedi allegato 4).

Come si desume dal calcolo dell'allegato 1, il gruppo ALITALIA, tenuto conto solo del fattore di carico passeggeri, subirebbe sulle quattro rotte un minore introito netto di circa 12 miliardi annui (ancora più elevato se si considera il fattore di carico totale) pari al 91 per cento dell'attuale margine di disponibilità per l'autosovvenzionamento delle linee povere.

Nell'ipotesi n. 2 (allegato 2) i risultati peggiorerebbero sensibilmente poiché la riduzione a 16 voli giornalieri aumenterebbe il punto critico di pareggio dei costi mentre diminuirebbero gli introiti complessivi.

Nell'ipotesi n. 3 (allegato n. 3) il gruppo ALITALIA rischierebbe di operare in perdita poiché, con ogni probabilità, il fattore di carico risulterebbe di almeno il 2,5 per cento inferiore al punto critico di pareggio.

Nell'ipotesi n. 4 (allegato n. 4) i valori vengono aggiornati, per la rotta tipo Roma-Milano, ai costi del 1974.

L'aumento di essi comporta un corrispondente incremento del punto critico di pareggio in misura tale da ridurre a circa la metà i margini di autosovvenzionamento (da 5,6 a 2,8 miliardi). È ovvio che, ai costi del 1974, i risultati delle ipotesi n. 2 e n. 3 comporterebbero addirittura perdite secche.

## VOLI CHARTER.

Le aerolinee minori hanno un mercato di espansione costituito dai voli *charter* nell'area mediterranea che non solleva eccezioni di fondo. Sono da considerarsi giustificati, per altro, per lo meno in molti casi, gli atteggiamenti restrittivi di CIVILAVIA nei confronti delle richieste di autorizzazione di voli su lunghi percorsi da parte di terze compagnie in quanto essi si effettuano sugli stessi percorsi sui quali l'ALITALIA è costretta a difendere, a costi crescenti, la sua quota di traffico dalla concorrenza delle aerolinee straniere.

Esistono, per altro, vari percorsi, anche a lungo raggio ed al di fuori del mercato ALITALIA, dove eventuali compagnie *charter* nazionali hanno la possibilità di organizzare voli anche ben remunerativi analogamente a quanto avviene in quasi tutti i paesi europei.

In definitiva, va tenuto presente che nelle attuali condizioni di mercato lo sviluppo di attività *charter* sulle stesse rotte regolari concesse all'ALITALIA in Europa e fuori Europa costituisce un problema che non può essere affrontato con criteri disinvolatamente liberistici.

Il traffico *charter* di passeggeri non è che una componente, tutt'altro che chiaramente differenziata, della domanda di trasporto aereo da una data origine a una data di destinazione. In Europa, dove la maggior parte dei servizi viene effettuata in regime di *pool* bilaterali tra aerolinee europee con conguaglio periodico del traffico e quindi dei proventi, la rete aerea costituisce in realtà un vero e proprio sistema multinazionale sia pure imperfetto, in quanto vi operano con diritti di traffico anche le aerolinee extraeuropee.

Lo spazio per i voli *charter* infraeuropei è quindi piuttosto limitato, per effetto dell'intensità dell'offerta di voli regolari, a prezzi concordati nelle conferenze IATA.

L'Europa costituisce invece un buon mercato di origine e di destinazione per l'attività *charter* se si considerano le aree geografiche l' del Mediterraneo, dell'Africa, del medio e dell'estremo oriente, delle due Americhe.

Gran parte di queste aree è già collegata con l'Italia da servizi regolari con fattori di carico che dimostrano un sufficiente adeguamento ma spesso un eccesso dell'offerta in rapporto alla domanda, tenuto conto della concorrenza delle aerolinee di bandiera estera.

