

I tedeschi salgono sull'autobus fra poco la Schengen dei binari

IN ATTESA DELLA COMPLETA LIBERALIZZAZIONE DELLE FERROVIE DISPOSTA DALL'EUROPA, DB E ALTRI GRUPPI INTERNAZIONALI PUNTANO IN ITALIA SUL TRASPORTO SU GOMMA

Christian Benna

Milano

In Italia viaggiano su gomma i big internazionali delle rotaie. Nonostante i tanti annunci di imminente ingresso sul mercato e alcuni tentativi (come i francesi di Snfc nell'alta velocità di Ntv), il trasporto passeggeri sui binari resta ancora una faccenda nazionale. Lo ha messo in chiaro la prima gara europea indetta nel nostro paese per l'affidamento del servizio regionale dell'Emilia Romagna, a cui non ha preso parte alcun operatore estero e che, giocoforza, è stata vinta da Trenitalia in partnership con l'azienda locale. Una concessione troppo estesa, nello spazio (1.400 chilometri, 263 stazioni) e nel tempo (22 anni), e non divisa in piccoli lotti come avrebbe suggerito una maggiore propensione al mercato, hanno costituito barriere insormontabili per gli operatori internazionali. Tuttavia, almeno nella fase di pre-selezione è spuntato il nome di un concorrente diverso da quello dell'incumbent, ovvero Arriva Rail Italia, la società di Deutsche Bahn che ha messo in campo una strategia di crescita sulla penisola. Per ora la corsa di Db Italia è tutta bordo degli autobus. Arriva ha appena acquisito il 100% di Savda, la società di autoservizi della Valle d'Aosta, aggiungendo un altro pezzo all'espansione nella Penisola che oggi conta il trasporto passeggeri su gomma tra Berga-

mo, Brescia e Lecco (Sab), la Sadem a Torino, Km a Cremona, e poi ancora a Udine, Pinerolo, Como, Trieste, Imperia. In tutto Arriva Italia gestisce 100 milioni di bus/km annui, 2400 mezzi e 3500 dipendenti. Db opera anche su rotaia ma esclusivamente su tratte internazionali: come il Rimini-Monaco che verrà lanciato quest'estate, e tutto l'anno con 10 collegamenti giornalieri sul

Verona-Monaco. I servizi delle ferrovie tedesche e austriache, sempre in capo a Db, nel 2015 hanno registrato un fatturato in Italia di 25 milioni, in crescita del 10%, e 750 mila passeggeri. Se il Nord è un affare made in Germany, la Toscana è terra dei francesi, dove Ratp sviluppa la sua rete guardando con interesse a un'espansione nel Lazio.

Una crescita che però è messa a rischio da tribunali e carte bollate. La società che gestisce i servizi ferroviari dell'Ile de France ha appena vinto un mega appalto da 4 miliardi di euro per la fornitura nei prossimi 11 anni del trasporto su gomma regionale in Toscana. Uno smacco per il gruppo Fs, capofila delle aziende concorrenti per l'appalto toscano, che si è trasformato in una serie di ricorsi al Tar. Ratp in Italia gestisce anche

la linea tramviaria di Firenze e piccole tratte ferroviarie, i 60 km che coprono Arezzo Stia e Arezzo Sinalunga. L'esperienza dei cugini di Snfc sull'alta velocità (pur mantenendo i collegamenti tra Parigi e Milano) è invece finita con la svalutazione della partecipazione di Ntv. Binario morto anche per i servizi auto + treno Autozug e Autoslaap che dal Nord Europa portavano turisti fino ad Alessandria e Bolzano; per mancanza di clienti le ferrovie tedesche e quelle olandesi hanno staccato la spina al servizio.

Ma il futuro non sarà di solo gomma per i big esteri. Perché il rigido mercato dei binari potrebbe scongelarsi presto. L'Unione Europea ha appena definito il quarto pilastro della liberalizzazione del settore, già ribattezzato come la "Schengen ferroviaria": dal 2020 le rotaie dovrebbero essere completamente aperte alle competizioni sulle tratte nazionali dell'alta velocità, e dal 2023 si apriranno alla concorrenza anche le tratte di servizio pubblico. Il Frecciarossa potrebbe operare su Parigi e Marsiglia (Trenitalia si è già qualificata per partecipare alle gare in Uk), come il Tgv potrebbe viaggiare su Roma e Milano. Un primo assaggio arriva da Londra dove Deutsche Bahn ha vinto l'appalto per la rete ferroviaria della capitale britannica. In attesa di maggior competizione sui binari e delle prossime gare d'appalto sui servizi regionali nella Penisola, è sbarcato in Italia il primo biglietto online, gestito dalla società francese Captain Train, che permette di acquistare tratte ferroviarie mettendo a confronto le tariffe dei diversi operatori.



FILT CGIL



Giuseppe Proto (1), ad di Savda e **Rudiger Grube (2),** presidente e ceo di Deutsche Bahn



Alcuni degli autobus di linea gestiti da compagnie estere nel nostro Paese

