

Süddeutsche Zeitung vom 20.11.2021

Süddeutsche Zeitung

Autor: OLIVER MEILER
Seite: 10
Ressort: Politik
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 124.141 (gedruckt)¹ 137.011 (verkauft)¹
139.960 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,532 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 07/2021

² von PMG gewichtet 07/2021

Ein Mann für alle Ämter

Drei Monate vor der Wahl diskutiert Italien, ob Mario Draghi Präsident werden sollte – oder in dieser schwierigen Zeit besser Ministerpräsident bleiben sollte. Auch Silvio Berlusconi rechnet sich Chancen aus

VON OLIVER MEILER

Rom – In Rom kommt es vor, dass ein Barmann, ein *barista*, mehr über die Zukunft des Landes weiß als die Herrschenden Politiker, Analysten und Journalisten. Zumindest behauptet das Antonio Proietti. So heißt der Besitzer des Stammlokals von Mario Draghi und dessen Frau Serenella im römischen Stadtviertel Parioli.

Neulich erzählte Proietti einem Radiosender, er habe mal wieder mit der *Signora* getratscht, und die habe ihm erzählt, dass ihr Mann, der amtierende Premier des Landes, Präsident der Republik werden wolle. Sehr glücklich sei sie nicht darüber, denn als Präsident hätte er noch mehr Pflichttermine als jetzt schon, und so würden sie noch weniger Zeit in ihrem Landhaus in Umbrien verbringen können. Diese Nachricht direkt vom Tresen des Vertrauens, sie war natürlich eine Bombe. Aber war sie auch wahr? Draghi sollte vor ein paar Tagen darauf antworten, mit einem launischen Spruch, wie sich das gehört. Aber dazu später.

Die Wahl des Staatspräsidenten findet im kommenden Februar statt, wenn das Mandat des Christdemokraten Sergio Mattarella abläuft. Dann finden sich in einer gemeinsamen Sitzung im Parlament alle Abgeordneten und Senatoren sowie 58 Vertreter aus den Regionen – insgesamt mehr als tausend „große Wähler“ – zu einem Wahlprozedere zusammen, dessen Riten und Rituale an das vatikanische Konklave erinnern: Die Stimmabgabe ist geheim, das Ansinnen der Wählenden selten sehr heilig. Da wird getäuscht, intrigiert, verraten, gehandelt und gespielt.

Der Vergleich mit der Papstwahl ist auch deshalb statthaft, weil der Staatspräsident jeweils für schier unendlich lange sieben Jahre im schönen Palast auf

dem Quirinalshügel wohnt, der früher Residenz von Königen und Päpsten war, hoch über der Stadt. Ganz so mächtig wie ein Monarch ist er nicht, zumal in politisch ruhigen Zeiten. Dann reist er durchs Land, hält schöne Reden, weiht Denkmäler ein. Er ehrt Sportler, Künstler, ehrbare Bürger. Doch wenn die Politik aus dem Tritt gerät und Kabinette kollabieren, dann schaut alles zum *colle*, rauf zum Hügel also. Der Präsident beruft Regierungen und Regierungschefs, und wenn es dafür keine Mehrheit im Parlament gibt, dann löst er die Kammern auf und setzt Neuwahlen an. Die Macht mit Jo-Jo-Effekt: Mal ist sie klein, mal sehr groß.

Drei Monate noch. Doch die Wahl hält den politischen Betrieb und das gesamte mediale Gedröhne darum herum bereits seit Wochen gefangen in heller Aufregung – und das ist verständlich. Diesmal geht es um richtig viel, es geht um Mario Draghi. In den Zeitungen werden frivole Namen von angeblichen Kandidaten herumgereicht, mehr als ein Dutzend schon. Manche sollen so von Beginn weg „verbrannt“ werden, wie die Italiener sagen, oft reicht dafür eine frühe Nennung. Anderen soll der Bauch gepinselt werden. Silvio Berlusconi zum Beispiel, 85 Jahre alt.

Er ist der Gegenentwurf zu einem Landesvater, der über allem schwebt, moralisch und überhaupt. Eine politische Karriere lang hat Berlusconi mit seiner seltsamen Auffassung von Demokratie und Rechtsstaat das Land gespalten. Nun träumt er von einer krönenden Rundung dieser Karriere, einer Rehabilitierung auf dem Quirinal. Und die rechten Parteien sagen, dass sie ihn wählen werden. Doch wahrscheinlich geben sie das nur vor, um die Karten noch ein bisschen bedeckt zu halten.

