

**Italia -55%;**

**Traffico containers porti**

La Spezia -18%,

Genova -21%,

**Livorno -29%;**

**Costi in Euro per treno KM:**

Germania 19,9 euro a Km,

Francia 18,5 euro a Km,

Azienda Europea TX Logistic 12,0 euro al Km,

**Italia FS-Trenitalia 25,8 euro al Km.**

Un situazione assolutamente difficile, aggravata anche da una politica rinunciataria da parte del Gruppo FS.

Facciamo il caso della Regione Toscana, dove dal 2010 Trenitalia non effettua più traffico diffuso, che da solo rappresenta il 20% del trasporto totale, perché più interessata a sviluppare l'offerta tra Bologna e il Brennero concentrando gli sforzi organizzativi sulla formazione/effettuazione di treni completi, spostando la manutenzione dei locomotori di trazione da Livorno a Milano/Verona, prevedendo nello stesso tempo, di ammodernare l'officina di Livorno per poi cederla a Terzi.

Non basta, sono stati chiusi gli scali ferroviari di Grosseto, Chiusi, Empoli, Arezzo, San Giovanni ed a seguire, anche le postazioni logistiche di Pisa San Rossore e Massa Zona Industriale,

In tutto questo contesto bisogna smascherare e bloccare il progetto delle ferrovie che, da una parte fa passare messaggi rassicuranti attraverso i mass-media sia per gli investimenti che per lo sviluppo delle infrastrutture e, dall'altra invece nel più assoluto silenzio, chiude gli scali merci, riduce l'offerta e rinuncia al trasporto delle merci su ferro in quella Regione.

Tutto questo risulta ancora più incomprensibile se, dopo aver realizzato l'AV/AC fra Firenze e Bologna, la realizzazione anche dei raccordi ferroviari per il porto di Livorno non si ha più nessun treno merci da farci passare perché nel frattempo Trenitalia ha rinunciato al trasporto merci.

Una riforma complessiva del trasporto merci (gomma, ferro, aereo, navi ecc.) in tempi brevi, in modo da portare equilibrio in una ventina di anni, si rende pertanto inevitabile; prioritariamente bisogna mirare ad arrivare intorno al 15/20% di trasporto sia su ferro che via mare e poi passare ad altri vettori. Nel frattempo è indispensabile rimodulare gli incentivi tipo (riduzione premi assicurativi, deduzione delle spese forfettarie, eco trasporto, riduzione dell'iva alle imprese, ecc.), al fine di garantire perlomeno che gli stessi vantaggi che vengono previsti per la gomma siano usufruibili anche dagli altri vettori e in primis a partire dal ferro. In secondo luogo è necessario anche che le Regioni prestino attenzione a questo segmento di trasporto, non solo dal punto di vista degli investimenti infrastrutturali che sì, sono urgenti e indispensabili, ma anche dal punto di vista degli incentivi e agevolazioni che potrebbero usufruire le aziende che decidono di scegliere il treno.

Il tutto a favore di un'economia realmente sostenibile della green economy in tema di rumore, inquinamento e consumi.

**TRASPORTO SU GOMMA : LE CARATTERISTICHE IN ITALIA**

Il Trasporti su gomma vede l'Italia al vertice, siamo secondi solo alla Gran Bretagna, ma non c'è da esserne particolarmente fieri, quando a rimetterci è il servizio di trasporto merci su rotaia.

**Nel nostro paese ci sono 731 autocarri per ogni km di autostrada.**

In Gran Bretagna si concentrano in media in un kmq 16,79 autocarri, mentre **in Italia sono 15,71**. Negli altri paesi si scende di molto: in Spagna sono 10,81, in Francia appena 9,34 e in Germania 7,86. Ma il dato più reale è quello che riguarda la concentrazione di autoveicoli in relazione alla lunghezza delle rete autostradale: nel Regno Unito si contano 1115,25 autocarri merci, speciali e motrici per ogni km di autostrada, **in Italia sono 730,95/km**, in Francia 584,20/km, in Spagna 477,57/km e in Germania solo 222,83/km.

Numeri impressionanti che si legano al tema della **sicurezza stradale**. Molti automobilisti infatti ritengono i mezzi pesanti una delle principali cause di incidente, anche se dati Istat dicono che in Italia gli incidenti nei quali sono coinvolti i **veicoli pesanti** rappresentano solo il 7% del totale. Inoltre, circa la metà degli incidenti gravi che coinvolgono gli autocarri sulle autostrade potrebbe essere evitati se la maggior parte di essi adottasse i più recenti [dispositivi di sicurezza](#). Strumenti che il più delle volte debuttano prima sui camion e poi sulle auto. Piuttosto il problema è il traffico generato, con il conseguente inquinamento.

Secondo i dati Eurostat 2009 **in Italia circolano 4.735.111 veicoli** adibiti al trasporto delle merci, ma **il paese con il parco più ampio è la Francia** (6.309.390), seguita dalla Spagna (5.459.641) e appunto dall'Italia, in terza posizione. Gran Bretagna (4.091.868) e Germania (2.806.351) sono invece dietro di noi, anche perché i tedeschi nel 2007 hanno introdotto un nuovo sistema di rilevazione, ma soprattutto limitano il trasporto su gomma grazie ad una rete di **trasporti ferroviari e fluviali** particolarmente sviluppata. In totale fanno 23,4 milioni di automezzi, appunto l'80% del totale europeo.

Numeri impressionanti soprattutto se si pensa che in Italia il trasporto su rotaia non si è sviluppato nonostante **consumi oltre cinque volte meno carburante rispetto alla gomma**.

La causa è da ricondurre ad un problema anzitutto **infrastrutturale**: la nostra rete ferroviaria è vecchia, intasata e lenta. Ora si sta cercando di riconvertire i progetti dell'alta velocità (con i suoi folli costi) al "trasporto merci su ferrovia", appunto ad alta velocità (originariamente pensata per il trasporto passeggeri e ora ci si accorge che per certi tratti, come la "Torino-Lione" i passeggeri sono ben pochi...). Linee di trasporto ferroviario che escludono perfino alcuni capoluoghi (che non sono neanche attrezzati per fungere da scali-merci).

C'è poi una questione del **numero molto alto di "padroncini"**, proprietari di un solo automezzo, che si confrontano con un mercato che si va sempre più liberalizzando (un autista di Tir della Romania costa 15.000 euro all'anno, uno italiano 45.000) che vivono una condizione di perenne sfida alla concorrenza, e che diventano un interlocutore difficile per provare ad attuare una riconversione verso il traffico di merci su rotaia che sia concordato e accettabile anche a loro. Ad esempio è ben chiaro che, se la mobilità di merci a lunga distanza non può che divenire (piaccia o meno) di competenza delle ferrovie e del trasporto via mare, è pur vero che parti considerevoli del territorio nazionale hanno bisogno dei camion per trasportare, nelle brevi distanze, le merci, per distribuirle diffusamente. Ma la politica delle Ferrovie, di questi ultimi decenni, è stata quella di **dismettere gli scali-merci** in stazioni ferroviarie di media-piccola grandezza: inficiando così forme di virtuosa **intermodalità tra il treno che trasporta le merci a lunga distanza, e il camion, il furgone, che "le prende in carico" nelle brevi distanze** per la distribuzione.

