



# Treni ad alta vetustà

Trenitalia ha l'anima divisa in due. È arrivata la nuova TAV, ma i vecchi problemi di sempre rimangono. Con l'aggravante che ai soliti ritardi corrispondono tariffe più alte e nuovi disagi per i pendolari.

**C**ome prima, peggio di prima. L'Italia su rotaia tenta di entrare nell'Europa ad alta velocità, ma è uno sforzo che suona come un tentativo disperato. La verità è che i nostri treni corrono su due binari, quello veloce e privilegiato della nuova TAV (su cui viaggiano convogli a oltre 300 km orari) e quello vecchio e lento su cui si affannano ogni giorno 2 milioni di pendolari. Due mondi lontani, accomunati da problemi. L'introduzione della flotta "Freccia rossa", i treni con livrea fiammante (in realtà gli Etr500 che di nuovo hanno solo la motrice), è coincisa con l'ennesima riformulazione dell'orario ferroviario. Il cambiamento è stato necessario per dare precedenza ai bolidi veloci. Sacrificando il resto.

## **Ancora tanti ritardi**

Risultato: treni spariti, orari penalizzanti per i lavoratori, tempi di percorrenza prolungati, regionali dirottati in stazioni



## LA NOSTRA INCHIESTA

Abbiamo verificato la puntualità dei treni a lunga percorrenza, che viaggiano da nord a sud lungo la penisola. L'indagine è stata fatta nei periodi critici delle feste natalizie (dal 20 al 24 dicembre e dal 3 al 6 gennaio), in cui è previsto un forte afflusso di passeggeri da nord a sud del Paese e viceversa. I ritardi legati al terremoto del 23 dicembre non hanno influenzato i risultati dell'indagine, hanno solo in parte peggiorato i dati dell'alta velocità.

### MONITORATI 571 TRENI

Abbiamo verificato l'arrivo dei treni nelle stazioni di destinazione, aspettando li dalle 7.00 alle 20.00. Gli orari di arrivo dei treni sono stati calcolati tenendo come riferimento l'orologio principale della stazione.

### PERCORSI E STAZIONI

I percorsi sono le principali tratte da nord a sud, quindi i treni con destinazione Bari, Bologna, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma, in partenza da Bologna, Milano, Torino, Roma e viceversa da sud verso nord nelle stazioni principali.

## ALTA VELOCITÀ: UN DISASTRO PER I PENDOLARI, PENALIZZATI DAI NUOVI ORARI

Treni pendolari soppressi, in grave ritardo, con meno carrozze. L'alta velocità e l'introduzione del nuovo orario invernale hanno affossato il servizio ferroviario locale. I disagi di chi ogni giorno si sposta per raggiungere il posto di lavoro sono diventati insopportabili.

### Avvantaggiati i grandi centri urbani

Il nuovo orario ferroviario non funziona. Per dar spazio alla TAV, Trenitalia non è stata capace di tutelare i diritti di tutti gli utenti, venendo meno ai suoi doveri. Con l'alta velocità Trenitalia ha avvantaggiato i collegamenti tra i grandi centri urbani, trascurando quelli di cui si servono i pendolari, costretti a viaggiare su treni sempre più lenti, vecchi e sporchi. E oggi anche più cari: questo è il costo del travestimento degli Intercity Plus in Eurostar City; il treno è lo stesso, il costo del biglietto è più alto. Le FS avevano assicurato che, grazie ai binari (vecchi) lasciati liberi dagli Eurostar veloci, sarebbero migliorati i servizi ai pendolari. È accaduto il contrario. Deve essere definito un orario che metta d'accordo tutte le esigenze, non solo quelle dell'Alta velocità.

