

CONCORRENZA TRA TRENO E AEREO

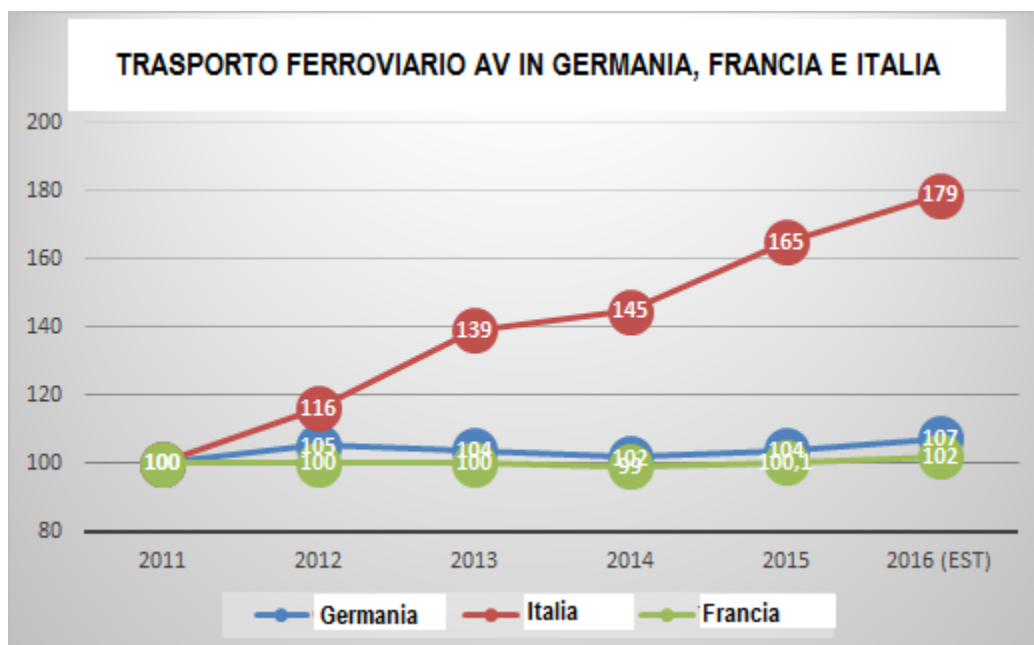
La costruzione della rete ad alta velocità ferroviaria ha avuto notevole successo nei vari Paesi in cui è stata introdotta, producendo come effetto una forte concorrenza con il trasporto aereo soprattutto nelle tratte inferiori ai 700 km.

In Italia gli effetti della concorrenza treno - aereo apparirono sin dalla conclusione della tratta ferroviaria Torino - Napoli nel 2009, successivamente si ampliarono a partire dall'aprile 2012, anno in cui Italo ha iniziato ad operare sulla rete AV/AC.

A differenza degli altri Paesi, la concorrenza nel settore Alta Velocità ha permesso un'espansione senza precedenti del numero di passeggeri per questa modalità.

Rispetto agli altri Paesi, l'Italia si è caratterizzata di una crescita di circa l'80 per cento dei passeggeri chilometro nell'alta velocità, contro una quasi stagnazione in Francia e Germania (mercato a lunga percorrenza).

Grafico 1: Sviluppo del mercato AV in Italia e Francia e del lunga percorrenza in Germania



Fonte: Elaborazione TRA consulting

La conseguenza di questa crescita senza precedenti dovuta all'arrivo della concorrenza nell'AV è stata che la quota di mercato dell'aereo è diminuita incredibilmente a favore del treno e le compagnie aeree hanno iniziato ad avere serie difficoltà.

Alitalia ha visto un notevole decremento del numero di passeggeri, riscontrando difficoltà nell'alimentare il suo hub and spoke di Roma Fiumicino, Easyjet ha ridotto il numero di voli sulle rotte in concorrenza con il treno ed ha chiuso la Linate-Fiumicino, mentre Ryanair ha deciso di non operare più la rotta Roma- Milano.

La concorrenza ha permesso un notevole miglioramento dell'offerta, numerosi investimenti in tecnologia ed innovazione, incentivando le aziende ad offrire servizi di elevata qualità.

