

Italo contro Ferrovie

“Biglietti sottocosto”

L'accusa: dumping sui prezzi. Dossier all'Antitrust

il caso

RAFFAELLO MASCI
ROMA

Nel giorno in cui Ferrovie dello Stato annuncia trionfalmente il quinto anno di bilancio in attivo - quello del 2012 è forte di 380 milioni - sta per abbattersi uno strale su quella che il compianto Andreotti considerava l'azienda pubblica insanabile per definizione («Ci sono due tipi di matti - ammoniva - quelli che si sentono Napoleone e quelli che pensano di risanare le Ferrovie»). L'attacco arriva a FS dall'unico concorrente sul mercato ferroviario: Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), cioè Italo, per intenderci. L'accusa è di

dumping, cioè di vendere sotto costo i biglietti dell'alta velocità con il preciso intento di stracciare la concorrenza e tornare signore indiscusso della lucrosa tratta Salerno-Torino. Per argomentare questa tesi Ntv ha presentato nei giorni scorsi all'Antitrust un non corposo ma efficace dossier, con tanto di tabelle e confronti tariffari. Il testo della denuncia non è accessibile fin tanto che l'Antitrust non abbia deciso di aprire la procedura, ma il senso è chiaro, perché lo stesso staff di Ntv ha scritto una lettera al «Foglio».

«Quanto poi al cosiddetto dumping - scrive Ntv - ovvero al ribasso eccessivo dei prezzi da parte dell'ex monopolista per stroncare sul nascere la concorrenza noi pensiamo che ci sia, in forma molto grave. Sarà comunque l'Antitrust, cui ci siamo rivolti con una specifica segnalazione, a dire come

stanno effettivamente le cose». Secondo Ntv, in ogni caso, «i prezzi praticati da Trenitalia sulle linee tradizionali sono ben più alti di quelli sulle linee ad Alta velocità (non era così quando non c'era concorrenza sulla Av) e di recente sono stati aumentati (mediamente del 6%) i prezzi sui vecchi treni intercity: un comportamento da Robin Hood alla rovescia, che toglie a chi viaggia male (e spesso molto male) per dare a chi viaggia meglio (anzi, molto meglio)».

A Ntv fanno un esempio: «La linea Milano-Roma non può essere venduta a 29 euro. Ci sono i costi vivi delle macchine, l'energia, il personale, per noi privati anche l'affitto del binario. Non è possibile tenere quel livello tariffario». E perché allora Ferrovie lo può fare? «Perché - sostengono a Ntv - il suo mercato è ben più ampio di quello dell'Alta velocità, comprende merci, interregionali e il trasporto locale ol-

tre all'AV. E, guarda caso, ha fatto degli aumenti proprio su quei segmenti in cui non ha concorrenza ma ha invece sovvenzioni pubbliche e con quei profitti finanzia la guerra a noi». Questa è la tesi di Ntv. Poi deciderà l'Antitrust che ieri - nella persona del suo presidente Giovanni Pitruzzella, si è limitato a dire che «l'esposto è su un problema di diritto della concorrenza, verrà vagliato con attenzione».

Quanto al ministro competente, Maurizio Lupi, si è limitato a dire che «sull'accusa di dumping indagherà il comitato del ministero delle Infrastrutture e del Mef» ma che - tuttavia - ritiene «un errore» la decisione di rivolgersi all'Antitrust, «delegando a soggetti terzi la soluzione di problemi». Un distacco salomonico lo ha mostrato, invece, il diretto accusato, cioè l'Ad di Ferrovie Mauro Moretti: «Sono rimasto a bocca aperta di fronte a questa accusa, noi sull'alta velocità ci guadagniamo. Cosa dobbiamo fare, alzare i prezzi?».

LA RISPOSTA DI FS

Moretti: «Sono stupito
Noi su quelle tratte
ci guadagniamo»