

Viaggi tra soste infinite e vagoni strapieni, il locomotore vecchio e stanco che si ferma nelle campagne. Nel frattempo sui tabelloni delle stazioni fioccano i numeri della disfatta di Trenitalia: ritardo, ritardo, ritardo. Il tabellone degli arrivi impazzisce nell'aggiornare gli orari e anche questo si aggiunge all'elenco infinito delle inefficienze. All'arrivo, tanto sospirato, un ulteriore disagio: la coda per i reclami. Le persone che hanno la pazienza di mettersi in fila e chiedere il rimborso sono tante, ma coloro che ne hanno diritto e che però non se la sentono di perdere altro tempo sono molti di più. È questo il resoconto di un probabile viaggio ferroviario.

Il ritardo medio dei treni monitorati in tutta Italia è di 30 minuti

Il vecchio detto “meglio tardi che mai” non consola più. Chi viaggia in treno è esasperato dai ritardi costanti e, difficile a crederci, in continuo aumento. La nostra ultima inchiesta sulla puntualità dei treni a lunga percorrenza toglie ogni speranza ai più

ottimisti: l'84% dei 706 treni monitorati da nord a sud del Paese è arrivato in ritardo a destinazione, e un terzo con un ritardo di almeno 30 minuti. Per la felicità dei vacanzieri che si sono mossi in treno a ridosso delle feste natalizie. I ritardi sono ulteriormente aumentati rispetto allo stesso periodo di tre anni fa, quando i casi di mancata puntualità erano circa la metà (vedi *AC 158, marzo 2003*).

I disagi delle linee interrotte, le odisee vissute negli ultimi mesi dai pendolari di mezza Italia, la bagarre scatenata dall'introduzione del nuovo orario ferroviario e i gravi incidenti provocati dalla scarsa sicurezza di reti obsolete hanno consacrato il 2005 tra gli anni più disastrosi per le ferrovie. Dopo le commissioni di inchiesta avviate per i disastri ferroviari dell'anno scorso (ne parliamo nel riquadro a pagina 14), a gennaio era stata annunciata l'istituzione di una commissione di controllo delle attività di assistenza alla clientela nelle situazioni di emergenza. Una fiave voce, che sigla però la solenne bocciatura dell'attuale gestione del sistema ferroviario affidato a Trenitalia. Dagli accordi tra Governo e ferrovie è nato in pratica una sorta di “commissario ferroviario”, con poteri di intervento proprio nel delicatissi-



Da nord a sud il binario

Sotto Natale i treni a lunga percorrenza hanno avuto ritardi talvolta disastrosi. Una situazione nettamente peggiorata rispetto al passato. E come bonus è arrivato il nuovo orario ferroviario, gradito solo a Trenitalia.

mo e fragile rapporto tra azienda e clienti. Ma oltre a ciò, l'emorragia di credibilità delle ferrovie negli ultimi anni ha riguardato molti altri aspetti cruciali del trasporto su rotaia. Trenitalia deve fare luce al più presto sull'inefficienza della manutenzione, sulla cattiva gestione di carrozze e locomotori, sulla mancanza di igiene, sui ritardi insopportabili.

Tutti aspetti che giustificherebbero la riluttanza degli italiani a usare il treno come alternativa alla macchina. Le ferrovie nostrane sono tra le meno usate dai passeggeri europei. Eppure i pochi che si avventurano in carrozza si ritrovano stipati come sardine: l'affollamento probabilmente è dovuto alla disponibilità ridotta di treni rispetto al numero di utenti. L'unica consolazione per i viaggiatori italiani è il prezzo del biglietto, nettamente più economico rispetto ad altre realtà europee, in cambio però di un servizio molto modesto.

L'idiosincrasia degli italiani per le ferrovie, in particolare per la mancanza di puntualità del trasporto ferroviario, non è un disagio solo locale, inflitto agli eternamente snobbati pendolari (vedi AC 189, gennaio 2006). I problemi che si sono verificati sull'Adriatica nei mesi scorsi e, più in generale, i tanti

disagi che in questi ultimi mesi si sono ripetuti in modo sistematico, hanno colpito migliaia di passeggeri. Toccando le corde anche di chi il treno lo frequenta solo occasionalmente a bordo dei convogli a lunga percorrenza: da nord a sud del Paese il binario piange quasi ovunque.

Come treni a vapore

Cattiva idea andare a trovare i parenti con il treno, confidando in un viaggio intelligente sotto le feste.