L'incapacità del trasporto autostradale di servire il traffico a medie-brevi percorrenze (che è preponderante rispetto alle lunghe distanze) è dimostrato poi da una rete autostradale rigidamente chiusa, con caselli molto lontani l'uno dall'altro, come è stata pensata e voluta già dagli anni '60 del secolo scorso (e sintomatico della necessità di tratti "a breve distanza" è che **i percorsi medi in autostrada di un veicolo, da decenni vanno diminuendo come percorrenza chilometrica**). Insomma pare che determinate linee guida sul trasporto delle merci (e delle persone) confusamente sviluppatosi in questi

ultimi anni, abbia bisogno di ritrovare una maggiore chiarezza di obiettivi (ci si chiede, quindi, perché spendere una montagna di soldi nell'Alta velocità quando servirebbe una rete ramificata ed efficiente di collegamento tra centri?).

### **I VANTAGGI DEI CORRIDOI INTERMODALI**

**Pensiamo inoltre che per il nostro paese siano di fondamentale importanza i corridoi intermodali che presentano almeno tre vantaggi.**

Innanzitutto **funzionale**, perché trasferendo le merci dalla gomma alle rotaie **si superano meglio gli ostacoli geografici**. L'altro beneficio è rappresentato dall'**adattabilità**, perché **gli snodi rendono più facili i collegamenti alla rete**. Infine c'è il vantaggio **ambientale**, perché questi corridoi fluidificano il traffico, **contribuiscono a ridurre l'inquinamento, migliorano la vivibilità di un territorio** e la qualità della vita

**Pensiamo per esempio al completamento entro il 2020 del Corridoio 24, che collegherà Genova a Rotterdam. Il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa, consentirà se portato a termine di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con le ricche aree portuali del Mare del Nord.**

Allo stato attuale, infatti, il traffico merci sviluppato lungo questa direttrice è effettuato per il 75% via gomma e l'obiettivo della Ue è raddoppiare entro il 2020 la capacità di trasporto nella modalità ferroviaria. Esclusi gli interventi in territorio svizzero, il progetto contempla 1688 km di linea ferroviaria (di cui 395 già completati e 240 in corso), per un costo complessivo di 22,6 miliardi di euro (di cui 2,1 già investiti e 5,4 da impiegare entro il 2013). **La parte italiana dell'opera prevede sostanzialmente l'accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo con il raddoppio o il quadruplicamento delle linee esistenti**, il loro adeguamento al traffico merci, il miglioramento di alcuni nodi critici (Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo valico), per un costo complessivo di oltre 12 miliardi di euro, di cui solo 1,7 (14,1%) risultano attualmente disponibili.

### **I DANNI DI UN EVENTUALE RITARDO**

L'Italia, insomma, è in ritardo sul Corridoio 24, mentre le altre nazioni interessate hanno stabilito che entro il 2020 tutte le opere previste saranno entrate in esercizio. Un eventuale slittamento dei progetti italiani comporterebbe una drastica perdita di competitività per il sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Nord; inoltre, occorre considerare che il completamento dei tunnel ferroviari svizzeri comporterà un notevole aumento del tonnellaggio di merci trasportate via rotaia **(da 22,4 milioni l'anno a 55 milioni)** che, in mancanza di un potenziamento delle linee italiane di comunicazione ferroviaria, viaggerebbe sulla rete stradale, portando a una quasi completa saturazione della circolazione lombarda.

In un'economia sempre più influenzata dalla multimedialità e dalle reti di conoscenza globali il rischio è quello di perdere di vista le infrastrutture fisiche indispensabili a far viaggiare persone e, soprattutto, merci.

Roma 13 Giugno 2011

CODICI NAZIONALE

Viale Guglielmo Marconi, 94 – 00146 Roma - Tel.06.55301808 – Fax 06.55307081  
C.F. 96237770589  
[contact@codici.org](mailto:contact@codici.org) – [www-codici-org](http://www-codici-org)



Oltre 330.000 soci in tutta Italia  
Membro del Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti  
Membro BEUC, Bureau Européen des Unions de Consommateurs  
Membro di Consumers International

Milano, 23 giugno 2011

Alla c.a.  
IX Commissione  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Camera dei Deputati

**Indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci  
Camera dei Deputati – Roma 14 giugno 2011**

**Contributo Altroconsumo**

A partire dal 2010 Altroconsumo, associazione indipendente di consumatori, ha promosso la campagna “*Siamo uomini o pendolari?*”. Con questa campagna abbiamo voluto puntare i riflettori su una condizione di disagio che riguarda milioni di persone, con l’obiettivo di far rispettare i diritti dei passeggeri ferroviari. I pendolari sono sottoposti a indicibili stress cronici, che incidono pesantemente sulla qualità della vita. La mancanza di concorrenza e i continui tagli al settore non fanno che peggiorare la situazione.

Abbiamo raccolto le opinioni degli utenti del servizio del trasporto ferroviario sulle 25 tratte più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno a tre grandi città: Milano, Roma e Napoli. Hanno risposto al questionario più di 1.400 pendolari, i cui giudizi si sono rivelati alquanto negativi. I dati relativi all’indagine sono disponibili sul sito <http://www.altroconsumo.it/campagna-trasporti/>

Ciò di cui si lamentano maggiormente i pendolari è la pulizia praticamente inesistente (89%): sporcizia sui sedili e nelle carrozze, cattivo odore, vetri e bagni in condizioni antigieniche, presenza di rifiuti. Ma molte altre sono le cause di malcontento tra i pendolari che ogni giorno sono costretti a viaggiare su treni vecchi e in costante ritardo: affollamento (76%), climatizzazione (71%), informazioni a bordo in caso di disservizio (68%), puntualità (63%), sicurezza (48%), cortesia e disponibilità del personale (36%). L’insoddisfazione per il servizio nel suo complesso è pari al 72%.



Tali condizioni di trasporto a dir poco umilianti, comuni a tutto il territorio nazionale, ci inducono a ritenere che gli standard previsti dai contratti di servizio firmati tra Trenitalia e ogni singola Regione, sebbene i parametri siano molto bassi, non siano assolutamente rispettati e questo contribuisce ad allontanarci sempre più dagli altri Stati europei dove esistono tratte utilizzate dai pendolari che sono servite addirittura dall'alta velocità, cosa che sarebbe dovuta accadere anche in Italia.

Negli ultimi anni, in un quadro di liberalizzazione ancora parziale, ingentissimi investimenti pubblici sono stati indirizzati solo ed esclusivamente all'alta velocità rafforzando la posizione dominante delle Ferrovie dello Stato che operano ancora in regime di sostanziale monopolio senza che, a fronte di questo favore, le FS si siano minimamente occupate di migliorare la qualità del trasporto nelle tratte per i pendolari, al contrario l'introduzione dell'alta velocità ha comportato una consistente diminuzione dell'offerta di treni regionali.

