

## La Grande Yalta delle ferrovie. Sulla Milano-Roma ormai l'alta velocità ha conquistato il 55 per cento del mercato. L'arrivo del nuovo operatore e la richiesta di un'Authority per garantire la parità di trattamento

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 RomaMilano, 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 alla 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 mol 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 raggiunta 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 MorettiMontezemolo. 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 collaudi 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 linee e tratte Torino-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 lievitare 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 2mila sensori - dopo 90mila 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 confort 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-Punzo, 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 oltrefrontiera. 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-risiko 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.