I benefici per i clienti sono stati notevoli, tra i quali una notevole riduzione dei prezzi dei biglietti con il conseguente aumento della domanda e dell'offerta.

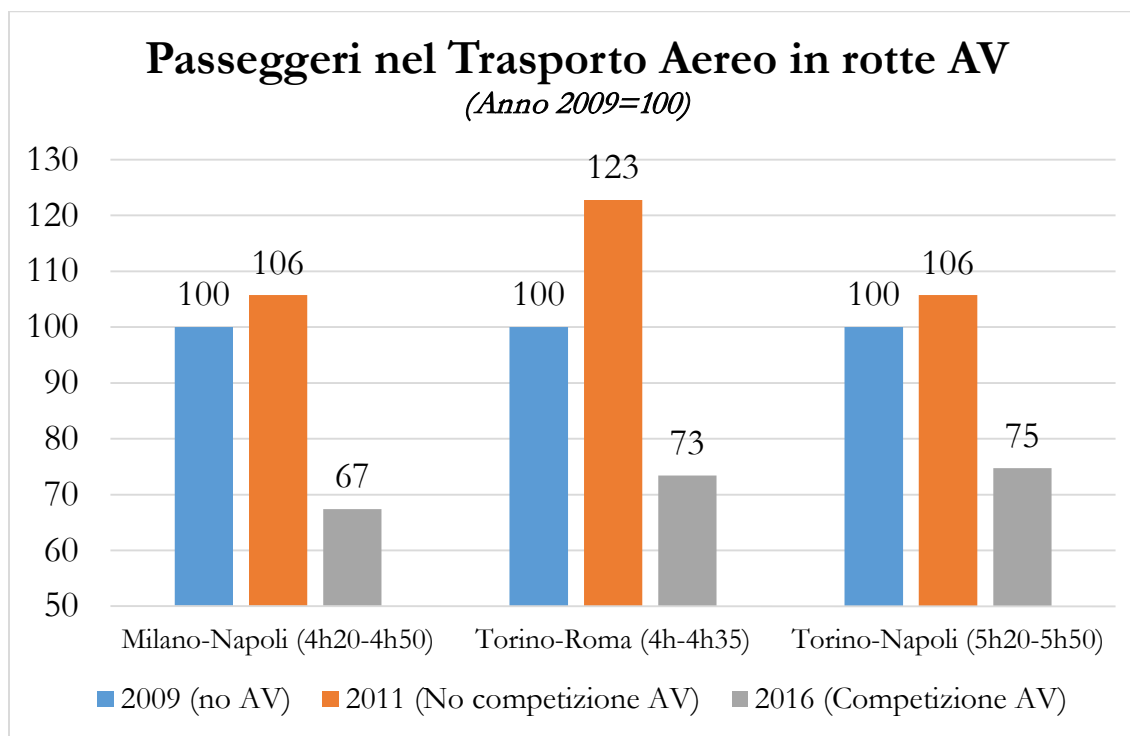
Nel grafico di cui sotto sono state rappresentati gli effetti in termini di numero di passeggeri del trasporto aereo in alcune rotte servite da entrambi i due mezzi di trasporto.

Sono state analizzate le variazioni rispetto all'anno base 2009, anno in cui non era ancora conclusa la rete alta velocità ferroviaria (l'attivazione dell'ultima tratta è avvenuta a Dicembre del 2009).

Le rotte analizzate sono la Milano – Napoli, la Torino - Roma e la Torino - Napoli.

Gli anni presi in considerazione sono significativi: il 2009 è stato l'anno della fine della costruzione della linea Torino - Napoli, il 2011 ultimo anno senza concorrenza nell'alta velocità e piena operatività del Piano Fenice di Alitalia ed infine il 2016 mostra gli effetti della concorrenza all'interno dello stesso trasporto ferroviario. Per ciascuna rotta è stato indicato il tempo per effettuare il tragitto con il servizio alta velocità.

Grafico 2: Il trasporto aereo in Italia - gli effetti della concorrenza nell'alta velocità



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Analizzando la rotta Milano - Napoli (dove il treno AV impiega 4h20 di tragitto per il no-stop, mentre mezz'ora in più per il servizio con fermate) si è evidenziata una crescita del numero di passeggeri aerei del 6 per cento tra il 2009 e il 2011. La conclusione della rete AV non ha dunque avuto un effetto sul trasporto aereo.