In den ersten drei Wahlgängen ist eine

Dreiviertelmehrheit nötig für die Wahl. Die schafft Berlusconi ganz sicher nicht. Ab dem vierten würde eine absolute Mehrheit reichen, aber selbst die scheint unmöglich zu sein, obschon sich natürlich eine Menge Wankelmütige und Fraktionslose locken und umgarnen ließen. Auch das gehört zum großen Roman einer Präsidentenwahl, zuweilen trägt er Züge eines Schelmenromans. Verhandelt wird auch die Frage, ob es nicht endlich Zeit wäre, eine Frau zu wählen. Italien hatte noch nie eine Regierungschefin oder eine Staatspräsidentin. Vor allem drei Frauen werden Chancen eingeräumt: Justizministerin Marta Cartabia, früher Vorsitzende des Verfassungsgerichts; Maria Elisabetta Alberti Casellati, amtierende Präsidentin des Senats; und Emma Bonino, einst EU-Kommissarin und später italienische Außenministerin.

Aber alle diese Eventualitäten hängen von der einzig wahren und zentralen Fragestellung ab, die allein um Draghi kreist: Bringt der frühere Zentralbanker Italien mehr, wenn er noch für eineinhalb Jahre die Geschäfte führt, bis Ende der Legislaturperiode also, und in dieser Zeit weiterhin mit breiter Unterstützung im Parlament den CEO des Landes gibt, den operativen Chefreformer und Verwalter des Wiederaufbaufonds mit seinen mehr als 200 Milliarden Euro aus der EU? Oder ist Italien und dessen Vertrauenswürdigkeit im Ausland mehr gedient, wenn „Super Mario“, der Retter des Euro, der mit allen Mächtigen der Erde auf Augenhöhe redet, sieben Jahre lang in der Rolle des Staatspräsidenten politische Stabilität garantiert? Dummerweise ist er für beide Ämter der ideale Mann.

Unter denen, die ihn gerne auf den *colle* schicken würden, sind etliche dabei, die hoffen, dass ohne Premier Draghi die

Regierung auseinanderfällt und es vorgezogene Neuwahlen gibt. Vor allem bei den Postfaschisten und bei der rechten Lega flirteten sie mit diesem Szenario, es wäre ein riskantes Glücksspiel.

Rein theoretisch gäbe es eine Alternative zu den zwei Optionen, die Möglichkeit einer Stafette, ein Zeitrick: Mattarella, 80, könnte sich für eine Übergangsphase wiederwählen lassen, etwa bis zum Ende der Legislaturperiode im Frühling 2023, und dann für eine Wahl Draghis den Weg freimachen. Wie das sein Amtsvorgänger Giorgio Napolitano 2013 tat, der war damals 88. Mattarella hat schon eine Wohnung gemietet für die Zeit danach, er freue sich auf die kleinen Freuden des Ruhestands, sagt er bei jeder Gelegenheit. Auch Napolitano sträubte sich bis zuletzt, wortreich und

vermeintlich definitiv. Als man ihn dann trotzdem drängte, für das höhere Wohl des Landes, konnte er schlecht Nein sagen.

Aber nun zurück zum *barista* in Parioli. Der hatte den Medien auch noch verraten, dass Draghi zum Aperitif gerne einen Aperol Spritz trinke, manchmal auch zwei. Und so fragte nun vor ein paar Tagen ein Reporter den Premier: „Presidente, Ihre Frau soll Ihrem Barmann gesagt haben, dass Sie bald auf den Hügel umziehen werden?“ Draghi lächelte und sagte: „Ich möchte dazu nur sagen, dass ich noch nie einen Spritz mit Aperol getrunken habe, ich mag den einfach nicht. Ich nehme immer den mit Campari.“

Da war alles drin: Geist und Spiel im Machtkampf um das höchste Amt.

Draghi stellte auf sanfte Art die Glaubwürdigkeit des Mannes infrage, wobei: Welcher italienische Barmann kennt die Vorlieben seiner Stammgäste nicht? Und er umging dabei die eigentliche Frage, die alle so brennend interessiert: Will er Präsident werden? Oder will er nicht? Aus seiner Entourage hört man, Draghi werde sich frühestens an Weihnachten dazu äußern. Eine Bescherung mit unmittelbaren Unwägbarkeiten, in beiden Fällen.

