

Arriva il treno con qualità tedesca trasporti. Deutsche Bahn, con gli austriaci e Le Nord, lancia la sfida a Trenitalia in casa. Con servizi puntuali ed efficienti. Ma le stazioni rifiutano di vendere i biglietti.

Dopo le avance della scorsa estate, era tra i concorrenti dati per sicuri. Dalla partita piemontese, invece, la società ferroviaria tedesca Deutsche Bahn si è tirata fuori. Senza comunicazioni ufficiali, ha deciso di non partecipare alla gara con la quale la Regione Piemonte, dopo il clamoroso no a Trenitalia, ha messo a gara il trasporto sui treni locali e l'affollata linea tra Torino e Milano. Non si tratta di una ritirata. Per il colosso tedesco, primo operatore ferroviario del mondo con 33,4 miliardi di euro di ricavi e 240 mila dipendenti, il nostro Paese resta un'area strategica fondamentale. La sfida italiana, del resto, è appena iniziata, con un'altra mossa avviata in sordina, ma dal grande valore simbolico. Già, perché i cinque treni al giorno che dallo scorso 13 dicembre collegano Monaco di Baviera all'Italia sono il primo frutto in assoluto della liberalizzazione dei binari nell'Unione europea. Nello stesso giorno in cui le Ferrovie dello Stato guidate da Mauro Moretti hanno inaugurato l'alta velocità tra Torino e Salerno, gli Eurocity targati Db e Öbb, ovvero ferrovie tedesche e austriache, hanno passato per la prima volta il Brennero diretti a Bolzano, Trento, Verona, Desenzano e Peschiera sul Garda, Brescia, Milano Garibaldi e giù giù fino a Bologna, sbarcando e imbarcando i passeggeri anche tra una stazione e l'altra. Una rivoluzione. E una concorrenza tutta nuova per Trenitalia. «Sì, in Europa non ci ha ancora provato nessun altro» conferma Marco Kammp, 35 anni, managing director della nuova divisione di Deutsche Bahn, che ha sede a Verona ed è stata battezzata Brennero Db: «Abbiamo colto questa chance insieme a Öbb, con la quale dividiamo mezzi, costi e ricavi, e la collaborazione essenziale di Le Nord». Il complice italiano dell'operazione è infatti la società di trasporto passeggeri di Ferrovie Nord Milano, holding quotata in Borsa, controllata dalla Regione Lombardia con il 57,5% delle quote e partecipata da Trenitalia con il 14,7%. Grazie a un contratto valido sei anni, il personale di Le Nord lavora a bordo dei treni austrotedeschi lungo tutto il tragitto italiano. Non solo: «Le Nord si occupa di ogni aspetto operativo» spiega Kammp. «Ha fatto la richiesta delle tracce in Italia, assunto i macchinisti e gli altri addetti, tiene i contatti con Rfi (la società di gestione della rete di Fs, ndr), organizza quel che serve nelle stazioni italiane». CLIENTI SCONTENTI. L'inedita collaborazione a tre è nata da una contrarietà. Fino al 12 dicembre il percorso attraverso il Brennero era coperto da una partnership tra le ferrovie tedesche, le austriache e, con tre treni al giorno su cinque, Trenitalia. «Non eravamo soddisfatti» dice senza giri di parole Kammp. «Abbiamo discusso tante volte il miglioramento del servizio, ma Trenitalia non ha mai mantenuto le promesse. I nostri clienti erano scontenti dei vagoni vecchi e maltenuti, della carrozza ristorante che c'era e non c'era, dei bagni sporchi o non funzionanti, del personale che non parlava le lingue straniere». Risultato: «Passeggeri praticamente dimezzati su una linea che per noi è molto importante, con tanti tedeschi che vengono in vacanza in Italia e pretendono treni puntuali, prezzi buoni e un ottimo servizio. Reagire era nostro dovere». Ora «l'obiettivo è recuperare clienti e creare un traffico nuovo», strizzando l'occhio a un'altra categoria in perenne conflitto con le ferrovie italiane: i pendolari. «Ne abbiamo già conquistati parecchi. Ma con cinque corse al giorno la nostra offerta non è sufficiente per i pendolari e per proporre abbonamenti» continua Kammp. «Alla fine dell'anno tireremo le somme e decideremo cosa fare. La nostra intenzione è aumentare il numero dei treni del Brennero e svilupparci ancora di più in Italia. Ma prima di tutto dobbiamo lavorare sul fronte della comunicazione, fare sapere agli italiani che esiste questa nuova linea, consci di non poter contare sul supporto di Trenitalia». La relazione con Fs si è rivelata difficile fin dall'inizio: «Il primo problema è stato avere l'ok all'utilizzo delle tracce italiane. L'abbiamo chiesto lo scorso marzo, ma la risposta ci è arrivata