■ Su 706 treni monitorati dai nostri "controllori" per l'inchiesta l'84% è arrivato in ritardo a destinazione, e un terzo dei treni ha avuto un ritardo di più di 30 minuti (vedi il riquadro a pagina 12).

■ I convogli più ritardatari sono quelli diretti verso sud, sia per frequenza dei ritardi (91% contro il 76% di quelli diretti al nord), sia in termini di tempo (il 42% dei treni verso sud ha registrato un ritardo superiore ai 30 minuti, contro il 20% di quelli diretti al nord).

■ Il ritardo medio dei treni è di 31 minuti. Anche in questo caso c'è grande differenza tra le due direzioni di marcia: 42 i minuti accumulati dai treni che scendono, contro i 22 di quelli che salgono). Il ►



piange

Il metodo dell'inchiesta

L'obiettivo dell'indagine è stato verificare la puntualità dei treni di lunga percorrenza, che percorrono da nord a sud l'intera penisola. In particolare abbiamo voluto vedere come funziona il servizio ferroviario nei periodi critici delle feste.

Quando. L'indagine è stata portata a termine nel periodo natalizio (dal 21 al 24 dicembre e dal 2 al 5 gennaio), in cui è previsto un forte afflusso di passeggeri da nord a sud del Paese e viceversa.

Come. I nostri rilevatori sono rimasti nelle stazioni dell'indagine dalle 7.00 alle 22.00 e hanno rilevato il binario e l'orario di arrivo dei treni. In tutto sono stati monitorati 706 treni.

Dove. Per i percorsi da nord a sud abbiamo monitorato i treni con destinazioni Bari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma, in partenza da Bologna, Milano, Torino e Roma. Analogamente abbiamo monitorato il traffico in senso opposto, considerando i treni in partenza da Bari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma con destinazione Bologna, Milano, Torino e Roma. Abbiamo considerato solo le stazioni principali di ogni città. Gli eventuali ritardi sono stati rilevati solo nella stazione di arrivo.

Trenitalia, un brutto scenario

Sempre più ritardi

Su 706 treni a lunga percorrenza l'84% è arrivato in ritardo a destinazione, e per un terzo si tratta di un ritardo di più di 30 minuti. Dall'indagine emerge che i treni diretti al sud accumulano maggiore ritardo.



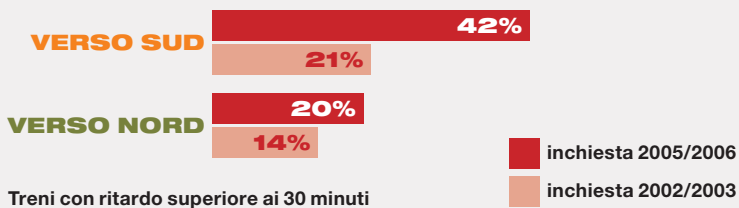
Le stazioni a confronto

Ecco le stazioni di origine e di destinazione oggetto della nostra inchiesta, nonché il numero di treni monitorati per ciascuna destinazione con il dettaglio del ritardo medio rilevato. Torino-Reggio Calabria e Milano-Palermo sono le due tratte su cui abbiamo registrato i maggiori ritardi.



Treni con ritardo superiore ai 30 minuti

Ecco un confronto con la nostra indagine precedente, realizzata nel periodo natalizio 2002/2003. La situazione, già piuttosto critica, è ulteriormente peggiorata: sia i ritardi medi sia quelli massimi sono in aumento da nord verso sud e viceversa, in particolare raddoppia la percentuale di treni con ritardo superiore ai 30 minuti diretti verso sud.



ritardo massimo registrato è di 6 ore e 58 minuti: si tratta del calvario patito da chi ha viaggiato il 21 dicembre scorso sul treno E1941, partito da Torino alle 16.55 e arrivato a Palermo il giorno dopo alle 19.13 invece che alle 12.15.