Der Präsident hält Reden und ehrt Sportler. Doch in Krisen ist seine Macht sehr groß.

Der Premier will sich frühestens an Weihnachten zu seinen politischen Plänen äußern

Abbildung:

Der Barmann von Mario Draghis Stammlokal behauptet, der Premier möchte Präsident werden. Doch Draghi redet lieber über Getränke. Foto: Yoan Valat/Reuters

Verlags-Artikel-PDF:

A113294776.pdf

Wörter:

1096

Urheberinformation:

DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München

Un uomo adatto ad ogni carica

A tre mesi dalle elezioni ci si chiede se Mario Draghi sia destinato a diventare il nuovo Presidente o se, in questo periodo così difficile, sarebbe meglio mantenesse il suo ruolo di presidente del consiglio dei ministri. Anche Berlusconi crede di avere una chance.

OLIVER MEILER

A Roma può succedere che un barista, un *barman*, ne sappia di più sul futuro del Paese rispetto a politici, analisti e giornalisti. Almeno questo è quello che sostiene Antonio Proietti, proprietario del locale preferito di Mario Draghi e di sua moglie Serenella nel quartiere Parioli di Roma.

Di recente Proietti ha raccontato in radio che, chiacchierando con la signora, lei gli aveva confessato che il marito, attuale primo ministro del Paese, vorrebbe diventare Presidente della Repubblica. Lei non è molto contenta, perché come Presidente avrebbe ancora più appuntamenti obbligatori di quelli che già ha, e così i due avrebbero ancora meno tempo da poter passare nella loro casa di campagna in Umbria. Questa notizia, avuta in modo così informale, è stata naturalmente un fulmine a ciel sereno. Ma è vero? Draghi avrebbe dovuto rispondere qualche giorno fa, con irritazione, come è giusto che sia. Ma di questo parleremo più tardi.

L'elezione del Presidente della Repubblica avrà luogo il prossimo febbraio, quando scadrà il mandato di Sergio Mattarella. Allora tutti i deputati, senatori e 58 rappresentanti delle regioni - un totale di più di mille "grandi elettori" - si riuniranno in una sessione congiunta in Parlamento per una procedura elettorale i cui riti e rituali ricordano il conclave vaticano. Il voto è segreto, ma le intenzioni degli elettori raramente sono "sante". Come nel gioco d'azzardo anche qui si inganna, si creano intrighi, ci si tradisce e si tratta.

Il paragone con l'elezione del Papa è azzeccato anche perché per sette lunghi anni il Presidente della Repubblica vive nel bel palazzo sul colle del Quirinale nella parte alta della città, un tempo residenza di re e di papi. Non è potente quanto un monarca, soprattutto in tempi politicamente tranquilli. Viaggia per il Paese, tiene bei discorsi, inaugura monumenti. Onora atleti, artisti, cittadini degni di merito. Ma quando la politica sfugge di mano e si creano tensioni, allora tutta l'attenzione è nuovamente rivolta al colle. È il Presidente che nomina i governi e i capi di governo e, se non c'è una maggioranza in Parlamento, scioglie le camere e convoca nuove elezioni. Ha un potere ad effetto "yo-yo": a volte ridotto, a volte molto grande.

Ancora tre mesi. Ma è da settimane che le elezioni scatenano nell'establishment politico e a livello di media uno stato di perenne eccitazione - e questo è comprensibile. Questa volta la posta in gioco è davvero alta, si tratta di Mario Draghi. I giornali si lasciano sfuggire con leggerezza nomi di presunti candidati, già più di una dozzina. Alcuni sono da scartare fin dall'inizio, come dicono gli italiani, spesso basta solo nominarli. Altri andrebbero solamente

compiaciuti. L'ottantacinquenne Silvio Berlusconi, per esempio. È l'antitesi di un padre della patria, che si libra al di sopra di tutto, anche moralmente. Per la sua carriera politica Berlusconi ha diviso il Paese con la sua strana concezione della democrazia e dello stato di diritto. Ora sogna il coronamento di questa carriera, una sorta di "riabilitazione" al Quirinale. E i partiti di destra dicono che lo voteranno. Ma probabilmente lo dicono solamente per non rivelare le carte in tavola per il momento.