### Tav all'italiana: stesse tariffe dei Tgv

I manifesti pubblicitari di Trenitalia recitano così: "L'Alta velocità accorcia le distanze". In realtà - aggiungiamo noi - ha solo cominciato ad accorciarle, rimanendo ancora lontana dagli standard qualitativi dei nostri vicini di casa francesi. In compenso le tariffe sono perfettamente allineate a quelle d'Oltralpe. L'amministratore delegato di Trenitalia, Mauro Moretti, ha entusiasticamente affermato durante l'inaugurazione del nuovo tratto ferroviario: "Con 79 euro (prezzo promozionale, 71 euro, fino al 31 gennaio, ndr) chiunque può andare da Milano a Roma, una tariffa che non si trova in nessuna parte del mondo". Siamo davvero sicuri che sia così bassa e vantaggiosa? Verificarlo non è difficile: guardate i riquadri a destra. Trenitalia ha già equiparato le tariffe a quelle francesi un anno prima del completamento della tratta ad alta velocità (i lavori sulla Bologna-Firenze finiranno a dicembre 2009), come se già fornisse un servizio della stessa qualità. E abbiamo visto che così non è. Tra un anno, quando si arriverà a Roma in 3 ore le Ferrovie dello Stato avranno un altro nastro da tagliare. Il che fornirà il destro per aumentare nuovamente i prezzi dei biglietti.



### TGV PARIGI-AVIGNONE

#### 244 KM ALL'ORA

Prendiamo il Tgv Parigi-Avignone, senza fermate intermedie: percorre una distanza ferroviaria di 652 chilometri, costa 94 euro e arriva in 2 ore e 40 minuti. Quindi va a una velocità media di 244 km/h. Per fare una comparazione precisa, calcoliamo il costo al chilometro: 14 centesimi.



### TAV MILANO-ROMA:

#### 181 KM ALL'ORA

Con il Tav Frecciarossa Milano-Roma la distanza su rotaie è di 632 chilometri, costa 79 euro e ci impiega 3 ore e mezza (senza fermate intermedie). In pratica viaggia a una velocità media di 181 km/h. Una bella differenza rispetto a quella del Tgv, che, in un'ora, di chilometri in più ne fa ben 63. Dovrebbe tradursi in un costo decisamente inferiore. E invece no: 13 centesimi a chilometro, solo uno in meno rispetto al Tgv.

## RITARDI COSTANTI, PIANGE IL BINARIO ITALIANO

TAV o no, le rotaie italiane continuano a essere territorio da lumache.

- Il 64% dei treni è arrivato in ritardo, una volta su tre di almeno un quarto d'ora e in un caso su cinque di più di mezz'ora. Le corse vanno peggio in direzione sud, dove i

convogli si fanno attendere più spesso (66%), tardando in media di più rispetto a quando si va verso nord (57%).

- Tra una stazione e l'altra ci sono differenze notevoli, anche se in generale lo scenario è sempre deludente. Palermo è il

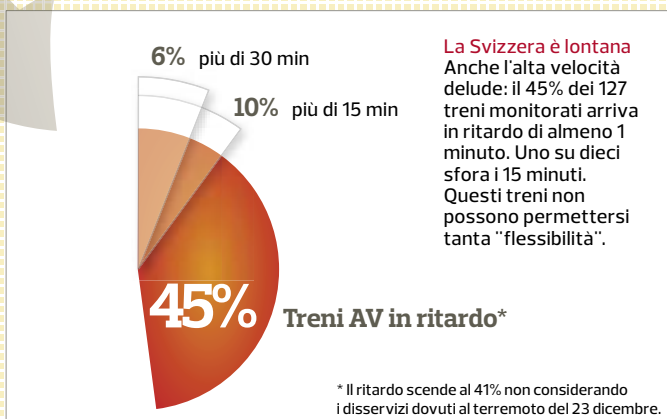
caso più critico (22 treni su 23 tardano di mezz'ora), seguita da Reggio Calabria che ha lo stesso problema in 2 casi su 3.

- Il ritardo medio dell'AV è inferiore a quello dei treni tradizionali, ma siamo lontani dallo spaccare il minuto come succede all'estero.