La destinazione più rischiosa da raggiungere è Palermo: in questa stazione il ritardo medio registrato è di un'ora e 52 minuti, con un picco massimo di quasi 7 ore di ritardo. Scendendo verso sud, la tratta con i peggiori risultati è la Torino-Palermo: i 6 treni monitorati hanno avuto un ritardo medio di 3 ore e 44 minuti. Particolarmente negativi anche i risultati della Milano-Reggio Calabria, con una media di ritardi pari a 2 ore e 6 minuti e un picco di 4 ore e 40 minuti. Le tratte più puntuali sono quelle con destinazione Roma Termini (poco più di un quarto d'ora in media di ritardo) e Napoli (circa mezz'ora). Chi viaggia verso il nord soffre di meno, ma senza esagerare. Per i treni con tratta Palermo-Milano Centrale il ritardo medio è di un'ora e mezza, il massimo di 2 ore e 42 minuti; per quelli che da Bari e Napoli vanno a Torino Porta Nuova si registra un'ora abbondante di ritardo medio.

La punta massima di ritardo (4 ore e 14 minuti) si registra nel tragitto tra Napoli e Torino.

L'11 dicembre, una giornata nera

La rivolta dei pendolari (e non) si è accesa lo scorso 11 dicembre, giorno di introduzione del nuovo orario ferroviario. Perché tanto rumore per una questione di lancette d'orologio?

Trenitalia sostiene di aver modificato l'orario dei treni per migliorare la puntualità del servizio. Riducendo il numero di fermate intermedie tra partenza e arrivo, sostengono gli strateghi dell'azienda, è possibile garantire maggiore puntualità senza aumenti tariffari. Ma è davvero così? Nella pratica il cambiamento si traduce in una netta riduzione dei treni interregionali a media percorrenza, soprattutto quelli diretti, con un conseguente aumento del costo del servizio: Trenitalia in questo modo ha puntato sulla flotta dei "nuovi" Intercity plus, a tariffa maggiorata. Ma ci sono altri inconvenienti per i viaggiatori. Sopprimere la maggior parte dei treni interregionali vuol dire cancellare molte fermate intermedie, a discapito di chi abita in centri minori. Ma anche costringere a peripezie faticose chi cerca di risparmiare qualche euro, come potete vedere nella tabella che trovate nella pagina a fianco.

Con qualche calcolo è facile capire cosa è successo con l'introduzione del nuovo orario.

Prendiamo come esempio le linee ferroviarie Milano-Ancona e Milano-Ventimiglia, collegamenti strategici tra Lombardia, Emilia Romagna e Marche e tra Lombardia e Liguria. Consideriamo in questo caso la fascia oraria dalle 6 alle 20.

Come potete vedere nella tabella in basso *I rincari dovuti al nuovo orario*, nel 2005 c'erano 11 treni interregionali che collegavano in andata e ritorno sia Rimini sia Savona con Milano. Con l'orario 2006 sono stati cancellati tutti gli interregionali diretti verso queste città. Ciò significa che se prima si poteva scegliere di andare a Savona spendendo un minimo di 8 euro e 99 centesimi (con l'Interregionale), adesso si devono per forza spendere 15,15 euro (l'unica soluzione è l'Intercity plus). Viaggiare su questa linea rispetto all'anno scorso costa dunque il 68,5% in più. Anche chi vuole andare a Rimini non può più spendere 15 euro e 44 centesimi, ma un minimo di 23,65 euro (ma c'è un solo treno al giorno di questo tipo) e più frequentemente 25,65 (con Intercity plus) o 26,86 (con Eurostar). Questa volta l'incremento di spesa medio è del 66%.

■ Per andare incontro alle esigenze dei pendolari, Trenitalia ha introdotto in alcune Regioni una particolare agevolazione, l'IC Pass. I titolari di abbonamento che acquistano la tessera al costo di 60 euro (per quella semestrale) o 95 euro (l'annuale) possono utilizzare i treni Intercity, Intercity plus, Eurocity e Cisalpino al prezzo di un Interregionale. Le linee interessate sono quelle che collegano Milano con Bologna, Ancona, Torino e la Liguria, e Torino con la Liguria. L'offerta, limitata ai pendolari di Lombardia, Liguria, Piemonte, Marche ed Emilia Romagna, non è vantaggiosa per tutti. Per esempio il pendolare che nel 2005 voleva viaggiare su treni Interregionali da Milano a Genova pagava un abbonamento di 78,5 euro al mese (pari a 942 euro l'anno); oggi lo stesso pendolare spende il 10% in più: 1.037 euro l'anno, perché costretto a prendere l'Intercity. È vero ▶

Risparmia solo chi non ha fretta

■ Il nuovo orario ferroviario, introdotto da Trenitalia alla fine del 2005, ha avuto come conseguenza l'abolizione di molti treni interregionali, rendendo la vita difficile soprattutto a chi vive in un piccolo centro. Ma ha anche modificato le tariffe dei viaggi, rendendoli più costosi. Cosa si può fare per limitare il

danno economico? L'unica soluzione è armarsi di pazienza e studiare un viaggio che preveda una o più coincidenze tra due o più treni interregionali, quelli a tariffa ordinaria. Sperando di non perdere la coincidenza e sorvolando sul disagio legato al cambio del treno. Ma soprattutto questa soluzione comporta

maggior tempo a disposizione, perché il viaggio ovviamente si allunga. Di quanto?

