

Ryanair dei treni sbarca in Italia Nessuno a Roma se ne accorge

EDOARDO NARDUZZI

Ryanair impiega circa dodicimila dipendenti, buona parte dei quali in Irlanda. Solo questo anno assumerà 200 nuove persone per coprire i bisogni relativi alla trasformazione digitale essendo, in apparenza una compagnia aerea low cost, ma nei fatti un campione dei servizi di trasporto commercializzati sfruttando le tecnologie più innovative. Dublino negli ultimi due decenni ha beneficiato molto del successo di Ryanair e la stessa fortuna potrebbe ora investire Roma dopo che il fondo americano Gip ha deciso di investire circa 2,5 miliardi per acquistare il 100% di Ntv, la società che gestisce i treni Italo.

Il piano degli americani è semplice: sfruttare le certificazioni, le referenze e l'organizzazione di Ntv per farne il campione dei collegamenti ferroviari dell'alta velocità low cost in Europa che si prepara a liberalizza-

re le tratte. Il ragionamento fatto dal fondo è altrettanto semplice: così come la compagnia aerea irlandese ha saputo guadagnare quote di mercato a scapito delle compagnie aeree tradizionalmente una volta liberalizzate

*La società Usa che ha
rilevato Italo
ha grandi programmi*

le rotte dalla deregulation dei cieli, allo stesso modo Italo potrà sfruttare il suo avviamento aziendale per replicarlo con successo per sfidare i monopoli ferroviari tedeschi o francesi. Probabilmente la partita sarà in buona parte diversa, perché le società ferroviarie sono concentrate da sempre solo sul corto raggio, quello che più di ogni altro ha favorito il successo del low cost, e perché i prezzi dei biglietti ferroviari sono da sempre meno generosi rispetto a quelli dei biglietti aerei pre deregulation.

Resta il fatto che Roma, senza averlo forse neppure ben capito visto che nessuna dichiarazione è stata fatta dalla classe dirigente locale, si ritrova ad ospitare le ambizioni della Ryanair dell'alta velocità ferroviaria. Potrebbe, quindi, tra qualche anno ritrovarsi con qualche migliaio di posti di lavoro in più, investimenti tecnologici e il quartier generale di un gruppo europeo di successo quotato in borsa. Dublino, Londra o Amsterdam avrebbero già contattato il fondo Gip per offrire soluzioni logistiche, facilitazioni e supporti infrastrutturali vista l'importanza della partita. A Roma, invece, tutto tace. Si discute dei capital gain incassati dai venditori ma non dei soldi investiti e da investire degli acquirenti. Se tra due o tre anni a Roma resterà solo una marginale sede commerciale del più importante gruppo europeo del trasporto ferroviario low cost nessuno potrà perciò stupirsi.