Quotidiano
02-09-2025
Pagina 17
Foglio 1 / 2

Il Sole 24 ORE

Diffusione: 118.970

www.ecostampa.it

Infrastrutture

Alta velocità ferroviaria L'esempio che viene da Francia e Spagna

Oliviero Baccelli

Il mercato dell'alta velocità in Italia, fra il 2012 e il 2019, è stato un punto di riferimento a livello mondiale, grazie alla rapida crescita del traffico, alla competizione diretta fra due operatori basata sulla frequenza e alla capacità di offrire un'alternativa sostenibile all'aereo. Tuttavia, dal 2019 questo modello sembra essersi inceppato, registrando un limitato incremento dell'1% dei treni per chilometro e del 4% della domanda fra il 2019 e il 2024. Ciò ha portato anche a un recupero delle quote di mercato dell'aereo, anche sulle tratte in cui l'alta velocità sembrava essere vincente. Ad esempio, i passeggeri fra Linate e Fiumicino sono aumentati del 13% fra il 2019 e il 2023, quelli fra Linate e Napoli del 70,3%, quelli fra Malpensa e Napoli del 16,6% e quelli fra Torino e Napoli del 23,7%.
Al contrario, in Spagna e, in una prospettiva a breve, anche in Francia, il dinamismo è evidente. Ciò ha generato un'importante crescita e una diversificazione dell'offerta, anche grazie all'adozione di nuovi modelli di business da parte dei nuovi operatori. Tale risultato è il frutto delle strategie di supporto alla competizione, derivanti da incisivi interventi delle rispettive Autorità per la Concorrenza e dei Trasporti. In Spagna, dove si è registrato un raddoppio dei passeggeri fra il 2019 e il 2024, è stato adottato un approccio dirigistico e centralizzato alla competizione sulle tre principali tratte dell'alta velocità. L'esito di questo processo, avviato nel 2019 e che ha dato i primi frutti nel 2021 con l'ingresso di Ouigo, controllata dalla francese Sncf, che ha trasferito il modello *low cost* già sperimentato sulle principali tratte in Francia con treni che offrono un maggior numero di posti, ha portato a una situazione in cui sulle tre principali tratte sono presenti sino a quattro operatori. Oltre alla storica Renfe e a Ouigo, sono presenti anche Iryo, frutto di una joint venture guidata da Trenitalia con il fondo di investimento specializzato Globalvia e la compagnia aerea Air Nostrum, e Renfe-Avlo, il brand low cost del gruppo Renfe. Secondo i dati dell'Autorità della Concorrenza, che monitora il mercato in maniera molto puntuale, fra il 2019 e il 2024 il prezzo medio del biglietto fra Madrid e Barcellona è sceso del 35%, mentre fra Madrid e Valencia è sceso addirittura del 42%.
Allo stato attuale in Francia il mercato nazionale dell'alta velocità è dominato dall'impresa ferroviaria Sncf, che nel corso degli ultimi anni ha anche sperimentato la formula *low cost* e a classe unica con il brand Ouigo. Dal 2022 si è fatta spazio sulla tratta fra Parigi e Lione anche Trenitalia, che dal giugno 2025 ha inserito nel proprio network la Provenza e Marsiglia, con però una quota di mercato complessiva ancora molto limitata. I cambiamenti più interessanti sono attesi nel prossimo triennio. Infatti, oltre al rafforzamento di Trenitalia, anche su direttrici di attraversamento molto lunghe come la Milano-Londra, è previsto l'ingresso di tre nuove imprese ferroviarie, che offrono modelli di business di tipo innovativo e geograficamente specializzato: Kevin Speed, Le Train e Velvet.
Kevin Speed è una start-up che offrirà servizi di alta velocità con prezzi economici, con un focus particolare sugli spostamenti quotidiani fra aree metropolitane nel nord della Francia e Parigi. Il modello di business si basa su costi bassi, utilizzando treni a classe unica da circa 750 posti, e rapide rotazioni per offrire sino a dieci tratte al giorno per treno.
Le Train ha l'obiettivo di coprire il sud-ovest (Nuova Aquitania, Bretagna e Pays de la Loire), senza passare dalle stazioni dell'area di Parigi.
La start-up prevede di operare 50 servizi al giorno su cinque tratte, che includono anche Rennes, Nantes, Tours e Angers e Bordeaux. I treni hanno una capacità di 360 posti e sono stati progettati specificamente per questo mercato.
Un terzo operatore sarà Velvet, che entrerà sul mercato con quattro importanti collegamenti da Parigi verso la parte occidentale del Paese. Velvet ha già acquisito 12 treni Alstom, modello Avelia Horizon a due piani da 740 posti e in grado di viaggiare ad oltre 300 km/h, per offrire oltre 10 milioni di posti all'anno.
Per valorizzare gli ingenti investimenti pubblici in corso per estendere la rete ad alta velocità e tornare a far crescere la domanda nel mercato dell'alta velocità in Italia, le esperienze in Spagna e Francia offrono molti spunti utili. Il primo è quello di permettere di diversificare l'offerta e ampliare i target, anche riducendo i costi medi per i passeggeri con treni ad alta capacità.

