

## QUALCOSA E' CAMBIATO: IL TRENO TORNA AD ESSERE UN BUON INVESTIMENTO

Per oltre mezzo secolo e fino a pochi anni fa sembrava assodato che il trasporto ferroviario passeggeri potesse reggersi unicamente grazie a più o meno generosi contributi pubblici per integrare i proventi derivanti dalla vendita di biglietti ed abbonamenti. E' stata una regola ineludibile in tutte le nazioni avanzate, che coniugano l'alto costo del lavoro della tradizionalmente sindacalizzata categoria dei ferrovieri e la fortissima concorrenza esercitata dalla motorizzazione di massa e dalla aviazione commerciale accessibili a (quasi) tutte le tasche. Ciò aveva indotto gli economisti di formazione liberista – dall'americano Milton Friedman ai suoi seguaci sparsi un po' dappertutto – a considerare il treno un mezzo di trasporto ormai superato, in quanto non in grado di reggersi sul mercato senza sussidi e, quindi, destinato presto o tardi al definitivo tramonto.

Adesso, però, qualcosa sta cambiando. E proprio l'esperienza italiana sembra contraddire uno degli assiomi indiscussi dell'economia contemporanea. Pensiamo alla vicenda di Italo. Partita nel 2012, grazie all'iniziativa di alcuni importanti (e coraggiosi) imprenditori, la sfida di NTV al monopolio di Trenitalia sembrava destinata ad infrangersi, come era già avvenuto in precedenza con lo (sfortunato) tentativo di Arena. Molti scommettevano sul fallimento di Italo o sul suo riassorbimento nell'alveo del gestore nazionale, naturalmente a spese del contribuente, come è costume da noi per tante altre imprese di servizi pubblici, a partire da Alitalia.

Invece, dopo sei anni di alterne vicissitudini, non prive di ostacoli, NTV chiude il proprio bilancio con un crescente attivo e si aggiudica circa il 35 per cento del mercato dell'Alta Velocità italiana, in termini di passeggeri/km. E costringe, per di più, Trenitalia a migliorare ed intensificare la propria offerta, contenendo, attraverso offerte flessibili, il prezzo medio degli spostamenti. A dispetto dei suoi detrattori, l'Alta Velocità è riuscita a riconquistare i favori della classe dirigente, ma anche a divenire una modalità di trasporto di massa, capace di sottrarre quote non trascurabili di clientela all'aereo ed all'autostrada. Ed a stare sul mercato senza sussidi.

Nel frattempo l'eccezione italiana non è rimasta isolata. Nella vicina Austria, Westbahn si è affiancata al vettore nazionale sulla più importante direttrice interna, la Vienna-Linz-Salisburgo. Anche qui i risultati economici sono stati positivi ed hanno consentito, di fatto, di raddoppiare la frequenza delle corse tra le tre città. Un poco più a nord, nella Repubblica Ceca, sono già attivi due operatori privati: RegioJet e Leo Express. La prima opera addirittura a livello internazionale, tra Praga, Brno e Bratislava, cosa che si appresta a fare (entro l'ottobre 2018) anche Leo Express sul percorso Praga-Cracovia.

Stesso discorso in Svezia, dove MTR Express si affianca alle Ferrovie nazionali (SJ) sulla Stoccolma-Goteborg, mentre più controversa è la situazione in Germania, dopo il sostanziale flop dell'Hamburg-Koln Express (HKX), cui però ora subentra Flixbus, che, dopo essersi affermato a livello continentale nel trasporto su gomma, tenta la strada del servizio ferroviario intercity a prezzi economici. Cosa che, del resto, aveva fatto anni prima in Gran Bretagna sir Richard Branson, re indiscusso dei voli low cost, con i treni della Virgin.

Persino negli Stati Uniti, dove il trasporto ferroviario passeggeri è sopravvissuto (a fatica) solo grazie all'agenzia federale sussidiata Amtrak, un nuovo operatore, Brightline, si propone adesso in Florida con un servizio per ora limitato tra Fort Lauderdale e West Palm Beach, ma che in prospettiva dovrebbe collegare Miami ad Orlando a 200 km orari, velocità superata negli Usa solo dai treni Acela tra New York e Washington.

Stiamo, dunque, assistendo al ritorno in forze dei privati nel business ferroviario ed agli effetti benefici della concorrenza in un settore finora ingessato dalle politiche dirigiste? E' presto per dirlo.

I casi citati costituiscono per ora una quota del tutto marginale dell'offerta complessiva su rotaia. Il vastissimo campo dei collegamenti suburbani e regionali, anche laddove sia messo a gara, continuerà a lungo a dipendere dai contributi pubblici – sotto forma di contratti di servizio o altro – e, quindi, essere soggetto al controllo politico, che deciderà in ultima istanza quali e quante risorse finanziarie destinare alla mobilità dei cittadini.

E, a ben vedere, il fatto stesso che un segmento più o meno rilevante dei collegamenti intercity sia tornato ad essere appetibile e contendibile, con discrete prospettive di profitto, dipende in primo luogo dagli investimenti che la finanza pubblica ha destinato alla realizzazione di nuove linee. Senza l'Alta Velocità, non dimentichiamolo, il traffico su rotaia tra Milano, Roma e Napoli sarebbe ormai residuale e non ci sarebbe certo interesse a subentrarvi né da parte di NTV, né di altri.

Nessuno scandalo, del resto: sono stati gli immani investimenti pubblici in strade, autostrade e parcheggi da un lato ed in giganteschi aeroporti dall'altro a favorire la diffusione della motorizzazione di massa e la competitività dell'aviazione commerciale. La ripresa degli investimenti pubblici – purtroppo tardiva – nell'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie ha riaperto i riflettori su una modalità di trasporto sbrigativamente etichettata come superata. E adesso si cominciano a vedere anche i primi risultati in termini di mercato, di concorrenza e di profitto.

Certo è difficile ipotizzare un ritorno ai tempi eroici di fine Ottocento, quando la ferrovia costituiva l'industria trainante dell'economia capitalista, i cui magnati, come Cornelius Vanderbilt, erano più potenti dei primi ministri. Ma certo soffia un vento nuovo, se il treno, almeno in certi ambiti, torna ad essere un'opzione interessante, non solo dal punto di vista sociale, ma anche finanziario.

Massimo Ferrari  
Presidente Assoutenti/Utp