

# Concorrenza, tecnologia e trasporti integrati «Carte vincenti per la rivincita delle ferrovie»

**Oliviero Baccelli (Bocconi): il Covid-19 ha rafforzato il trend**

«La corsa delle compagnie a espandersi all'estero è già cominciata come dimostrano Trenitalia in Spagna o la francese SnCF in Gran Bretagna»



di **Elena Comelli**  
 MILANO

**La liberalizzazione** del mercato, il salto tecnologico e un rapporto più fluido con i clienti. Sono queste le novità alla base del crescente successo delle ferrovie in Europa, secondo Oliviero Baccelli, direttore del master in Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi.

**Quindi andremo sempre più in treno e meno in aereo?**

«Le ferrovie hanno buone probabilità di prendersi una rivincita sulle linee aeree, nei prossimi anni in Europa. E la pandemia di Covid-19 non ha fatto altro che rafforzare un trend già presente nel settore. A partire dalla crescente concorrenzialità delle ferrovie, stimolata dalla liberalizzazione in corso».

**L'anno prossimo dovrebbe essere un anno di svolta...**

«Il 2021 sarà il primo anno in cui le norme concordate nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario saranno attuate in pieno in tutto il territorio dell'Unione europea, applicando così la completa liberalizzazione del settore, che darà un forte stimolo alla concorrenza. La corsa delle compagnie ferroviarie a espandersi negli altri Paesi è già cominciata, come si è visto con lo sbarco di Trenitalia in Spagna e della francese SnCF nel Regno Unito, ma l'anno prossimo crescerà ancora, stimolando la competizione. Sarà anche l'anno dell'espansione all'estero di Flixtrain, il treno 'low cost' tedesco, che potrebbe diventare la nuova Ryanair delle ferrovie».

**Il 2021 sarà anche l'anno europeo delle ferrovie.**

«Si c'è la proposta della Com-

missione di eleggerlo ad anno europeo delle ferrovie, nell'ambito delle iniziative per tradurre in pratica il Green Deal, l'ambiziosa agenda per la transizione verso un modello economico sostenibile».

**Il treno è un mezzo di trasporto molto più sostenibile dell'aereo?**

«Tra l'impatto ambientale del treno e dell'aereo c'è un rapporto di uno a dieci, secondo i calcoli più prudenti. Questo divario aumenta ancora di più nei Paesi, come l'Italia, dove c'è una prevalenza di fonti rinnovabili nella generazione elettrica, che serve ad alimentare le linee ferroviarie. Oppure nei Paesi, come l'Olanda, che già da un anno alimentano la rete elettrica ferroviaria solo con energia pulita».

**Un'iniziativa che ha suscitato il plauso degli ambientalisti...**

«Si tratta di un'iniziativa che ha colto l'interesse espresso soprattutto dalle giovani generazioni di ridurre l'impronta ambientale dei viaggi, come si è visto con gli spostamenti di Greta Thunberg. A Milano l'Atm ha fatto lo stesso, alimentando la rete di metro, tram e filobus solo con elettricità da fonti rinnovabili. E credo che iniziative del genere saranno riprese in molti Paesi, perché hanno un valore simbolico importante».

