

Concorrenza fra treno e aereo: vince a sorpresa la puntualità. Sulla tratta Roma-Milano in aumento le rotte e i convogli in orario.

Migliorano del 5% le performance di Alitalia e del 4% quelle di Trenitalia. Ma il primato tedesco è lontano

PREZZI più bassi, maggiore comfort e orari (quasi sempre) rispettati. La concorrenza nel mondo dei trasporti in Italia, sulle rotaie e tra le nubi, ha portato diversi vantaggi ai passeggeri. Non si tratta solo del taglio dei prezzi, che nel caso di Alitalia sulla Roma-Milano sono diminuiti di almeno un terzo.

Un altro beneficio da non sottovalutare si chiama puntualità. Negli ultimi tre anni i treni ad alta velocità hanno migliorato le loro performance e nel corso del 2012 sono entrati in stazione rispettando 96 volte su cento l'orario mettendo a segno un ritardo massimo di 15 minuti.

Certo, siamo ancora distanti dal miracolo realizzato ogni giorno dal leggendario Shinkansen, il treno giapponese che entra in stazione entro i 10 (dieci) secondi dall'arrivo previsto sui tabelloni. Non solo: guardiamo con un pizzico di invidia pure alla Germania, dove il colosso Deutsche Bahn annota nel proprio bilancio 2011 la puntualità dell'intera linea su ferro entro i 5 minuti (e non 15): il dato è passato dal 91 per cento del 2010 al 92,9 per cento dello scorso anno. Ma qualcosa anche in Italia si sta muovendo. E sempre meno con ritardo: merito della aspra guerra all'ultimo passeggero che si è aperta tra aereo e treni dell'alta velocità.

Confrontando gli ultimi dati a disposizione dei tre grandi concorrenti nazionali, Alitalia, Ferrovie e Ntv, emergono i contorni di una parziale rivincita per chi viaggia. Per comprendere l'entità di questo balzo in avanti basta voltarsi indietro di pochi anni. Ad esempio, la puntualità di un volo della vecchia compagnia di bandiera che nel 2006 era ancora il monopolista assoluto sulla Fiumicino-Linate (il fallimento di Alitalia-Lai è arrivato nell'estate del 2008) si attestava sei anni fa ben al di sotto della media delle compagnie europee: 22 voli su 100 arrivavano almeno 16 minuti dopo l'orario di atterraggio previsto, mentre i collegamenti nazionali gestiti da Trenitalia viaggiavano in ritardo 14 volte su 100.

La rincorsa del treno è iniziata poco dopo: nel dicembre 2009 i Frecciarossa hanno cominciato a correre col fiato sul collo della nuova Alitalia di Roberto Colaninno, fresca del passaggio dalle mani pubbliche a quelle private. Fino alla completa apertura della linea ad alta velocità tra Torino e Salerno, l'aereo la faceva da padrone attirando circa sei clienti su dieci. Oggi le parti si sono rovesciate e il treno ospita quasi il 60 per cento dei viaggiatori che si muovono sulla Roma-Milano contro il 40 per cento scarso dell'aereo.

Dopo un primo periodo di rodaggio a partire dal 2010 le Freccie hanno messo una marcia in più e toccato una puntualità sulla rete del 91 per cento contro l'80 dichiarato da Alitalia-Cai. Uno scarto di circa 11 punti percentuali a favore del treno. Nel giro di un anno le Ferrovie, anche in previsione dell'ingresso sul mercato di Italo e di Ntv, hanno scommesso ancora sulla puntualità: nel 2011 sono arrivate ad un tasso del 95 per cento, quasi 10 punti in più rispetto ad Alitalia che, a sua volta, nel giro di un anno ha dovuto tenere il passo ed è cresciuta dall'80 per cento all'85,5 con una regolarità dei voli - quelli realmente effettuati sul totale previsto - prossima al 100 per cento.

Nel 2012, l'ingresso di Ntv sulla rete ad alta velocità ha costretto i duellanti Fsi e Alitalia a migliorarsi ulteriormente. I dati in possesso di Repubblica, sia pure parziali, mostrano un'ennesima diminuzione dei

ritardi entro i 15 minuti: le due compagnie ferroviarie sono molto vicine al 96 per cento (95,4 per Fsi e 95,3 per Ntv). E sulla Roma e Milano la guerra è all'ultimo passeggero: Alitalia nel 2011 (col 93,7 per cento) e nel corso dei primi sei mesi del 2012 (con il 93,9 per cento), ha toccato picchi di puntualità record per un aereo. Nel contempo Ferrovie, sulla Roma-Milano, ha raggiunto il 95,3 per cento nel 2011 e il 95,9 durante il 2012.

Sui treni regionali, però, molto resta da fare visto che il tasso di puntualità (calcolato entro i 5 minuti) si è mosso appena ed è passato dall'89 per cento di cinque anni fa al 91 di oggi. Ancora poco al confronto del 93,2 per cento che i treni locali tedeschi hanno toccato nel 2011.

