

Ferrovie: sui binari anche il mercato è in ritardo – Nannimagazine – 3-02-10

La liberalizzazione del trasporto su ferro fa fatica a decollare. Ma il 2010 è l'anno in cui l'Europa dà il via all'ultima fase di apertura del settore. In Italia sono già sbarcati tedeschi e austriaci. Presto arriveranno i grandi imprenditori nostrani.

Libero mercato anche sui binari? In Italia

Il settore ferroviario si sta aprendo alla competizione con grave lentezza. Le norme ci sono, sulla carta siamo in regola. Ma la realtà è un'altra cosa.

QUASI FERMI DAL 2004.

A livello europeo il processo di liberalizzazione era iniziato negli anni '90 con il trasporto merci, ma il 2010 segna l'ultima tappa di un lungo percorso: adesso l'Unione europea consente infatti alle imprese ferroviarie degli stati membri il diritto di accesso all'infrastruttura in tutti gli altri stati membri per i servizi di mobilità internazionale passeggeri.

L'Italia è stata tra i Paesi più pronti a recepire le direttive europee, ma da noi sono ancora lontani gli standard effettivi di competizione presenti in nazioni come Gran Bretagna, Germania, Svezia o Olanda. Non a caso, secondo il Rail Liberalisation Index del 2007 (studio triennale di Ibm Global Research), il Bel Paese è fermo dal 2004 a uno stadio di apertura del mercato ancora poco rilevante. L'arretratezza appare desolante se si prende in esame il ramo del Tpl (Trasporto pubblico locale), mentre qualcosa in più si è fatto sul medio e lungo raggio.

NOVITA' ALL'ORIZZONTE.

Eppure lo scenario sta mutando in fretta. Per il 2020, secondo le stime Uic (Unione internazionale delle ferrovie), in Europa ci saranno 6mila km in più di linee ad alta velocità. L'Italia ha investito 40miliardi ma i lavori fervono ovunque nel Continente. Sulle ferrovie nostrane, che occupano per estensione il quarto posto nell'Ue, a dicembre sono già arrivati insieme tedeschi e austriaci per la tratta Monaco-Bologna. Nel frattempo olandesi, francesi e svizzeri fanno capolino, Michael O' Leary (l'eccentrico 'boss' di Ryanair) mostra interesse e grossi nomi dell'industria italiana si stagliano all'orizzonte, laddove imprese più piccole si preparano a scatenare la concorrenza a Trenitalia anche sulle martoriolate linee regionali. L'ex monopolista di Stato tuttavia non sta a guardare e intanto ha già ottenuto il via libera per i collegamenti Genova-Marsiglia-Parigi e Milano-Torino-Lione-Parigi.

AUSTRIACI E TEDESCHI IN CASA NOSTRA.

I viaggiatori del Nord Italia si saranno accorti che un'epoca stava cambiando proprio durante i giorni a ridosso di Natale, con la Penisola flagellata dal maltempo, le Fs in tilt e l'amministratore delegato Mauro Moretti che consigliava agli utenti di portarsi dietro coperte e panini. Dal 13 dicembre, infatti, aveva debuttato l'Eurocity con locomotori della Obb austriaca, vagoni della Deutsche Bahn tedesca e personale di bordo italiano. Un treno modernissimo che se ne infischia del gelo (ne è saltato soltanto uno durante la fase di emergenza neve) e che collegava una decina di volte al giorno Bologna alla Baviera. Il prezzo dei biglietti è ancora un po' caro e la pubblicità scarsa. Ma la partnership tedesco-austriaca (alleanza internazionale che abbatta i costi sul modello di quelle che animano il trasporto aereo) promette di 'scendere' presto fino a Firenze e allora la sfida a Trenitalia si farà ancora più agguerrita. Intanto, però, i clienti italiani possono già utilizzare l'Eurocity anche solo entro i confini nazionali. Per esempio nelle tratte tra Milano, Verona, Trento e Bolzano.

LA NTV DI MONTEZEMOLO E DELLA VALLE.

Oltre alla concorrenza estera, si prepara quella interna per Ferrovie dello Stato. Nomi come Della Valle, Montezemolo e Sciarrone debutteranno nell'alta velocità con la compagnia Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori Spa) a partire dall'aprile 2011. La competizione sarà per la prima volta diretta, ossia sulla stessa infrastruttura e con le medesime fermate. Ntv, che è partecipata dai francesi di SnCF, dichiara di puntare sul basso impatto ambientale e sull'efficienza energetica utilizzando per la prima volta al mondo il nuovo treno ad altissima velocità Alstom Agv. La società ha firmato con Alstom un contratto da 650milioni per una flotta da 25 unità. Gli obiettivi? Raggiungere i 30mila viaggiatori al giorno e il 20 per cento del mercato entro il 2015. Fondamentale sarà anche l'impianto di manutenzione in seno all'Interporto di Nola, per cui è atteso un investimento di circa 100 milioni e l'impiego di 300 addetti.

TPL, IL CASO ARENAWAYS.

Le acque però si muovono persino nel bistrattato settore del trasporto regionale, quello che con più difficoltà si sta liberalizzando anche a causa dei vincoli normativi. Molti piccoli imprenditori hanno fiutato il business e tra i primi ad aprire le danze c'è la compagnia Arenaways, con sede ad Alessandria, che entro il 2010 viaggerà sulla Torino-Milano e da aprile sostituirà Trenitalia sulla Autozug, la linea con auto a bordo della Deutsche Bahn tra Amburgo e Alessandria. Inoltre, attorno al capoluogo piemontese si sta concretizzando un interesse degli olandesi di Autoslaap. Mauro Moretti dal canto suo sostiene che il Tpl va rimesso in piedi con mille nuovi treni e 6 miliardi di investimenti. Trenitalia ne ha ricevuti due da Stato e Regioni e dunque - spiega l'ad di Fs - l'offerta ai pendolari è destinata a migliorare sensibilmente nei prossimi due-tre anni.

LE REGIONI SI DANNO UNA MOSSA.

Ma qualcuno non si è fatto incantare. Per esempio la Regione Piemonte che non ha rinnovato all'operatore pubblico il contratto di servizio per il trasporto locale e ha invece deciso di metterlo a gara. Per di più una gara internazionale. In Emilia Romagna, poi, la gara è stata già completata e i servizi gestiti dalla Regione sono stati aggiudicati dal primo luglio 2008 al Consorzio Trasporti Integrati, composto da Trenitalia, Fer (Ferrovie Emilia Romagna) e altri operatori regionali. Infine è importante, in Lombardia, l'esperienza di Ferrovie Nord (Gruppo Fnm): oltre 300 km di rete, 120 stazioni, più di 6 milioni di persone trasportate ogni anno e la chicca del Malpensa Express, l'unico collegamento ferroviario tra Milano e l'aeroporto intercontinentale.

SIAMO ANCORA ALL'INIZIO.

Certo, oggi siamo ancora ai prodromi del processo. Trenitalia è un 'incumbent' che detiene oltre il 90 per cento del mercato, il settore merci è più aperto del settore passeggeri, le tratte medio-lunghe offrono più opportunità del Tpl e il Centro-Nord è più vivace del Meridione. L'Istituto Bruno Leoni, nel suo Indice delle liberalizzazioni 2009, ha rilevato che il nostro sistema ferroviario è liberalizzato al 47 per cento rispetto a quelli di Svezia e Gran Bretagna. Tuttavia le cose stanno cambiando velocemente. E, come spesso accade, sarà l'Europa a spingerci a non perder troppo tempo.