



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

TRASPOL report 1/21

IL MERCATO DELLA LUNGA PERCORRENZA FERROVIARIA DURANTE IL COVID: CONFRONTO OFFERTA E PREZZI NEL PERIODO NATALIZIO 2019 E 2020



IL MERCATO DELLA LUNGA PERCORRENZA FERROVIARIA DURANTE IL COVID: CONFRONTO OFFERTA E PREZZI NEL PERIODO NATALIZIO 2019 E 2020

Autori: Paolo Beria, Samuel Tolentino, Evgeniia Shteleva

Please quote as follows:

Beria P., Tolentino S., Shteleva E. (2021). *Il mercato della lunga percorrenza ferroviaria durante il COVID: confronto offerta e prezzi nel periodo natalizio 2019 e 2020*. TRASPOL Report 1/21. Milano, Italy.

Photo from Pixabay (CC)

TRASPOL – Laboratorio di Politica dei Trasporti
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Via Bonardi 3, 20133, Milano, Italy.

<http://www.traspol.polimi.it>

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

SOMMARIO

1	Introduzione	4
2	Le tariffe minime.....	5
3	Le tariffe massime	6
4	Andamento offerta e prezzi treni a mercato.....	7
5	Conclusioni.....	8
	Appendice: variazioni di offerta per ciascuna relazione.....	10

1 INTRODUZIONE

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha trasmesso il 15 dicembre 2020 una richiesta di informazioni alle principali compagnie di trasporto ferroviario (Trenitalia e NTV) in relazione all'offerta dei collegamenti sulle principali tratte servite e al significativo aumento dei prezzi dei biglietti che si registra in alcune giornate del periodo 15 dicembre 2020-15 gennaio 2021. In particolare, l'Autorità ha rilevato un incremento dei prezzi nei giorni precedenti e in quelli successivi alle misure di blocco degli spostamenti previste dal DPCM del 3 dicembre, che interessano il periodo dal 21 dicembre 2020 al 6 gennaio 2021.

Entro tre giorni Trenitalia e NTV hanno dovuto comunicare i criteri utilizzati per determinare il numero di collegamenti e i posti disponibili sulle principali tratte nazionali, al fine di fronteggiare il prevedibile incremento della domanda nel periodo in questione, nonché i criteri con cui vengono determinati i prezzi, con particolare riferimento allo scostamento rispetto alla tariffa base normalmente applicata per ciascuna tratta.

Il presente rapporto di ricerca **indipendente** ha l'obiettivo di analizzare l'andamento dei prezzi del trasporto ferroviario di lunga percorrenza nel periodo delle festività natalizie, comparando i valori registrati nel 2020/2021 con quelli del medesimo periodo nel 2019/2020.