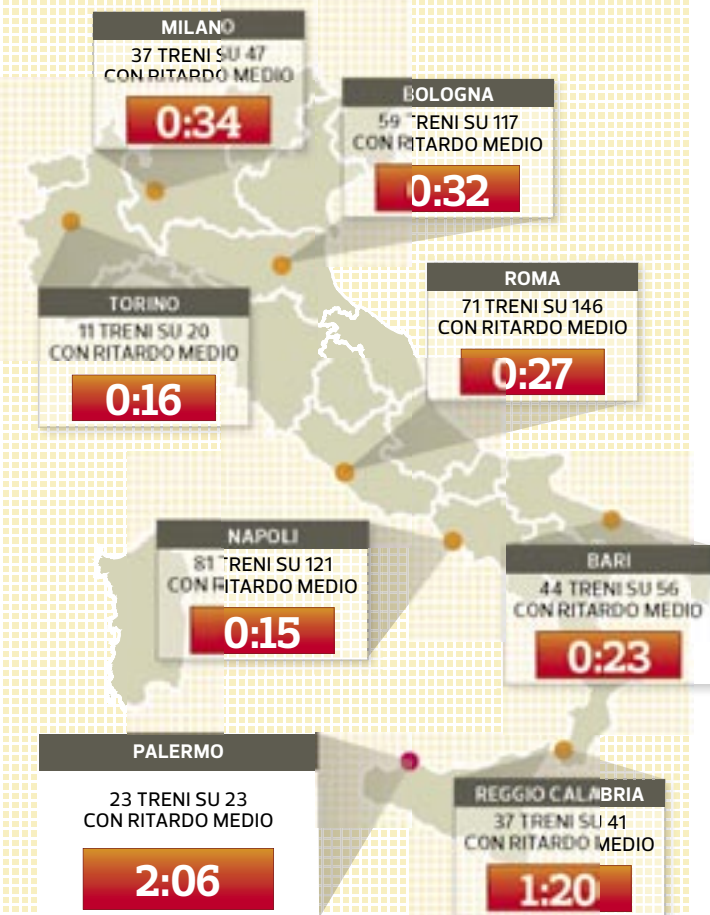
### L'INCHIESTA IN CIFRE

TRENI MONITORATI	↑ verso NORD	↓ verso SUD
	176	395
• Ritardo medio (hh:mm)	0:28	0:40
• Ritardo massimo (hh:mm)	6:16	4:11
• TRENI IN RITARDO	57%	66%
• Treni con ritardo superiore a 30 min	11%	23%

### I ritardi dell'Alta Velocità



### LA GEOGRAFIA DELLA LENTEZZA



periferiche, ritardi all'ordine del giorno. Un'Italia a due velocità. Il nuovo scenario non ha per nulla ridimensionato il cronico problema della mancanza di puntualità. Anzi, i ritardi continuano ad essere la norma. Su 571 treni monitorati a Natale il 64% è arrivato oltre l'orario previsto, compresa l'AV (vedi riquadro in alto).

### Prezzi maggiorati

Come se non bastasse, la nuova geografia dei binari ha portato con sé un aumento di spesa, soprattutto a carico di chi, come i pendolari, per ragioni economiche non utilizzerebbe treni veloci per andare al



**I treni in media sfiorano i 37 minuti, va peggio al Sud**

lavoro. Ma la nuova offerta ferroviaria non lascia molta scelta. Un esempio? Se prima si pagava un prezzo accettabile per accedere ai treni di categoria superiore ai regionali, oggi la spesa di chi viaggia ogni giorno rischia di raddoppiare. Questo è il risultato del malizioso gioco di sigle, di orari diversi, di stazioni alternative, un rimescolamento di carte che anche questa volta tenta di nascondere quel rincaro delle tariffe che il governo da anni non concedeva all'azienda ferroviaria (vedi riquadro a pag. 15). Per non parlare dei disagi che colpiscono direttamente i pendolari. Su una tratta molto

## INTERVISTA



### La parola ai pendolari

Giorgio Dahò è coordinatore dei comitati di pendolari della Lombardia.

#### Come ha influito la TAV sui pendolari?

Si è speso tantissimo, il risultato è che non ci sono i soldi per migliorare le linee ordinarie e i pendolari sono i primi a pagarne il prezzo. In più i nuovi orari e l'inserimento di nuove tipologie di treni ha occupato in modo irrazionale le linee.

#### C'è un problema di infrastrutture?

I problemi iniziano quando i treni veloci, cui viene data la precedenza, si immettono nella linea normale. Ma ci sono nodi urbani importanti dove si viaggia ancora a 30 km/h. Vecchie procedure, scambi obsoleti e poche risorse sono all'origine dei disagi e dei ritardi. Con una infrastruttura più efficiente tutto ciò non accadrebbe. L'alta velocità è utilizzata al 10% delle sue potenzialità e interessa solo un viaggiatore su dieci; mentre si è investito sulla velocità, nulla è stato fatto rispetto alla capacità della rete.

#### Eppure i lavoratori oggi pagano di più

Gli aumenti sono mascherati, ma ci sono. Sono stati violati gli accordi stipulati con le Regioni, che vincolavano Trenitalia: prima si dovevano sostituire gli interregionali con gli Intercity poi gli IC con gli EurostarCity, che ora viaggiano vuoti.

#### Cosa è successo?

Un pendolare rischia di pagare il 60-70% in più al mese. La nuova offerta di treni, tutte queste nuove sigle sono un colpo basso, che confonde la clientela: spariscono treni e ne compaiono di nuovi più costosi.

#### Un esempio?

Se pago un abbonamento per un EurostarCity, piuttosto caro, non posso utilizzarlo per un treno di categoria inferiore, per esempio un regionale. Devo spendere altri soldi per viaggiare con flessibilità.

## Velocità, ovvero se il tempo è denaro

L'alta velocità ha portato l'indubbio vantaggio di raggiungere alcune (finora poche) mete ferroviarie in tempi più brevi. Il prezzo da pagare per l'utenza è salato: il divario tra viaggiatori di serie A e viaggiatori di serie B si fa ancora più ampio. Molti treni sono stati sostituiti con convogli di categoria superiore, il risultato è che Trenitalia per ogni viaggio sulla tratta Milano C.le-Bologna incasserà all'incirca 3 euro in più.

### COS'È CAMBIATO SULLA TRATTA MILANO - BOLOGNA

TRENO	PREZZO (1)	DURATA	n° treni ATTUALI	n° treni VARIATI
AVfast	35	1:05	1	+1
tBIZ	35	n.d.	0	-1
AV	35	1:05	15	+7
ES*	30	2:13	1	-7
CIS	24,50	1:43	1	=
EScity	24,50	2:01	9	+5
IC+	20	2:10	4	-3
IC	19	2:06	4	=
ICN	19	2:25	3	=
R	11,20	2:32	1	=
E	10,50	2:32	3	-2



**L'azienda incassa di più**  
I treni ES (eurostar) sono stati sostituiti dagli AV (alta velocità), mentre gli ICplus (intercity plus) lasciano spazio ai nuovi EScity (eurostarcity). Sposta di qui, togli di là, alla fine i treni di fascia più bassa spariscono per dar spazio alle categorie più costose. Un silenzioso rialzo delle tariffe, reso obbligato per la clientela.

### QUANTO COSTA ARRIVARE PRIMA DA MILANO A BOLOGNA

TRENO	MINUTI RISPARIATI rispetto al più lento (ES*)	PREZZO (1)	EURO SPESI rispetto al più economico (IC)
AVfast	68	35	+16
AV	68	35	+16
CIS	30	24,50	+5,50
EScity	12	24,50	+5,50
IC	7	19	-
IC+	3	20	+1
ES*	-	30	+11

#### • Chi vuole arrivare prima

Scegliere un treno veloce non conviene sempre allo stesso modo. Per ogni minuto risparmiato si spendono cifre diverse: nel raffronto tempo/denaro l'AV è la scelta più conveniente.

#### • Chi vuole spendere meno

Se non si ha troppa fretta, si può scegliere una tariffa più conveniente dell'AV. Per esempio un tradizionale IC che collega Milano e Bologna costa 11 euro in meno dell'eurostar e il percorso dura 7 minuti in meno.

(1) Abbiamo confrontato la tariffa standard di 2° classe, con prenotazione solo quando obbligatoria.

## DAI SOCI



### Un'odissea verso il Sud

"Il 22 dicembre 2008 - racconta Guido Buttitta - sono salito sul treno che da Milano Centrale alle 20.00 mi avrebbe portato a Reggio Calabria, per poi traghettare in Sicilia.

Il viaggio, della durata di più di venti ore (ritardi compresi), si è rivelato ricco di avvenimenti che, se non vissuti in prima persona, potrebbero sembrare storie di pura fantasia.

