

# Alta velocità liberalizzata, nuove tratte in Europa

## CONCORRENZA

Allo studio i collegamenti Vienna-Budapest e Atene-Salonicco

Ci sono almeno sei tratte ferroviarie in Europa dove potrebbe essere introdotto un servizio ad Alta velocità per i passeggeri, previo adeguamento e potenziamento delle linee esistenti: Atene-Salonicco, Vienna-Budapest, Varsavia-Berli-

no, Varsavia-Danzica, Praga-Berlino, Londra-Manchester-Edimburgo. Potrebbe essere un'Alta velocità di rete (Avr), ovvero un'alta velocità caratterizzata da un'infrastruttura più snella e meno costosa, con velocità massime di progetto dell'ordine dei 250 Km/h (non più 300 o 350 Km/h). Un'opportunità di crescita per le imprese italiane, gruppo Fs e treno Italo (Ntv), che in questo settore rappresentano un punto di riferimento in Europa e nel mondo.

**Marco Morino** — a pag. 9

## Alta velocità liberalizzata, nuove tratte in Europa

### CONCORRENZA

Tra i nuovi collegamenti, Atene-Salonicco, Vienna-Budapest, Varsavia-Berlino

In Italia non si esclude l'ingresso di un terzo operatore con Fs e Italo

**Marco Morino**

MILANO

Ci sono almeno sei tratte ferroviarie in Europa dove potrebbe essere introdotto un servizio ad Alta velocità per i passeggeri, previo adeguamento e potenziamento delle linee esistenti: Atene-Salonicco, Vienna-Budapest, Varsavia-Berlino, Varsavia-Danzica, Praga-Berlino, Londra-Manchester-Edimburgo. Questi collegamenti ferroviari, quasi tutti compresi tra i 300 e i 600 chilometri di lunghezza, già oggi esprimono una forte domanda potenziale per i servizi ad Alta velocità. Potrebbe essere un'Alta velocità di rete (Avr), ovvero un'alta velocità caratterizzata da un'infrastruttura più snella e meno costosa, con velocità massime di progetto dell'ordine dei 250 Km/h (non più 300 o 350 Km/h). Un'opportunità di crescita per le imprese italiane, gruppo Fs e treno Italo (Ntv), che in questo settore rappresentano un punto di riferimento in Europa e nel mondo. La

riflessione è di Pierluigi Coppola, docente del Politecnico di Milano, tra i maggiori specialisti europei di trasporto ferroviario.

### La conferenza di Milano

Le prospettive dell'Alta velocità in Europa, in vista della liberalizzazione completa del mercato prevista dal IV pacchetto ferroviario a partire dal dicembre 2020, saranno al centro di un convegno con alcuni dei massimi esperti europei, tra cui Ennio Cascetta, organizzato, giovedì 30 gennaio, al Politecnico di Milano. «Il convegno - spiega Coppola al Sole 24 Ore - è il primo di una serie di eventi che ci porteranno alla European Transport Conference, che per la prima volta si terrà in Italia, il 9-11 settembre 2020 al Politecnico di Milano».

### Il IV pacchetto ferroviario

Con l'apertura del mercato europeo dell'alta velocità, da fine anno le imprese ferroviarie potranno offrire servizi di Alta velocità su tratte interne in altri stati membri, in concorrenza con l'operatore dominante. L'espansione dei servizi ferroviari in Europa, che è considerato a tutti gli effetti il mercato domestico di riferimento, consentirà alle Ferrovie Italiane, in coerenza con la strategia di espansione internazionale prevista dal piano industriale del gruppo, di ampliare il proprio business in Germania, Francia, Spagna, Olanda e Gran Bretagna,

per esportare le competenze e le eccellenze ferroviarie, tecnologiche e no, del made in Italy. E altrettanto potrà fare Italo, il concorrente di Fs in Italia. «Il IV pacchetto ferroviario - dice Coppola - consentirà all'Italia di essere protagonista dello spazio unico europeo. In ambito europeo, l'Italia è la più avanzata in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario. È, infatti, l'unica nazione ad aver aperto alla concorrenza il mercato dell'Alta velocità, quello più remunerativo. L'apertura del mercato ferroviario - continua il docente - ha permesso in Italia, a differenza di quanto accade negli altri Stati membri della Ue, di ridurre i prezzi dei biglietti del 34% e di incrementare sensibilmente il numero dei collegamenti sull'intero sistema, in particolare sulla relazione Roma-Milano, quella più richiesta dal mercato. E anche la qualità del servizio, in questi anni, è cresciuta in misura considerevole». Ciò che è avvenuto in Italia ha smentito coloro che sostenevano che l'Alta velocità è un «modo di



viaggiare per ricchi». Al contrario, l'esperienza italiana dimostra che sulle relazioni dove c'è l'Av il costo medio del biglietto ferroviario è più basso rispetto ai casi in cui l'Av non c'è. «L'Italia - dice Coppola - rappresenta un modello per i futuri sviluppi dell'Alta velocità passeggeri in altre realtà europee, in particolare laddove l'Alta velocità ancora non è presente ma potrebbe rivelarsi un successo commerciale».

### La Grecia

Da qui l'indicazione di alcune tratte europee potenzialmente interessate a sviluppare un servizio ad Alta velocità in competizione diretta con auto e aereo. «L'alta velocità esprime il meglio di sé nelle distanze tra i 300 e i 600 chilometri» nota Coppola. Tra queste si segnala la linea greca Atene-Salonicco (499 chilometri). In Grecia l'operatore che fornisce servizi di trasporto merci e passeggeri è TrainOse (618 dipen-

deni, 121 milioni di fatturato), controllato al 100% da Trenitalia (gruppo Fs). Oltre al trasporto passeggeri, Fs intende intercettare le potenzialità di sviluppo del traffico merci dai porti greci verso il centro Europa.