Per l'elezione è necessaria una maggioranza di tre quarti nei primi tre turni di voto. Berlusconi non ci riuscirà di certo. Dal quarto turno in poi sarebbe sufficiente una maggioranza assoluta, ma anche questo sembra altamente improbabile, anche se molte persone volubili e senza fazione potrebbero essere attratte e sedotte con l'inganno. Anche questo fa parte della *story* di un'elezione presidenziale, che a volte assume i tratti di un romanzo picaresco. Ci si chiede pure se non sia finalmente giunto il momento di eleggere una donna. L'Italia non ha mai avuto un capo di governo o un Presidente donna. Tre candidate, in particolare, potrebbero avere una chance: il ministro della Giustizia Marta Cartabia, ex Presidente della Corte Costituzionale, Maria Elisabetta Alberti Casellati, attuale presidente del Senato, ed Emma Bonino, ex commissaria UE e poi ministra degli Esteri.

Tutte queste eventualità dipendono da un'unica questione, che riguarda solamente la figura di Draghi. L'ex banchiere centrale sarebbe più utile all'Italia continuando a guidare il Paese per un altro anno e mezzo, fino alla fine della legislatura, e durante questo periodo, con un ampio sostegno in Parlamento, continuerà ad essere il premier, il principale riformatore operativo e gestore del fondo di ricostruzione da oltre 200 miliardi di euro? Oppure "Super Mario", il salvatore dell'euro, che parla a tu per tu con tutti i potenti della terra, potrebbe essere più utile all'Italia e all'immagine del Paese all'estero nel ruolo di Presidente? Volendo o no, è l'uomo ideale per entrambi gli incarichi.

Tra coloro che vorrebbero mandarlo al colle ci sono molti che sperano che senza il primo ministro Draghi l'attuale governo cada a pezzi e vengano indette elezioni anticipate. Questo scenario piace soprattutto ai post-fascisti e alla destra della Lega. Sarebbe chiaramente una scommessa rischiosa.

Teoricamente ci sarebbe un'alternativa alle due opzioni, la possibilità di una "staffetta", una sorta di trucco temporale: l'ottantenne Mattarella potrebbe lasciarsi rieleggere per una fase transitoria, fino alla fine della legislatura nella primavera del 2023, per esempio, e poi spianare la strada all'elezione di Draghi. Ha già affittato un appartamento per il periodo successivo e non vede l'ora di godersi i piccoli piaceri della pensione, afferma ad ogni occasione. Anche Napolitano aveva resistito fino alla fine, in maniera eloquente e presumibilmente definitiva. Quando è stato esortato a proseguire nel suo incarico per il bene del Paese, tuttavia, non è stato in grado di rifiutare.

Ma torniamo al nostro barista di Parioli. Aveva anche rivelato ai media che come aperitivo Draghi prende sempre un Aperol Spritz, a volte anche due. E così, qualche giorno fa, un giornalista ha chiesto al premier: "Presidente, ho saputo che sua moglie ha detto al barman che presto si trasferirà sul colle, è vero?" Draghi, sorridendo, ha risposto: "Vorrei solamente

dire che non ho mai bevuto uno spritz con Aperol, non mi piace. Prendo sempre quello con Campari".

Questa affermazione esprime tutto: senso dell'umorismo e gioco nella lotta per la carica più alta dello Stato. Draghi ha sapientemente messo in dubbio la credibilità dell'uomo: quale barman italiano non conosce le preferenze dei suoi clienti abituali? E, così facendo, ha aggirato la vera questione che interessa tutti così ardentemente: vuole diventare Presidente? O no? Il suo entourage afferma che Draghi non commenterà fino a Natale, al più presto. Nel caso di entrambi gli scenari si tratterà di un dono che non potrà essere valutato immediatamente.

Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 21.11.2021

Frankfurter Allgemeine
SONNTAGSZEITUNG

Seite: 19
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: WIRTSCHAFT
Mediengattung: Sonntagszeitung

Nummer: 46
Auflage: 212.771 (gedruckt) ¹ 206.845 (verkauft) ¹
216.048 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,740 (in Mio.) ²

¹ IVW 2/2021

² AGMA ma 2021 Pressemedien II

Bahn frei für die Konkurrenz

Die Ampelkoalition will den Zugbetrieb vom Schienennetz trennen. In Italien und der Tschechischen Republik profitieren Reisende heute schon davon.