I primi imprevisti iniziano alla stazione di Milano, quando un centinaio di viaggiatori inizia a **ribellarsi contro il capotreno**, costretto a richiedere l'intervento della PolFer, la polizia Ferroviaria.

La ragione di tale diatriba è legata alla sparizione di una carrozza, che avrebbe dovuto servire i viaggiatori in possesso di regolare biglietto con prenotazione di posti a sedere di prima classe.

L'imprevisto ha costretto i malcapitati (tra cui mi è capitato di vedere bambini, anziani e disabili) a intraprendere il lungo viaggio in piedi nel corridoio, notte compresa.

Il problema è aggravato dal fatto che i **posti prenotabili sono pochi**, quindi nei periodi di esodo capita che molti viaggiatori si accalchino sui vagoni senza avere la certezza di un posto a sedere. Non è per non spendere i 3 euro della prenotazione, ma per l'effettiva mancanza di posti disponibili.

Ecco perché il mio treno, già colmo di viaggiatori, si è trasformato in un **carro bestiame** (ho visto gente appisolata sul portapacchi), proprio quando centinaia di persone devono raggiungere le famiglie lontane per le festività.

Così Trenitalia sotto le feste fa il pieno di incassi, senza sostenere i costi dovuti per un servizio di qualità degno di questo nome".

frequentata, come la Milano Centrale-Piacenza per esempio, con il nuovo orario nel complesso sono spariti 5 treni al giorno e molti altri sono stati cambiati: tre Intercity plus sono stati sostituiti da EurostarCity, 4 regionali e 2 espressi sono stati cancellati. Insomma, ancora non ci siamo. Invece di sanare le vecchie ferite (la mancanza di puntualità, i problemi del

servizio pendolare...) i soldi sono stati spesi per griffare le stazioni con nomi di grido dell'architettura. Se gli investimenti fossero andati anche alle risorse di base (mettiamoci pure la sicurezza e la pulizia dei convogli), l'arrivo dell'alta velocità non avrebbe amareggiato. Anzi, uno sguardo al futuro, per un'azienda obsoleta come Trenitalia, era più che necessario. ●

## I viaggi della rassegnazione

Nell'indagine 34 treni hanno avuto ritardi superiori alle due ore: erano quasi tutti diretti a sud. Nel disordine generale, per alcuni convogli non si tratta di imprevisti, ma di disservizi cronicizzati, come nel caso della tratta Milano-Palermo o Milano-Reggio Calabria, quasi sempre giunti tardi a destinazione.

### I RITARDI MAGGIORI

1°	MILANO - REGGIO CALABRIA	751 T. Campanella (ICN)	Parte un treno e ne arrivano due. Questa è la storia dell'espresso che collega Milano con Reggio Calabria. A Lamezia il treno si divide in due convogli: uno percorre la linea ionica, l'altro il versante tirrenico. Facendo percorsi distinti arrivano a destinazione con orario diverso: senza perdere, però, la comune abitudine di tardare di almeno 2 ore.
	TEMPO PREVISTO	14:50	RITARDO MASSIMO <b>6:16</b>
2°	MILANO - PALERMO	1921 Trinacria (E)	L'espresso Trinacria" è arrivato sempre con un ritardo superiore alle 2 ore. Con punte di 3 ore e 20 minuti il 20 e il 23 dicembre.
	TEMPO PREVISTO	19:35	RITARDO MASSIMO <b>3:20</b>
3°	TORINO - REGGIO CALABRIA	761 Scilla (ICN)	L'intercity notte "Scilla", altro cronico ritardatario, il 21 dicembre sfiora le 3 ore di ritardo.
	TEMPO PREVISTO	15:13	RITARDO MASSIMO <b>2:53</b>

### ALTRI CASI GRAVI

- **ROMA-PALERMO**  
L'espresso 1925 "Gattopardo" ha toccato le 2 ore e 20 di ritardo.
- **BOLOGNA-ROMA**  
L'espresso 227 "Palatino" il 21 dicembre ha avuto 3 ore e 34 minuti di ritardo.
- **BOLOGNA-PALERMO**  
L'espresso 1931 "Freccia della Laguna" il 20 e il 23 dicembre sfiora le 3 ore.