

Economia

Imprese & lavoro

Liberalizzazioni

La politica estera di Fs porterà i Frecciarossa a Parigi e Berlino

STEFANO CARLI

Scatta a dicembre l'ultimo step della liberalizzazione Ue e il gruppo italiano, che ha già vinto in Spagna, scommette su Francia e Germania. Intanto cresce in Asia e Sud America e tiene d'occhio il mercato Usa

La bandierina più prestigiosa, per ora, le **Fs** l'hanno piantata in Spagna, dove meno di un anno fa hanno vinto la gara per l'alta velocità iberica, per cui gestiranno, tra le altre, in concorrenza con la Renfe, la tratta Madrid-Barcellona, una delle 10 più redditizie d'Europa. La più recente, a fine agosto scorso, è invece di là dell'Atlantico, in Colombia, dove hanno vinto, in un consorzio, una fetta importante della nuova metropolitana di Bogotá, gara gestita direttamente dalla World Bank. La "politica estera" di **Fs** sta vivendo dunque una fase di accelerazione: il gruppo guidato da **Gianfranco Battisti** si muove a 360 gradi sullo scacchiere mondiale, dall'Asia all'America, all'Africa ma in questo momento l'obiettivo principale è focalizzato sull'Europa, dove a fine anno scatterà l'ultima fase della liberalizzazione del mercato fer-

roviario: le tratte interne. E si parla ovviamente di quelle più redditizie per capacità di domanda.

Finora infatti la liberalizzazione Ue è arrivata ad aprire i collegamenti internazionali ma per ora limitati a quelli tra Paesi confinanti e alle sole linee tradizionali, non sull'alta velocità. Insomma, Tgv francesi in Italia e **Frecciarossa** in Francia e Germania sulle rispettive reti superveloci non se ne sono ancora visti. Arriveranno ora, perché la liberalizzazione apre alla concorrenza le tratte interne tra città francesi, tedesche e spagnole. Accadrà quindi in Europa quello che in Italia accade dal 2011 con la nascita di Italo, che ha fatto del Bel Paese un precursore nell'apertura dei servizi ferroviari passeggeri al mercato. La Spagna ha già fatto la gara, ma il servizio partirà tra due anni. La Gran Bretagna (nonostante Brexit) è già liberalizzata, come da tradizione. Ora è la vol-

ta di Francia e Germania, che dovranno rendere contendibili tratte che sono tra le top ten europee per volumi di traffico come la Berlino-Francoforte, la Colonia-Amburgo, la Parigi-Lione, la Parigi-Bordeaux. E anche la Parigi-Bruxelles, che uscirà dalla logica ristretta delle aperture limitate agli accordi bilaterali tra Paesi confinanti. La logica è la stessa che è stata usata per la progressiva apertura del trasporto aereo.

A questo **Fs** si sta preparando da anni con una presenza estera arti-



colata su più piani, dalla gestione di linee, come in Spagna o in Gran Bretagna, dove da gennaio scorso gestisce la Londra-Edimburgo-Glasgow (che non è però alta velocità). Oppure partecipando alla parte ingegneristica della realizzazione di nuovi progetti, come nella gara vinta in Colombia, dove dovrà realizzare una metropolitana. In questo caso il know how che il gruppo di Battisti mette in gioco è ovviamente nell'ingegnerizzazione dell'infrastruttura: sistemi di segnalamento, alimentazione, controllo, che apporta attraverso la controllata Italferr. E infine con una terza modalità che è per esempio quella che segna la presenza di **Fs** in Arabia Saudita, in Thailandia e in Sud Africa. Si chiama Operation & Maintenance e al contrario del contratto di ingegneria, che finisce con la realizzazione dell'opera, qui si prolunga invece nel tempo, affiancando l'operatività della società che gestisce il traffico propriamente detto. Sono servizi in outsourcing che vanno dalla manutenzione del parco tecnologico di rete fino alla gestione del segnalamento e al ticketing e prenotazioni. Sono comparti dove **Fs** può far pesare il fatto di essere stata tra le società ferroviarie più attive nella fase della definizione dello standard europeo della digitalizzazione del traffico dei treni. E di fatto l'ERTMS, European Railway Traffic Management System,

lo standard che garantirà l'interoperabilità in tutta l'Ue di reti e materiale rotabile, di fatto un Gsm dei treni, è stato largamente sviluppato in Italia con i tecnici di **Fs**. A questo si aggiunge il know how sviluppato in 10 anni di alta velocità. «Con 350 milioni di passeggeri trasportati in Italia sulla rete ad alta velocità abbiamo competenze uniche e apprezzate in mercati competitivi, in Europa e fuori», spiega **Gianfranco Battisti**, ad e direttore Generale del Gruppo **Fs**, sottolineando anche il ruolo di motore per l'indotto. «In Spagna nel 2022 - continua - porteremo 23 **Frecciarossa** 1000, punta di diamante della nostra flotta, interamente costruiti in Italia. L'anno prossimo saremo operativi in Grecia, sulla Atene-Salonicco».

