

Monopolio sulla Roma-Milano. Antitrust all'attacco di Alitalia. La tratta Linate-Fiumicino va aperta alla concorrenza entro il 28 ottobre

Ragnetti: ricorso al Tar, il treno ha già oltre la metà del mercato

ROMA - C'è tempo fino al 28 ottobre. Poi la Roma-Milano, la tratta d'oro per eccellenza, quella più remunerativa, dovrà essere aperta alla concorrenza. L'ultimatum, peraltro ampiamente atteso, arriva dall'Antitrust. Che ha dato 90 giorni di tempo all'Alitalia per adeguarsi. Ovvero per rimuovere l'attuale monopolio nato dopo la fusione con Airone e consentire così ad altri vettori di volare tra Fiumicino e Linate. L'obiettivo dell'autorità è ottenere un abbassamento delle tariffe, ritenute ancora troppo elevate nonostante il pressing asfissiante dell'alta velocità ferroviaria.

Una tesi che non convince affatto Andrea Ragnetti, il nuovo amministratore delegato della compagnia, alle prese con la prima vera grana della sua gestione. Il manager scelto da Rocco Sabelli va subito all'attacco. Impugnando il provvedimento al Tar e cercando di dimostrare, cifre alla mano, che il monopolio è stato scalfito da tempo. Dall'avvio del Frecciarossa, cioè dal 2008, quando il treno superveloce ha guadagnato, sulla tratta in questione, 19 punti di quota di mercato. Fino a raggiungere il 56% dei passeggeri trasportati, contro il 32% dell'aereo (Fiumicino-Linate) e il 12% dell'auto.

«La crescita dell'alta velocità - spiega Ragnetti - è andata a scapito del trasporto aereo, nonostante investimenti superiori ai 30 milioni di euro». Non solo. Proprio il treno ha determinato per Alitalia, tra il 2008 e il 2011, la perdita di circa 2 milioni di passeggeri. Per non parlare del fatto che i posti offerti sulla Roma-Milano sono già oggi quattro volte superiori a quella degli aerei. E aumenteranno ancora con l'ingresso della NTV di Montezemolo e Della Valle. Insomma, è la difesa, niente posizione monopolista perchè il treno «è già un concorrente diretto». Temibile e potente, tant'è - conclude Ragnetti - che «i nostri prezzi sulla tratta siano diminuiti di quasi il 20%, mentre Alitalia ha perso in tre anni circa il 40% dei passeggeri e il 50% dei ricavi».

L'Antitrust non la pensa così. Ritiene debole la difesa e aggiunge che lo spostamento della domanda dall'aereo verso il trasporto ferroviario ad alta velocità risulti «decisamente più contenuto nelle fasce orarie più remunerative del mattino e della sera, che consentono viaggi andata e ritorno nella medesima giornata». Ed infatti - incalza l'autorità guidata da Giovanni Pitruzzella - per i passeggeri «che tendono a privilegiare queste fasce orarie, il treno appare ancora oggi presentare un grado contenuto di sostituibilità con l'aereo e, pertanto, essere solo parzialmente in grado di disciplinare il potere di mercato di Alitalia-Cai». Se il treno non insidia la compagnia di bandiera come dovrebbe, a gettarsi sulla tratta d'oro ci penseranno prestissimo sia Lufthansa che British. I tedeschi hanno un piano pronto da anni, dai tempi in cui cercarono invano di sostituirsi ad Air France come partner. E torneranno all'assalto. Stesso discorso per EasyJet. Per Frances Ouseley, responsabile per l'Italia della compagnia, bisognerà «vigilare affinché Alitalia, liberi un numero adeguato di slot che possano permettere di farle davvero concorrenza». La sfida è aperta.