La grande differenza si denota invece dal momento in cui il mercato ferroviario ha visto l'arrivo di Italo. Nell'anno 2016, quattro anni dopo la liberalizzazione, il trasporto aereo aveva perso 33 punti percentuali dal 2009 e circa 40 punti percentuali rispetto al picco del 2011.

Proprio questo dato risulta essere molto significativo in quanto mostra in maniera evidente gli effetti della concorrenza treno- aereo.

Nella tratta Torino - Roma, dove la durata è compresa tra le 4 e le 4 ore e 30 minuti con il treno AV, si denota un forte aumento tra il 2011 e il 2009. In questo caso l'incremento è stato di addirittura del 23 per cento per il mezzo aereo.

Nel 2016, dopo l'arrivo della concorrenza, è possibile notare la forte perdita del numero di passeggeri aerei con una caduta di 27 punti percentuali rispetto al 2009 e di 50 punti percentuali rispetto al 2011.

Nella Torino - Napoli, nonostante la durata del tragitto in treno risulti superiore alle 5 ore, un notevole numero di passeggeri preferisce utilizzare il servizio ferroviario alta velocità rispetto all'aereo.

L'andamento è simile a quello registrato nella Milano – Napoli, con un primo incremento del 6 per cento tra il 2009 e il 2011, con la successiva forte caduta del traffico aereo dopo l'arrivo di Italo.

In generale il trasporto aereo ha perso traffico passeggeri e quota di mercato dal 2009 ad oggi, ma non tanto per l'arrivo dell'AV, quanto per l'arrivo della concorrenza nell'AV per queste tratte prese in considerazione.

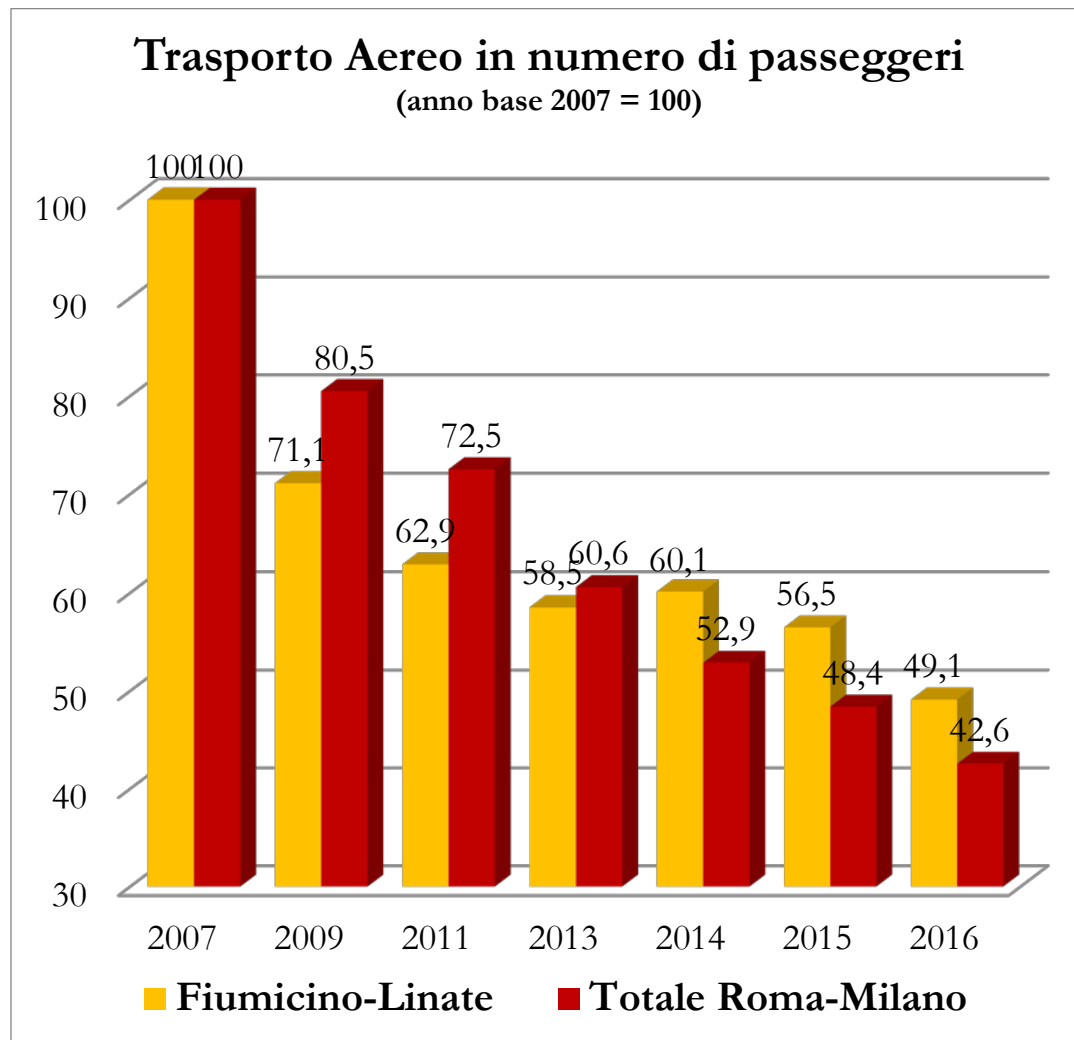
La migliore qualità del servizio ferroviario alta velocità, prezzi sempre più competitivi e la possibilità di iniziare e terminare il proprio tragitto dai centri città ha prodotto un cambio nelle scelte degli utilizzatori.

