

La Grande Yalta delle ferrovie

Sulla Milano-Roma ormai l'alta velocità ha conquistato il 55 per cento del mercato, a dimostrare le prospettive di questo settore. L'arrivo del nuovo operatore e la richiesta di un'Authority per garantire la parità di trattamento

Le nuove tratte ad alta velocità dove dal prossimo anno arriverà il primo operatore privato a far concorrenza a Trenitalia stanno crescendo, conquistano passeggeri e dimostrano che il mercato c'è. E per entrambi il vero rischio sarà la discesa in Italia dei temutissimi tedeschi di Deutsche Bahn

Moretti-Montezemolo, perché la pax ferroviaria

Per far stringere la mano ai contendenti si è mosso Gianni Letta

ETTORE LIVINI

Frecciarossa contro Italo. Fs contro Ntv. Il sanguigno Mauro Moretti contro Luca Cordero di Montezemolo & C. La concorrenza sulle rotaie italiane partirà ufficialmente solo a settembre 2011. La guerra dell'alta velocità però, come testimoniano le polemiche delle ultime settimane, è già scoppiata con un anno d'anticipo.

Una conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, che questo business sui filo dei 350 all'ora tira davvero e che sulle rotaie di casa nostra, con l'avvento della liberalizzazione, saranno davvero scintille.

A due anni dal decollo del servizio, in effetti, i dati sono chiari: i treni superveloci funzionano e macinano quote di mercato e profitti. Sulla Roma-Milano, la tratta più ricca dei trasporti italiani, hanno conquistato ormai il 55% del mercato surclassando l'aereo, scivolato al 34% e lasciando solo l'11% all'auto. I passeggeri crescono: 12 milioni nei primi sette mesi del 2010 con un +22% dal capoluogo lombardo al-

la capitale e un significativo +26% tra Milano e Napoli. Tradurre in risultati di bilancio queste cifre non è semplice, anche perché i conti delle Fs al riguardo - come quelli di molti dei concorrenti europei - non brillano certo per trasparenza per non svelare segreti ai rivali. Ma l'effetto Frecciarossa (gli analisti stimano per l'alta velocità margini positivi attorno al 20% in regime di competizione, di più nel monopolio attuale) è già evidente nei conti della società di Mauro Moretti: il primo semestre 2010, per dire, si è chiuso con un miglioramento del 44% del moe e un risultato operativo quintuplicato a quota 115 milioni, frutto per lo più proprio della scommessa Eurostar.

Il boccone, insomma, è appetitoso. Il mercato, con l'arrivo della concorrenza, è destinato a crescere ancor di più. E non a caso il braccio di ferro tra i due litiganti della rotaia tricolore (in attesa dell'arrivo della Deutsche Bahn, lo spauracchio dei vertici Fs) è iniziato in largo anticipo, con qualche puntura di spillo, diversi sgambetti e una tregua rag-

giunta faticosamente proprio la scorsa settimana: Ntv si è lamentata degli ostacoli «pretestuosi» posti da Rfi alle sue prove sulla rete e del mancato rispetto degli impegni sulla manutenzione dei suoi treni («Le Fs hanno ancora una cultura marxista leninista», è andato giù piatto l'ex numero uno di Confindustria).

Moretti ha ironicamente sottolineato in un paio di occasioni come i problemi di rodaggio delle sperimentazioni del concorrente abbiano causato ritardi per i servizi Fs. Alla fine, complice la mediazione di Gianni Letta, mercoledì scorso è scoppiata - se non la pace - almeno una tregua, con tanto di stretta di mano Moretti-Montezemolo.

Ntv ha ritrattato le accuse di ostruzionismo ai vertici delle Ferrovie dello Stato in cambio di garanzie sulla regia dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria sui colaudi necessari per ottenere l'omologazione a maggio prossimo e l'apertura di un tavolo ministeriale a disposizione in ogni momento per dirimere eventuali discordie. E il suo

obiettivo, grazie proprio all'accordo, rimane sempre lo stesso: far partire i servizi a settembre 2011, come previsto dalla tabella di marcia, e arrivare in breve a 51 treni al giorno sulle tratte l'Orino-Milano-

Milano, Milano-Roma, Roma-Napoli-Salerno e Roma-Venezia, puntando al 20% del traffico ad alta velocità entro il 2020.

Un piano che da solo, grazie ai suoi progressi, è arrivato a far licvitare il valore del gruppo malgrado il primo mezzo non abbia ancora lasciato la stazione: i soci francesi di Sncf hanno valutato

l'azienda in sede di aumento di capitale 320 milioni, il triplo del prezzo cui hanno sottoscritto i loro titoli i fondatori. Che in futuro dovrebbero monetizzare l'investimento con la quotazione in Borsa.



