

## Valorizzare i medi centri La nuova competizione delle ferrovie nel Belpaese

Oltre a Trenitalia e Italo, arriveranno nuovi protagonisti  
Ritorna la spagnola Arenanews e riparte dagli intercity

■ Roberto Calise

Tre elementi nella storia hanno contribuito a formare gli Stati nazionali: le tasse, gli eserciti e le strade, ossia i trasporti. In questi tempi difficili si discute su come (ri)armare l'Europa con un esercito unico. Nel mentre, nonostante i tanti (e rumorosi) detrattori dell'architettura europea, gli altri due aspetti della formazione di uno "Stato" vanno progressivamente avanti. Se è vero che ogni Paese dell'Unione ha il proprio sistema fiscale, si può però parlare di politiche armonizzate, a partire dalla moneta unica.

Lo stesso vale per i trasporti. Sono state progettate le reti trans-europee (TEN-T), ossia corridoi infrastrutturali lungo i quali potenziare ferrovie, autostrade, porti, aeroporti per facilitare l'abbattimento delle frontiere per merci e persone.

Per avere un esempio di TEN-T, basti pensare alla tanto dibattuta alta velocità ferroviaria Torino-Lione: il costruendo tunnel in Val di Susa ne è parte integrante.

Armonizzare i trasporti fra Stati europei non è tuttavia solo una questione infrastrutturale. Ponti, gallerie, binari, servono come basi per un mercato che sia aperto e concorrenziale, superando i cosiddetti "campioni nazionali". Si pensi alle linee aeree: è lontano il dominio dei cieli di Air France, Lufthansa, o della fu Alitalia. Lo stesso vale per i bus a media-lunga percorrenza: tanti piccoli operatori, che lavoravano grazie a concessioni esclusive su alcuni percorsi, oggi soppiantati da compagnie come la tedesca FlixBus o la francese Bla Bla Bus.

Resta un unico settore da aprire: quello dei treni. È il maggiormente complesso poiché necessita spesso di infrastrutture potenziate: più binari per più capacità, banalmente.

Con l'avvento dell'alta velocità, in Italia si è creata la prima compagnia privata: la Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), meglio nota come Italo. È stata una lezione utile: il campione nazionale, Trenitalia, ha dovuto fare di necessità virtù, adeguandosi alla fine del monopolio. Ciò le ha fornito competen-

ze per affacciarsi a nuovi mercati. Oggi i Frecciarossa corrono anche su binari francesi e spagnoli.

Il favore non poteva che essere ricambiato, ed ecco quindi che SNCF, l'operatore statale d'Oltralpe, ha lanciato un mese fa il nuovo treno TGV-M a due piani, che dal 2027 sfreccerà nel Bel Paese. Se quindi i francesi hanno scelto di competere su un segmento in realtà già quasi saturo come quello dell'alta velocità, più interessante è la scelta di RENFE, ossia le ferrovie spagnole.

Un ingresso in sordina, partendo da una piccola quanto dimenticata linea ferrata: la Cuneo-Savignano, quasi 50 km chiusi nel 2012 per mancanza di passeggeri che rischiava di essere smantellata.

La Regione Piemonte ha invece portato avanti un'operazione innovativa, ristrutturando i binari ed affidando i servizi, per i prossimi 10 anni, non alla solita società regionale decotta, bensì ad un pic-



colo operatore privato chiamato Arenanews. Soci di maggioranza sono gli spagnoli di RENFE, che hanno deciso di supportare il coraggio e la passione di Giuseppe Arena, il quale già 15 anni fa aveva provato a rompere il monopolio che Trenitalia spesso detiene per i servizi regionali. Erano tempi diversi: mancava un impianto normativo solido, e Arenanews fu spinta al fallimento.

Oggi riparte, e parla spagnolo. Iberici che sembrano guardare non tanto ai servizi AV, ma al resto. Come ad esempio gli intercity e i treni notte, che sembrerebbero voler rilanciare. In pochi, infatti, sanno che anche il mercato di questi servizi è in teoria libero. Corrono lungo linee normalmente con velocità che difficilmente superano i 160 km orari.

Per questo sembrano meno ap-

petibili. Tuttavia, connettono quei medi centri di cui è composta la colonna vertebrale dell'Italia, e che spesso si muovono su gomma. Un mercato che aspetta da anni una ventata d'aria fresca e servizi più frequenti.

In Germania qualcuno l'ha già capito: è il gruppo Flix, che con i suoi FlixTrain ora è il secondo operatore dopo l'azienda nazionale Deutsche Bahn. Oppure i treni notte delle austriache OBB, che stanno creando una rete europea per un modo di viaggiare che sembra desueto, e che invece, anche per una mutata sensibilità ambientale, sembra vivere una seconda giovinezza. Vediamo cosa succederà in Italia, magari partendo da una piccola ferrovia nel cuore del Piemonte.