

La competizione. Rapporto ribaltato rispetto alla fotografia del 2008 quando metà dei viaggiatori preferiva l'aereo e solo il 36% optava per le ferrovie

Roma-Milano, 7 passeggeri su 10 scelgono il treno

Giuseppe Latour

ROMA

■ Sette passeggeri per il treno, due per l'aereo e uno per la macchina o l'autobus. Se decidessimo di seguire dieci persone che, in un giorno qualsiasi, percorrono la tratta tra Roma e Milano, in base all'attuale situazione del mercato assisteremo a una ripartizione di questo tipo. E il dato è clamoroso, perché basta tornare al 2008 per osservare che allora i rapporti di forza erano completamente diversi, quasi ribaltati: l'aereo veniva scelto dalla metà degli italiani, mentre il treno occupava il 36% del mercato.

In mezzo, ovviamente, c'è stata l'esplosione della concorrenza sull'Alta velocità. La svolta, in base ai dati contenuti nella relazione 2015 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, c'è stata nel 2012: ad aprile di quell'anno ha debuttato l'offerta di Ntv. Già alla fine del 2012, allora, la spinta della liberalizzazione ha portato il treno sulla Roma-Milano fino a quota 58%, contro il 32% dell'aereo. È iniziato, così, un processo nel quale sull'Alta velocità è costantemente cresciuta la domanda e sono calati i prezzi. Stime di Ntv dicono che, tra il 2011 e il 2016, la domanda di Alta velocità è aumentata dell'80% e i prezzi si sono ridotti del 40%.

Attualmente, secondo elaborazioni del Gruppo Fs, la Roma-Milano, se confrontata con altri percorsi simili in Germania, Spagna e Francia, è in Europa la tratta con il

livello di prezzo al chilometro più basso e la frequenza di treni maggiore. Tra Lione e Parigi ci sono, ad esempio, cinque corse tra le 9 e le 13 con un prezzo al chilometro di 0,23 euro. Tra Amburgo e Berlino le corse sono cinque e il prezzo è di 0,28 euro. La Milano-Roma ha una frequenza di 17 corse e un costo di 0,15 euro.

Questo processo virtuoso ha scatenato effetti che si riflettono plasticamente nei numeri. Alla fine del 2014 il treno ha toccato il 65% e l'aereo ha fatto registrare un ulteriore calo, fino al 24%. Stando, poi, ai numeri elaborati per Ntv da Andrea Giuricin, professore alla Bicocca di Milano, la forbice fra treno e aereo si sta ancora allargando. Le stime 2015 dicono, infatti, che il ferro è arrivato al 70%, contro il 20% dell'aereo e il 10% della gomma. Una tendenza che dovrebbe essere sostanzialmente confermata anche con i consuntivi del 2016.

È interessante osservare che, in tutti questi dati, c'è un'evidente trasferimento di passeggeri dall'aereo al treno. Ma c'è anche la buona tenuta della gomma, che continua a conservare una quota di mercato tra Roma e Milano di circa il 10%, difficile da intaccare. I motivi, per gli esperti, sono due. Da un lato questa modalità è sostenuta dalle innovazioni tecnologiche, come Flixbus o Blablacar, che danno risposte flessibili a una domanda più attenta al prezzo che ai tempi di viaggio. Dall'altro lato c'è uno zoc-

colo duro di passeggeri che ha necessità di spostarsi "da punto a punto", magari in posti lontani da stazioni e aeroporti: per questo, continua a preferire la macchina.

Ma, guardando alle prospettive future, il processo di scambio fra treno e aereo non sembra destinato a fermarsi. Un colpo ulteriore sul fronte della concorrenza sarà rappresentato dall'incremento della velocità massima consentita sulla Roma-Milano, fino a 350 chilometri orari. Trenitalia ha, infatti, da poco ottenuto l'autorizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansf) a viaggiare con il Frecciarossa 1.000 a questa velocità. Il risparmio di tempo consentito da un'innovazione del genere è già misurabile: considerando il percorso tra le due stazioni di ingresso di Roma e Milano (Tiburtina e Rogoredo), si scenderebbe dalle attuali due ore e quaranta minuti fino a due ore e venti totali.

