

Ferrovie: partnership austro-tedesca per conquistare l'Italia. L'intesa tra le due aziende mitteleuropee, insieme a LeNord, si snoderà su due principali direttrici in Italia, la Verona-Milano e la Verona-Bologna

Il primo passaggio si è concretizzato a dicembre. Da lunedì 13 lungo il Brennero da Verona a Innsbruck il servizio ferroviario è ad esclusivo appannaggio delle ferrovie tedesche e austriache (Db e Obb), che utilizzano personale italiano delle Ferrovie Nord Milano (Le Nord) per il servizio di trazione, controllo e personale a terra a sud del valico.

L'operazione è frutto della cessione di un servizio da parte del gruppo Fs, che ha venduto le tracce a tedeschi e austriaci.

Deutsche Bahn e le Österreichische Bundesbahnen, insieme a LeNord hanno così avviato un percorso di cooperazione sui servizi diurni transfrontalieri lungo la linea del Brennero.

“Servizi che necessitavano di un miglioramento, abbiamo cercato l'accordo con Trenitalia ma loro hanno detto no - commenta Jens Roeder, responsabile traffico internazionale delle Ferrovie tedesche -”.

Da dicembre quindi cinque coppie di treni si muovono fra il nord dell'Italia e Monaco di Baviera, ha ricordato ieri Roeder, presente a Milano insieme a Erich Foster, responsabile traffico lunga percorrenza delle ferrovie austriache, Marco Kampp, managing director Brennero Db, e Giorgio Spadi, direttore LeNord, per fare il punto sulla situazione e presentare le linee progettuali future.

L'intesa tra le due aziende mitteleuropee si snoderà su due principali direttrici in Italia, la Verona-Milano e la Verona-Bologna, grazie a un'offerta di 10 treni. Il progetto, presentato ieri, propone una distribuzione multicanale: il web, le agenzie partner, concentrate principalmente al nord Italia e l'acquisto diretto a bordo dei treni senza penali aggiuntive.

"Per potenziare la nostra attività in Italia stiamo dando vita ad una squadra dedicata di base a Milano - ha dichiarato Marco Kampp -. E per spingere la domanda lanciamo proposte di citybreak nelle città europee che prevedono trasporto e pernottamento, oltre a iniziative di mobilità integrata con i vettori che volano sullo scalo di Monaco".

Difficile parlare di numeri è ancora troppo presto fare bilanci, tutto sembra rinviato al prossimo autunno. I pionieri della privatizzazione non si sbilanciano sulle cifre ma sugli obiettivi sì, quelli ci sono e numerosi.

“Innanzitutto, ottimizzare l'offerta prezzi, ma anche migliorare gli orari”, spiega Forster, e tocca a Spadi specificare che “gli slot ottenuti non corrispondevano alle nostre richieste iniziali fatte ad aprile, e neanche a quelli operati in passato, pur essendo rimasto uguale il numero di treni”.

Altro punto focale è la qualità. Non ultimo, il potenziamento, ma quello appartiene alla “fase 2” del progetto, con l'arrivo del nuovo materiale rotabile Railjet, di proprietà Öbb.

“Per la prima volta viene offerto un pacchetto transfrontaliero sul mercato ferroviario liberalizzato dell'Unione Europea e noi siamo dei veri e propri pionieri” - come ha voluto precisare ieri Marco Kampp, ricordando la cooperazione tra le ferrovie tedesche (Db), quelle austriache (Obb) e Le Nord (Ferrovie Nord Milano), per la gestione dei collegamenti a lunga percorrenza tra Monaco di Baviera e Verona, con

diramazioni a Milano e Bologna: in tutto 5 coppie di treni al giorno, con una media di 2.000 passeggeri.

“Il servizio e' partito bene e il riscontro dei clienti é soddisfacente - tiene a precisare Kampp -. Siamo a favore della concorrenza - ha ricordato con orgoglio - perché é una condizione per migliorare la qualità del servizio ai clienti, a patto che ci siano condizioni eque sul mercato”.

Se di difficoltà si deve parlare quelle incontrate dagli austro-tedeschi, coadiuvati da Le Nord, possono essere ricondotte al rapporto con Rfi, la società del gruppo Fs che gestisce l'infrastruttura (binari e stazioni).

"Avevamo chiesto le stesse tracce che prima utilizzava Trenitalia - ha spiegato Giorgio Spadi, direttore di Le Nord - ma Rfi ha spostato l'arrivo a Milano dalla Stazione Centrale a Porta Garibaldi ed ha aumentato di un'ora il tempo di percorrenza del treno sulla Milano-Verona". Inoltre bisogna ancora sciogliere i nodi relativi all'utilizzo degli apparati per la manutenzione e la pulizia dei treni, conferiti da Rfi a Trenitalia: "a Milano abbiamo ottenuto una piattaforma, ma per Verona e Bologna stiamo ancora discutendo con Trenitalia". Db e Obb hanno poi chiesto di poter utilizzare le biglietterie delle stazioni, ma Trenitalia, come ha spiegato Kampp, "ci ha detto di no". "Sono le regole della concorrenza", ha commentato laconico il manager tedesco. I viaggiatori possono acquistare in compenso il biglietto su internet o a bordo dei treni senza sovrapprezzo.

Ieri in fatto di numeri sono emersi gli intenti della coalizione in merito agli investimenti. Le ferrovie tedesche e austriache hanno infatti annunciato l'investimento di 1 miliardo di euro per attività promozionali, la prima delle quali e' annunciata per San Valentino, con 1.000 biglietti a 1 euro per viaggiare tra Monaco e l'Italia attraverso il Brennero.

Quanto a una possibile alleanza con la Ntv di Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle, che sono appoggiati dalle ferrovie Francesi (Sncf), la strategia degli austro-tedeschi e' stata spiegata da Jens Roeder, vicepresidente della divisione business e alleanze internazionali di Db Fernverkehr: "Ntv - ha affermato - vuole percorrere l'asse Nord-Sud del paese, noi seguiremo gli sviluppi e prenderemo delle decisioni". A differenza di Ntv, interessata all'alta velocità, l'alleanza Db-Obb-Le Nord punta però alla linea tradizionale che, proprio con l'avvento dei supertreni, potrebbe offrire ampio spazio ai RailJet che saranno introdotti a partire dal 2011.