Von Kevin Hanschke
Bahnhof Roma Termini. Zwei stromlinienförmige Hochgeschwindigkeitszüge sind in den Kopfbahnhof eingefahren. Beide Züge sind amaranrot, werden mit 300 Kilometern pro Stunde ins 600 Kilometer entfernte Mailand brausen und für diese Strecke drei Stunden brauchen. Doch die Züge fahren für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen. Der eine heißt Frecciarossa und wird von der italienischen Staatsbahn Trenitalia betrieben. Der andere trägt den Namen Italo und gehört zur privaten Bahngesellschaft Nuovo Trasporto Viaggiatori. In der Haupthalle der Stazione Termini stehen die Ticketautomaten der Bahnbetreiber nebeneinander. Sie buhlen mit Sonderangeboten um die Kunden, ein Flexticket kostet 50 Euro.

Was in Italien schon Realität ist, könnte hierzulande bald ähnlich aussehen, wenn Grüne und FDP ihre Pläne zur Trennung von Netz und Betrieb verwirklichen. Doch funktioniert das? Die Italo-Züge sind eine Erfolgsgeschichte, doch der Weg dorthin war schwierig. 2007 liberalisierte Ministerpräsident Romano Prodi den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Italien. Das Land war damit ein Vorreiter in Europa. Luca Cordero di Montezemolo, lange Jahre Ferrari-Chef und Präsident des italienischen Industrieverbands, tat sich nach der Deregulierung mit anderen Unternehmern zusammen, um der Staatseisenbahn Konkurrenz zu machen. Viele Politiker kritisierten die Neugründung, und bis 2017 schien es, als würden sie recht behalten. Das Angebot der Italo-Züge wuchs zwar, die niedrigen Preise sorgten anfangs für eine hohe Auslastung. Aber Trenitalia senkte ebenfalls die Preise auf ein Dumping-Niveau, Italo mit seinen 25 Zügen stand deshalb mehrfach vor dem Bankrott.

Nach dem Einstieg einer Mailänder Bank sah der neue Chef Flavio Cattaneo einen Expansionskurs als einziges Mittel, um das Unternehmen zu retten. Obwohl die Züge unrentabel waren, wurden neue Garnituren für je 30 Millionen Euro bestellt.

Diese Strategie ging auf. Seit 2016 erwirtschaftet das Start-up Gewinne. Trotz der Krisen in Italien ist der Markt zweistellig gewachsen. Sowohl die Kunden als auch die Zugbetreiber profitieren. Die Fahrpreise sanken um mehr als 40 Prozent. Auf den Hauptachsen des Landes verkehrt alle fünfzehn Minuten ein Zug. Die Zahl der Passagiere verdoppelte sich, der Italo hat inzwischen einen Marktanteil von mehr als 30 Prozent, im Rekordjahr 2018 erwirtschaftete er Einnahmen in Höhe von 571 Millionen Euro, im selben Jahr wurde er für 2,5 Milliarden Euro an eine amerikanische Fondsgesellschaft verkauft. Selbst für Trenitalia wirkte die Liberalisierung positiv: Die Zahl der Frecciarossa-Passagiere wuchs ähnlich stark, daneben erhält die Netzsparte der Staatsbahn Trassengebühren vom Italo-Betreiber. Anders entwickelte sich die Konkurrenz auf der Schiene in der Tschechischen Republik. Seit 2011 verkehren auf der rund 350 Kilometer langen Magistrale zwischen der Hauptstadt Prag und der zweitgrößten Stadt Ostrava Züge des Privatunternehmens RegioJet. Als eines der ersten Länder der EU hatte die Tschechische Republik bereits 2003 ihre Eisenbahn zerschlagen. Seither ist das Streckennetz im Eigentum einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft, die Staatsbahn selbst betreibt nur noch Züge. RegioJet hingegen gehört dem Unternehmer Radim Jancura, der das Reiseunternehmen Student Agency betreibt. Die gelben Waggonen waren eine Servicesensation: Stewards servie-

ren kostenlosen Kaffee, es gibt Zeitungen und Internet, zu Beginn lagen die Preise zudem um 20 Prozent niedriger als bei der Staatsbahn. Seit 2016 verkehrt auf dem Korridor zudem der Leo Express, dessen Betreibergesellschaft zu 50 Prozent der spanischen Staatseisenbahn Renfe gehört.