Senza entrare nel vivo del problema (allo studio in sede internazionale sia per la ricerca

di una linea giuridica di differenziazione tra volo regolare e volo a domanda occasionale, sia per la determinazione di tariffe minime obbligatorie per le imprese *charter* allo scopo di prevenire una disastrosa guerra dei prezzi) si possono formulare due casi:

- 1) voli *charter* richiesti per aree geografiche non collegate dai servizi ALITALIA;
- 2) voli *charter* richiesti sulle stesse rotte già servite con voli regolari dell'ALITALIA.

Nel primo caso non mi sembra sussistano difficoltà di principio: se si verifica una domanda di trasporto aereo occasionale tra Italia e una destinazione non collegata da servizi regolari della compagnia di bandiera, quest'ultima dovrà trovarsi in condizioni di libera concorrenza rispetto alle imprese private. La ferrea logica di *routing* degli aeromobili porrà indubbiamente l'ALITALIA in condizioni di svantaggio rispetto all'impresa *charter*, la quale avrà quindi la maggiore possibilità di assicurarsi il contratto di trasporto per le aree che non costituiscono i normali settori geografici operativi dell'ALITALIA.

Nel secondo caso, poiché il volo *charter* si effettua al di fuori dei limiti prestabiliti dagli accordi bilaterali fra Stati, mi sembra evidente che, ove si verifichi una domanda occasionale di trasporto, con particolari caratteristiche rispetto a quelle già soddisfatte con servizi regolari, non si possa negare alla compagnia di bandiera il diritto di priorità, a parità di condizioni. Tale diritto potrà più facilmente essere esercitato quando, come appare ormai molto probabile, la IATA e l'analogo associazione internazionale che raggruppa i vettori *charter*, avranno concordato per i voli occasionali tariffe minime non derogabili. Non si può infatti non considerare come sottrazione di traffico al concessionario di linea l'effettuazione da parte di terze imprese fuori del cartello IATA di viaggi organizzati sulle stesse rotte con fattori di carico vicini al 100 per cento che consentano l'offerta di prezzi talvolta addirittura inferiori alla metà delle tariffe IATA.

In concreto, tutte le compagnie concessionarie di servizi regolari sono state indotte ad organizzare anche esse voli *charter*, a prezzo libero, nei limiti consentiti dalle disponibilità dei loro aeromobili vincolati agli orari, alle frequenze, agli itinerari ed alle esigenze di rotazione di una rete strutturata come sistema rigido.

Introdurre quindi nella nuova convenzione con l'ALITALIA il riconoscimento di un diritto di priorità per i voli *charter* sulle sue

rotte non esclude l'iniziativa di terzi ma la contempera con l'esigenza assoluta di non indebolire l'economia del sistema della compagnia di bandiera. Quest'ultima avrà la scelta tra l'effettuare il volo *charter* richiesto quando ne trarrà un beneficio sia nei ricavi (presumibilmente redditizi in relazione allo elevato fattore di carico), sia nella riduzione dei costi medi operativi derivanti dalla maggiore utilizzazione del suo avioparco; ovvero rinunciare, quando la disponibilità e la rotazione degli aeromobili nell'ambito della sua rete non lo consentano, lasciando libero in tal caso il terzo di eseguire il volo stesso.

#### ONEROSITÀ DI UNA POLITICA DI CONCORRENZA.

Una pluralità di concessione sulle rotte ricche, se accolta, comporterebbe una forte perdita di proventi al gruppo ALITALIA, a beneficio - probabilmente non risolutivo - di una o più aerolinee private di modeste dimensioni i cui servizi rispondono ad un interesse pubblico affievolito rispetto a quello connaturale allo sviluppo ed all'economia del sistema ALITALIA, e senza apprezzabili vantaggi per gli utenti.