Ad aggravare questa già tragica situazione si aggiungeranno ben presto gli ingenti aumenti tariffari e i rilevanti tagli ai servizi di trasporto locale già preannunciati da molte Regioni a fronte della consistente quanto assurda riduzione dei trasferimenti dallo Stato approvati dal Governo nella manovra economica. Pur consapevoli della congiuntura economica negativa e della conseguente necessità di tenere sotto particolare controllo la spesa pubblica riteniamo miopi, inappropriati e contrari all'interesse generale tali tagli che nei prossimi mesi contribuiranno vieppiù a peggiorare i servizi fatiscenti offerti ai pendolari e ad inasprire e radicalizzare le loro legittime proteste, considerato che i costanti disservizi provocano ormai conseguenze non solo sulla qualità della loro vita ma, molto spesso, anche direttamente economiche sulle loro tasche.

Per tali motivi Altroconsumo:

a) si oppone fermamente ad ogni ipotesi di aumento tariffario che non sia contestuale ad un consistente miglioramento della qualità del servizio, misurabile da parte di soggetti indipendenti e terzi rispetto al fornitore monopolista;

b) chiede la creazione di un'Autorità indipendente di settore alla quale attribuire quelle funzioni regolamentari che non possono continuare a rimanere in capo a RFI, società del Gruppo Ferrovie dello Stato, se si vuole realizzare un mercato del trasporto ferroviario regionale effettivamente aperto alla libera concorrenza. Questo significa l'abbattimento delle posizioni di rendita di cui godono le Ferrovie dello Stato attraverso l'adozione di concrete misure di liberalizzazione più volte auspiccate dall'Autorità Antitrust che prevedano un vero sblocco delle gare su ferro con procedure ad evidenza pubblica;



c) chiede che sia avviato al più presto un piano nazionale ad hoc di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, adeguatamente finanziato, affinché anche nelle tratte più utilizzate dai pendolari, il sistema possa divenire finalmente efficiente e competitivo;

d) chiede che sia approvato uno Statuto dell'utente dei servizi ferroviari che riporti quest'ultimo al centro del sistema anche nel nuovo assetto del mercato liberalizzato, considerato che compete allo Stato determinare i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale e, tra questi, quello alla mobilità.

e) chiede che Ferrovie dello Stato, Regioni e Governo, di fronte a questa situazione di disagio profondo, cessino il gioco del rimpallo di responsabilità e si adoperino, invece, per quanto rientra nell'ambito delle rispettive competenze, per un reale miglioramento del servizio di trasporto ferroviario locale e per garantire i sacrosanti diritti degli utenti.

Allegati: 1) *Alta inaffidabilità* – Altroconsumo n° 246 marzo 2011

2) *La tratta dei pendolari* – Altroconsumo n° 143 dicembre 2010



**🎯 Inchiesta**

# Alta inaffidabilità

L'allergia alla puntualità di Trenitalia non risparmia i convogli nazionali: il 57% arriva in ritardo. Nonostante i trucchi per sgonfiare i numeri della vergogna.

**A** Trenitalia piace sempre di più il jet set internazionale. Si allea con il colosso francese Veolia, per occuparsi di futuri collegamenti ad alta velocità tra Milano e Parigi. Fa shopping in Germania, dove ha rilevato, con un investimento di 350 milioni di euro, il primo operatore privato tedesco sulle tratte regionali. C'è da scommettere che non avrà difficoltà a stare al passo con i ben più elevati standard transalpini. Bye-bye Italia: noi possiamo pure aspettare. Perdi più si fa largo l'ipotesi secondo cui Trenitalia sarà presto suddivisa in due società, da una parte la gallina dalle uova d'oro (la Tav), fatta per attirare lauti investimenti privati e arrivare alla quotazione in Borsa, dall'altra il brutto anatroccolo, quello delle tratte in perdita (soprattutto dei pendolari), condannato a un destino che



non prevede la metamorfosi in cigno. È la solita storia dell'Italia a due velocità: i Frecciarossa (che comunque non si fanno mancare una buona dose di ritardi, seppur meno consistenti) e i "frecciarotta".

#### Attriti sui binari

E la concorrenza? Sull'alta velocità arriverà a settembre, con il debutto dei supertreni Alstom AGV, acquistati dalla società Ntv di Montezemolo, Della Valle e Co. Si tratta di bolidi ad altissima velocità, che arrivano a sfiorare i 600 km/h. Ma viaggeranno a "mezza velocità", perché le linee italiane prevedono una velocità massima di esercizio di 300 km/h. In questo modo non sfigureranno neppure i meno potenti Etr500 (Frecciarossa) di Trenitalia. Dopo mesi di attriti ferroviari, in cui Ntv non ha mai nascosto l'ostruzionismo di Trenitalia, denunciando continui impedimenti al collaudo dei

propri treni e invocando provvedimenti da parte di Antitrust e Governo, per il momento sembra sancita la pace. O forse si tratta di un accordo? Infatti si teme che, oltre alla velocità, anche il prezzo dei biglietti non si discosterà, per non disturbare gli equilibri esistenti. Intanto, una cosa è certa: sulla lunga percorrenza le Ferrovie hanno già tagliato più di 150 treni (sui 600 totali), non si sa se per cominciare a far spazio ai concorrenti o solo per mancanza di risorse.

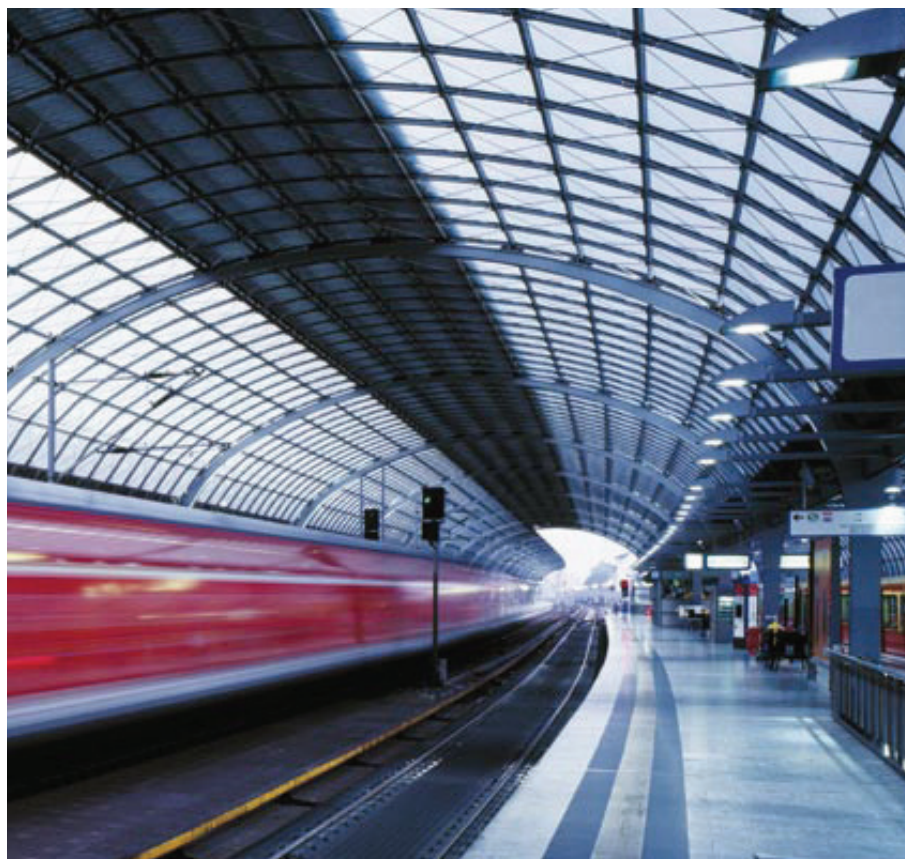
#### L'altra velocità

In tutto questo fervore, gli sforzi di Trenitalia per curare la propria allergia alla puntualità si sono risolti in un buco nell'acqua. I ritardi sui binari sono una tale granitica certezza che quelle poche volte in cui il treno arriva in orario si grida al miracolo. In altre parole, decenni di inefficienza sono stati capaci di