– Come potete vedere nella tabella più in basso, per andare da Milano a Savona o da Savona a Milano con un Interregionale nel 2005 ci volevano 2 ore e 45 minuti, con l'orario 2006 servono 3 ore e 35 (ben 50 minuti in più).

– Il tragitto Milano-Rimini o Rimini-Milano prima richiedeva 3 ore e 51 contro le 4 e 50 di adesso (un'ora in più).

■ Viaggiare sulla linea Milano-Savona rispetto all'anno scorso costa il 68,5% in più. Anche chi vuole andare a Rimini spende di più: in questo caso l'incremento di spesa medio è del 66%.

iR **Interregionale:** treno che effettua il maggiore numero di fermate. Non è un treno veloce, ma il costo del viaggio è più economico.

IC **Intercity:** si ferma solo in alcune stazioni. Il costo e la durata del viaggio sono di livello medio.

ICplus **Intercity plus:** effettua qualche fermata in meno dell'Intercity e in genere è più veloce. Il costo è ancora superiore, anche perché la prenotazione (a pagamento) è obbligatoria.

EC **Euro City:** servizio diurno o notturno, che offre collegamenti internazionali. I costi sono paragonabili a quelli dell'Intercity Plus.

ES **Eurostar:** fa meno fermate di tutti, è il treno più veloce e ha il costo maggiore. La prenotazione è obbligatoria.

I RINCARI DOVUTI AL NUOVO ORARIO

Linea	Tariffa in euro	2005		2006		Differenza di spesa
		Tipo di treno	N° treni andata ritorno	Tipo di treno	N° treni andata ritorno	
Milano-Savona	8,99	iR	5 6	-	- -	+68,5%
	14,15	IC, EC	5 4	-	- -	
	15,15	ICplus	1 2	ICplus, EC	6 6	
Milano-Rimini	15,44	iR	5 6	-	- -	+66,1%
	23,65	IC	2 2	IC	1 1	
	25,65	ICplus	1 1	ICplus	5 4	
	26,86	ES	4 3	ES	4 3	

I VIAGGI SONO DIVENTATI PIÙ LUNGHİ

Stazione di partenza	Stazione di destinazione	2005			2006			Minuti di viaggio in più		
		partenza	arrivo	durata	partenza	arrivo stazione intermedia	partenza da stazione intermedia			
Milano	Savona	8.15	11.00	2.45	8.20	10.35	10.59	11.56	3.36	+51
Savona	Milano	15.01	17.45	2.44	16.04	17.01	17.25	19.38	3.34	+50
Milano	Rimini	10.00	13.51	3.51	9.15	10.10	10.57	14.05	4.50	+59
Rimini	Milano	16.08	20.00	3.52	15.55	19.03	19.48	20.45	4.50	+58

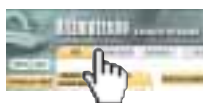
Il 2005, un anno di incidenti

La scarsa sicurezza di lavoratori e viaggiatori è uno dei nodi più critici del trasporto ferroviario. Secondo Trenitalia il numero dei disastri su rotaia è in diminuzione rispetto al passato. Ma ecco

l'elenco degli incidenti ferroviari capitati nel corso del 2005, alcuni dei quali con morti e feriti, purtroppo è ancora molto lungo. L'azienda, evidentemente, deve investire di più in sicurezza.

GENNAIO	MARZO	MAGGIO	GIUGNO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	DICEMBRE
07.01.05 Crevalcore	08.03.05 Mileto 18.03.05 Favazzina	05.05.05 Omignano 09.05.05 Campobasso 18.05.05 Pisa - Roma 27.05.05 Bergamo	20.06.05 Calolziocorte	09.08.05 Rho	18.09.05 Pozzaglio	23.10.05 Acquaviva	03.12.2005 Salerno 20.12.05 Roccasecca

ALTROCONSUMO.IT



Sul nostro sito, in home page, trovate il link a www.ultimotreno.com che raccoglie testimonianze di viaggiatori e pendolari e informazioni sul servizio ferroviario.

che viaggia su treni più confortevoli, ma:

- innanzitutto non ha altra scelta: la soluzione più economica, l'Interregionale, gli è negata;
- c'è il rischio che far salire tanti pendolari senza prenotazione crei sovraffollamento e riduca la qualità del servizio Intercity.