Una concorrenza tariffaria, possibile in astratto, nelle stesse rotte allo scopo di captare la maggior quota possibile della domanda di trasporto aereo, sarebbe d'altronde inconcepibile. Si tratta infatti in ogni caso di prezzi politici approvati dallo Stato concedente. Potrebbe, in ipotesi, lo Stato autorizzare sugli stessi percorsi due tariffe diverse, l'una competitiva dell'altra? Se lo facesse commetterebbe un grave errore di politica economica. Verrebbe, infatti, favorito un ristretto numero di utenti che pagherebbero meno di quanto sono disposti a pagare, a detrimento dei contribuenti e della collettività. La deviazione di traffico, in ogni caso, a tariffe eguali o a tariffa concorrenziale, verrebbe pagata dal contribuente - in quanto il gruppo ALITALIA avrebbe fondato motivo di pretendere sovvenzioni di ripinamento delle linee povere, a maggior contenuto sociale - ovvero, nell'ipotesi in cui il gruppo ALITALIA, in difetto di sovvenzioni, dovesse rinunciare all'esercizio dei servizi poveri e diradarli, dalla collettività che verrebbe privata di un servizio d'intensa utilità sociale.

Nell'attuale fase, che non sarà soltanto congiunturale, a fronte della penuria delle disponibilità di bilancio, il mantenimento dei principi basilari che hanno regolato fino a oggi la convenzione del gruppo ALITALIA,

appare l'unica politica realisticamente conveniente e possibile. È ammissibile che lo Stato possa erogare un intervento per coprire le perdite dovute alle note cause congiunturali, ma non sarebbe ragionevole creare nell'atto di concessione condizioni nuove che comporterebbero una diminuzione dei margini di autofinanziamento e di autosovvenzionamento del sistema nel suo complesso, e renderebbe inevitabile e permanente la corresponsione di sovvenzioni integrative altrimenti non necessarie.

La politica dei trasporti aerei del prossimo decennio sarà tanto meno facile nella misura in cui la spesa pubblica, con limitate risorse, dovrà affrontare i giganteschi problemi di ammodernamento e di coordinamento dell'intero sistema di trasporti. Essa dovrà avere come finalità principale se non esclusiva il miglioramento e l'evoluzione della rete aerea della compagnia di bandiera e delle sue associate, in modo da stimolarne, col minor costo pubblico, gli investimenti incentivi dello aumento della produttività, del progresso tecnico e dell'espansione.

#### NECESSITÀ DI UN INTERVENTO PUBBLICO DI TIPO « MODULARE » CHE ACCELERI IL RIASETTO FINANZIARIO ED ECONOMICO DEL GRUPPO ALITALIA.

Suscita stupore la reazione negativa di vari ambienti anche politici alla richiesta da parte dell'ALITALIA di un contributo compensativo dei maggiori costi per consumi energetici che la ristrutturazione delle rotte, la sospensione di alcuni voli, gli aumenti tariffari e la riduzione delle frequenze con relativo aumento del fattore di carico, non sono riusciti a coprire.

È infatti singolare che mentre soltanto oggi vengono posti in scandalosa luce i 130 miliardi annui che lo Stato perde per l'esercizio della sua flotta passeggeri, che il disavanzo cronico e crescente delle ferrovie viene considerato come un fenomeno connaturato alla funzione sociale del servizio, che i 50 miliardi di disavanzo della azienda tranviaria romana vengono appena citati quasi di sfuggita in cronaca dai quotidiani - perdite tutte che in qualche modo vengono ripianate dalla finanza pubblica - si faccia del caso ALITALIA un esempio emblematico di cattiva gestione e si rifiutino quegli interventi che possano consentire alla compagnia una nuova programmata ristrutturazione dei servizi in relazione alle esigenze della congiuntura e alle prospettive di sviluppo futuro.

Sorvolo sul fondato argomento delle responsabilità statali per la disfunzione dei servizi dell'aeroporto e di controllo del TA che hanno arrecato e arrecano notevolissimi sovracosti nell'effettuazione dei voli della compagnia.

A giustificazione del disavanzo dell'ALITALIA è doveroso citare un altro elemento che mi sembra non sia stato posto nella dovuta evidenza. Come ho detto dianzi la rete ALITALIA ha tutte le caratteristiche di un sistema e come tale ne presenta anche la rigidità. Ad esempio è possibile sopprimere alcuni scali od alcuni collegamenti, ma per la maggior parte di quelli operanti vi è un complesso di spese fisse non riducibili, costituito dagli scali esteri, dai turni e dalle missioni prolungate all'estero del personale di volo, dal costo dei vari centri di manutenzione, di automazione, meccanografici e in genere della base di armamento. Ne deriva, a seguito della riduzione dei voli, delle percorrenze, delle frequenze e del modesto incremento di traffico, una esuberanza di spese che non può e non deve essere ridotta in quanto costituisce premessa e quindi inalienabile patrimonio per il rilancio futuro.