ribaltare le normali aspettative dei passeggeri. Una reputazione così compromessa da andare ben oltre i confini nazionali.

Ma noi non smettiamo di sperare: anche quest'anno siamo tornati a monitorare centinaia di treni, confidando in dati incoraggianti. Lo abbiamo fatto in un periodo caldissimo per il trasporto ferroviario, cioè nei giorni immediatamente precedenti il Natale e quelli subito dopo Capodanno, quando è tutto un via vai da Nord a Sud del Belpaese e viceversa. Niente di nuovo sui binari. Su 510 treni a lunga percorrenza monitorati, il 57% è arrivato fuori orario, con un ritardo medio di 13 minuti: non poco, se si tiene conto che entrambi i dati considerano anche l'Alta velocità (AV). Inoltre, nel 14% dei casi il ritardo è stato superiore al quarto d'ora, mentre nel 7% è andato oltre la mezz'ora.

&gt;&gt;



#### LA NOSTRA INCHIESTA

Lo scopo dell'inchiesta è verificare la puntualità dei treni a lunga percorrenza. L'indagine si è svolta nei periodi critici delle feste natalizie (dal 22 al 24 dicembre e dal 3 al 5 gennaio), in cui è prevedibile un forte afflusso di passeggeri da Nord a Sud del Paese e viceversa.

#### MONITORATI 510 TRENI

In stazione abbiamo aspettato dalle ore 7.00 alle 20.00 l'arrivo dei 510 convogli previsti. Gli orari di arrivo dei treni sono stati calcolati tenendo come riferimento l'orologio principale della stazione.

#### TRATTE E DESTINAZIONI

Abbiamo considerato le principali tratte da Nord a Sud, quindi i treni con destinazione Bari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma, in partenza da Bologna, Milano, Torino, Roma e viceversa, dopo Capodanno, da Sud verso Nord nelle stazioni principali.



## Inchiesta



### ALTA VELOCITÀ ALL'ITALIANA

**Delusione anche per l'alta velocità: una volta su due arriva in ritardo. Nel 27% dei casi l'attesa supera i 5 minuti. Sei volte su cento è superiore al quarto d'ora. Nell'1,5% va oltre la mezz'ora.**

Con la loro fiammante livrea e il muso che fende il vento, i Frecciarossa hanno scalato le preferenze dei viaggiatori che da Milano sono diretti verso Roma. In un paio di anni si sono assicurati il 55% dei passeggeri. Sono ormai una minoranza quelli che scelgono l'aereo (37%) o l'automobile (8%). Non è un caso che su questa tratta strategica i treni veloci, dovendo gareggiare con i bolidi dei cieli, abbiano fatto registrare ritardi inferiori alla media. Insomma, Trenitalia quando vuole dimostra di potercela

fare. Secondo le prime stime delle Ferrovie sono stati 20 milioni i viaggiatori che nel 2010 hanno scelto di viaggiare con l'Alta velocità, segmento che ha garantito i margini di guadagno più alti. Ma non c'è da andarne fieri, l'Italia arriva buon'ultima nei club dei paesi che hanno messo una marcia in più. E rimane una Cenerentola sia per quanto riguarda la potenza dei mezzi, sia per l'estensione della rete (che è meno della metà rispetto a quelle di Germania, Francia e Spagna).

### DACCI OGGI IL NOSTRO RITARDO QUOTIDIANO

Alta velocità o no, le rotte del nostro Paese continuano a essere il trionfo della lentezza. Il 57% dei treni (290 su 510) è arrivato in ritardo: il 14% dopo un quarto d'ora e il 7% addirittura dopo mezz'ora.

- Le corse che vanno peggio sono quelle dirette verso Sud, dove i convogli si fanno attendere più spesso (65%) e l'entità dei ritardi è più consistente. Tuttavia i treni che raggiungono il Nord non possono sorridere, perché comunque fanno registrare ritardi record (48%).

- 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, il 100% dei treni ha sgarrato sui tempi previsti per l'arrivo; la seguono a ruota le stazioni di Roma Termini, Bari Centrale e Reggio Calabria. Il capoluogo pugliese è quello che fa registrare un ritardo medio maggiore (23 minuti) ed è anche la destinazione dei treni arrivati più frequentemente in ritardo nei giorni in cui abbiamo condotto la nostra inchiesta.

- A Milano Centrale abbiamo rilevato il ritardo più elevato, pari a oltre due ore. Nelle altre stazioni i ritardi massimi sono stati intorno all'ora, fatta eccezione per Bologna, dove hanno sfiorato la mezz'ora.



### Quale tipo di treno è più in ritardo?

Sintetizziamo in questa scheda i risultati sui ritardi a seconda del tipo di treno. A una prima occhiata sembrerebbe che la situazione peggiore sia quella degli Euronight (EN), i vecchi Espressi, dato che nel 100% dei casi sono arrivati in ritardo. Tuttavia, leggendo meglio, si nota che l'entità dei ritardi non è così elevata. Più critica è la situazione degli Escity, che, arrivati in ritardo tre volte su quattro, si sono fatti attendere in media 23 minuti. Frequenti i ritardi importanti anche per Intercity (IC), Intercity Notte (ICN) ed Espressi (E).

|                             | Treni arrivati in ritardo | Ritardo medio | Ritardo massimo |
|-----------------------------|---------------------------|---------------|-----------------|
| <b>EN</b> Euronight         | 100%                      | 6 min         | 8 min           |
| <b>ESCITY</b> Eurostar City | 75%                       | 23 min        | 1h 4 min        |
| <b>ICN</b> Intercity Notte  | 69%                       | 17 min        | 1h 30 min       |
| <b>RV</b> Regionale Veloce  | 67%                       | 7 min         | 12 min          |
| <b>E</b> Espresso           | 64%                       | 21 min        | 2 h 3 min       |
| <b>IC</b> Intercity         | 60%                       | 19 min        | 1h 16 min       |
| <b>R</b> Regionale          | 60%                       | 11 min        | 35 min          |
| <b>ES*</b> Eurostar         | 55%                       | 6 min         | 12 min          |
| <b>AV</b> Alta velocità     | 50%                       | 8 min         | 1h 6 min        |

&gt;&gt;

**Andante, ma non troppo**

Il viaggio di andata è stato più drammatico di quello di ritorno: infatti i ritardi sotto Natale (65% dei treni) hanno superato di gran lunga quelli del dopo Capodanno (48%). Non solo il numero di ritardi, anche la loro consistenza riflette lo stesso rapporto. Due treni su dieci diretti verso Sud sono arrivati a destinazione con più di 15 minuti di ritardo, e in un caso su dieci addirittura con più di mezz'ora.

