

## LA COMPAGNIA AEREA DI BANDIERA IN ITALIA

Francesco Del  
Vecchio

“Addio Alitalia, nasce Ita, la nuova compagnia di bandiera” (*quifinanza*).

“Decolla Alitalia «ITA», la nuova compagnia di bandiera” (*corriereconomia*).

“Arriva Ita, ecco i voli e le destinazioni della nuova compagnia di bandiera dal 15 ottobre” (*ttg24.sky.it/economia*).

“Ita è la nuova compagnia di bandiera italiana: in volo dal 15 ottobre” (*zon.it*)

Compagnia di bandiera? Ma ancora esistono dopo la liberalizzazione del trasporto aereo?

Che cosa è una “compagnia di bandiera”? Vediamo un paio di definizioni:

“azienda di trasporti marittimi o aerei, assistita dallo Stato, che tutela gli interessi nazionali” (*dizionario.internazionale*);

“compagnia di navigazione aerea o marittima che rappresenta lo Stato di appartenenza” (*dizionari.corriere.it*).“

Grosso modo la compagnia di bandiera tutelava gli interessi nazionali e rappresentava lo Stato di appartenenza, anche sulla base della sua proprietà, che di regola era statale al 100%. Dopo la liberalizzazione le compagnie sono diventate totalmente o parzialmente private, ma ad esse si è continuato a dare l'appellativo di “compagnie di bandiera” (vedi British Airways).

Ai fini pratici possiamo dire che oggi una compagnia aerea - privata o pubblica che sia – può definirsi anche compagnia di bandiera se ha la leadership del mercato nello Stato in cui ha la sede; e che in caso di necessità (calamità, guerre, ecc.) diventa un braccio operativo dello Stato per la gestione della mobilità in emergenza (soccorsi, trasferimenti in massa, logistica, ecc.), avendo anche le risorse per farlo.

Dopo la liberalizzazione le maggiori compagnie aeree di bandiera europee sono cresciute, hanno cambiato gli assetti proprietari, hanno fatto alleanze, hanno mantenuto una loro solidità di mercato. Nonostante l'arrivo dei *low cost* hanno resistito e sono solide (Air France, Lufthansa, British Airways). Sicuramente i rispettivi governi hanno aiutato questi processi e puntato alla sopravvivenza e solidità dei loro *incumbent* o compagnie di bandiera.

In Italia purtroppo ciò non è accaduto.

Al momento della liberalizzazione i vettori *low cost* non erano presenti in Italia, mentre nel 2019 hanno trasportato 88 dei 160 milioni di passeggeri totali, con una quota di mercato del 55%. Alitalia è invece rimasta ferma. Trasportava 21 milioni di passeggeri a metà anni Novanta, quando il mercato non raggiungeva i 45 milioni, e ne ha trasportati 22 milioni nel 2019, quando il mercato ha raggiunto i 160 milioni.

In un mercato italiano del trasporto aereo quasi quadruplicato in un quarto di secolo, la quota di un'Alitalia stazionaria si è inevitabilmente ridotta di quasi tre quarti, passando da poco meno del 50 al 13,6 per cento dell'anno pre-pandemia.

Non possiamo immaginare che questi venti di liberalizzazione non abbiano scosso anche gli altri Paesi europei. Ma, come detto, le compagnie di bandiera hanno resistito e prosperato. Se da noi non è successo è per la solita carenza di politica economica, in questo caso nel settore del trasporto. Ma non ci dilunghiamo a riguardo. È tutto fin troppo stato detto e

1. LA COMPAGNIA AEREA DI BANDIERA IN ITALIA
2. IL COMPLEANNO DEL TUNNEL FERROVIARIO DEL FREJUS
3. GLI ORGANI DI INDIRIZZO DELLE FERROVIE ITALIANE
4. DECRETO LEGGE INFRASTRUTTURE

scritto.

Intanto, da Alitalia - con una flotta di 85 aerei nel 2021 e 11.601 dipendenti nel 2018 – ci si riduce ad ITA, con una flotta di **52 aerei** e dipendenti tra i 2.750 e i 2.950.

Saranno prodotte **45 destinazioni e 61 rotte**.