Vi sono quindi ragioni ben fondate per giustificare un intervento incentivo da parte

dello Stato e per prendere in positiva considerazione la richiesta fatta dall'ALITALIA già prima della drammatica chiusura del suo bilancio 1974. Ma sarebbe assurdo ignorare il contenuto sociale che nel corso dell'ultimo ventennio hanno assunto i trasporti aerei collocandosi tra i grandi sistemi di trasporto pubblico e di utilità pubblica. È ovvio, per altro, che non si debba pensare ad un tipo di sovvenzione puramente meccanico ed integrativo e narcotizzante (quali, ad esempio, la sovvenzione chilometrica o una sovvenzione *una tantum*) ma ad erogazioni da valutarsi settore per settore del sistema ALITALIA ed ATI e in qualche caso linea per linea, ricorrendo ad una formula che tenga conto delle variazioni di traffico, del fattore di carico critico e di ogni altro elemento di sovracosto non imputabile alla compagnia, predeterminando un limite massimo di contributo in modo da indurre l'azienda a contenere i costi nella giusta misura.

È quella appunto che io vorrei chiamare sovvenzione di tipo « modulare » in quanto costituita da quantità separabili da riconoscersi e corrispondersi non in maniera globale ma in misure variabili per importi totali anch'essi variabili fino a zero di periodo in periodo.

## ALLEGATO 1

*Prima ipotesi. Concessione a terzi del diritto di traffico nelle rotte richieste, in aggiunta alle frequenze attuali del gruppo ALITALIA. Parità di tariffe valori del 1973.*

Concessione a terzi di:

4 voli giornalieri tra Roma (Ciampino)-Milano e ritorno;

2 voli giornalieri tra Roma (Ciampino)-Palermo e ritorno;

2 voli giornalieri tra Roma (Ciampino)-Catania e ritorno;

2 voli giornalieri tra Roma (Ciampino)-Cagliari e ritorno.

Si suppone che tali voli vengano concessi in aggiunta a quelli già effettuati rispettivamente dall'ALITALIA e dall'ATI. Si è considerato, per la rotta di Milano, la richiesta minima (4 voli); mentre per le altre tre rotte si prevedono almeno due voli di terzi sia per arrotondamento (il 20 per cento rispetto ai voli ALITALIA ed ATI è superiore ad 1) sia perché un solo volo giornaliero non consentirebbe a terzi una sufficiente rotazione degli aeromobili impiegati (*routing*), agli effetti dell'utilizzazione e quindi dell'ammortamento.

Percentuali in eccedenza  
o in difetto rispetto al  
fattore di carico  
di pareggio

|                         | Percentuali in eccedenza<br>o in difetto rispetto al<br>fattore di carico<br>di pareggio | Profitti o perdite<br>di reddito                |
|-------------------------|--|---|
| Roma-Milano . . . . .   | +1 %   | + lire 433.078.400                              |
| Roma-Palermo . . . . .  | -2,4%  | - lire 724.742.000                              |
| Roma-Catania . . . . .  | -3,2%  | - lire 777.920.000                              |
| Roma-Cagliari . . . . . | -3,2%  | - lire 622.660.000                              |
|                         |  | <u>PERDITE COMPLESSIVE — lire 1.692.244.000</u> |

In sintesi, per il gruppo ALITALIA, ciò equivarrebbe all'intollerabile diminuzione del margine annuale di autosovvenzionamento a compenso del passivo delle linee povere (che costituiscono la maggioranza dei collegamenti nazionali) valutabile in circa 12 miliardi

Si premette, per la precisione, che la media annua giornaliera dei voli ALITALIA tra Roma e Milano è di 20 viaggi d'andata e ritorno e non di 27.

