

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - Alta velocità e concorrenza: parte la sfida. L'Italia è l'unico Paese Ue ad avere aperto a più operatori il mercato dei treni Av

LABORATORIO DI LIBERALIZZAZIONE L'esperienza italiana può diventare esemplare per dare il colpo di acceleratore decisivo alla completa apertura del cabotaggio interno europeo. Oggi Ntv annuncia un accordo con Alpitour Morena Pivetti. È stata l'unica rivoluzione della mobilità nel nostro Paese. In poco più di due anni, dal dicembre 2009, i treni veloci hanno cambiato gli stili di vita degli italiani, ampliando le opportunità di lavoro e la scelta di dove abitare. In tanti, spesso, hanno smesso di usare l'auto oppure lasciato l'aereo, per salire sul treno da 300 chilometri all'ora, preferendo la comodità delle stazioni al centro delle città. La «metropolitana d'Italia», com'è stata ribattezzata l'Av, nel 2011 ha trasportato 25 milioni di viaggiatori. Ora, facendo da apripista in Europa, siamo alla vigilia di un altro balzo: l'avvio della concorrenza e il debutto di un'impresa ferroviaria privata. Dal 28 aprile si potrà viaggiare tra Napoli, Roma e Milano con Italo, i convogli Av costruiti da Alstom per Ntv, la società presieduta da Luca Cordero di Montezemolo e guidata dall'Ad Giuseppe Sciarone. Da domenica 15 aprile, giorno in cui si è aperta la vendita dei biglietti per il nuovo treno, i consumatori italiani, primi nel Continente, hanno la possibilità di scegliere tra convogli diversi, con allestimenti e servizi diversi, dalle connessioni internet alla ristorazione, e tra offerte tariffarie e prezzi diversi. C'è curiosità: le prenotazioni procedono speditamente e sono già 50mila gli iscritti al servizio Scopri Italo sul sito www.italotreno.it. E oggi, a Milano, Ntv inaugurerà la location Casa Italo nella stazione di Porta Garibaldi e annuncerà un innovativo accordo per i turisti, in collaborazione con Alpitour. L'Italia è l'unico Paese dell'Unione europea ad avere aperto il mercato ferroviario dell'Alta velocità: Francia e Germania, insieme ai due colossi pubblici Sncf e Db, guardano con interesse e curiosità all'esperimento italiano. Che potrebbe diventare esemplare per dare il colpo di acceleratore decisivo alla completa liberalizzazione del cabotaggio interno alla Ue, in molti Paesi ancora monopolio delle Spa statali. La Commissione deciderà entro fine anno se estendere la concorrenza, già obbligatoria nelle merci e nei collegamenti internazionali, anche alla circolazione nazionale. Ntv parte con quattro convogli, per salire a nove dal 26 maggio, quando a Roma aprirà anche la stazione Ostiense: a regime metterà sulle rotaie una flotta di 25 treni. Trenitalia risponde con una potenza di fuoco più che tripla: 60 Frecciarossa, più 34 Frecciargento, e un restyling in corso per trasformare le attuali due classi di viaggio in quattro livelli di servizio, Standard, Premium, Business ed Executive. Mentre Italo propone Smart, Prima e Club. Più che sui prezzi base, non molto distanti - sulla Roma-Milano, a seconda dei livelli, si va dagli 86 ai 200 euro di Fs e dagli 88 ai 130 di Ntv - la concorrenza si giocherà sui sistemi tariffari dinamici e sulle promozioni. Questa è la notizia dell'anno nei trasporti in Italia. Un settore in evoluzione. Nel 2011, nonostante la crisi, la spesa per i trasporti è salita del 4,4%, per effetto dell'aumento dei carburanti. Tendenza che si riflette nella bilancia dei pagamenti: già nel 2010 in perdita per 7,8 miliardi contro i 6,4 del 2009. Trasporti e logistica contribuiscono per il 4,9% al Pil, con 77,8 miliardi di euro, e occupano oltre un milione di addetti. «Il calo del 9% del consumo di carburanti nel primo trimestre del 2012 ci dà un segno della recessione in atto - osserva il presidente di Federtrasporto, Alberto Brandani -. I trasporti possono tenerci agganciati alle economie del mondo che crescono, a patto che il Paese prenda atto che la competizione internazionale si gioca anche su asimmetrie di regole, standard operativi, burocrazia, fiscalità, politiche industriali e territoriali, che ci penalizzano. Per le riforme nel trasporto dobbiamo guardare oltre confine e in primis ai modelli industriali più competitivi, come quello tedesco».