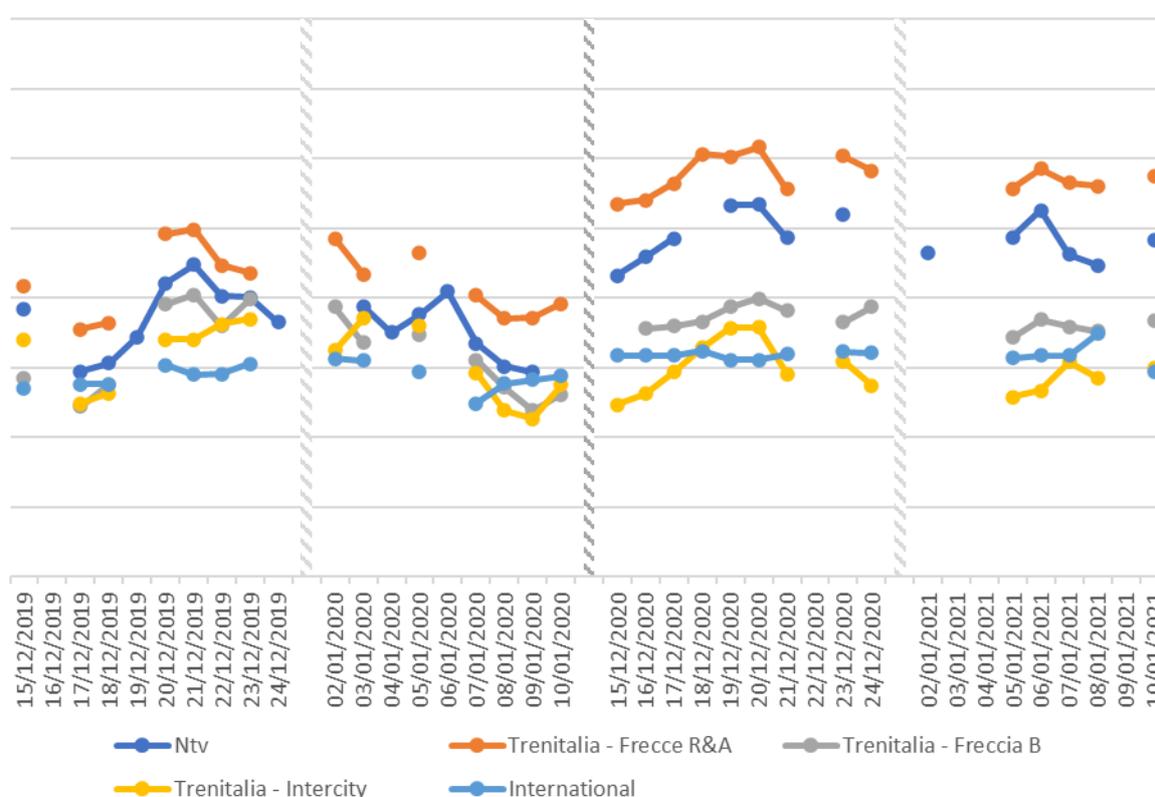
L'analisi prende in esame i prezzi pubblicati sulle piattaforme di vendita, per viaggi prenotati con 10 giorni di anticipo per 32 coppie origine-destinazione distribuite su tutto il territorio nazionale. Oltre ai prezzi, vengono valutate anche le differenze in termini di offerta intercorse fra i due periodi per le conseguenze della situazione epidemiologica e le relative restrizioni, in particolare riguardo al numero di treni circolanti.

2 LE TARIFFE MINIME

L'elaborazione relativa alle tariffe minime disponibili al consumatore è basata sulle tariffe inferiori acquistabili da un generico utente¹ con un anticipo di 10 giorni rispetto alla data del viaggio su una selezione di coppie origine-destinazione². La scelta dell'anticipo ha tenuto conto del fatto che i treni per il periodo natalizio 2020/2021 sono stati resi disponibili a partire da una data più vicina al giorno di viaggio rispetto al consueto³.

Il grafico seguente illustra l'andamento della media dei prezzi dei biglietti rilevati per le diverse tipologie di treni⁴; in tabella sono indicate le variazioni percentuali sintetiche fra il periodo natalizio 2020/2021 e quello 2019/2020.

Andamento tariffe minime disponibili -10gg



Variazione Dic-20_Gen-21 rispetto a Dic-19_Gen-20	Ntv	Trenitalia - Freccie R&A	Trenitalia - Freccia B	Trenitalia - Intercity	International
	+36%	+36%	+15%	-4%	+10%

¹ Sono escluse le categorie Senior e Young, le tariffe speciali (ad es. Famiglia) e quelle riservate a possessori di tessere fedeltà, carnet o codici sconto.

² Si veda il capitolo 4 per le rotte considerate.

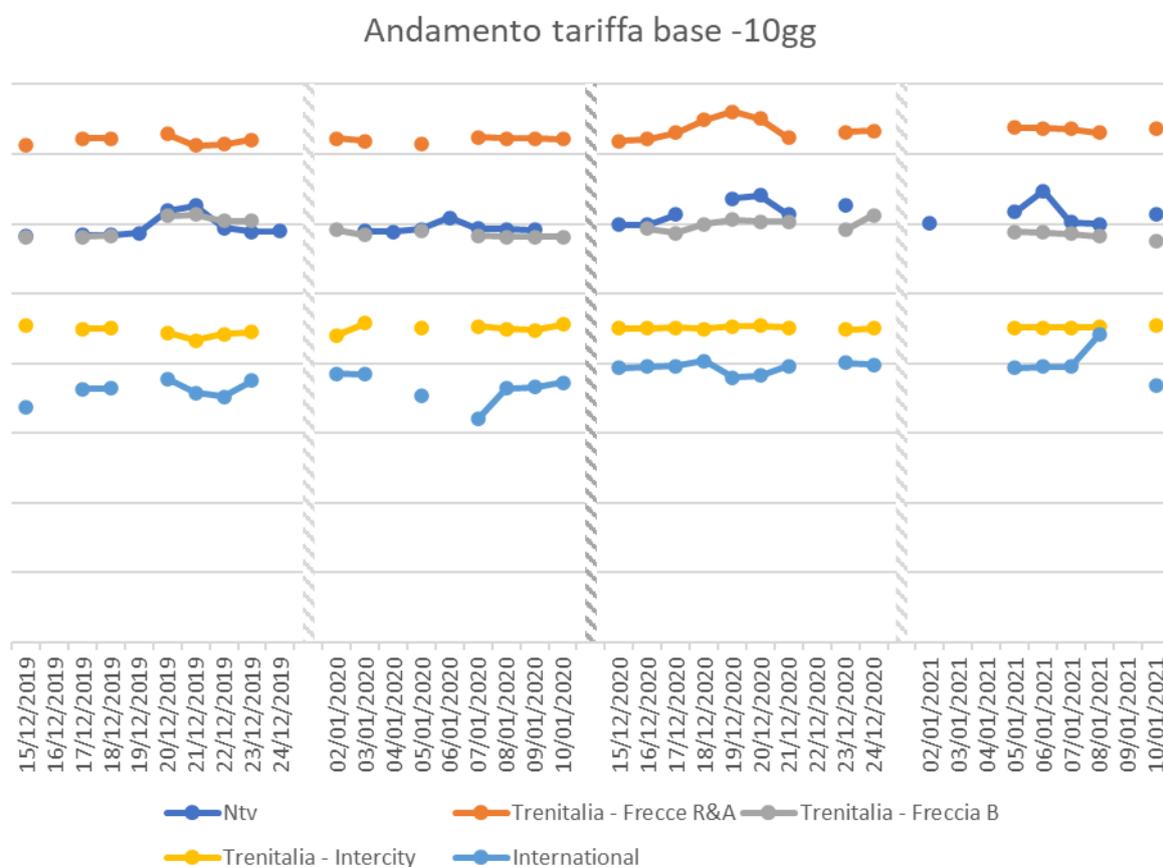
³ Ad esempio, a causa dell'incertezza sulle restrizioni, fino a oltre la prima settimana di dicembre 2020 Ntv non aveva reso disponibili per l'acquisto i biglietti con un anticipo superiore alle due settimane.

⁴ .Italo per NTV, Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Intercity per Trenitalia, treni internazionali per operatori vari.

3 LE TARIFFE MASSIME

L'elaborazione relativa alle tariffe "massime" è basata sugli stessi elementi di quella relativa alle tariffe minime, eccetto il tipo di biglietto considerato, che in questo caso è quello di seconda classe a prezzo pieno (tariffa "base"), senza considerare quindi le tariffe ridotte legate a minori condizioni di flessibilità né le tariffe legate a servizi aggiuntivi (ad esempio l'area silenzio, il salotto, etc.). Rappresenta dunque la tariffa che un utente paga normalmente in assenza di offerte o all'ultimo momento.

Il grafico seguente illustra l'andamento della media dei prezzi dei biglietti rilevati per le diverse tipologie di treni⁵; in tabella sono indicate le variazioni percentuali sintetiche fra il periodo natalizio 2020/2021 e quello 2019/2020.



Variazione Dic-20_Gen-21 Rispetto a Dic-19_Gen-20	Ntv	Trenitalia - Freccie R&A	Trenitalia - Freccia B	Trenitalia - Intercity	International
	+4%	+2%	+1%	+1%	+9%

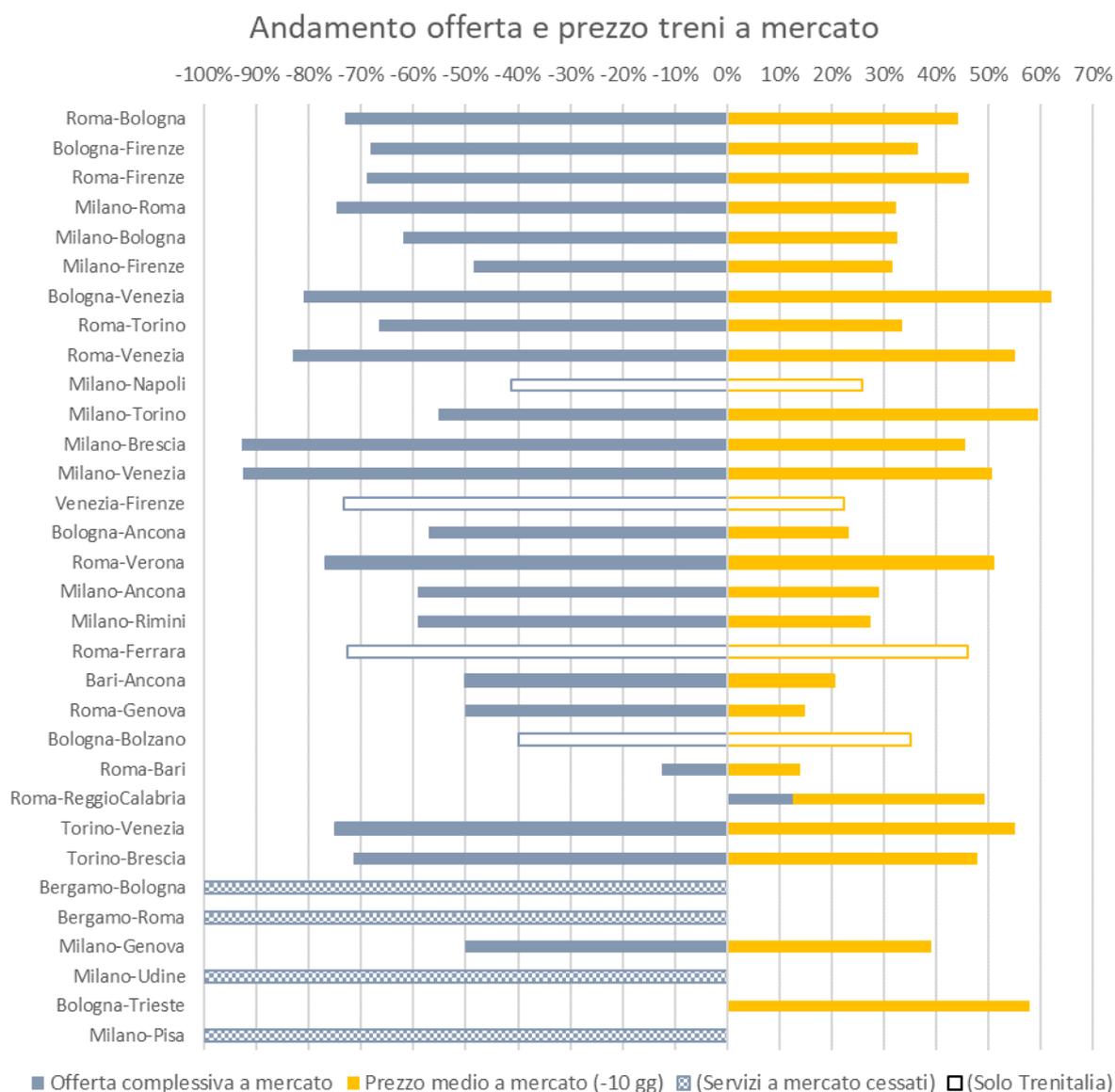
⁵ .Italo per NTV, Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Intercity per Trenitalia, treni internazionali per operatori vari.

4 ANDAMENTO OFFERTA E PREZZI TRENI A MERCATO

I collegamenti rilevati, su cui sono basate le analisi dell'andamento dei prezzi di cui ai capitoli 2 e 3, sono distribuite su tutto il territorio nazionale e comprendono sia direttrici AV che linee tradizionali.

Nel grafico sottostante sono riportati, collegamento per collegamento (senza distinzione fra le direzioni), la variazione dell'offerta rilevata⁶ in termini di numero di treni e la variazione relativa alla tariffa minima disponibile 10 giorni prima della partenza indipendentemente dalla compagnia⁷ (considerando solo i treni a mercato).

Da tutte le analisi relative ai prezzi dei treni a mercato sono esclusi i 4 collegamenti ove questi abbiano completamente cessato il servizio.



⁶ Si veda l'Appendice per maggiori informazioni.

⁷ Qualora solo una compagnia o un singolo tipo di treno abbia cessato il servizio, viene considerata come una generica riduzione di offerta e il raffronto viene effettuato ugualmente fra i prezzi disponibili prima e dopo. Per i collegamenti Milano-Napoli, Venezia-Firenze, Roma-Ferrara e Bologna-Bolzano le analisi sono effettuate solo sui servizi di Trenitalia per incompletezza dei dati relativi a NTV.

5 CONCLUSIONI

Tra i molti drammatici impatti del COVID, vi è certamente anche un crollo negli spostamenti, sia a seguito della paura del contagio che delle restrizioni imposte dal Governo per il suo contenimento. Tra questi, il crollo degli spostamenti di lunga percorrenza è stato ancora più marcato rispetto a quelli locali.

Le aziende di trasporto hanno subito questa situazione e hanno operato cambiamenti nell'offerta (come imposto dai decreti, ma anche in considerazione dei livelli di domanda attesi) e nei prezzi. In questo rapporto vengono analizzati sia il numero di treni a lunga percorrenza dei due operatori nazionali, che il livello dei prezzi, confrontandoli con il 2019/2020.

Considerando l'offerta, i servizi a mercato hanno subito una drastica riduzione, anche del 60% o più, e che ha portato in alcuni casi all'interruzione completa dell'operatività su alcuni collegamenti anche importanti (caso emblematico è quello della direttrice Milano-Venezia per NTV). Oltre al numero di treni giornaliero, in questo caso liberamente determinato dalle compagnie per adattarsi alla condizione del mercato (ovvero al crollo della domanda causato sia dalle restrizioni alla circolazione delle persone sia dal timore di viaggiare con il mezzo pubblico), occorre considerare anche la **riduzione di capacità dei convogli, fissata per legge al 50%**.

Sul fronte dei prezzi, **i prezzi minimi medi rilevati nel 2020/2021 durante la crisi COVID sono circa il 30% superiori rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente** per i viaggi sui treni nazionali a mercato (l'incremento è inferiore per i Frecciabianca di Trenitalia). Questo incremento è stato maggiore su alcune rotte (ad es. Bologna-Venezia o Milano-Torino, attorno al 60% in più) e inferiore su altre (Roma-Bari o Roma-Genova, meno del 20%).

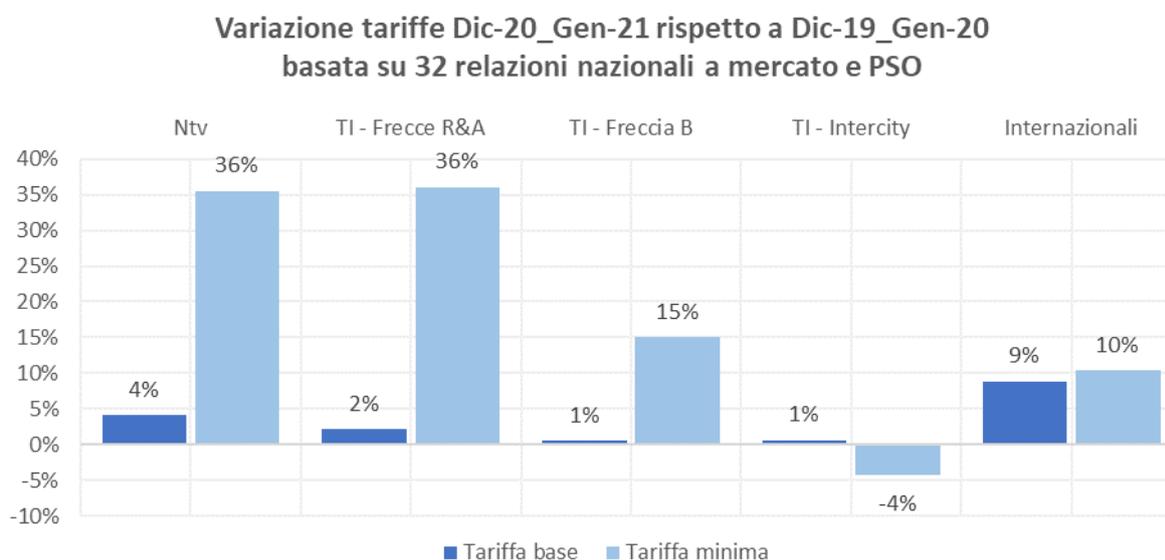
Guardando al trend giornaliero, non si rilevano variazioni puntuali nei giorni precedenti il 21 dicembre e successivi al 6 gennaio marcatamente differenti da quanto avvenuto l'anno precedente. Nello specifico, la curva di incremento delle tariffe nei giorni precedenti il 21 dicembre mostra un rialzo meno marcato rispetto ai medesimi giorni del 2019. Si registra invece un calo meno significativo rispetto al 2019 nei giorni successivi al 6 gennaio, tuttavia nell'anno corrente (a differenza di quello precedente) questo è caduto di mercoledì, dunque è possibile vi sia stato un effetto di posticipo dei rientri.

Considerando le tariffe ordinarie, ovvero quelle che garantiscono la massima flessibilità del biglietto stesso, non si rilevano variazioni degne di nota per i treni domestici; risulta invece in leggera crescita il prezzo dei collegamenti internazionali. Quindi, l'aumento di prezzo percepito dagli utenti è dovuto al **più rapido esaurimento delle limitate tariffe promozionali** e non all'aumento delle tariffe base/massime.

Nel complesso il Natale 2020 è stato caratterizzato da:

- Un calo nella domanda molto significativo (e non noto);
- Un limite nei posti vendibili pari al 50% e dunque un aumento nei costi di esercizio unitari per posto offerto dovuto ai costi fissi delle imprese;

- Una forte contrazione dell'offerta su quasi tutte le direttrici, dovuta alle scelte degli operatori di contenere i costi a fronte della minore domanda;
- Un aumento delle tariffe medie del 36% (con punte fino al 60% su alcune rotte), operato dalle aziende sulle rotte a mercato ottenuto riducendo la quota e lo sconto dei biglietti economici a ridotta flessibilità, che dunque sono risultati esauriti con maggiore anticipo.



In conclusione, pur non disponendo di informazioni sui ricavi totali, è ragionevole pensare che la contemporanea riduzione di domanda e capacità abbiano abbattuto i ricavi delle compagnie molto più del possibile contenimento dei costi (in parte fissi). **L'aumento dei prezzi lamentato dai consumatori vi è certamente stato, ma di entità inferiore alla riduzione della capacità imposta e non ha interessato i prezzi dei biglietti a piena flessibilità, molto simili a quelli dell'anno scorso.**

APPENDICE: VARIAZIONI DI OFFERTA PER CIASCUNA RELAZIONE

La tabella seguente riporta la variazione del numero di treni medio giornaliero rilevato nei due periodi, per le differenti tipologie di treni⁸. I valori in tabella ed utilizzati nelle elaborazioni rappresentano una approssimazione basata sui treni e nei giorni da noi monitorati, dunque potrebbero differire lievemente rispetto ai numeri reali. I principali scostamenti dovuti al campionamento sono riportati in nota.

	Internazionale	Ntv	Trenitalia - Freccie R&A	Trenitalia - Freccia B	Trenitalia - Intercity	Totale	Differenza
Roma-Bologna							
Dic-19_Gen-20	0	74	119	0	6	199	-141
Dic-20_Gen-21	0	14	38	0	6	58	-71%
Bologna-Firenze							
Dic-19_Gen-20	0	62	98	0	2	162	-111
Dic-20_Gen-21	0	13	38	0	0	51	-69%
Roma-Firenze							
Dic-19_Gen-20	0	62	96	0	0	158	-109
Dic-20_Gen-21	0	13	36	0	0	49	-69%
Milano-Roma							
Dic-19_Gen-20	0	56	80**	2	0	138	-103**
Dic-20_Gen-21	0	13	22	0	0	35	-75%**
Milano-Bologna							
Dic-19_Gen-20	0	42	70	4	15	131	-73
Dic-20_Gen-21	0	12	30	2	14	58	-56%
Milano-Firenze							
Dic-19_Gen-20	0	31	35	0	2	68	-34
Dic-20_Gen-21	0	11	23	0	0	34	-50%
Roma-Venezia							
Dic-19_Gen-20	0	20	39	0	6	65	-49
Dic-20_Gen-21	0	2	8	0	6	16	-75%
Bologna-Venezia							
Dic-19_Gen-20	0	20	39	4	0	63	-51
Dic-20_Gen-21	0	2	8	2	0	12	-81%
Roma-Torino							
Dic-19_Gen-20	0	25	38	0	0	63	-40
Dic-20_Gen-21	0	6	14	1	2	23	-63%
Milano-Napoli							
Dic-19_Gen-20	0	*	58	0	4	62	-24*
Dic-20_Gen-21	0	12	22	0	4	38	-39%*
Milano-Brescia							
Dic-19_Gen-20	4	14	42	0	0	60	-56
Dic-20_Gen-21	0	0	4	0	0	4	-93%
Milano-Torino							
Dic-19_Gen-20	0	26	32**	0	0	58	-32**
Dic-20_Gen-21	0	6	20	0	0	26	-55%**
Milano-Venezia							
Dic-19_Gen-20	4	14	40	0	0	58	-54
Dic-20_Gen-21	0	0	4	0	0	4	-93%
Bologna-Ancona							
Dic-19_Gen-20	0	0	20	8	18	46	-16
Dic-20_Gen-21	0	0	8	4	18	30	-35%
Bari-Ancona							
Dic-19_Gen-20	0	0	12	8	16	36	-10
Dic-20_Gen-21	0	0	6	4	16	26	-28%

⁸ .Italo per NTV, Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Intercity per Trenitalia, treni internazionali per operatori vari.

Venezia-Firenze							
Dic-19_Gen-20	0	*	30	0	5	35	-24*
Dic-20_Gen-21	0	2	6	0	3	11	-69%*
Milano-Genova							
Dic-19_Gen-20	6	0	2	2	22	32	-4
Dic-20_Gen-21	4	0	2	0	22	28	-13%
Milano-Ancona							
Dic-19_Gen-20	0	0	18	4	8	30	-13
Dic-20_Gen-21	0	0	7	2	8	17	-43%
Milano-Rimini							
Dic-19_Gen-20	0	0	18	4	8	30	-13
Dic-20_Gen-21	0	0	7	2	8	17	-43%
Roma-Ferrara							
Dic-19_Gen-20	0	*	22	0	6	28	-16*
Dic-20_Gen-21	0	2	4	0	6	12	-57%*
Roma-Verona							
Dic-19_Gen-20	0	10	16	0	1	27	-20
Dic-20_Gen-21	0	0	6	0	1	7	-74%
Bologna-Bolzano							
Dic-19_Gen-20	6	*	10	0	0	16	-5*
Dic-20_Gen-21	5	0	6	0	0	11	-31%*
Roma-Genova							
Dic-19_Gen-20	0	0	0	12	4	16	-6
Dic-20_Gen-21	0	0	0	6	4	10	-38%
Roma-Reggio C.							
Dic-19_Gen-20	0	0	4	4	8	16	1
Dic-20_Gen-21	0	0	9	0	8	17	6%
Milano-Pisa							
Dic-19_Gen-20	0	0	0	2	12	14	-3
Dic-20_Gen-21	0	0	0	0	11	11	-21%
Roma-Bari							
Dic-19_Gen-20	0	0	8	0	3	11	-1
Dic-20_Gen-21	0	0	7	0	3	10	-9%
Bologna-Trieste							
Dic-19_Gen-20	0	0	2	0	6	8	0
Dic-20_Gen-21	0	0	2	0	6	8	0%
Torino-Venezia							
Dic-19_Gen-20	0	0**	8	0	0	8	-6
Dic-20_Gen-21	0	0	2	0	0	2	-75%
Torino-Brescia							
Dic-19_Gen-20	0	0	7	0	0	7	-5
Dic-20_Gen-21	0	0	2	0	0	2	-71%
Bergamo-Bologna							
Dic-19_Gen-20	0	2	4	0	0	6	-6
Dic-20_Gen-21	0	0	0	0	0	0	-100%
Bergamo-Roma							
Dic-19_Gen-20	0	2	4	0	0	6	-6
Dic-20_Gen-21	0	0	0	0	0	0	-100%
Milano-Udine							
Dic-19_Gen-20	0	0	4	0	0	4	-4
Dic-20_Gen-21	0	0	0	0	0	0	-100%

* I treni di NTV per i collegamenti Milano-Napoli, Venezia-Firenze, Roma-Ferrara and Bologna-Bolzano non sono stati rilevati nel periodo dicembre 2019 – gennaio 2020

** I treni Milano-Torino a Milano Porta Garibaldi anziché Milano Centrale nel periodo 2019/2020 non sono stati rilevati.

*** A partire dal cambio orario di dicembre 2019 non sono più presenti treni .Italo diretti fra Torino e Venezia, dunque questo collegamento ne risultava già sprovvisto.