### CONCLUSIONI

La grande crescita della concorrenza *low cost* e la debolezza del vettore di bandiera è andata a vantaggio dei consumatori – italiani e stranieri – che volano sui cieli nazionali, i quali hanno potuto viaggiare pagando prezzi più bassi e risparmiando cifre consistenti rispetto a mercati contigui dove l'operatore storico ha ancora un ruolo dominante.

Ma è andata a svantaggio dei cittadini italiani, che hanno sborsato in 20 anni circa 200 euro a testa per tenere in piedi la nostra "compagnia di bandiera".

Per concludere, la proprietà di ITA è dello Stato, quindi ha i requisiti proprietari per essere una compagnia di bandiera. Piccolina, quasi insignificante. D'altra parte tutte le profonde ristrutturazioni passano per una prima fase di drastica riduzione del perimetro aziendale. Poi magari ricrescono.

Crescerà ITA o futura Alitalia? Vedremo.

### FONTI:

<https://www.startmag.it/smartcity/ecco-perche-alitalia-e-al-collasso/>

<https://www.lavoce.info/archives/73934/la-crisi-di-alitalia-un-successo-del-mercato/>

<https://zon.it/ita-alitalia-15-ottobre-2021/>

<https://mobilita.org/2021/07/15/alitalia-dal-14-ottobre-la-compagnia-di-bandiera-sara-la-ita>

## IL COMPLEANNO DEL TUNNEL FERROVIARIO DEL FREJUS

Francesco Del  
Vecchio

Lo scorso 17 settembre 2021 sono ricorsi i 150 anni di vita del tunnel ferroviario del Fréjus, inaugurato il 17 settembre 1971, dopo 14 anni di lavori.

All'epoca era il tunnel più lungo del mondo (circa 13 km). Già dopo la costruzione cominciò a manifestare la sua inadeguatezza, in quanto una locomotiva a vapore poteva affrontare la rampa in salita da Bussoleno (26‰ per circa 20 km) a non più di 20 chilometri l'ora, rimorchiando un carico utile di non più di 250 tonnellate.

150 anni sono tanti per questa storica infrastruttura. Le tecnologie per le infrastrutture e per i veicoli da allora si sono evolute grandemente. A quando l'inaugurazione del nuovo moderno tunnel?

## GLI ORGANI DI INDIRIZZO DELLE FERROVIE ITALIANE

Vincenzo Fragolino

Esaminando la composizione degli organi collegiali che governano la gestione della rete ferroviaria e quella del traffico, si nota che la gloriosa categoria dei vecchi ingegneri, che ha dominato la gestione delle ferrovie del recente passato, è stata sostituita da quella giovane dei nuovi manager.

### RETE FERROVIARIA ITALIANA

La presidente **Anna Masutti**, laureata in giurisprudenza e docente di diritto della navigazione presso l'università di Bologna, ha maturato esperienze nel settore dei trasporti.

L'AD e Direttore generale **Vera Fiorani**, laureata in economia e commercio, proviene da TAV dove ha svolto attività di strutturazione e gestione del processodi budget, nonché controllo e autorizzazione dei fondi di investimento dell'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda i consiglieri, **Enrico Corali**, laureato in giurisprudenza, è professore di diritto pubblico presso l'università di Bergamo; **Silvio Martuccelli**, laureato in giurisprudenza, è professore ordinario di diritto privato presso il dipartimento di giurisprudenza della LUISS; **Giuseppe Taini**, laureato in economia e commercio, vanta trent'anni di esperienza manageriale alla guida di importanti progetti di livello nazionale di sviluppo e gestione nel settore del turismo.

### TRENITALIA

Il presidente **On. Michele Pompeo Meta**, diplomato all'Istituto Tecnico Aeronautico, è stato Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dal 2006 al 2008 e dal 2015 al 2018; nel periodo 2008-2013 ha fatto parte della stessa Commissione in veste di capogruppo.

L'AD **Luigi Corradi**, laureato in ingegneria meccanica, ha conseguito il titolo di Master in Business Administration presso la Scuola di Direzione Aziendale dell'Università Bocconi. Ha trascorso diciassette anni come ingegnere progettista, responsabile della produzione e direttore dei progetti, presso la fabbrica delle locomotive di Vado Ligure allora sotto le insegne di ADTranz, attuale Bombardier, prima di essere promosso al ruolo di presidente e amministratore delegato.