È Palermo la destinazione che merita la maglia nera: tutti i treni sono arrivati ben oltre i tempi stabiliti, e quasi la metà (47%) più di mezz'ora dopo l'orario previsto. Altre situazioni critiche da sottolineare quelle delle stazioni di Roma (71%) di

ritardi in andata e 51% al ritorno) e l'entità dei ritardi dei convogli rilevati a Bari (il 17% è arrivato più di 30 minuti dopo l'orario previsto).

**Lentezza in carrozza**

Se invece parliamo delle punte più elevate di ritardo, in cima a questa indecorosa classifica troviamo Milano Centrale: il treno Espresso E1626, che collega Palermo al capoluogo lombardo, il 4 gennaio è arrivato 123 minuti dopo l'orario previsto. Seguono l'Intercity notte Bari-Milano (ICN780) arrivato a Milano con 90 minuti di ritardo il 5 gennaio, e l'omologo che da Milano giunge a Bari (ICN615) giunto a destinazione con 76 minuti di ritardo il 23

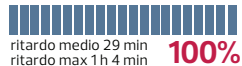
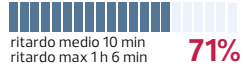
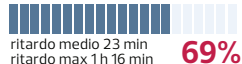
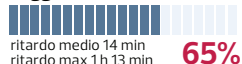
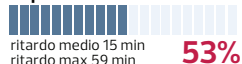
dicembre. Trenitalia si giustificherà, dicendo che si tratta di incidenti, ma poco si potrà replicare di fronte ai dati sui treni a maggior rischio di ritardo (vedi i tre convogli nel riquadro "A maggior rischio ritardo"), per i quali conviene affidarsi al cielo prima di salire. Importante è anche capire quali tipi di treno sono soliti ritardare di più (classifica a pag. 14).

**Se tutte le toilette sono fuori uso**

Sebbene lo scopo dell'inchiesta fosse quello di rilevare i ritardi - e su questo ci siamo fin qui concentrati - non possiamo non ricordare un gravissimo episodio, che fa passare in secondo piano il problema tempo. La vigilia di Natale, sull'Intercity >>

**Come i treni a vapore, di stazione in stazione**

Per individuare le situazioni più critiche non basta guardare la percentuale di treni in ritardo, ma anche la media dei ritardi accumulati. Insieme a Palermo, tra le peggiori vanno annoverate le città di Roma e Bari.

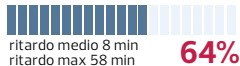
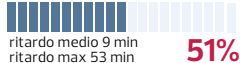
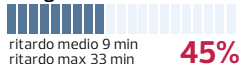
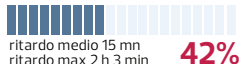
**Verso Sud****Palermo****Roma Termini****Bari Centrale****Reggio Calabria****Napoli Centrale**

**65%** dei treni diretti verso Sud è in ritardo

**19%** superiore ai 15 min **10%** superiore ai 30 min



ritardo medio 15 min

**Verso Nord****Torino Porta Nuova****Roma Termini****Bologna****Milano Centrale**

**48%** dei treni diretti verso Nord è in ritardo

**8%** superiore ai 15 min **4%** superiore ai 30 min



ritardo medio 10 min

**A maggior rischio ritardo**

Non sono i treni che hanno realizzato il maggiore ritardo in assoluto, ma quelli che più frequentemente arrivano oltre l'orario previsto, accumulando ritardi consistenti. A loro va la nostra maglia nera.

**MILANO - BARI**  
IC 615 delle 8.42

**52 min**  
ritardo medio



**MILANO - BARI**  
Freccia Bianca 9803 delle 9.10

**46 min**  
ritardo medio



**TORINO - PALERMO**  
E 1943 delle 10.07

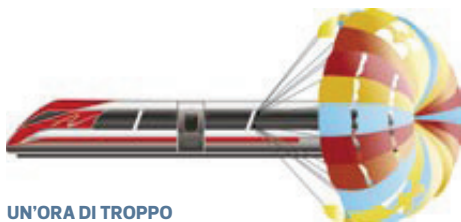
**39 min**  
ritardo medio



## **Inchiesta**

### I trucchetti di Trenitalia

Rincari e giochetti sporchi sulla Bologna-Milano. Trenitalia può certo fregiarsi di aver aumentato l'offerta di treni sulla tratta (da 40 a 47), purtroppo quelli aggiunti sono solo convogli ad alta velocità, che garantiscono maggiori introiti all'azienda, ma aumentano il divario tra viaggiatori di serie A e viaggiatori di serie B. I rincari invece non fanno distinzioni: riguardano le tariffe di tutti i treni e vanno ben oltre l'inflazione. Registriamo in due anni un più 17% sulle tariffe dell'AV (da 35 a 41 euro), stessa percentuale su quelle degli Espressi, più 16% per ESCity e più 13% sui biglietti di Intercity (IC) e Intercity Notte (ICN). In alcuni casi per diminuire i ritardi Trenitalia ha aumentato sulla carta i tempi di percorrenza necessari. E poi definisce "veloci" treni che vanno più lenti.



#### UN'ORA DI TROPPO

È così assurdo che sembra uno scherzo. Invece basta collegarsi al sito di Trenitalia per scoprire che è vero. Il Frecciarossa 9591 che parte da Milano Centrale alle 5.45 arriva a Bologna alle 7.50. Ci mette più di due ore, mentre in altri orari solo una. Com'è relativo il tempo per le FS...



#### VELOCE UN CORNO

Due anni fa il regionale Milano-Bologna impiegava 2 ore e 32 minuti per raggiungere Bologna. Oggi il Regionale Veloce (RV) ci mette (sulla carta) 2 ore 48 minuti e costa 1,7 euro in più. Cara Trenitalia, sai bene che non basta l'aggettivo "veloce" per mettere il turbo a un treno.



#### COME TI SGONFIO I RITARDI

Perché sforzarsi di arrivare puntuali, se si può spostare l'ora dell'appuntamento? È la nuova filosofia di Trenitalia, che non fa altro che allungare la durata delle percorrenze. Si è concessa 19 minuti in più per l'Intercity, 6 minuti per ESCity, 5 minuti per l'ICN e così via. Come per magia i ritardi calano...



