

## Settore ferroviario passeggeri

**L'accessibilità ferroviaria della Lombardia è garantita da una rete di oltre 1.600 chilometri**, con direttrici che convergono verso il nodo di Milano sia in direzione Ovest-Est (Torino-Venezia) che Nord-Sud (Bologna, Como-Chiasso, Gallarate-Domodossola, Varese, Pavia-Genova). Le linee operate appartengono sia alla rete fondamentale che a quella complementare e sono sia tradizionali che ad Alta Velocità.

La connettività ad Alta Velocità si è sviluppata in modo rilevante dopo l'inaugurazione delle linee per Bologna (Dicembre 2008) e per Torino (Dicembre 2009). Ciò ha determinato **una riduzione dei tempi di percorrenza per Roma a tre ore (per servizi no-stop), rispetto alle iniziali 4 ore e 30 minuti**. Si stima inoltre che l'attrattività ferroviaria potrà essere ancora migliorata per effetto di una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza, che sempre sulla relazione Milano-Roma, saranno abbassati a circa 2 ore e 30 minuti.

Sulla nuova infrastruttura i **servizi di trasporto sono cresciuti anche per la concorrenza** nata all'interno dello stesso settore, dove l'*incumbent* **Trenitalia si fronteggia oggi con i treni di NTV**. La battaglia nata tra i due operatori ha generato nuove politiche tariffarie **innescando schemi del tutto paragonabili a quelli del settore aereo**.

In particolare, lo schema generale prevede due categorie di tariffe, cioè *business* e *standard*, le quali sono a loro volta suddivise in: *Base*, *Economy* e *Low Cost*. I valori applicati sono calcolati da un algoritmo che aggiorna le tariffe sulla base di parametri quali: il giorno e l'ora di viaggio, il numero di posti residui ed il tempo di anticipo dell'acquisto del biglietto rispetto al giorno prescelto per la partenza.

Ciò detto, è utile evidenziare che nell'ultimo anno, la pressione competitiva ha indotto Trenitalia ad abbassare le proprie tariffe sia nelle categoria *Base* che *Economy* e che il segmento *Low Cost* è stato creato appositamente per rispondere allo schema di offerta di NTV. Nel complesso, la riduzione media delle tariffe di Trenitalia ed NTV è stimabile in circa il 20-25% rispetto ai prezzi registrati nel Settembre 2011.

Oltre alla rete Alta Velocità, i piani di crescita di NTV per incrementare l'accessibilità lombarda riguarderanno nel medio periodo anche la dorsale adriatica, lungo la quale a partire dal 9 giugno, è in programma in servizio di tipo misto Alta Velocità fino a Bologna e tradizionale fino ad Ancona. In questo caso i tempi di percorrenza sono stimati ridursi dalle attuali quattro ore a tre. È recente la risposta di Trenitalia a questa strategia con un servizio analogo nella seconda metà di maggio.

Con lo sviluppo in atto, il trasporto passeggeri ad **Alta Velocità è diventato il competitor del trasporto aereo sulla relazione Milano-Roma**, per la quale la distanza di circa 600 km garantisce un buon grado di sostituibilità tra i due modi. Si stima che il tempo di viaggio sia ancora a vantaggio dell'aereo, con differenze che variano tra 35 e 50 minuti, in funzione del tempo di trasferimento necessario dall'origine dello spostamento al nodo di trasporto.

**La capacità del settore ferroviario è però molto superiore rispetto a quella dell'aereo**, dal momento che Trenitalia ed NTV offrono oltre 52 mila posti al giorno (con 48 coppie di treni), mentre circa 11 mila posti rappresentano la disponibilità di tutto il sistema aeroportuale lombardo (40 coppie di voli in totale tra Linate, Malpensa e Bergamo).

**La crescita dell'offerta ferroviaria a partire dalla fine del 2008 ha progressivamente spostato traffico passeggeri dalla rotta Linate-Fiumicino, dove il numero di passeggeri annualmente registrati si è ridotto nel periodo 2008-2011, da 2,5 a 1,5 milioni.**

Con l'avvio nel marzo prossimo del servizio aereo EasyJet, inizialmente a prezzi promozionali e la risposta dichiarata di Alitalia, questi nuovi equilibri potranno ulteriormente modificarsi.