Perché questi venti minuti in meno diventino realtà per gli italiani, però, servono dei passaggi ulteriori. L'Ansf, dopo avere autorizzato il convoglio, dovrà certificare che anche la rete è in grado di sopportare quella velocità. L'iter è in corso e, ancora una volta, non chiuderà la partita. Perché subito dopo Trenitalia dovrà riorganizzare il suo orario sulla base della nuova velocità. Il principio da seguire per rendere massima l'efficienza di gestione dell'infrastruttura, infatti, è che un treno non può

averne davanti un altro che viaggi più lento, perché questo crea un effetto tappo. Quindi, la presenza di un Frecciarossa che raggiunge i 350 chilometri orari comporta un ripensamento dell'intero orario. I tecnici di Trenitalia sono già al lavoro per studiare le soluzioni possibili, ma è difficile che queste novità possano essere incorporate nell'orario di dicembre 2017, il primo teoricamente disponibile. Più probabile che si vada a giugno del 2018. E, comunque, l'aumento della velocità non servirà solo a rendere più rapidi gli spostamenti, ma anche a garantire standard di puntualità maggiori.

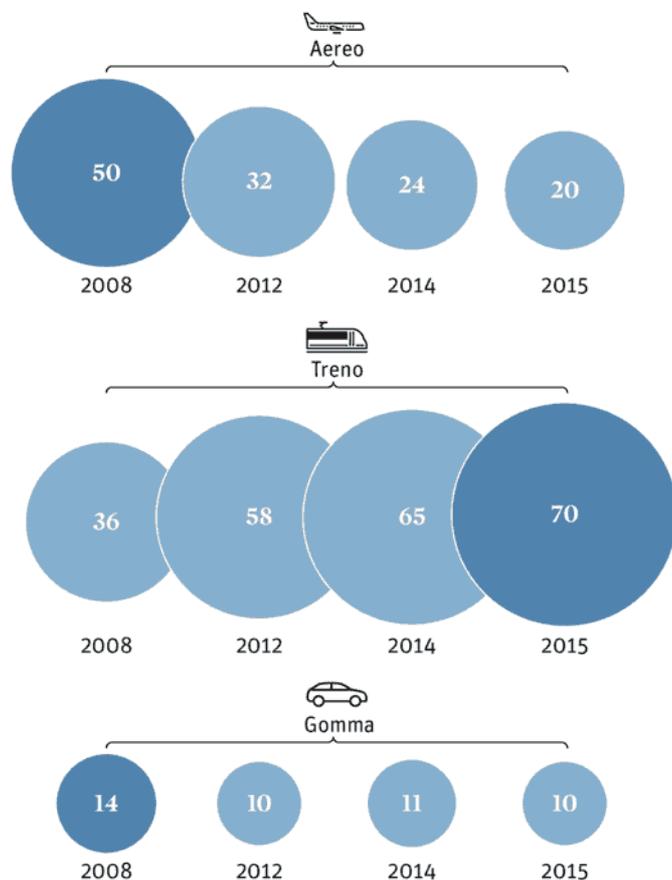
C'è, infine, da ricordare un ultimo aspetto. I treni non sono l'unica variabile sul tavolo, bisogna considerare anche l'infrastruttura. Sulla direttissima Roma-Firenze, ad esempio, oggi non è possibile superare i 250 chilometri orari: Rfi è già al lavoro per un miglioramento tecnico che consenta di raggiungere i 300 chilometri orari di punta. Un altro taglio dei tempi (stimabile in circa venti minuti) sarà realizzato quando verranno completati i lavori per il sottoattraversamento di Firenze. Calcoli alla mano, non sarebbe un'utopia addirittura avvicinarsi alle due ore. Mettendo l'aereo ulteriormente in fuorigioco.



Peso: 27%

Così aumenta la propensione al treno

Variatione della quota modale sulla tratta Roma-Milano. Dati in %



Fonte: Autorità di regolazione dei trasporti e per il 2015 elaborazioni Ntv

LA ROMA-MILANO

350 km/h

La velocità massima

Quella consentita sulla tratta Roma-Milano. Trenitalia ha da poco ottenuto l'attuazione dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria a viaggiare con il Frecciarossa 1.000 a questa velocità

0,15 euro

Il prezzo a chilometro

Sceendo le elaborazioni del gruppo Fs la Roma-Milano se confrontata con altri percorsi simili in Germania Spagna e Francia ha il livello più basso di prezzo a chilometro

17 corse

Nella fascia oraria 9-13

La frequenza dell'alta velocità in questa fascia oraria sulla Roma-Milano è la più alta rispetto alla Lione-Parigi e alla Amburgo-Berlino entrambe con cinque corse

DAL PROSSIMO ANNO

Con l'incremento della velocità massima consentita fino a 350 chilometri orari la distanza si potrà coprire in due ore e venti minuti



Peso: 27%