### Ritardo matematico per il 100% dei treni diretti a Palermo

» IC1589, che da Milano abbiamo seguito fino a Napoli, erano inagibili non uno, due o tre, ma tutti i bagni del treno. Per sette ore e mezza non c'erano necessità fisiologiche che potessero essere soddisfatte. I passeggeri sono infatti partiti alle 7.05 da Milano e sono potuti andare in bagno solo alle stazioni di Roma e Formia, dopo essere stati avvisati con un colorito annuncio dall'altoparlante: «Chi vuole usufruire delle ritirate si rechi al binario 1». Queste pause liberatorie hanno chiaramente contribuito a far accumulare ritardo al treno, che è infatti arrivato a Napoli quasi un'ora dopo il previsto: ma per i viaggiatori era diventato ormai un problema secondario.

#### PER I DIRITTI DEI PASSEGGERI

Continua "Siamo uomini o pendolari?", la nostra campagna per i diritti dei passeggeri, che ci vede impegnati in inchieste, petizioni, assistenza legale ai pendolari, guida ai rimborsi. Partono anche le cause civili davanti al Giudice di pace. Abbiamo raccolto i casi dei pendolari che hanno deciso di affidarsi all'assistenza legale (gratuita) di Altroconsumo per portare in giudizio Trenitalia. Sono pendolari delle due tratte che, secondo la nostra inchiesta pubblicata sul numero di dicembre di Altroconsumo, erano risultate "a soddisfazione zero": Piacenza-Milano e Bergamo-Carnate-Milano. Abbiamo anche aperto una petizione (vai sul sito per firmarla) per esigere l'avvio al più presto di un piano nazionale di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, e per chiedere che venga istituita un'Autorità indipendente di settore al posto di Rfi (società del Gruppo Ferrovie dello Stato).



**SIAMO UOMINI  
O PENDOLARI?**



**ON LINE**

[altroconsumo.it/campagna-trasporti](http://altroconsumo.it/campagna-trasporti)

# Pendolari sulla graticola

Dimenticati e bistrattati da tutti, dal governo e da Trenitalia. Non resta che ricorrere ai giudici.

**S**i finisce per sentirsi precari anche quando si ha un lavoro stabile. Essere tra i 2 milioni e 700mila pendolari che ogni giorno viaggiano sui treni regionali comporta anche questo rischio. Non si può contare su tempi certi, è difficile organizzare la giornata se in agguato ci sono i ritardi di Trenitalia. Sono sudori freddi se ci fissano un incontro di lavoro al mattino presto: per minimizzare il rischio di mancarlo ci si deve alzare all'alba. E poi ci sono le ore di lavoro perdute, gli appuntamenti saltati, le trattenute sulla busta paga, i giorni di permesso o ferie sprecati... Perfino i più seri e scrupolosi finiscono per percepirsi inaffidabili, di certo ingiustamente. Viaggiare in carrozze lerce, sovraffollate, con servizi igienici inagibili, porte rotte, condizionatore e riscaldamento fuori uso nella stagione in cui servono sono tutte condizioni che hanno un impatto fortissimo sulla vita dei pendolari.

## Partono le cause civili

Non è un caso che già alcuni magistrati (giudici di pace) abbiano riconosciuto un danno esistenziale ai pendolari che hanno fatto causa, e stabilito con sentenze che ciascuno fosse risarcito con mille euro. Per questo, ai pendolari di alcune tratte particolarmente disagiate, abbiamo deciso di offrire assistenza legale gratuita per portare in giudizio Trenitalia. Le cause civili partono proprio in questo mese. Vi terremo aggiornati sui loro sviluppi.

## Indietro nel tempo

Intanto siamo tornati a monitorare la puntualità dei treni pendolari nelle stazioni di sei grandi città. Com'era prevedibile, i risultati (in dettaglio nella tabella a pag. 18) sono sconcertanti. Il 65% dei convogli non è riuscito ad arrivare nei tempi previsti, uno su cinque ha un ritardo tra i 5 e i 15 minuti, il 5% va oltre il quarto d'ora. Nonostante ciò, hanno avuto il coraggio di aumentare le tariffe.

## LA NOSTRA INCHIESTA

Per valutare quanto siano puntuali i treni usati dai pendolari abbiamo preso in esame 600 convogli regionali e interregionali che arrivano nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Torino Porta Nuova, Bari Centrale e Bologna Centrale. L'indagine si è svolta dal 10 al 15 gennaio e dal 17 al 21 gennaio.

## MATTINA E SERA

Le fasce orarie considerate sono quelle in cui le esigenze dei pendolari sono più forti: quando si va a lavoro (dalle 7 alle 9 di mattina) e al rientro a casa (dalle 17 alle 19). Gli orari di arrivo dei treni sono stati calcolati tenendo come riferimento l'orologio principale della stazione.

Abbiamo controllato anche se sui treni ci fossero porte guaste, pericolose in caso di incidenti, soprattutto se il convoglio è affollato.





## Inchiesta

### PUNTUALISSIMO RITARDO

La stazione di Milano Centrale batte ogni record negativo: il 92% dei treni pendolari arriva in ritardo, in pratica una certezza. Non va molto meglio a Napoli Centrale, che ha come aggravante quella di avere ritardi più consistenti: quasi un treno su dieci ritarda più di un quarto d'ora. Bologna è la meno ritardataria.

| TRENI PENDOLARI IN RITARDO  |             |             |             |           |         |              |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|---------|--------------|
|                             | 92%         | 82%         | 76%         | 58%       | 56%     | 24%          |
|                             | Milano C.le | Napoli C.le | Torino P.N. | Bari C.le | Roma T. | Bologna C.le |
| Più di 5 minuti di ritardo  | 26%         | 29%         | 18%         | 18%       | 18%     | 12%          |
| Più di 15 minuti di ritardo | 4%          | 8%          | 4%          | 3%        | 5%      | 5%           |

### DAI SOCI



#### “Otto carrozze, una porta”

Quando il treno arriva in orario è un evento storico. Ogni giorno il ritardo minimo è di 10 minuti. E ogni pretesto, dall'accenno di neve al ghiaccio, è buono per giustificare intoppi e soppressioni. E poi la sporcizia, le porte rotte, il gelo d'inverno e il condizionatore rotto d'estate. Una volta, durante una protesta, ci è stato risposto che con il biglietto si paga il trasporto e non il resto. Ci trattano come bestie. A inizio anno è arrivato un treno con otto carrozze e solo una porta funzionante. Una porta... Davvero uno scandalo.

**Roberta Di Carlo, Codogno (LO)**



#### “Neanche in Siberia”

I sedili dei treni sono così sporchi da far vomitare. Il sudiciume delle carrozze è vecchio di anni, mai ripulito. Tutto è fatiscente. D'estate sui vecchi treni si soffoca. I treni a due piani, che non permettono l'apertura dei finestrini poiché teoricamente dotati di aria condizionata, sono una forno. Appena c'è qualche fiocco di neve ci sono ritardi clamorosi. È umiliante il confronto con i treni di altri Paesi degni di essere definiti europei e civili. Un'amica venuta a trovarmi da Parigi pensava che treni di questo genere esistessero solo in Siberia.