Assunto come fattore medio di carico di pareggio il 59 per cento dei posti offerti (bilancio ALITALIA 1973) si sono avuti, nel 1973, sulle quattro rotte considerate, le eccedenze attive qui di seguito inserite, corrispondenti, nelle tariffe di quell'anno, ai seguenti presumibili profitti:

|               |        |                      |
|---------------|--------|----------------------|
| Roma-Milano   | +13 %  | = lire 5.603.200.000 |
| Roma-Palermo  | + 6,2% | = lire 1.624.916.000 |
| Roma-Catania  | + 8,1% | = lire 1.976.024.000 |
| Roma-Cagliari | + 5,3% | = lire 1.055.618.000 |

TOTALE lire 10.258.758.000

Con un metodo semplice, tale da consentire una previsione molto realistica, si può calcolare che l'effettuazione di servizi concorrenziali di terzi sulle quattro rotte richieste comporterebbe per il gruppo ALITALIA una perdita di traffico passeggeri e quindi un calo del fattore di carico che è possibile quantificare, in diminuzione dell'attivo di rotta, come segue:

(11.952 milioni), pari al 91 per cento in meno. La cifra ora indicata riguarda solo il fattore di carico passeggeri. Lo stesso calcolo, applicato al fattore di carico totale (percentuale delle TKT rispetto alle TKO), darebbe come risultato una perdita molto più elevata.

*Seconda ipotesi. Concessione dei voli richiesti da terzi sulle quattro rotte, con riduzione equivalente dei voli del gruppo ALITALIA. Parità di tariffe valori 1973.*

Non si ritiene necessario quantificare analiticamente i risultati economici derivanti da una soluzione di questo tipo. Basta un ragionamento semplice ed intuitivo. È evidente che questa seconda ipotesi presuppone costante o in lieve aumento (senza considerare l'incidenza probabile della concorrenza ferroviaria progressiva nel tempo) la domanda di trasporto aereo sulle rotte stesse.

Se il gruppo ALITALIA dovesse ridurre i voli (per convenzione) di un numero eguale

a quelli ipoteticamente concessi a terzi ne risullerebbe come conseguenza matematicamente inevitabile un aumento del fattore di carico di pareggio su ciascuna delle quattro rotte.

Supposto che il fattore di carico realizzato resti invece costante (come è verosimile), il margine di profitto complessivo del gruppo ALITALIA si ridurrebbe in media di almeno il 20 per cento. Ad esempio, sulla Roma-Milano, diminuirebbe, per 16 voli giornalieri, di oltre 560 milioni, senza tener conto dello aumento del *break-even point*, mentre, considerando realisticamente l'aumento di esso, potrebbe decrescere in misura molto maggiore.

## ALLEGATO 3.

*Terza ipotesi. Concessione dei voli richiesti da terzi con riduzione equivalente dei voli del gruppo Alitalia. Concorrenza tariffaria di terzi. Valori 1973.*

È stato annunciato uno sconto del 30 per cento introdotto da ITAVIA nei voli diretti da Bergamo a Catania (da lire 51.300 a lire 36.000); per la moglie un'ulteriore riduzione (lire 25.000) e per i figli al di sotto dei 12 anni il trasporto gratuito. Analoghi sconti potrebbero essere praticati sui quattro percorsi richiesti da terzi con accorgimenti ed artifici

di orari speciali simulanti, ad esempio, voli notturni.

Sulla rotta Milano una riduzione tariffaria del 30 per cento potrebbe, secondo le mie previsioni, aumentare il fattore di utilizzazione dei posti offerti (108) dai DC 9 di terzi al 78 per cento, con un aumento dei *pkt* a circa 58 milioni; il che si ripercuoterebbe in una sottrazione di traffico a danno del gruppo ALITALIA che ne ridurrebbe il fattore di carico al 56,5 per cento e quindi del 2,5 per cento inferiore al livello di pareggio.