Tra i consiglieri, l'**On. Cristina Bargerò**, laureata in giurisprudenza con un percorso di studi economici, ha conseguito due titoli di Master, uno in Analisi delle Politiche Pubbliche e l'altro in Pubblica Amministrazione; **Clara Celauro**, laureata in Ingegneria civile dei Trasporti, è professore associato presso l'Università degli Studi di Palermo dove è delegata ai rapporti con le istituzioni relativamente al finanziamento dell'edilizia universitaria; l'**On. Danilo Leva** è laureato in giurisprudenza ed è avvocato penalista presso la cattedra di diritto penale dell'Università telematica "Guglielmo Marconi" di Roma.

Sia **RFI** che **TRENITALIA** sono due società partecipate al 100% dalla holding FSI, Ferrovie dello Stato Italiane, con un consiglio di amministrazione che comprende sette manager.

La presidente **Nicoletta Giadrossi**, laureata in matematica ed economia alla Yale University, ha conseguito un MBA alla Harvard Business School. Dal 2016 al 2019 è stata membro di Fincantieri SpA e, dal 2011 al 2017, di Faiveley Transport SA; dal 2014 al 2016 ha ricoperto il ruolo di presidente della Region A (Europe, Africa, Middle Est, Russia, India) di Technip, società francese di ingegneria e tecnologie nei settori dell'energia e delle infrastrutture.

L'AD **Luigi Ferraris**, laureato in economia politica, dal 1988 ha iniziato un percorso professionale da manager in varie aziende – Elsacom, Enel, Poste Italiane – per poi ricoprire i ruoli di amministratore delegato e direttore generale di Terna dal 2017 al 2020. Insegna alla LUISS i corsi Corporate Strategy, Sistemi di controllo di Gestione ed Energy management.

Sono consiglieri **Riccardo Barbieri Hermitte**, laureato in discipline economiche e sociali alla Bocconi, prima di trascorrere cinque anni negli USA, conseguendo un Ph.D. in Economics presso la New York University. Viene dal Tesoro, dove è responsabile della Direzione I – Analisi Economico Finanziaria; **Pietro Bracco**, laureato in economia e commercio, è Adjunct Professor alla LUISS Business School. Si occupa di diritto tributario dalla laurea, con un'esperienza in studi a livello internazionale; **Alessandra Bucci**, laureata in economia e commercio, è interna al gruppo FS nel ruolo di direttore commerciale responsabile della strategia di vendita dei prodotti a mercato (Frecciarossa, Freccia-bianca e Frecciargento) e della relativa implementazione sia a livello nazionale che internazionale; **Stefano Cuzzilla**, laureato in giurisprudenza ed economia aziendale, è presidente nazionale di Federmanager dal 2015, Presidente 4.MANAGER dal 2017, Amministratore delegato di I.W.S – Industria, Welfare, Salute - Associazione costituita da Federmanager e Confindustria per la realizzazione di attività e strumenti di comune interesse verso i soggetti destinatari della contrattazione collettiva nazionale; **Paola Gina Maria Schwizer**, laureata in economia aziendale, è docente di economia degli intermediari finanziari presso l'università di Parma. Attualmente ricopre importanti incarichi e svolge numerose attività di carattere professionale e scientifico.

Siamo di fronte a 17 importanti manager, dalle cui decisioni dipendono le sorti delle ferrovie italiane nel prossimo futuro, come nel passato dipendevano dall'esperienza e dalla capacità degli ingegneri.

Di questi manager, solo due provengono da questa disciplina, mentre ne abbiamo nove che trattano economia, cinque che operano nel campo della giurisprudenza e uno che fonda la sua esperienza nel settore dei trasporti; più in particolare, gli economisti sono concentrati nella holding, i giuristi in Rete Ferroviaria Italiana e gli altri in Trenitalia.