Responsabile area trasporti Green Centro di ricerca dell'Università Bocconi

Secondo di una serie di tre articoli.

Il precedente è stato pubblicato il 29 agosto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

058336

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Universita' Bocconi

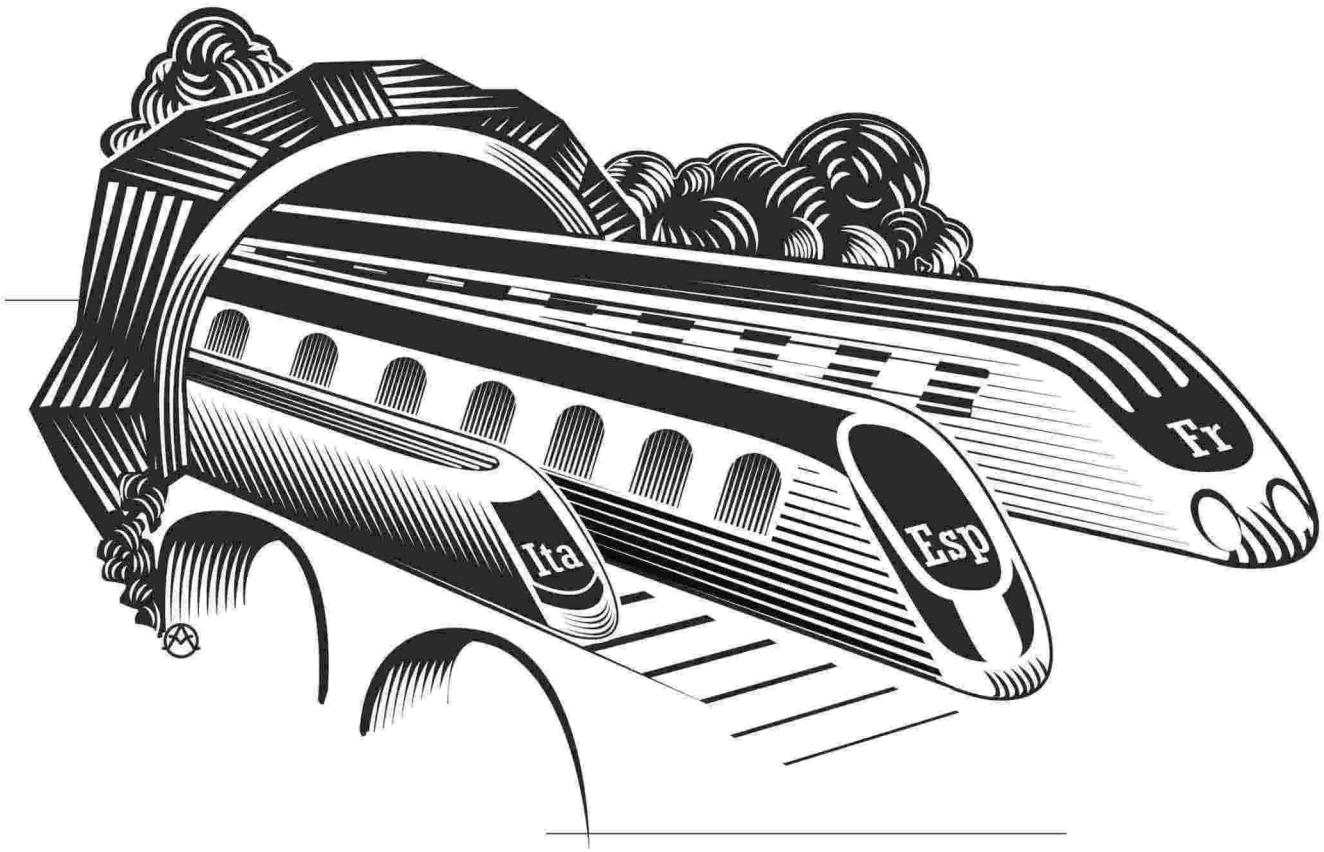
Il Sole 24 ORE

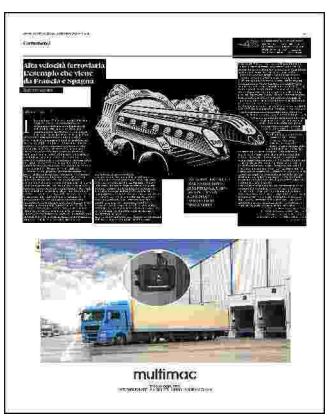
www.ecostampa.it

+4%

LA DOMANDA DI ALTA VELOCITÀ
La domanda di alta velocità in Italia è cresciuta solo del 4% fra il 2019 e il 2023, molto meno dei passeggeri degli aerei sulle sulle stesse tratte.

DAL 2019 IL MODELLO ITALIANO SEMBRA ESSERSI INCEPPATO, MENTRE SONO AUMENTATI I PASSEGGERI DEGLI AEREI





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
058336

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE