



Italia in prima linea per vincere sul mercato europeo dopo il successo spagnolo

Alta velocità

Oliviero Baccelli

Per comprendere gli scenari nel prossimo quinquennio del mercato dell'alta velocità in Europa si deve partire dal caso spagnolo. Qui la concorrenza ha preso avvio in modo operativo nel Maggio del 2021. Se sulla limitata rete italiana è stato Ntv nel 2012 a modificare il regime di mercato, sulla Madrid-Barcellona è stata Ouigo, la *branch* low cost delle ferrovie francesi Sncf creata *ad hoc* per il mercato iberico.

L'impostazione dello sviluppo concorrenziale in Spagna è stata guidata dal regolatore che, in un contesto maturo e con posizioni consolidate da parte dell'*incumbent* nazionale, la statale Renfe, ha previsto l'ingresso di nuove imprese ferroviarie attraverso un meccanismo di gara per l'assegnazione di tracce per direttrice sulla rete più estesa d'Europa con i suoi 3.917 km, rispetto ai 2.735 km della Francia e i 921 km dell'Italia. La concorrenza guidata dal regolatore è stata in grado di permettere ai nuovi entranti di poter competere su tutte le principali rotte e anche negli orari di punta. Questo esito è stato ottenuto con

l'assegnazione della capacità delle linee che prevedeva di consegnare il 60% dell'offerta di tracce orarie al principale soggetto, risultato poi Renfe, il 30% al secondo entrante, risultata la *joint venture* fra Trenitalia e la compagnia aerea Air Nostrum e il fondo di investimento Globalvia, e il

rimanente 10% al terzo operatore, Ouigo. In risposta alle strategie dei concorrenti, Renfe ha valorizzato anche il modello low cost con Avlo, una *branch* in grado di offrire un servizio più vicino alle esigenze della clientela *leisure* e stagionale, ed è entrata sul mercato dell'Av internazionale, introducendo nell'estate del 2023 la Marsiglia-Madrid e la Lione-Barcellona. L'autorità della concorrenza spagnola ha certificato il risultato in termini di sviluppo delle frequenze, riduzione del prezzo medio, estensione delle fasce orarie di copertura e soprattutto del numero dei passeggeri del mercato dove, caso unico al mondo, operano sulle principali direttrici quattro imprese ferroviarie, di cui due low cost.

Sulla Madrid-Barcellona fra il 2019 e il 2023 i passeggeri sono quasi raddoppiati (+95%) superando gli 8,7 milioni di passeggeri e relegando il trasporto aereo ad una quota di mercato del 18%. Fra Madrid e Valencia, dove si spostano in ferrovia quasi 5 milioni di

passeggeri, il tasso di crescita è stato dell'83%, mentre più contenuto quello sulla Madrid-Siviglia (+11%) dove l'offerta dei concorrenti non è ancora così strutturata in quanto non è ancora entrato Ouigo.

Questi esempi di successo hanno portato nel corso degli ultimi mesi al lancio di iniziative di sviluppo sul mercato dell'Europa Centro-Occidentale (Francia, Belgio, Olanda e tratta inglese verso Londra) da parte di start-

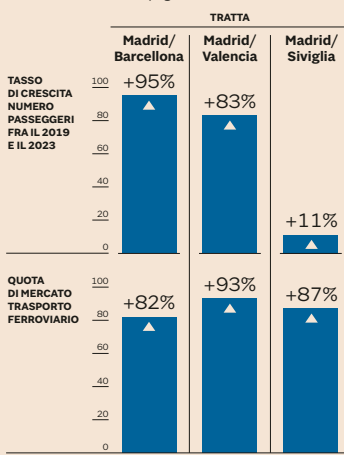
FRANCIA, BELGIO, OLANDA STANNO STUDIANDO INIZIATIVE PER NUOVI SVILUPPI ANCHE PER LA TRATTA INGLESE VERSO LONDRA



Frecciarossa. Un treno av nella stazione di Milano Centrale

L'allargamento nel settore dell'Av

I risultati dell'introduzione della concorrenza nel settore dell'AV in Spagna



Fonte: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2024)

up che cercano di emulare anche il successo dell'italiana Ntv, acquisita a fine aprile 2024 da parte di Msc Mediterranean Shipping Company e del fondo americano Global Investments per un valore stimato di oltre 3,2 miliardi di euro. Ntv ha già una flotta di 51 treni e mira ad arrivare a 60 entro la fine del 2027.

In particolare, sono quattro le start-up (Heuro, Evolyn, Le Train e Kevin Speed) che cercheranno di trovare spazio su linee dove il prezzo medio praticato è oltre il doppio rispetto a quello delle tratte dove i regimi concorrenziali sono già a regime. Il target principale sia per l'olandese Heuro sia per l'inglese Evolyn è la Parigi-Londra, dove ambiscono ad entrare con una flotta di 12 treni ciascuna entro il 2027.

Le altre due start-up hanno entrambe un focus sul mercato nazionale francese e obiettivi di ingresso nel mercato nel 2026-27.

Le Train mira ad offrire un servizio con una flotta di 10 treni in risposta all'esigenza della clientela *leisure* nell'area della Francia Occidentale ha un investimento programmato in 10 treni Av per servire a regime circa 3 milioni di passeggeri soprattutto nelle stazioni di Rennes e Bordeaux. Più originale è il target di Kevin Speed, che mira a valorizzare con rotazioni molto rapide la flotta di 20 treni Av con classe singola dedicata ai nuovi pendolari di lunga

distanza che gravitano intorno all'area di Parigi. Il mercato fra Parigi ed Amsterdam è fra i target di Trenitalia, che allo stato attuale è l'unica impresa ferroviaria in diretta concorrenza con Sncf sulla tratta fra Parigi e Lione, dove, sulla base dei risultati della relazione finanziaria relativa al 2023, ha realizzato un fatturato di 6 milioni di euro. Questo valore è molto inferiore rispetto a quanto fattura la controllata società spagnola Iryo, pari a 204 milioni di euro, evidenziando gli ampi potenziali margini di sviluppo del mercato Av francese per il leader di mercato italiano. Nel presentare i positivi risultati del 2023 nelle scorse settimane, la società ha ricordato anche i piani di investimento per l'Av con oltre un miliardo di euro per l'acquisto di 46 nuovi treni che inizieranno a circolare entro il 2025.

Le due imprese ferroviarie italiane, rafforzate dalle esperienze di competizione in ambito nazionale e da significativi investimenti in nuovi treni, sono quindi in prima linea per cogliere le opportunità di sviluppo in Europa.

Direttore del Master MEMIT - Master in Economia e Management dei Trasporti, della Logistica e delle Infrastrutture

© RIPRODUZIONE RISERVATA