Nach den ersten positiven Effekten folgte bald die Enttäuschung. Obwohl die Züge aller drei Gesellschaften fast vollständig ausgelastet sind, machten die Betreiber kaum Gewinne, denn auch die CD senkte ihre Preise und finanzierte den Fehlbetrag mit Einnahmen aus dem subventionierten Regionalverkehr, die EU-Kommission ermittelte wegen Missbrauchs einer dominanten Marktstellung.

Ähnlich wie in Italien sorgten die Ausweitung des Angebots, das Interesse der Kunden und das Vorgehen der Monopolkommission aber dafür, dass die Betreiber heute profitabel arbeiten. Leo Express und RegioJet verzeichnen seit 2018 Gewinne. "Unsere Züge, die nicht subventioniert sind, bringen auf allen Linien Gewinn, und diese positive Tendenz setzen wir fort", sagte RegioJet-Eigner Radim Jancura.

Würde es in Deutschland genauso kommen? Die Monopolkommission der Bundesregierung kritisierte voriges Jahr in einem Gutachten über den Bahnsektor vieles, was einen Fernverkehrswettbewerb bisher verhindert. Dazu gehören überhöhte Trassenpreise, das faktische Monopol der Bahn beim Ticketvertrieb und die Abstimmungsprobleme bezüglich der Trassenvergabe.

Seit zehn Jahren beschäftigt sich Alexander Eisenkopf, Professor für Verkehrspolitik an der Zeppelin-Universität Friedrichshafen, mit dem Thema: Beim Fernverkehr habe sich in Deutschland bislang wenig getan. Im Gegensatz zum

subventionierten Nahverkehr zeichne sich der Sektor durch geringe Gewinnmargen aus. "Das macht den Markt für Wettbewerber unattraktiv." Bislang konkurriert hierzulande nur FlixTrain auf wenigen Strecken mit der Staatsbahn. Für eine weitere Expansion bräuchte das Unternehmen mehr Züge und Waggons, günstige Fahrzeuge seien aber nur schwer zu bekommen, so der Experte. FlixTrain selbst rechnet sich neue Chancen aus. Komme es mit der neuen Regierung tatsächlich zu einer Bahnreform, wolle FlixTrain stärker als bisher in den Schienenverkehr investieren, sagt Firmenchef André Schwämmlein: "Wir könnten schon 2022 unser Angebot ausweiten, indem wir auf unseren bestehenden Strecken mehr Fahrten anbieten." Wichtiger noch als die Reform selbst sei

das Signal der Verkehrspolitik, dass sich die Investition in neue Lokomotiven und Waggons auch lohnt. Derzeit besitzt FlixTrain nur neun Zuggarnituren, dennoch will das Unternehmen weitere Strecken in den Fahrplan aufnehmen. So sollen im nächsten Jahr auch Nachtzüge der Bahngesellschaft durch Europa fahren. "Wir wollen ein deutschlandweites alternatives Angebot aufbauen", sagt Schwämmlein. Auch die Fahrgast- und Branchenverbände sprechen sich für eine Reform der Bahn aus. "Unsere Position zur Zerschlagung ist nicht schwarz oder weiß - die Struktur ist eine nachgestellte Frage, das Problem ist die fehlende Strategie der Bahn und die inkonsistente verkehrspolitische Zielsetzung der Bundesregierung", sagt ein Sprecher der Allianz pro Schiene. Der

Fahrgastverband Pro Bahn findet Investitionen in den Schienenverkehr wichtiger als Strukturdebatten. "Es muss mehr Geld ins System gebracht werden, nur dadurch sind ein besserer Bahnverkehr und günstigere Ticketpreise möglich." Mehr Wettbewerb könne auch dazu beitragen, sagt der Pressesprecher. Im Dezember 2020 sind die Wettbewerbschranken für den Bahnverkehr in ganz Europa gefallen. Viele private Bahnanbieter wollen weiter expandieren - ob Italo, RegioJet, Leo Express oder FlixTrain. Als besonders attraktive Ziele nannte Italo-Gründer Monteze-molo Spanien und Deutschland. "Wir stehen in den Startlöchern", sagte er der italienischen Presse.

Abbildung: Zwischen Rom und Mailand konkurriert der private Hochgeschwindigkeitszug "Italo" schon lange mit der Staatsbahn. Foto AFP
Verlags-Artikel-PDF: 211121_faz_SD12021112150001010277056.pdf
Wörter: 992
Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main

Via libera alla concorrenza

La coalizione a semaforo vuole separare la gestione delle infrastrutture ferroviarie dai servizi di trasporto. Come accade in Italia o in Repubblica Ceca, dove i viaggiatori ne stanno già beneficiando.

Kevin Hanschke

Stazione di Roma Termini. Due treni ad alta velocità sono appena giunti al capolinea. Entrambi sono di color rosso amaranto, sfrecciano a 300 chilometri all'ora verso Milano, a 600 chilometri di distanza, e impiegano circa tre ore per coprire la distanza. Ma sono di compagnie ferroviarie differenti. Uno si chiama "Frecciarossa" ed è gestito dalle ferrovie statali italiane Trenitalia. L'altro si chiama "Italo" e appartiene alla compagnia ferroviaria privata Nuovo Trasporto Viaggiatori. Nella sala principale della Stazione Termini le biglietterie automatiche dei due operatori ferroviari stanno una accanto all'altra e si contendono i clienti con offerte speciali: un flexi-ticket costa sui 50 euro. Ciò che in Italia è già realtà potrebbe accadere anche in Germania, se i Verdi e l'FDP realizzeranno i loro piani di separare la gestione delle infrastrutture ferroviarie dai servizi di trasporto. Ma funzionerà?

Quella di "Italo" è una storia di successo, ma la strada per arrivarci è stata difficile. Nel 2007 il primo ministro Romano Prodi aveva liberalizzato l'alta velocità ferroviaria in Italia. Il Paese divenne così un pioniere in Europa. Luca Cordero di Montezemolo, che è stato presidente della Ferrari e di Confindustria per molti anni, ha unito le forze con altri imprenditori per far concorrenza alle ferrovie statali. Molti politici hanno criticato l'iniziativa e, fino al 2017, sembravano aver ragione. La gamma dei treni Italo è poi cresciuta e i prezzi bassi hanno inizialmente garantito un elevato utilizzo. Ma anche Trenitalia abbassò i prezzi, portando Italo con i suoi 25 treni sull'orlo del fallimento. Dopo l'acquisto di Italo da parte di una banca milanese, il nuovo capo Flavio Cattaneo ha visto un percorso di espansione come unico modo per salvare l'azienda. Anche se i treni non erano redditizi, ne furono ordinati altri pezzi, per il valore di circa 30 milioni di euro ciascuno.

La strategia ha funzionato. Dal 2016 la start-up sta facendo profitto. Nonostante le crisi in Italia, il mercato è cresciuto a due cifre. Sia i clienti che gli operatori ferroviari ne beneficiano. Le tariffe sono diminuite di più del 40 per cento. Sulle principali tratte del Paese passa un treno ogni quindici minuti. Il numero di passeggeri è raddoppiato, Italo ha ora una quota di mercato superiore al 30 per cento e nell'anno record 2018 ha generato ricavi per 571 milioni di euro. Nello stesso anno l'azienda è stata venduta ad una società di investimenti americana per 2,5 miliardi di euro. Anche per Trenitalia la liberalizzazione ha avuto un effetto positivo: il numero di passeggeri del Frecciarossa è cresciuto in modo analogo, inoltre le ferrovie statali ricevono dall'operatore Italo i diritti di circolazione.

La concorrenza sulle ferrovie nella Repubblica Ceca si è sviluppata in modo diverso. Dal 2011 i treni della compagnia privata RegioJet operano sulla linea principale di 350 chilometri tra la capitale Praga e la seconda città più grande, Ostrava. Essendo uno dei primi Paesi dell'UE, la Repubblica Ceca aveva già smantellato le sue ferrovie nel 2003. Da allora la rete

delle linee è di proprietà di una società statale di infrastrutture, e la stessa ferrovia statale gestisce solamente i treni. RegioJet, invece, è di proprietà dell'imprenditore Radim Jancura, che gestisce la compagnia di viaggi Student Agency. Nei vagoni gialli il passeggero viene veramente coccolato: il personale di bordo serve caffè gratis, ci sono giornali e internet, e all'inizio i prezzi erano del 20 per cento più bassi di quelli delle ferrovie statali. Dal 2016 il Leo Express, la cui compagnia operativa appartiene per il 50 per cento alla ferrovia statale spagnola Renfe, opera anche sul corridoio di riferimento.

