il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Le buone idee che falliscono: il monopolio FS fa deragliare ArenaWays

La procedura fallimentare sembra un destino obbligato per le buone idee. È successo a Nord Ovest, quest'estate: una sconfitta significativa che avrà conseguenze anche per il resto d'Italia. L'apripista **ArenaWays,** compagnia privata, **ha creduto che la recentissima liberalizzazione del mercato ferroviario per i passeggeri potesse aprire nuovi orizzonti. Sbagliando.** Eppure la visione era semplice e pratica: inserire in una tratta frequentata dei servizi migliori con treni nuovi a un prezzo ragionevole; nella fattispecie, due circolari, oraria e antioraria: Torino-Vercelli-Novara-Milano-Alessandria-Asti-Torino e percorso inverso, anelli controrotanti a orari cadenzati con convogli nuovi e confortevoli (cfr. «Il Giornale dell'Architettura» n. 90, dicembre 2010). Era proprio troppo per non impensierire un servizio generalmente inefficiente operato con materiale a dir poco vetusto e comunque svolto su itinerari solo in parte sovrapponibili. **È intervenuto l'Ursf** (Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari del Ministero dei Trasporti) vietando l'effettuazione delle fermate intermedie, a suo dire, **per non compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio esistenti,** nonostante il nulla osta di massima delle regioni interessate. **Era successo anche per gli Eurocity dalla Baviera verso l'Italia** presi in carico da una società partecipata da Deutsche Bahn e Oesterreichische Bahn (le ferrovie di stato tedesche e austriache) con un divieto

analogo, rimosso dopo un estenuante ricorso al Tar. Nonostante ciò, si è giunti a un deludente accordo fra grandi per non pestarsi i piedi. Invece, per il piccolo vettore subalpino che non poteva aspettare né l'istruttoria dell'antitrust per la verifica di ostacoli alla concorrenza, né il ricorso al Tar del Lazio programmato per il 6 ottobre e slittato a gennaio, il colpo si è rivelato mortale: fermando solo a Milano e Torino, obbligatoriamente in due stazioni periferiche, l'impresa non ha potuto raccogliere un numero di passeggeri sufficienti. In mancanza di certezze a proposito della possibilità di effettuare fermate, l'asta per l'acquisto della società svoltasi il 20 ottobre è andata deserta. A nulla, a ora, valgono le tardive preoccupazioni espresse ufficialmente a inizio novembre da molti consiglieri regionali subalpini di schieramenti diversi. **Anche la Ntv, società di Luca Cordero di Montezemolo per il trasporto ad alta velocità partecipata dalle Sncf** (ferrovie di stato francesi), **ha rischiato di fermarsi per cavillosi inciampi normativi** che sembrano essere stati inseriti ad arte. **Forse partirà, pur in ritardo, all'inizio del 2012.** Messaggio chiaro: **Trenitalia**, protetta, vince e vincerà facilmente. Non paga dei propri quotidiani problemi, **si è concessa il lusso di comperare**, nel dicembre del 2010, una società dedita al trasporto locale con 3.000 dipendenti: **Arriva Deutschland**. Per completare un quadro abborracciato rendendolo immutabile, **una recente norma di legge ha costretto le regioni a fondare delle società con il monopolista aggirando, di fatto, l'indizione di gare europee per il trasporto regionale.** Mercedes Bresso, l'ex presidente della Regione Piemonte, aveva provato a resistere, rifiutandosi di accasarsi con un socio poco fidato. L'amministratore delegato delle ferrovie Mauro Moretti, prodigo di brillanti suggerimenti per i passeggeri, fra cui, l'indimenticato «il viaggiatore [...] farebbe bene a munirsi di panini e coperte» alla fine del 2010 ha comunque chiuso la partita a suo favore: il contratto è stato siglato con il successore a capo della Regione, Roberto Cota. Nel frattempo, a dicembre, sulla Milano-Torino partiranno dei convogli riaggiustati e si punterà all'elevazione della qualità, quella percepita (sic). In mancanza di alternative, dovremo accontentarci dei pannicelli caldi.

Autore

g.t.