Le strategie di espansione all'estero di **Fs** seguono quindi direttrici differenziate. Ovviamente la gestione diretta del traffico è prevalentemente sul mercato europeo e oggi si limita alle tratte più redditizie dell'alta velocità e con joint venture con altri partner: da **Ilsa** in Spagna, dove ha il 45%, ad **Avanti West Coast**, di cui ha il 30% in Gran Bretagna. In Germania, forse il primo mercato passeggeri estero su cui **Fs** si sia affacciata, nel 2011, ha **Netinera**, che opera nelle linee locali. Lo stesso fa l'olandese **Qbuzz**, acquisita nel 2017, e attiva nel trasporto cittadino con bus e

tram. Mentre invece la francese **Thello**, comprata a fine 2016, è una società ferroviaria vera e propria che gestisce collegamenti come Parigi-Venezia o Marsiglia-Milano. Ancora nel 2017 **Fs** ha acquisito **Trainose**, principale operatore ferroviario greco nel trasporto passeggeri e merci. Difficile quindi per ora immaginare **Fs** a competere sulla gestione di linee tradizionali, dove non ci sia il valore aggiunto di una nuova rete super veloce in grado di far crescere il numero di passeggeri togliendoli al traffico aereo.

Questo esclude dunque - per il momento - che i **Frecciarossa** possano affacciarsi sui mercati dell'Est Europa. Però poco distante, la Turchia ha linee ad alta velocità e **Fs** ha rinnovato nei mesi scorsi un accordo che prolunga la sua attività di consulenza ingegneristica e anche di certificazione per l'alta velocità.

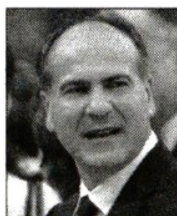
Da Villa Patrizi, sede della direzione di **Fs**, stanno però monitorando anche il mercato statunitense, dove ci sono diverse tratte potenzialmente attrattive. Una gara in Texas è attesa nei prossimi mesi, ma negli Usa il mercato soffre ancora un forte frazionamento di regole e gare per Stati che non facilita l'arrivo di investimenti esteri. È un po' come l'Europa: quella di oggi, però, non quella post dicembre 2020.

RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione



Si punta molto sulla terza modalità di contratti: la Operation & Maintenance che offre servizi in outsourcing che vanno dalla manutenzione al ticketing e alle prenotazioni



Gianfranco Battisti
ad e direttore generale del gruppo **Fs**

23

FRECCIAROSSA

Saranno costruiti in Italia per andare in esercizio dal 2022 in Spagna

350

MILIONI

I passeggeri che hanno finora viaggiato sulle linee ad alta velocità di **Fs**

Focus



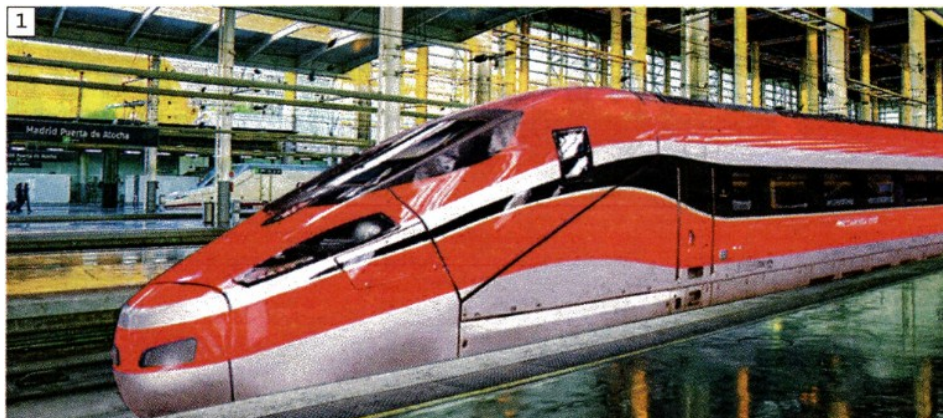
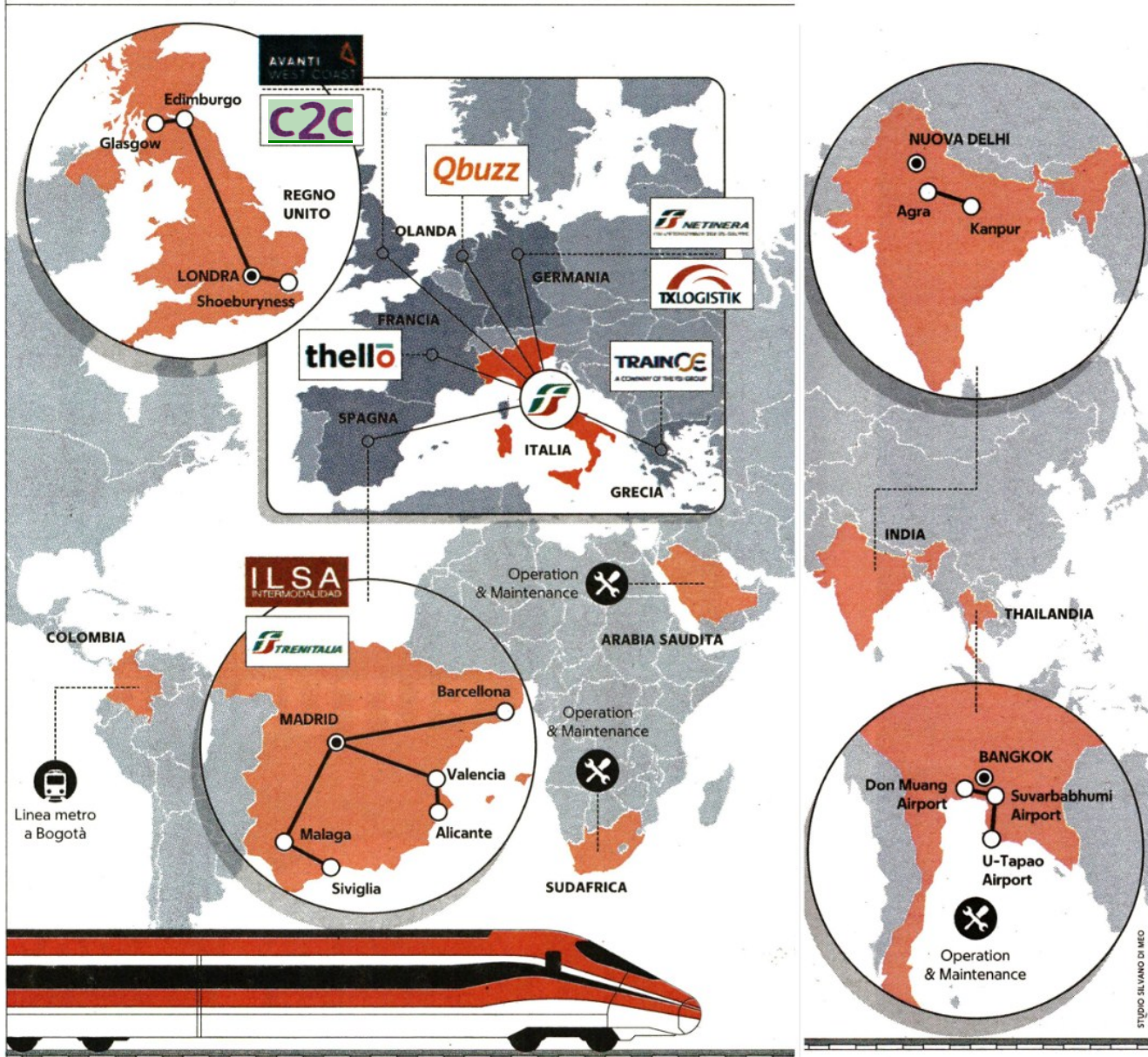
LE TRATTE IN CONCORRENZA

Scatta a fine anno l'ultimo stadio della di liberalizzazione europea del comparto ferroviario: finora è stato infatti aperto il solo traffico merci. Quello che accade ora è che le tratte ad alta velocità dovranno essere aperte alla competizione tra operatore (nella foto il commissario Ue alla Concorrenza Margrethe Vestager). Diverranno così contendibili in particolare le tratte più ricche: Parigi-Lione, Parigi-Bruxelles, Parigi-Bordeaux, Colonia-Amburgo, Colonia Bruxelles, Berlino Francoforte, Parigi-Milano, Madrid-Barcellona

Inumeri

Dall'Asia all'America Latina passando per Arabia e Sud Africa

La presenza di **FS** nel mondo



1 Un Frecciarossa 1000 nella stazione di Atocha a Madrid

45%

PARTECIPAZIONE

È la quota di **FS** nel consorzio Ilse che ha vinto la gara per l'alta velocità spagnola