In viaggio con Altroconsumo

Da anni siamo attivi sul fronte della qualità del trasporto ferroviario. Abbiamo presentato tante proposte per migliorare il servizio, denunciato l'inadeguatezza di Trenitalia e contribuito alla definizione della Carta dei servizi, la dichiarazione di impegni assunti dall'azienda nei confronti della clientela.

■ Nel 1999, per primi, abbiamo proposto l'introduzione di un rimborso sugli abbonamenti dei pendolari in caso di ritardi sistematici. Nel 2003 la Lombardia ha adottato questo sistema e alcune

regioni hanno seguito l'esempio. Ancora oggi ci battiamo perché il bonus sia esteso a tutte le regioni e a tutte le tipologie di abbonamento.

Chiediamo alle ferrovie di rivedere più in generale il sistema dei rimborsi, che consideriamo del tutto iniquo, dato che prevede bonus solo per alcuni treni (quelli di categoria superiore, che costano di più), escludendo da questo diritto chi viaggia sui treni regionali e interregionali, soprattutto i pendolari.

■ Abbiamo chiesto il risarcimento del danno ricevuto dai pendolari che, a causa dei continui ritardi dei treni, subiscono trattenute sullo stipendio o devono ricorrere all'uso di permessi perché arrivano al lavoro fuori orario. Chiediamo che sia inserita nel contratto di servizio (l'accordo che Trenitalia stringe con le Regioni) una specifica procedura di risarcimento per disservizi come questi.

■ Abbiamo anche chiesto a Trenitalia di considerare tra i parametri di qualità il problema dell'affollamento delle carrozze del trasporto locale. Trenitalia non ha recepito nella sostanza queste nostre richieste e quindi ci siamo rifiutati di sottoscrivere l'attuale Carta dei servizi.

■ Siamo molto critici rispetto all'introduzione del nuovo orario ferroviario, perché si tratta di una manovra tariffaria mascherata, che in più ha indebolito il già critico servizio fornito a livello locale. Non è questa la soluzione per aggirare il rifiuto degli aumenti tariffari chiesti da Trenitalia al Governo negli anni passati. Per fare fronte alla crisi del trasporto ferroviario italiano il Governo deve avviare subito un piano di ristrutturazione del servizio regionale, partendo dalle tratte più utilizzate dai pendolari.

Non si può più accettare che Regioni, Trenitalia e Governo evadano dalle loro responsabilità. Il Governo deve al più presto mettere a disposizione risorse adeguate. E anche favorire la competitività, consentendo l'ingresso in gioco di altre realtà private e pubbliche diverse da Trenitalia.

Tanti malus, senza bonus

Davvero un cattivo bilancio quello delle ferrovie italiane per il 2005. Dietro al polverone sollevato dalle carrozze infestate da zecche e cimici si nascondono molti altri problemi. Innanzitutto la cronica mancanza di puntualità, non solo dei treni regionali (di cui sono vittime i pendolari), ma anche dei convogli a lunga percorrenza che percorrono a singhiozzo il Paese da nord a sud: l'84% dei 706 treni monitorati per la nostra inchiesta è arrivato in ritardo a destinazione. Il 30% di questi con un ritardo superiore a 30 minuti.

A ciò si aggiunga il forte malcontento scatenato dall'introduzione del

nuovo orario ferroviario, che piace solo a Trenitalia. Si tratta in realtà di una manovra tariffaria mascherata. Infatti, la revisione degli orari è servita a sopprimere i treni a tariffa ordinaria, come i vecchi interregionali, obbligando i passeggeri a servirsi della nuova flotta di Intercity plus ed Eurostar, ben più costosi.

Anche la sicurezza rimane un problema aperto. Ormai le nostre ferrovie sono al collasso. Il Governo deve farsi carico di quest'emergenza nazionale, mettendo a disposizione risorse adeguate per migliorare la qualità del servizio e accrescerne la sicurezza. Non si può più aspettare.