Il dato più interessante è stato rappresentato dalla rotta Torino – Napoli, nonostante il tempo sia superiore rispetto al tragitto in aereo, numerosi passeggeri preferiscono il treno.

Nel grafico sottostante è stata invece analizzata la rotta Roma- Milano, la quale per anni è stata considerata da la più importante nel mercato aereo italiano per numero di passeggeri, ad oggi superata dalla Roma- Catania.

Un dato che mostra in maniera evidente il successo che ha avuto il treno alta velocità, di fatto è stato in grado di creare una nuova domanda ed acquisire passeggeri prima utilizzatori dell'aereo.

Grafico 3: il trasporto aereo in numero di passeggeri nella Roma- Milano



Fonte: elaborazione dati ENAC

Dal grafico superiore si nota come la concorrenza abbia influito in maniera rilevante sulla Roma - Milano. Il grafico evidenzia, prendendo come riferimento il 2007 l'evoluzione del numero di passeggeri nella rotta Roma- Milano in generale e nella Roma Fiumicino e Milano Linate.

La Roma- Milano include anche la Fiumicino- Linate, la Fiumicino- Malpensa e la Roma Ciampino- Bergamo Orio al Serio.

Il periodo preso in considerazione è molto interessante, nel 2009 è stata conclusa la linea alta velocità tra Roma e Milano mentre nel 2012 è entrato nel mercato Italo.

Per questa ragione, la caduta del traffico passeggeri aerei può dividersi in due periodi: uno tra il 2007 e il 2011, ultimo anno senza concorrenza, ed il successivo tra il 2011 e il 2016.

In generale, i passeggeri della Roma- Milano sono diminuiti in maniera maggiore rispetto ai passeggeri della Linate- Fiumicino con una caduta del 57,4 per cento nel 2016.

Nella Fiumicino - Linate è stata registrata una diminuzione del 50,9 per cento nel periodo considerato.