**Gerardo Russomando, Arcore (MB)**



### CHE ROTTURA DI PORTE...

Quella delle porte rotte sui treni locali sta diventando una vera emergenza. Negli anni la situazione va peggiorando, sia perché il fenomeno diventa più diffuso (dato l'invecchiamento dei treni), sia perché la manutenzione è sempre più carente. Avere porte guaste incide, oltre che sulla velocità dei trasbordi, sulla sicurezza. In caso di emergenza una porta bloccata può essere molto pericolosa. Su 48 treni presi in esame ben 41 (nel 2007 erano 33) avevano almeno una porta guasta e tra questi 36 hanno avuto la porta fuori uso per più giorni (erano 23 nel 2007). Milano Centrale è la stazione dove arrivano i convogli peggiori: 8 treni su 8 avevano almeno una porta guasta, rimasta tale per più giorni. Seguono Torino Porta Nuova, Roma Termini, Bari Centrale e Napoli Centrale: 7 treni su 8 erano guasti. Il convoglio peggiore è il regionale 10241 da noi controllato nella stazione di Torino Porta Nuova, che ha avuto porte non funzionanti (da una a tre) per 9 giorni su 10.



#### ONLINE

La video-denuncia integrale dei nostri due soci la trovate sul sito di condivisione di filmati che Altroconsumo ha realizzato per permettere ai pendolari di documentare i disservizi sui treni e nelle stazioni usando il proprio telefonino. Carica anche tu la tua video-denuncia. Gerardo e Roberta sono due dei tanti pendolari che hanno deciso di far causa a Trenitalia.

[www.ultimotreno.com](http://www.ultimotreno.com)



Inchiesta **LA NOSTRA  
INCHIESTA**

L'inchiesta ha lo scopo di valutare il livello di soddisfazione degli utenti abituali (pendolari) del servizio ferroviario locale.

**TRE CITTÀ**

Abbiamo individuato 25 tratte tra le più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno a tre grandi città: Milano, Roma e Napoli. Hanno risposto al nostro questionario 1.407 pendolari, tra il 20 e il 29 settembre 2010.



# La tratta dei pendolari

Treni sporchi, affollati, insicuri e in perenne ritardo. Prenderli ogni giorno è una condanna all'inferno. A bassissima velocità.

**L**asciate ogni speranza voi che entrate. Siete nel girone dei pendolari. La bolgia dei condannati a soffrire pene ferroviarie insostenibili. Il catalogo dei disagi è amplissimo. Ritardi e soppressioni. Sporizia e cattivo odore. Riscaldamento rotto e gelo d'inverno, caldo rovente d'estate. Insicurezza e sovraffollamento. Porte bloccate, sedili sudici e sbrindellati. Bagni luridi o fuori

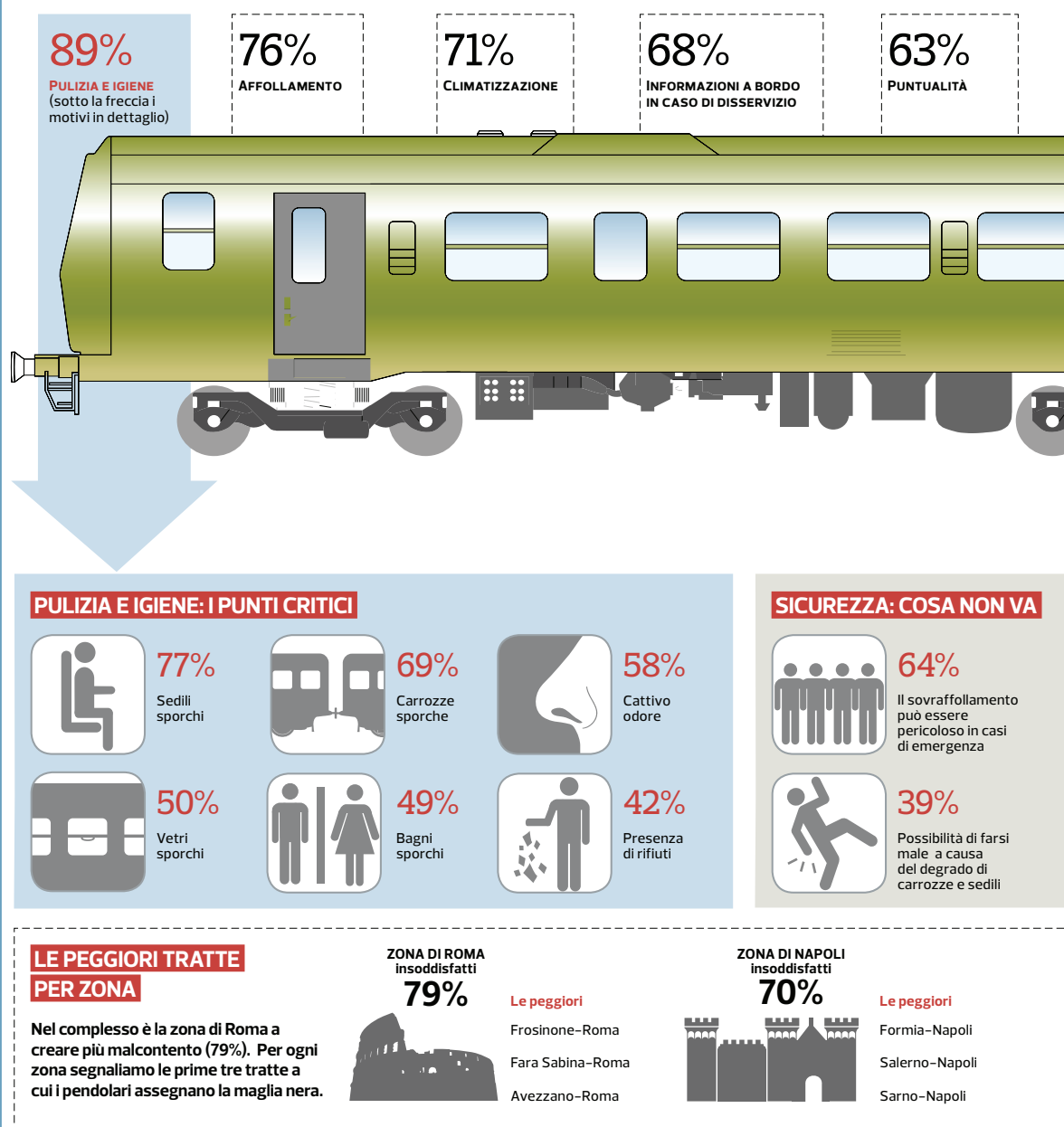
servizio. Le condizioni di trasporto sono umilianti. È l'universo dei "Frecciarotta", così sono stati ribattezzati con amara ironia i treni locali, quelli a bassa velocità e ad alta vetustà, su cui quotidianamente si spostano, per ragioni di lavoro e di studio, due milioni e mezzo di italiani. Pendolari esasperati, indignati, stremati. Lo stress è cronico: disagi a catena, ore di lavoro perse e da recuperare, trattenute sullo stipendio, ferie e permessi utilizzati

