

## **Perché la guerra dei treni tra Italo e Trenitalia va avanti, ma fa bene**

Roma. Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv), la società fondata nel 2006 da Luca Cordero di Montezemolo, starebbe cercando il modo di portare il treno Italo in tempi rapidi in Borsa. La grande sfida dell'alta velocità tra il pubblico di Trenitalia e il privato della società di Montezemolo è finita sui giornali soprattutto per via del "gabbio dell'Ostiense", la cancellata che separa Casa Italo dal binario numero quindici della stazione Ostiense a Roma. E ieri Ntv ha esteso in modo plateale il contenzioso, con pagine inserzionistiche sui maggiori quotidiani per denunciare anche le carenze gestionali del nuovo hub di Roma Tiburtina. La "gabbia" di Ostiense costringe i passeggeri a seguire un sottopassaggio che allunga il percorso da una decina di metri a oltre seicento. Una barriera che Montezemolo ha definito un'"assurda gabbia" e "triste emblema di chi cerca di investire in Italia". E ieri l'affondo sul "deserto" di Tiburtina: "Qui dovevano transitare dalle 150 alle 300 mila persone al giorno". La polemica che ha finito per rimbalzare anche sui media stranieri, come Economist e Guardian, non è che la manifestazione più chiassosa dell'arrivo di un'offerta alternativa nel settore ferroviario italiano. E mentre Ntv guadagna diversi passeggeri, Trenitalia risponde con nuove tariffe scontate sui treni veloci. Ntv contrattacca con l'inaugurazione mediatizzata al terminal Ostiense dell'"hub del gusto" Eatly, partner di Italo per la ristorazione - anche se il connubio tra alta velocità e slow food può apparire indubbiamente curioso. E' chiaro che la battaglia sul ferro richiederà ingenti investimenti, e dunque il management di Ntv starebbe puntando a Piazza Affari, nonostante il clima negativo dell'economia. Del resto è dal 2001 che una direttiva europea ha imposto alle Ferrovie dello stato di separare la gestione delle reti da quella dei trasporti, ma solo dallo scorso 28 aprile sulle reti gestite da Rfi spa, oltre che da Trenitalia, i viaggiatori dell'alta velocità sono trasportati anche da un gestore privato. Una prima non solo italiana ma addirittura mondiale, da qui l'interesse con cui la stampa internazionale ha seguito l'esperimento. Dagli 82.600 del mese di maggio, i passeggeri di Italo sono raddoppiati, arrivando a 169.364. E anche il load factor è passato dal 41 al 46 per cento, contro il 30 per cento programmato, inducendo ormai a puntare al 65 per cento per il 2014. Dall'ufficio stampa di Trenitalia ribattono di non riscontrare per ora mutamenti di rilievo nelle cifre della loro clientela, anche se "è ancora presto per fare rilevazioni". E fanno riscontrare l'enorme disparità dei bacini di utenza: 25 milioni di passeggeri dell'Alta velocità nel 2011, 10,5 milioni nei primi cinque mesi del 2012 e cento milioni dall'inizio di aprile. Ma se il record di Trenitalia è invariato e Ntv sta raccogliendo nuovi viaggiatori, non vuol forse dire che la maggior offerta sta ampliando il mercato? "Ciò dimostra che si tratta di un mercato assolutamente elastico. Si può allargare facendo uno sforzo aggiuntivo per portare l'Alta velocità in altri bacini", è l'osservazione che al Foglio propone il direttore viaggiatori di Ntv, Paolo Ripa. "Una crescita del market share sarebbe auspicabile per tutti", dicono a Trenitalia, "ma bisogna vedere quanto in questo inizio ha pesato l'elemento novità, che comunque ha attratto sulla nuova offerta interesse e curiosità", auspicando una "competizione su un terreno sano e schietto". "Si può cooperare per lo sviluppo e competere per i clienti, allargando il mercato", conviene Ripa, mentre perfino il Vancouver Sun avverte i canadesi: "Quest'estate treni italiani a prezzi particolarmente convenienti". Più di un anno fa Ntv aveva accusato Rfi di essere un arbitro non imparziale, adducendo che la modifica straordinaria del prospetto informativo della rete rappresentava "un tentativo di ostruzione". Poi c'è stato il rifiuto di accesso a Termini, dichiarata al limite delle sue possibilità. La pubblicità di Ntv su Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina e Roma Ostiense come scelte "del tutto innovative rispetto alla tradizione" suggerisce che si sia fatto di necessità virtù. Rinunciando alle tradizionali stazioni "di testa" in cui i convogli dovevano infilarsi per poi riuscirne, si offrono terminali a facile arrivo da ogni parte della città e rapido inserimento nel flusso. Anche le Case Italo, progettate da Stefano Boeri, sono presentate da Ntv come strumenti per "razionalizzare e valorizzare al massimo la qualità dello spazio". Il 14 giugno la

Casa Italo all'Ostiense, "Italo raddoppia", è stata inaugurata nella sede del vecchio terminal dei Mondiali del '90: da decenni in attesa di riqualificazione