La partita, naturalmente, non è a costo zero. Le Fs hanno investito miliardi per allestire i propri treni e hanno appena chiuso un accordo con Ansaldo Breda e Bombardier per acquistare 50 V300 Zefiro, la nuova generazione di convogli superveloci, per 1,5 miliardi di euro. Ntv - nel cui capitale sono presenti con quote paritetiche per un totale del 33% Montezemolo, Diego Della Valle e Gianni Punzo, affiancati da Intesa (20%), Sncf, le ferrovie francesi, al 20%, oltre a Generali, Mps, Bombassei e Seragnoli - spenderà invece un miliardo («Non un euro di denaro pubblico», amano ripetere) per i suoi Italo, costruiti da Alstom in Francia e Italia.

Il primo modello sperimentale - sette carrozze tappezzate di 2 mila sensori - dopo 90 mila km di rodaggio in territorio transalpino corre già ad oltre 300 all'ora sulle rotaie italiane nelle notti dei week-end per le prove in rete necessarie all'omologazione. Da gennaio prossimo invece inizieranno le consegne dei treni definitivi al ritmo di una coppia al mese.

A far la differenza sarà il servizio. La puntualità in primis, campo dove le Fs - perlomeno sui servizi ad alta velocità - hanno già raggiunto risultati positivi (più di 9 treni su 10 secondo gli ultimi dati arrivano in orario). Poi si punterà sugli optional, dalla banda larga a bordo alle sale cinema, al comfort delle sistemazioni e alla flessibilità dei prezzi. Il modello tariffario per entrambi i rivali sarà clonato da quello delle low-cost dei cieli. Cifre diverse per le stesse poltrone a seconda della data di prenotazione e della rigidità sui cambi di prenotazione, come già oggi accade per i Frecciarossa. Come dire che pure Montezemolo e soci, pur rivolgendosi in prima battuta alla fascia di mercato più alta, offriranno anche posti a costo contenuto.

La scelta, insomma, non mancherà, a vantaggio in teoria pure dei consumatori. E Ntv ha chiesto a ripetizione nelle scorse settimane l'istituzione di un'Authority di settore in grado di fare da arbitro indipendente a questa sfida commerciale. Ma l'armistizio raggiunto davanti a Letta sembra destinato a lasciare questo compito all'Ansf, incaricata di regolare in sede deliberante eventuali incomprensioni tra i nuovi protagonisti privati e Rete Ferroviaria italiana, il gestore delle rotaie tricolori, che deve assegnare in questi mesi gli slot per le prove ai prototipi dell'Italo. La società del trio Montezemolo-Della Valle-Pun-

zo, del resto, paga 1,2 miliardi di affitto in dieci anni alla controllata di Moretti per affittare le tratte che intende operare.

La guerra dei treni, però, è appena iniziata. E non sembra destinata a rimanere confinata nel recinto dell'alta velocità né a soli due protagonisti. Il settore sta cambiando volto in tutta Europa.

Deutsche Bahn ha appena lanciato la sfida all'Eurostar nel canale sotto la Manica dopo aver rilevato l'inglese Arriva. Ai mercati esteri guardano con attenzione l'Ave spagnola e i colossi cinesi e russi, impegnati nelle ciclopiche opere di ammodernamento dei rispettivi sistemi nazionali ma pronti a crescere pure oltre frontiera. Sncf, il gigante francese, ha vincolato tutti i suoi progetti di sviluppo nel nostro paese all'avventura Ntv. Se crescerà, insomma, lo farà solo attraverso il servizio degli Italo.

Le Fs invece sembrano pronte a mettere un piedino nel mercato tedesco e in quello francese dove si parla da tempo di un asse con Veolia. Un maxi-risico ferroviario destinato nei prossimi anni a mutare la mobilità continentale sempre che le infrastrutture dedicate - tema su cui l'Italia arranca purtroppo in netto ritardo - siano in grado di garantire il servizio.

Sul fronte domestico, invece, la battaglia per la supremazia ad alta velocità potrebbe andare in replica in fotocopia sui servizi pendolari. Le regioni dovrebbero cominciare presto (il Piemonte fa da apripista) a mettere a gara anche le tratte locali ad alta frequentazione. E la stessa Ntv, come altre aziende nazionali ed estere, Deutsche Bahn compresa, sembrano pronte a scendere in campo per provare a scalfire il granitico monopolio delle Fs in questo campo.

Tanto interesse significa con ogni probabilità che, alle giuste condizioni, c'è da guadagnare per tutti anche sui servizi più "poveri" come quelli a breve distanza.