**Sul piano tecnologico, quali sono le novità?**

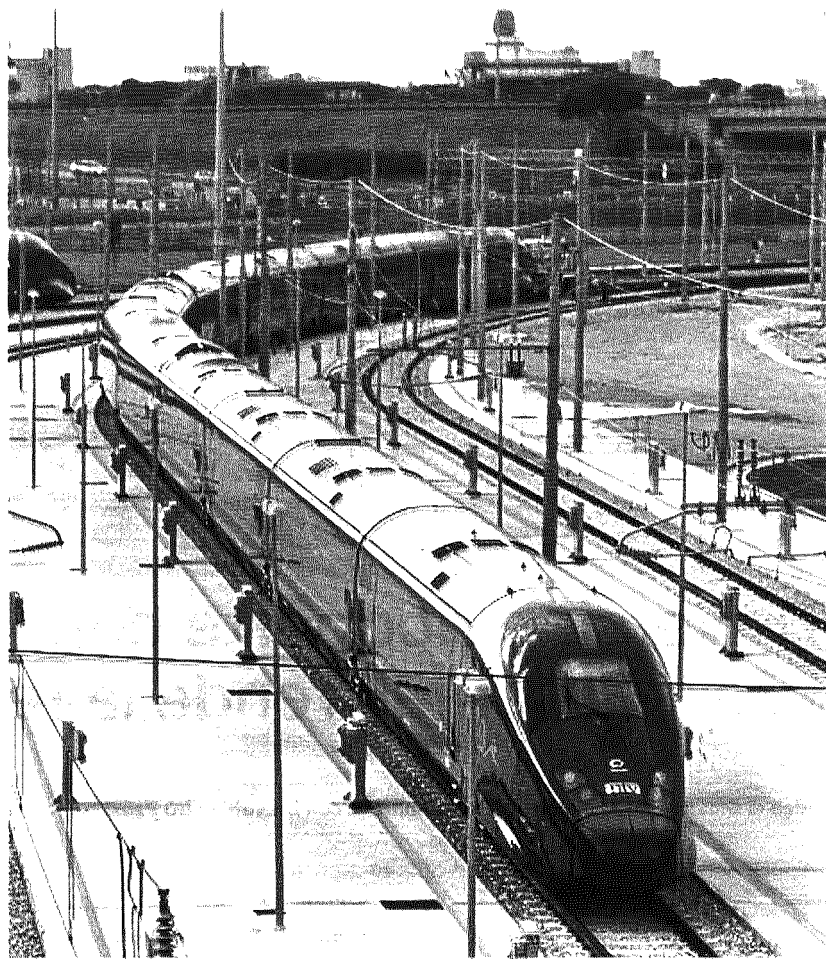
«Si stanno facendo passi avanti giganteschi sul materiale rotabile. I treni più moderni sono sempre più leggeri e performanti, come si può osservare dalla flotta di Italo, fra le più innovative d'Europa».

**Che vantaggi comportano?**

«In questo caso si tratta di treni Alstom ad altissima velocità, progettati per viaggiare a 360 chilometri all'ora. Hanno

**MATERIALI ALL'AVANGUARDIA**

«Si stanno facendo passi avanti giganteschi, la flotta di Italo, per esempio, è una delle più innovative d'Europa»



Un treno ad Alta Velocità Italo, a sinistra nel tondo Oliviero Baccelli dell'università Bocconi

meno di 500 posti su 200 metri di lunghezza e una grandissima flessibilità di utilizzo, perché sono abbastanza piccoli da poterli utilizzare ovunque.

Essendo così leggeri, inoltre, consumano meno energia per viaggiare, con costi di gestione molto più bassi. In questo modo non c'è problema anche se in alcune tratte o in alcuni orari non si riempiono, perché restano remunerativi anche con la metà dei posti vuoti».

**Questo facilita anche gli aspetti organizzativi?**

«Certamente. Gli aspetti organizzativi sono il terzo grande ambito di competitività delle ferrovie rispetto alle linee aeree. Negli ultimi anni le compagnie ferroviarie hanno molto aggiornato il rapporto con la clientela, rendendo il treno sempre più semplice da usare e più integrato con i trasporti locali della città. Questo è uno

dei vantaggi di prendere il treno: si arriva direttamente in centro e ci si può infilare subito in metropolitana per arrivare direttamente a destinazione. Ormai quasi dappertutto le stazioni sono integrate con i trasporti pubblici locali, a differenza degli aeroporti, che spesso comportano una discontinuità importante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SERVIZI PIÙ SEMPLICI**

«È cambiato molto il rapporto con la clientela rendendo il treno più semplice da usare e più integrato ai trasporti locali»

**Il parere di Charles Dupont di Schroders Aida**

«Investimenti in infrastrutture, arma per ripartire»

«Gli investimenti in infrastrutture sono destinati a rappresentare un'arma fondamentale nella ripartenza post-Covid-19 delle economie europee, soprattutto alla luce degli evidenti investimenti insufficienti in alcune aree chiave». A dirlo è Charles Dupont, head of Infrastructure Finance e presidente di Schroders Aida.