I primi effetti positivi furono presto seguiti dalla delusione. Anche se i treni di tutte e tre le compagnie vengono utilizzati quasi completamente, gli operatori non hanno quasi mai fatto profitti, perché anche CD ha abbassato i suoi prezzi e finanziato il deficit con le entrate del trasporto regionale sovvenzionato, motivo per cui la Commissione UE ha aperto un'indagine per abuso di posizione dominante sul mercato.

Come in Italia, l'espansione dei servizi, l'interesse dei clienti e l'intervento dell'Amministrazione dei monopoli hanno fatto sì che gli operatori potessero nuovamente fare profitto. Leo Express e RegioJet registrano entrate dal 2018. "I nostri treni, che non sono sovvenzionati, stanno facendo profitti su tutte le linee e questa tendenza positiva sta proseguendo", ha detto il proprietario di RegioJet Radim Jancura.

Accadrebbe lo stesso anche in Germania? In un rapporto sul settore ferroviario dell'anno scorso, l'amministrazione dei monopoli del governo tedesco ha criticato molte cose che finora hanno impedito la concorrenza a lunga distanza. Tra questi, i prezzi eccessivi delle tratte, il monopolio *de facto* delle ferrovie nella vendita dei biglietti e i problemi di coordinamento nell'assegnazione delle tratte.

Alexander Eisenkopf, professore di politica dei trasporti presso la Zeppelin-Universität di Friedrichshafen, si occupa di questo argomento da oltre dieci anni. In contrasto con il trasporto locale sovvenzionato, il settore è caratterizzato da bassi margini di profitto. "Questo rende il mercato poco appetibile per la concorrenza. Finora solo FlixTrain è in grado di competere con le ferrovie statali in questo Paese, su alcune tratte. Per un'ulteriore espansione l'azienda avrebbe bisogno di più treni e vagoni, ma non è semplice trovare mezzi a buon prezzo, dice l'esperto. La stessa FlixTrain vede nuove opportunità all'orizzonte. Se il nuovo governo presenterà davvero una riforma delle reti ferroviarie, FlixTrain intende investire nel settore più di prima, riferisce il dirigente dell'azienda André Schwämmlein: "Potremmo espandere i nostri servizi già nel 2022, offrendo più corse sulle nostre linee esistenti". Ancora più importante della riforma stessa, dice, è il messaggio della politica dei trasporti, secondo il quale varrebbe la pena di investire in nuove locomotive e vagoni. Al momento FlixTrain possiede solamente nove treni, ma l'azienda vuole aggiungere nuove tratte. L'anno prossimo, per esempio, la compagnia ferroviaria farà viaggiare anche treni notturni attraverso l'Europa. "Vogliamo stabilire un servizio alternativo in tutta la Germania", afferma Schwämmlein. Anche le associazioni dei passeggeri e dell'industria sono favorevoli alla riforma delle ferrovie. "La nostra posizione sulla rottura non è bianca o nera - la struttura va ripensata, il problema è la mancanza di strategia da parte delle ferrovie e gli obiettivi incoerenti della politica dei trasporti del governo federale", dice un portavoce della Pro-Rail Alliance. L'associazione dei passeggeri Pro Bahn pensa che gli investimenti nel trasporto

ferroviario siano più importanti dei dibattiti sulla struttura. "Bisogna investire di più nel sistema, solo questo renderà possibile un trasporto ferroviario migliore e garantirà prezzi più economici". Anche una maggiore concorrenza potrebbe contribuire, riferisce l'addetto stampa.

Nel dicembre 2020 sono venute meno in tutta Europa le barriere alla concorrenza per il trasporto ferroviario. Molti privati, come Italo, RegioJet, Leo Express o FlixTrain, vogliono quindi espandersi ulteriormente. Il fondatore di Italo Montezemolo ha citato la Spagna e la Germania come destinazioni particolarmente attraenti. "Siamo ai blocchi di partenza", ha detto alla stampa italiana.