### Più concorrenza in Italia

«La completa liberalizzazione del mercato ferroviario europeo - afferma Coppola - spingerà le nostre imprese a espandersi all'estero ma anche gli operatori esteri a puntare sull'Italia. Tra gli esperti c'è la convinzione diffusa che in Italia, quando sarà completata anche la tratta a Est, cioè il collegamento da Brescia verso Verona, Vicenza e Padova, ci sarà spazio per un terzo operatore, molto probabilmente francese o tedesco, in concorrenza con Fs e Italo. A tutto vantaggio dei consumatori».

### Superare il monopolio

È probabile che, almeno inzial-

mente, l'operatore dominante (pensiamo al caso francese di Sncf) faccia resistenza all'apertura del mercato. Che fare? «Qui entra in gioco - osserva Coppola - la Commissione europea, che dovrà vigilare e poi eventualmente sanzionare comportamenti scorretti. Dal resto, l'Europa, con il green new deal, ha deciso di scommettere sul treno, considerato un mezzo di trasporto rispettoso dell'ambiente». Infine Fs segue con interesse anche le opportunità derivanti dal progetto Rail Baltica, che mira alla creazione di una linea ferroviaria ad alta velocità utile a connettere i tre Paesi baltici (e la Polonia).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### INGEGNERIA DEI TRASPORTI.

Pieluigi Coppola,  
docente del  
Politecnico di  
Milano

## LE STRATEGIE DEL GRUPPO

# Spagna, Francia e Regno Unito nei piani di Fs

L'Alta velocità italiana in questi 10 anni è diventato un modello che il gruppo Fs sta esportando in tutto il mondo. A partire dalla Gran Bretagna dove Trenitalia, tramite la controllata Trenitalia Uk, gestisce i servizi InterCity da Londra a Glasgow/Edimburgo (Avanti West Coast), la linea ferroviaria principale del Regno Unito. In Spagna il consorzio Ilsa, composto da Trenitalia e Air Nostrum, è stato selezionato da

Adif, il gestore dell'infrastruttura spagnola, come primo operatore privato ad accedere al mercato iberico. Il consorzio, per 10 anni, offrirà collegamenti alta velocità Madrid-Barcellona, Madrid-Valencia/Alicante e Madrid-Málaga/Siviglia. In Francia sono in corso i test per il collegamento internazionale alta velocità Milano-Parigi con il Frecciarossa 1000. L'inizio del servizio è previsto per quest'anno. In Thailandia Fs Italiane si è aggiudicata il progetto High Speed Rail Linking 3 Airports, gestione e manutenzione di infrastruttura, flotta treni, stazioni e depositi della linea ferroviaria alta velocità che collegherà i tre principali aeroporti del Paese.

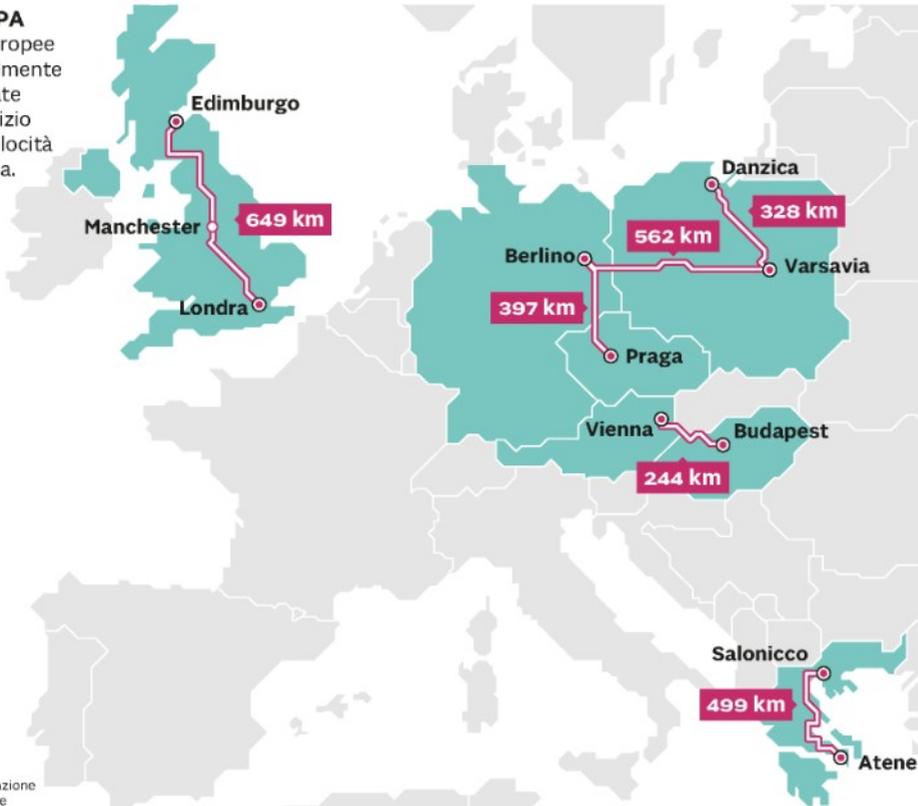
—M.Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Lo sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria

#### LA MAPPA

Tratte europee potenzialmente interessate a un servizio di Alta velocità ferroviaria.  
In km



Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore

#### LE TAPPE DELLA LIBERALIZZAZIONE IN EUROPA

L'evoluzione della normativa alla Commissione Europea

