

Se la legge Ue lo imporrà, il modello Taw italiano si diffonderà in tutto il Vecchio continente

# Treni che sfrecciano in Europa

## E che diventeranno low cost grazie alla concorrenza

DI LORENZO BERNARDI

**T**reni ad alta velocità low cost. Saranno probabilmente loro a segnare il futuro del sistema dei trasporti europeo, con ricadute rilevanti sulla mobilità del Vecchio Continente, non soltanto quella ferroviaria.

**Molti esperti prevedono** che sia sempre più probabile uno *switch* dall'aereo al treno per varie tratte internazionali. I motivi risiedono sia nella disponibilità di infrastrutture (una su tutte le reti ferroviarie ad alta velocità), sia nel previsto aumento della competitività auspicato dall'Unione europea.

**Le direttive dell'Europa.** Secondo una prescrizione di Bruxelles, entro il 2020 tutti i servizi ferroviari dell'Unione dovranno essere aperti al mercato. Questo significherà un aumento delle società del settore che, nelle previsioni di alcuni esperti, dovrebbe portare a una crescita della disponibilità di servizi e conseguentemente a un abbattimento dei prezzi. Il modello di sviluppo che si ipotizza è quello del traffico aereo, che dall'arrivo

sul mercato dei vettori low cost ha visto una vera rivoluzione.

**Il caso dell'Euro-tunnel.** L'esempio più significativo riguarda l'Eurotunnel, un'infrastruttura al momento altamente sottoutilizzata. Getlink, la compagnia che gestisce l'Eurotunnel della Manica, sta valutando di aprire un servizio di alta velocità low cost che potrebbe sfidare Eurostar International, che attualmente offre l'unico collegamento Londra-Parigi e le cui tariffe spesso superano i 400 euro. «Siamo sicuri che esiste una domanda per un'alternativa low cost», ha dichiarato l'ad, Jacques Gounon a Bloomberg, «I prezzi più bassi attireranno milioni di nuovi passeggeri».

Secondo le previsioni di Getlink, il collegamento fra Londra e Parigi allo studio dovrebbe garantire tariffe più basse di Eurostar di almeno il 25%, con un tempo di percorrenza di 50 minuti maggiore rispetto al rivale. Questo perché il modello attualmente allo studio prevede un collegamento fra l'aer



Jacques Gounon, ad di Eurotunnel

roporto Charles de Gaulle e Stratford. Dunque, non nel centro delle città, almeno in una prima fase.

**Cambieranno i servizi.** Per capire cosa potrebbe succedere con la moltiplicazione dei servizi di alta velocità, si può analizzare quanto è successo nel traffico aereo quando sul mercato hanno fatto irruzione Ryanair ed easyJet. Per reggere la concorrenza con i vettori più economici, anche le compagnie tradizionali hanno dovuto cambiare la loro offerta, in termini di costi ma anche di servizi. Risultato: è aumentata la propensione a «stipare» i voli e

conseguentemente a ridurre lo spazio a disposizione dei passeggeri. E molti costi inclusi, per esempio il trasporto bagagli, sono diventati extra da pagare a parte. Per non parlare delle conseguenze sulla stabilità delle stesse compagnie (in buona parte di bandiera), costrette a tagli drastici per evitare il fallimento.

Bloomberg prevede che presto, i giganti delle ferrovie, a partire da Snef (partecipata dal governo francese) e Deutsche Bahn AG «potrebbero fronteggiare un cambiamento simile a quello visto nei servizi di trasporto aereo dopo l'arrivo sul mercato di Ryanair e easyJet».

**Il caso Italo.** La rivoluzione in realtà è già iniziata. In Italia ne sappiamo qualcosa. L'arrivo di Italo da parte della società privata Ntv sin dai suoi esordi, nel 2012, ha minato il monopolio di Trenitalia. Oggi il vettore serve 17 città, trasporta 13 milioni di passeggeri l'anno e controlla circa il 30% del mercato dell'alta velocità. Non solo. L'arrivo del concorrente ha

portato Trenitalia ad abbattere le tariffe medie del 41%, mentre i passeggeri sono cresciuti dell'80%, secondo i dati di uno studio dell'Università Milano-Bicocca. Le conseguenze hanno avuto un impatto anche sul traffico aereo: basti pensare che alcuni vettori (ad esempio easyJet) hanno eliminato i voli fra Roma e Milano, che difficilmente potevano competere con l'alta velocità. L'Italia non è un caso unico. Qualcosa di simile è avvenuto in Repubblica Ceca e Austria.

**L'ostruzionismo dei governi.** Alcune compagnie stanno però mettendosi di traverso, anche, pare, con il supporto dei governi, che mantengono quote importanti nei loro asset societari. Sarebbe il caso della Francia, il cui esecutivo è stato accusato da Getlink di aver manovrato per ostacolare il collegamento Francoforte-Londra a vantaggio di Eurostar, controllato dalla Snef. Scrive Bloomberg che il progetto è stato accantonato per «ostacoli regolatori», fra cui i ritardi nelle autorizzazioni di utilizzo della tratta belga utilizzata da Eurostar.

Start Magazine