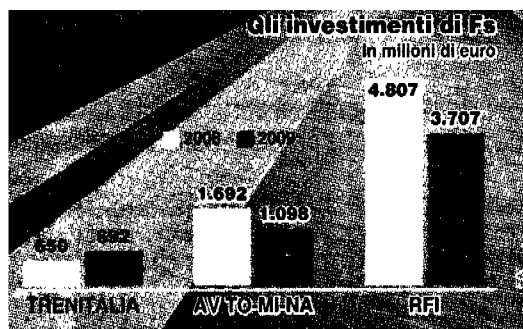
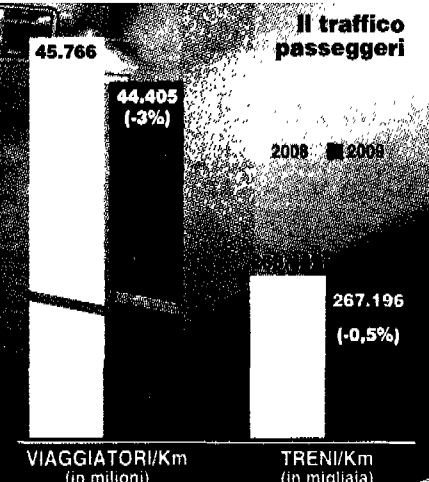
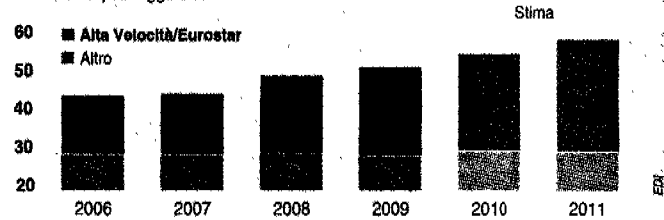
L'importante, alla fine, è che a perdere non siano solo consumatori e pendolari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

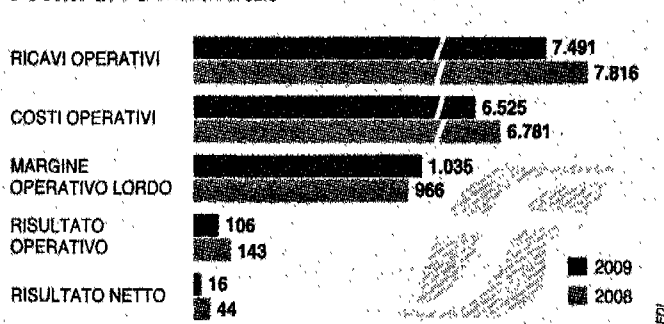
L'affitto delle tracce orarie porterà nelle casse di Rfi 1,2 miliardi

Trasporto ferroviario in Italia

In miliardi di passeggeri/km



I conti di Fs



EFFICIENZA RITROVATA

Sulle linee ad alta velocità le Fs ritrovano standard di servizio più efficienti a partire dal più alto tasso di puntualità dei treni. E i passeggeri aumentano. Nella foto in basso Mauro Moretti ad di Ferrovie dello Stato

IL CASO

E dal Chunnel sbuca un treno tedesco

GLI Eurostar che da anni arrivano alle stazioni londinesi di St Pancras e di King's Cross hanno fatto sicuramente impressione agli inglesi: erano dei Tgv francesi ma modificati per transitare sotto la Manica. E poi avevano, e hanno ancora, una livrea «neutra». Per questo un'impressione ben diversa deve aver fatto l'arrivo nella capitale britannica del primo treno tedesco ad alta velocità, la settimana scorsa. Un Ice della Siemens con la livrea della Dd, la Deutsche Bahn. Non è ancora il servizio di linea. Questi percorsi sono al momento solo dei test per parametrare gli standard tecnologici su queste linee interamente controllate dall'elettronica. L'obiettivo è ancora lontano, solo alla fine del 2013 la Deutsche Bahn inizierà il collegamento diretto Colonia-Londra. Gli Ice correranno a una velocità media di 300 km/h sotto il canale che divide la Gran Bretagna dal resto del continente. La liberalizzazione rompe il monopolio della società che ha finora gestito la linea ferroviaria sotto la Manica e sono attese presto altre candidature.

Scatta l'ora dell'integrazione con l'aereo

«Alitalia e Trenitalia devono dialogare di più per promuovere una nuova idea integrata di mobilità anziché esclusivamente competitiva». Oliviero Baccelli, vicedirettore del Certet Bocconi è convinto che il vero nodo della mobilità in Italia è l'intermodalità: «Ferrovie e aerei devono aumentare l'integrazione», dice snocciolando i dati di uno studio presentato nel corso di Biz Travel Forum, presenti Mauro Moretti, ad di Trenitalia, e Rocco Sabelli, ad di Alitalia. Un miliardo di euro per il materiale rotabile di Ntv, 1 miliardo e 54 milioni per i treni di ultima generazione AnsaldoBreda-Bombardier di Trenitalia; nuove stazioni av-

veniristiche da Torino Porta Nuova a Roma Tiburtina: gli investimenti per il trasporto ferroviario sono tanti, superiori a quelli previsti nel prossimo quinquennio per il trasporto aereo. Ma, rileva il Certet, il risultato è che nei prossimi dieci anni tutti i principali collegamenti internazionali e verso le aree metropolitane del sud continueranno ad avere nel sistema del trasporto aereo l'elemento di riferimento per la mobilità d'affari. Carenti anche i collegamenti tra alta velocità e i principali scali. Quando ci sono. A Bologna, snodo in forte crescita, il primo People Mover entrerà in funzione solo nel 2013. (p.jad.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA