

Alta Velocità, in un anno ben 973.881 minuti di ritardo

Truenumbers è l'appuntamento settimanale con la rubrica curata dal portale www.truenumbers.it, il più importante sito editoriale di Data Journalism in Italia, fondato da **Marco Cobianchi**. Una rubrica utile per saperne di più, per approfondire, per soddisfare ogni curiosità, ma sempre con la precisione che solo i numeri sanno dare. Per leggere tutti gli articoli della rubrica Truenumbers su **Key4biz** [clicca qui](#)..

Sncf entra in una rete da 17.000 km, con Trenitalia che gestisce il 65% del mercato

Nei prossimi mesi, tra giugno e luglio 2026, sui binari dell'alta velocità italiana arriveranno anche i treni di **SNCF Voyages Italia**, il gruppo ferroviario francese che prova a inserirsi nel sistema dell'alta velocità italiana. Non è solo una novità industriale: è un passaggio che segna la fine di un equilibrio consolidato. Fino a oggi, infatti, l'alta velocità nazionale è stata un duopolio, con due operatori – Trenitalia e Italo – a contendersi l'intero traffico passeggeri sulle principali direttrici.

Dietro questo ingresso c'è una decisione che cambia concretamente le regole del gioco. **L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha imposto che al nuovo operatore vengano riservati 18 slot giornalieri sulle direttrici Torino-Milano-Roma e Torino-Milano-Venezia**, e che questi spazi restino garantiti per 10 anni. Tradotto: SNCF avrà accesso stabile alla rete e potrà programmare i propri treni con continuità sulle linee dove si concentra la maggior parte della domanda. È qui che si apre la partita della concorrenza:

da 2 operatori si passa a 3, con un possibile effetto diretto sui prezzi dei biglietti. E non è escluso che la sfida si giochi anche sulla qualità del servizio, a partire dalla puntualità, uno dei punti più critici dell'alta velocità italiana.

Come entra SNCF nel mercato dell'alta velocità italiana

Il progetto con cui SNCF si prepara a entrare nel mercato italiano dell'alta velocità parte da numeri definiti. La compagnia francese punta a operare con una flotta iniziale di **15 treni AV di nuova generazione**, pensati per inserirsi su linee ad alta domanda e sostenere un'offerta competitiva fin dalle prime fasi. Gli obiettivi industriali sono altrettanto chiari: arrivare a trasportare **circa 10 milioni di passeggeri all'anno** e conquistare nel tempo fino al **15% della quota di mercato** dell'alta velocità italiana. In un sistema oggi diviso tra due operatori, si tratta di una quota rilevante, che implica un aumento significativo delle corse e una pressione diretta sia sui prezzi sia sulla qualità del servizio.

Perché SNCF può far scendere i prezzi dei treni

Il vero terreno su cui l'ingresso di SNCF può cambiare gli equilibri è quello dei prezzi. Il modello è Ouigo, l'alta velocità "low cost" già sperimentata in Francia e Spagna, con biglietti da 10–15 euro nelle fasce meno richieste e una struttura basata su costi ridotti, più posti e servizi a pagamento. Dove è stato introdotto, l'impatto è stato immediato: **sulla Madrid-Barcellona i prezzi medi sono scesi anche del 30%–40%.** È questa la dinamica che SNCF punta a replicare anche in Italia, soprattutto su tratte ad alta domanda come la Milano–Roma.

In Italia l'effetto atteso è una pressione al ribasso soprattutto sulle tratte ad alta domanda, come la Milano–Roma, dove si concentra la maggior parte dei passeggeri e dove oggi operano **oltre 150 corse di alta velocità al giorno** tra Trenitalia e Italo. Più operatori non significa automaticamente prezzi più bassi in ogni momento, ma aumenta la competizione sulle fasce orarie più richieste e su quelle meno piene, dove si gioca la partita delle tariffe più aggressive. È lì che l'arrivo di un terzo operatore potrebbe incidere di più, spingendo il mercato a differenziare prezzi e offerte in modo ancora più marcato.

Che differenza c'è tra RFI e Trenitalia

Per capire come funziona davvero l'alta velocità italiana bisogna partire da una distinzione semplice: **RFI non è Trenitalia**, anche se entrambe fanno parte dello stesso gruppo, Ferrovie dello Stato Italiane. RFI è la società che gestisce la rete: i **17.000 km di binari**, le stazioni e gli spazi su cui viaggiano i treni. Trenitalia, invece, è quella che fa circolare i convogli e vende i biglietti ai passeggeri.

La differenza non è solo formale, ma concreta. RFI decide come distribuire le “finestre” di passaggio dei treni, cioè chi può viaggiare e in quali orari. È per questo che il tema è centrale quando entra un nuovo operatore: perché la concorrenza non si gioca solo sul numero di treni, ma su quanti spazi reali ci sono per farli viaggiare. Ed è proprio su questo punto che si è concentrato l'intervento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, chiamata a garantire che anche i nuovi entranti possano avere accesso alla rete.

Come è diviso oggi il mercato dell'alta velocità italiana

Fino a oggi il mercato dell'alta velocità italiana è stato nelle mani di due operatori. Trenitalia concentra una quota compresa tra il **60% e il 65%** del traffico passeggeri, mentre Italo copre il restante **30%-35%**, in un equilibrio che negli anni si è stabilizzato senza grandi scosse. A fare la differenza sono anche i volumi: **Trenitalia mette in circolazione oltre 270 collegamenti AV al giorno, contro i circa 115 treni giornalieri di Italo**, numeri che fotografano un'offerta già molto ampia sulle principali direttrici.

È proprio questo assetto che sta per cambiare con l'arrivo di SNCF. Il nuovo operatore entra in un mercato già sviluppato, con milioni di passeggeri e centinaia di corse quotidiane, ma ancora fortemente concentrato su due player. Un equilibrio che finora ha retto, ma che con il passaggio da **2 a 3 operatori** potrebbe modificarsi, soprattutto sulle tratte più redditizie dove si concentra la maggior parte della domanda.

Quanti sono i treni dell'alta velocità in Italia

La dimensione del mercato dell'alta velocità si vede anche dal numero di treni in circolazione. Oggi Trenitalia gestisce una flotta dedicata all'AV compresa tra **180 e 190 convogli**, cioè i treni utilizzati sulle linee veloci che collegano le principali città italiane. Il gruppo più numeroso è quello dei Frecciarossa 1000, i treni più moderni e veloci (8 carrozze, 457 posti e velocità commerciale 360 km/h), che sono 50. Accanto a questi continuano a viaggiare circa **50 ETR 500**, i primi treni ad alta velocità introdotti in Italia negli anni '90, ancora oggi utilizzati soprattutto sulle tratte principali per la loro grande capacità di posti.

A completare la flotta ci sono **17 ETR 700**, treni derivati da modelli utilizzati in passato su linee internazionali e oggi impiegati su collegamenti meno diretti tra Nord e Sud o tra costa adriatica e tirrenica, e poco meno di **30 Frecciargento**, convogli progettati per viaggiare sia su linee ad alta velocità sia su tratte tradizionali. Su questa base, il gruppo Ferrovie dello Stato ha annunciato un investimento di **2 miliardi di euro** per inserire **74 nuovi Frecciarossa** entro il **2030**, con l'obiettivo di aumentare la capacità in vista di una concorrenza sempre più forte.

Quanti km misura la rete dell'alta velocità in Italia

La rete è l'altro pilastro su cui si regge l'alta velocità. Oggi in Italia le linee AV coprono **1.097 chilometri**, una dorsale che collega Nord e Sud e su cui viaggia la gran parte dei treni veloci. Ma il sistema è ancora in espansione: l'obiettivo è arrivare a circa **1.500 chilometri** entro il **2030**, con un incremento di circa **400 chilometri** di nuove linee.

I lavori in corso riguardano alcuni dei nodi più strategici del Paese. La linea **Brescia-Verona-Padova** punta a completare il collegamento verso il Nord-Est, mentre la **Napoli-Bari** ridurrà i tempi di percorrenza tra Tirreno e Adriatico. A questi si aggiungono il **Terzo Valico Genova-Milano**, fondamentale per i collegamenti con il porto ligure, il **Passante AV di Firenze**, pensato per separare i flussi e alleggerire uno dei punti più congestionati della rete, e la **Galleria di base del Brennero**, un'infrastruttura da **64 chilometri** destinata a rafforzare il collegamento tra Italia e Europa centrale.

Quanti ritardi fanno i treni ad

alta velocità

Il vero punto critico dell'alta velocità italiana non è la quantità di treni, ma la loro puntualità. I numeri del 2025 fotografano un sistema in difficoltà: su **90.425 treni AV Trenitalia monitorati**, quelli arrivati in ritardo sono stati **59.501**, pari al **66%** del totale. In altre parole, solo il **34%** dei convogli ha rispettato l'orario previsto, un dato che ribalta l'idea stessa di alta velocità come sinonimo di precisione.

Il peso complessivo dei ritardi è ancora più evidente se si guarda al tempo perso. Nel corso dell'anno si sono accumulati **973.881 minuti di ritardo**, equivalenti a **676 giorni**, cioè quasi **1 anno e 10 mesi**. Il ritardo medio supera i **10 minuti per treno**, un valore che sintetizza una situazione diffusa lungo tutta la rete e non limitata a singoli episodi.

Come si distribuiscono i ritardi

Il problema dei ritardi non colpisce tutti i servizi allo stesso modo, ma riguarda comunque l'intero sistema ferroviario. Nell'alta velocità, i dati mostrano differenze tra le varie tipologie di treni: i Frecciabianca registrano il dato peggiore, con il **73%** di convogli in ritardo, seguiti dai Frecciarosso al **71%**. I Frecciarossa, cioè i treni più veloci e più utilizzati sulle linee principali, si fermano al **65%** di ritardi.

È proprio questo ultimo dato a pesare di più sul quadro complessivo. I Frecciarossa rappresentano infatti **81.544 treni su 90.425** monitorati nel 2025, cioè la larga maggioranza dell'offerta. Significa che il problema non è marginale o limitato a servizi secondari: riguarda direttamente il cuore dell'alta velocità italiana, quello su cui viaggia la maggior parte dei passeggeri. E non solo. Gli stessi binari sono condivisi, in molti tratti, anche con i treni regionali e con

le linee utilizzate ogni giorno dai pendolari: quando si accumulano ritardi sull'alta velocità, gli effetti possono propagarsi lungo tutta la rete, coinvolgendo anche chi si sposta su tratte locali e su distanze più brevi. In alcuni casi estremi treni hanno impiegato **quasi 7 ore per fare 28 km**, segno che i problemi nascono spesso da **blocchi o accumuli**, non da una singola tratta "debole".

Quali sono i treni più in ritardo in Italia

Come mostra anche il grafico, su alcune tratte il ritardo è la regola: lo conferma la classifica dei treni più in ritardo elaborata da Altra Velocità, che mette in fila le corse con le performance peggiori del 2025. In testa c'è il **Frecciarossa 8824 Lecce-Milano**, con una puntualità ferma al **5%** e un ritardo medio di **29 minuti**, seguito dal **FR 9588 Reggio Calabria-Torino** (puntualità **4%**, ritardo medio **29 minuti**) e dal **FR 8807 Milano-Taranto** (puntualità **14%**, ritardo medio **28 minuti**). Nella top five compaiono anche il **FR 9658 Reggio Calabria-Torino** e il **FR 8820 Taranto-Milano**, entrambi con ritardi medi tra **27 e 28 minuti**. Dati che confermano come le criticità si concentrino soprattutto sulle lunghe percorrenze Nord-Sud.

Il peso dei ritardi si misura anche in termini economici. Secondo il dossier **Altra Velocità**, se nel 2025 fossero state applicate in modo sistematico le regole di indennizzo, i rimborsi avrebbero potuto raggiungere un valore complessivo di **90.246.624 euro**: **73.047.624 euro** legati ai ritardi e **17.199.000 euro** alle cancellazioni. È una stima teorica, perché non tutti i passeggeri presentano richiesta e molti optano per il bonus invece del rimborso diretto, ma resta un indicatore utile. Più che fotografare una perdita effettiva, questo dato restituisce la dimensione economica di un sistema in cui i disservizi non sono episodici, ma ricorrenti, e

consente di quantificare il costo latente di una rete che fatica a garantire regolarità lungo tutta la sua estensione.

Quanti soldi costano i ritardi dei treni

Il peso dei ritardi si misura anche in termini economici. Sempre come riporta il dossier *Altra Velocità*, se nel 2025 fossero state applicate in modo sistematico le regole di indennizzo, i rimborsi avrebbero potuto raggiungere un valore complessivo di **90.246.624 euro**: **73.047.624 euro** legati ai ritardi e **17.199.000 euro** alle cancellazioni. È una stima teorica, perché non tutti i passeggeri presentano richiesta e molti optano per il bonus invece del rimborso diretto, ma resta un indicatore utile. Più che fotografare una perdita effettiva, questo dato restituisce la dimensione economica di un sistema in cui i disservizi non sono episodici, ma ricorrenti, e consente di quantificare il costo latente di una rete che fatica a garantire regolarità lungo tutta la sua estensione.

Fonti: Dossier “Altra Velocità 2025” ; Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ; Piano Strategico 2025–2029 Gruppo FS

Anno di riferimento: 2025

Novità su Google, per aggiungere Key4Biz tra le tue fonti preferite, clicca qui

Leggi le altre notizie sull'home page di Key4biz

<https://www.key4biz.it/alta-velocita-in-un-anno-ben-973-881-minuti-di-ritardo/572279/>