In presenza di questa situazione, risulta evidente l'indirizzo che è stato dato alle ferrovie: gestire

e implementare il core business, ossia assicurare il servizio dei pendolari e dei passeggeri dei treni ad alta velocità, implementando l'offerta di servizi di mobilità e di logistica integrati e sostenibili attraverso infrastrutture di trasporto in sinergia.

Tutto questo tenendo costantemente sotto controllo il rapporto costi/ricavi, per garantire ogni anno un utile di bilancio; in altri termini, non è sufficiente svolgere e migliorare il servizio di trasporto ma è indispensabile l'autosufficienza economica e finanziaria.

Al tempo degli ingegneri, ai quali si deve la ricostruzione postbellica delle ferrovie e il rilancio dei trasporti in Italia, è subentrato il tempo dei manager: una gestione avanzata del servizio a favore dei clienti (e non più degli utenti) senza perdite e senza interventi economici compensativi da parte dello Stato.

---

## DECRETO LEGGE INFRASTRUTTURE

Antonio Castellucci

Il Governo Draghi è nato per iniziativa pressochè personale del Presidente Mattarella a seguito di una crisi dai difficili sbocchi.

E' un Governo con una larga anomala maggioranza, ma con una missione molto importante, l'attuazione del "Recovery Plan" al fine di poter gestire i fondi europei destinati ad opere strutturali mirate allo sviluppo. Il Presidente Draghi, nel rispetto del mandato ricevuto, nonostante le difficoltà per la pandemia, sta agendo in questa direzione con efficacia e con risultati positivi.

All'Italia, dei 750 mld del piano europeo, è stata assegnata la quota più consistente, 191,5 mld di euro, ma il piano è diventato di oltre 235 mld perché sono stati aggiunti fondi europei pregressi non utilizzati ed ha ottenuto il benessere di Bruxelles e, all'Italia, è stato già assegnato un anticipo di circa 25 mld.

L'attuazione del piano, da realizzare in tempi brevi, è complessa e si è reso necessario apportare delle modifiche organizzative del Ministero più interessato al problema, quello delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. A tal fine il Consiglio dei Ministri del 2 Settembre scorso ha approvato il Decreto legge "Infrastrutture" presentato dal Ministro Enrico Giovannini.

"Dieci anni per cambiare l'Italia" è lo slogan che accompagna il Decreto.

Il provvedimento ha lo scopo di semplificare le procedure per gli investimenti nelle infrastrutture, migliorare la sicurezza, ridurre i divari nel territorio. Prevede una rimodulazione della struttura del Ministero con la creazione di tre Dipartimenti finalizzati a garantire l'attuazione dei processi per la transizione ecologica nonché la istituzione di un "Centro di ricerca e sviluppo" per il settore della sostenibilità ambientale e per la mobilità. Modifiche ritenute necessarie per supportare le attuali funzioni del Ministero per consentire la realizzazione dei progetti del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza).

La crisi pandemica ha mostrato, tra l'altro, la criticità dei rapporti Stato e Regioni mentre occorre avere una visione comune per assicurare investimenti adeguati e creare le condizioni per accelerare l'esecuzione delle opere per dare continuità organica ai collegamenti internazionali con quelli nazionali e locali. Infatti tra gli obiettivi principali del Pnrr vi è quello di spostare almeno il 10% del traffico su auto private verso il trasporto pubblico che ha un impatto minore in termini di inquinamento ambientale.

In considerazione della crisi pandemica e per la ripresa piena delle attività, alle Regioni saranno assicurate risorse adeguate per erogare servizi aggiuntivi. Per il trasporto aereo è prevista la prosecuzione fino al 2022 dei collegamenti tra Milano-Linate e Regno Unito effettuati da vettori comunitari e britannici. Per il settore ferroviario è prevista una accelerazione dei contratti di programma delle FS, per circa 30 mld, che erano stati già finanziati, nonché l'attuazione del piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario con il potenziamento degli interventi per la digitalizzazione per aumentare la sicurezza e potenziare il traffico senza ricorrere solo alla costruzione di nuove linee.

Il Decreto interviene anche sulla riduzione dei divari di dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno e a sostegno della capacità progettuale delle Regioni e Comuni.

Si rafforza, inoltre, il ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle strade statali e delle autostrade (Ansfisa).