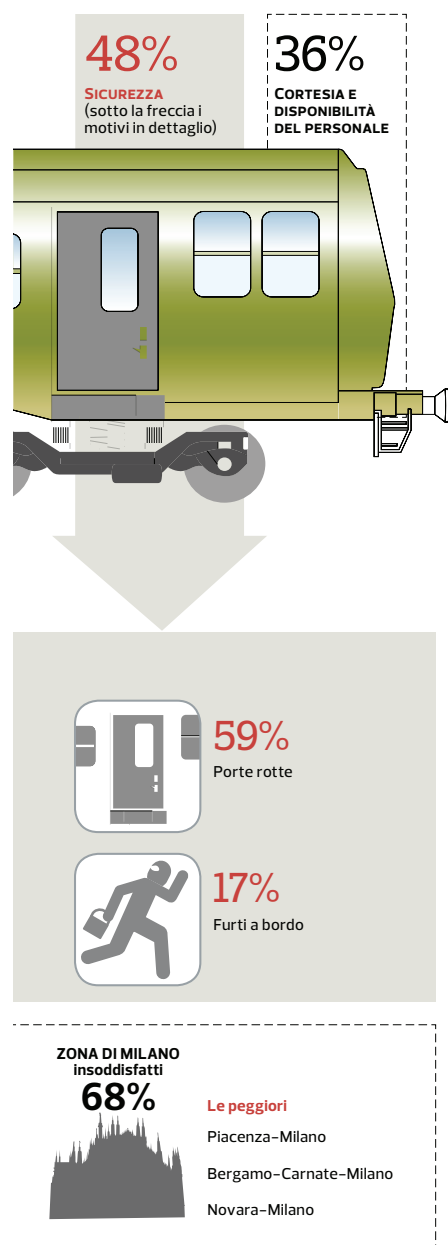
&gt;&gt;

## Inchiesta

### Cosa rende più insoddisfatti i pendolari

I pendolari non ne possono più di treni sporchi, affollati e con temperature poco confortevoli d'estate e d'inverno. Il livello di criticità di questi parametri – pulizia, affollamento e climatizzazione – è maggiore di quello della puntualità. L'affollamento poi incide anche sulla sicurezza a bordo. Nella pagina a fianco, trovate la tabella coi i risultati in dettaglio per ciascuna delle 25 tratte.





## TABELLA COME LEGGERLA

**Numeri su sfondo verde** Sono contrassegnati dallo sfondo verde i risultati (relativamente) più positivi: aspetti su cui le percentuali di insoddisfazione sono inferiori alla media.

**Numeri su sfondo beige** Si tratta delle percentuali di insoddisfazione che si collocano nella media (più o meno 5%).

**Numeri su sfondo nero** Sono i risultati peggiori, quelli che registrano percentuali di insoddisfazione maggiori.

**Tratte** Il gestore del servizio è in tutti i casi Trenitalia (o Trenitalia-LeNord), tranne che per 4 tratte della zona di Napoli, che sono gestite dalla Circumvesuviana: Sorrento-Napoli, Sarno-

Napoli, Poggioreale-Torre A.-Napoli, Balano-Napoli).

**Servizio nel complesso** Non è il risultato di una media, né di alcuna elaborazione da parte nostra. Ma è la percentuale di chi ha risposto di non essere soddisfatto del servizio nel complesso. Le tratte sono ordinate in base a questo parametro.

## PERCENTUALE (%) DI INSODDISFATTI IN OGNI ASPETTO DEL SERVIZIO

| Tratte                                | Pulizia e igiene | Affollamento | Climatizzazione | Informazioni a bordo in caso di servizio | Puntualità | Sicurezza | Cortesia e disponibilità personale | Servizio nel complesso |
|---------------------------------------|------------------|--------------|-----------------|------------------------------------------|------------|-----------|------------------------------------|------------------------|
| VARESE NORD-MILANO                    | 77               | 63           | 51              | 68                                       | 60         | 19        | 25                                 | 47                     |
| BRESCIA-MILANO                        | 90               | 66           | 73              | 59                                       | 33         | 17        | 17                                 | 48                     |
| COMO NORD-MILANO                      | 79               | 83           | 67              | 71                                       | 50         | 28        | 10                                 | 50                     |
| SORRENTO-NAPOLI                       | 74               | 69           | 84              | 73                                       | 47         | 60        | 31                                 | 60                     |
| BERGAMO-TREVIGLIO-MILANO              | 93               | 66           | 88              | 59                                       | 31         | 29        | 24                                 | 60                     |
| NETTUNO-ROMA                          | 91               | 67           | 70              | 82                                       | 70         | 76        | 61                                 | 64                     |
| PAVIA-MILANO                          | 96               | 81           | 83              | 69                                       | 56         | 42        | 26                                 | 64                     |
| LATINA-ROMA                           | 65               | 67           | 63              | 67                                       | 65         | 67        | 49                                 | 65                     |
| COMO-MILANO                           | 93               | 84           | 83              | 72                                       | 50         | 38        | 33                                 | 66                     |
| BAIANO-NAPOLI                         | 85               | 73           | 85              | 66                                       | 51         | 59        | 34                                 | 66                     |
| POGGIO MARINO-TORRE ANNUNZIATA-NAPOLI | 82               | 81           | 79              | 66                                       | 51         | 55        | 43                                 | 67                     |
| CASERTA-NAPOLI                        | 88               | 44           | 60              | 56                                       | 74         | 46        | 21                                 | 70                     |
| SARNO-NAPOLI                          | 84               | 75           | 80              | 75                                       | 64         | 59        | 37                                 | 72                     |
| SALERNO-NAPOLI                        | 80               | 40           | 69              | 69                                       | 66         | 46        | 30                                 | 73                     |
| TIVOLI-ROMA                           | 86               | 91           | 77              | 71                                       | 74         | 77        | 60                                 | 74                     |
| VELLETRI-ROMA                         | 89               | 68           | 63              | 89                                       | 82         | 84        | 66                                 | 76                     |
| VARESE-MILANO                         | 94               | 65           | 76              | 82                                       | 74         | 43        | 31                                 | 76                     |
| ORTE-ROMA                             | 97               | 85           | 32              | 37                                       | 72         | 30        | 30                                 | 80                     |
| FORMIA-NAPOLI                         | 96               | 76           | 75              | 72                                       | 71         | 55        | 25                                 | 81                     |
| NOVARA-MILANO                         | 97               | 88           | 89              | 83                                       | 72         | 60        | 36                                 | 83                     |
| AVEZZANO-ROMA                         | 95               | 92           | 47              | 39                                       | 67         | 38        | 42                                 | 86                     |
| FROSINONE-ROMA                        | 95               | 97           | 63              | 62                                       | 78         | 50        | 37                                 | 87                     |
| FARA SABINA-ROMA                      | 95               | 93           | 47              | 57                                       | 72         | 25        | 33                                 | 87                     |
| BERGAMO-CARNATE-MILANO                | 96               | 84           | 90              | 78                                       | 74         | 58        | 36                                 | 88                     |
| PIACENZA-MILANO                       | 98               | 98           | 80              | 90                                       | 100        | 82        | 92                                 | 100                    |
| COMPLESSIVO                           | 89               | 76           | 71              | 68                                       | 63         | 48        | 36                                 | 72                     |