

L'analisi

OLIVIERO BACCELLI

L'ALTA VELOCITÀ ITALIANA CHIAMATA AD ACCELERARE

L settore dell'Alta Velocità in Europa è in una fase di rinascimento, anche grazie a fondi privati. Infatti, la concorrenza ha portato nuovi modelli di business in un settore storicamente basato su logiche pubbliche. Il caso della Spagna, dove il nuovo quadro regolatorio teso a favorire la competizione è divenuto operativo dal maggio 2021 è divenuto il simbolo delle potenzialità del settore. Ad esempio, fra Madrid e Barcellona, dove i passeggeri nel 2023 sono stati quasi 9 milioni, segnando un + 95% rispetto al 2019, operano quattro imprese ferroviarie, di cui due con un modello low cost. L'epicentro delle innovazioni nei prossimi anni sarà la Francia. In questo contesto emergono le potenzialità di approcci innovativi promossi anche da fondi di investimento specializzati, che, ad esempio, detengono le quote di maggioranza di linee AV quali il tunnel sotto la Manica (in concessione a Getlink), e la Tours Bordeaux (in concessione a Lisea) o sono promotori di ambiziose nuove imprese. Fra questi ultimi vi è il caso di Proxima, sostenuto da Antin IP con oltre un miliardo di euro per le fasi di start-up. Proxima si prefigura quale primo operatore AV indipendente in Francia e si prevede sia operativo dal 2027, con 12 treni e 10 milioni di posti offerti all'anno, dedicati a servizi nell'Ovest della Francia. Il target è un mix di domanda leisure e di nuovi lavoratori a distanza, che richiedono un servizio di bordo semplificato. Proxima non avrebbe potuto svilupparsi senza il sostegno indiretto delle infrastrutture messe a disposizione da Lisea che ha sviluppato il deposito e centro di manutenzione per nuovi entranti sin dalle fasi di pianificazione della nuova linea. Anche Getlink ha una strategia di sostegno alla competizione per raddoppiare i treni e le destinazioni AV da per Londra entro il 2030, di cui hanno già

pubblicamente dichiarato di voler trarre beneficio nuovi operatori quali Heuro ed Evolyn il cui ingresso è previsto nel 2028. Le leve utilizzabili da Getlink sono aumentate da quando è stato inaugurato il cavo di trasmissione all'interno del tunnel nord denominato ElecLink. Questa infrastruttura energetica che collega Francia e Regno Unito attiva dal 2022, infatti, genera il 30% dei ricavi e oltre la metà dei margini di Getlink. Getlink ha già previsto di raddoppiare la capacità di ElecLink, valorizzando a questo scopo anche il tunnel sud. Gli spunti per gli scenari del mercato AV italiano sono molti, considerando che fra il 2012 e il 2021 è stato un benchmark in Europa, essendo stato il primo a promuovere la competizione diretta fra due operatori: Trenitalia ed Italo. Queste due imprese hanno tutte le caratteristiche per emergere da protagoniste in Europa, stimolate anche dal già dichiarato ingresso nel mercato italiano dal 2026 di SNCF, le ferrovie francesi. I limiti della rete sono, invece, molto evidenti, tenendo conto che in Italia si sono inaugurati solo 40km di nuove linee AV fra il 2013 e il 2022, a fronte dei 1.717 in Spagna e i 681 in Francia. Infatti, le connessioni internazionali più rilevanti (Torino-Lione e Brennero) hanno ancora orizzonti decennali, le sinergie con altre infrastrutture (modello ElecLink) non sono valorizzate, gli attraversamenti metropolitani (ad esempio il secondo passante di Milano) costituiscono ancora un problema e gli spazi per i depositi per nuovi entranti non sono ancora pianificati. In questo settore l'Italia ha insegnato molto in Europa, ma è urgente che in tempi brevi ora impari dagli altri contesti.

**Direttore del Master MEMIT
in Economia dei Trasporti, Università Bocconi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



058336