solo in ottobre, a ridosso della partenza» riassume Kammp. Una volta arrivato in Italia, poi, l'Eurocity austrotedesco è diventato un convoglio fantasma, non annunciato ai microfoni né sui tabelloni delle stazioni. «Trenitalia non ci ha boicottato, anche se come è ovvio non ci vede con piacere» minimizza Kammp. E puntualizza: «Ora i nostri treni sono annunciati. Le biglietterie delle stazioni, invece, continuano a non dare informazioni e a non vendere i nostri biglietti. Abbiamo offerto a Trenitalia la possibilità di farlo, naturalmente dietro commissione, ma ci hanno risposto che no, non l'avrebbero fatto, perché noi siamo la concorrenza. Del resto siamo all'inizio. Questa è una prima volta anche per loro». I biglietti, in offerta a partire da 9 euro, si possono comprare a bordo dei treni senza sovrapprezzo, sul sito internet di Öbb, presto anche su quello di Deutsche Bahn e nelle agenzie di viaggi affiliate, che per ora sono 12, ma nel giro di tre mesi raddoppiaranno.

PERSONALE CON DOPPIA LIVREA Un controllore con la giacca di Le Nord, mentre il badge al collo porta il marchio delle ferrovie tedesche.

IN TRASFERITA Una motrice di Ferrovie Nord a Monaco di Baviera. In basso a destra, Marco Kammp.

foto="img1.jpg" xy="" croprect=""

LA CONCORRENZA È PARTITA DA GENNAIO DEL 2010 Rotaie libere grazie alla Ue 1 Il via alla grande sfida dei binari in concorrenza tra operatori privati e pubblici, di tutti i Paesi Ue, è stato dato con il 1° gennaio 2010. A quella data si è concluso il lungo percorso europeo di liberalizzazione del mercato del trasporto su rotaia, iniziato negli anni Novanta con le merci. Inghilteresi al top, male i francesi 2 Ma se tutti i Paesi dell'Unione hanno recepito le direttive, non tutti lo hanno fatto allo stesso modo. Le maggiori aperture si sono verificate in Svezia, Germania, Olanda e Gran Bretagna (a oggi il mercato più aperto). Francia, Grecia e Irlanda sono i Paesi più in ritardo. Il mercato italiano piace 3 In Italia, sono 27 le imprese che già posseggono sia la licenza di operatore ferroviario sia quella di sicurezza. Diciotto quelle autorizzate a fare trasporto passeggeri. Nel 2011 viaggerà sull'alta velocità la Ntv di Della Valle- Montezemolo, mentre il 13 dicembre 2009 ha debuttato, sulla tratta Bologna-Monaco di Baviera, l'Eurocity con locomotori della Öbb austriaca, vagoni della Deutsche Bahn tedesca e personale di bordo delle Ferrovie Nord. Ma anche olandesi, francesi e svizzeri sono pronti a sbarcare da noi. Le contromosse di Trenitalia 4 Per fronteggiare una concorrenza che si preannuncia agguerrita, il gruppo di Moretti ha messo sul piatto 1,2 miliardi per l'acquisto di 50 nuovissimi treni per l'alta velocità e ha chiesto da tempo (senza per altro ottenere risposta) di operare in Francia sulle tratte Torino-Lione-Parigi e Genova-Marsiglia. Trasporto locale, cosa si muove 5 Si registrano movimenti anche nel settore del trasporto locale, perennemente al centro delle polemiche fra Trenitalia e i pendolari. In questo settore sono già molti gli operatori con treni pronti a partire, nel prossimo futuro. Ma tutto dipende dalle amministrazioni regionali, con le quali vanno stipulati i contratti di servizio. La maggior parte delle Regioni, pur dichiarandosi pesantemente insoddisfatte della qualità di Trenitalia, ha poi finito con l'accettare di rinnovare il contratto con la controllata di Fs, anche per non perdere il cofinanziamento statale. Per ora soltanto il Piemonte si è apertamente rifiutato di accettare le condizioni del gruppo guidato da Mauro Moretti, decidendo di bandire una gara per la selezione di un nuovo partner, privato o pubblico (se dovesse venire dall'estero). Sono in corso le manifestazioni d'interesse.