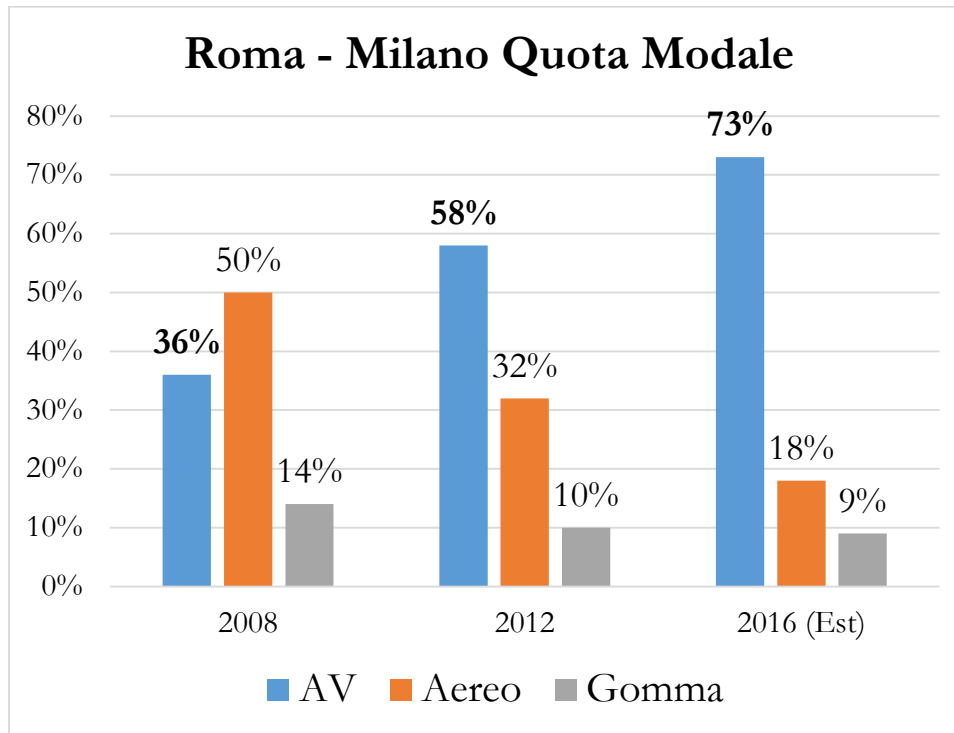
Se si analizzano i due periodi è possibile osservare:

- Tra il 2007 ed il 2011 la rotta Fiumicino- Linate ha registrato una forte riduzione del numero di passeggeri come effetto del completamento della costruzione della rete alta velocità ferroviaria alla fine del 2009. In misura minore è stata evidenziata la caduta del traffico totale tra Roma e Milano. Questo può essere dovuto da differenti cause, come la riduzione del tempo percorso in treno che ha portato ad una vera concorrenza nel trasporto aereo. Altra causa può essere individuata al cambiamento del contesto competitivo: nella Fiumicino- Linate nel periodo considerato vi era di fatto un monopolio, dato che nel 2008 Airone ed Alitalia si fusero per volontà del Governo.
- Tra il 2013 e il 2016 si è verificata un'attitudine contraria. La Roma- Milano aveva registrato in generale una forte caduta del numero di passeggeri aerei, in quanto nello stesso periodo era entrata la concorrenza di Italo, allo stesso tempo ha iniziato la concorrenza da parte di Easyjet anche sulla rotta Fiumicino- Linate, poi ritiratasi a fine del 2015.

Questa analisi mostra come gli effetti della concorrenza siano apparsi sia nel trasporto aereo come nel trasporto ferroviario. Il caso italiano è un chiaro esempio di concorrenza intermodale tra treno alta velocità e trasporto aereo.

Il grafico sottostante analizza la suddivisione modale sulla Roma – Milano, mostrando la ormai quasi totale preponderanza del trasporto ferroviario

Grafico 4: Roma – Milano, ripartizione modale



Fonte: elaborazione dati Prof. Andrea Giuricin

Il treno ha ormai conquistato tre quarti del mercato, evidenziando tutti i benefici non solo della costruzione della linea AV, ma soprattutto i vantaggi dell'arrivo della concorrenza su questo segmento di mercato.

Questa nuova ripartizione modale ha indubbiamente anche vantaggi da un punto di vista ambientale, vista la migliore efficienza energetica del trasporto ferroviario.

In generale, l'arrivo di Italo, ha permesso di vincere la sfida di ripartizione modale che anche la Commissione Europea si è ripromessa da diversi anni.

È bene estendere i benefici della concorrenza anche agli altri segmenti ancora non liberalizzati del trasporto ferroviario per fare ricadere i vantaggi su tutti i viaggiatori e non solo su quelli dell'alta velocità.

Treno e aereo hanno indubbiamente spazi di collaborazione, ma ad oggi, almeno sul mercato domestico, è possibile dire che il trasporto ferroviario ad alta velocità si sta rivelando vincente proprio grazie alla liberalizzazione.