

DATAROOM

I (veri) ritardi dell'Alta velocità

di Milena Gabanelli e Giovanni Viafora
a pagina 22

DATAROOM

Treni ad Alta velocità Quali sono i veri ritardi

PER TRENITALIA IL 98% DELLE FRECCHE ARRIVA «ENTRO UN'ORA»,
(IL 58% PER ITALO). UN MESE DI CONTROLLI SVELA I DATI NASCOSTI
LA CORSA A RIEMPIRE LA RETE, COSÌ IL SISTEMA NON REGGE PIÙ

di Milena Gabanelli e Giovanni Viafora

La puntualità fra l'arrivo di un treno e la partenza di un altro si chiama «coincidenza». La scelta delle parole non è mai casuale. Molti certamente ricordano quando da Milano a Roma le distanze improvvisamente si accorciarono, e per coprire i 480 chilometri della tratta bastarono appena tre ore. Era il dicembre 2008, la gente scendeva dall'aereo e saliva sul treno. «Finalmente l'Italia fa qualcosa che funziona bene» titolava l'Ansa il 15 gennaio 2009. Sulla linea ad alta velocità Milano-Roma nove Frecche su dieci arrivavano puntuali. Quindici anni dopo i ritardi sono una garanzia. Anche se questo ufficialmente viene «mascherato». Trenitalia, nella relazione sulla qualità dei servizi, pubblicata nel 2023 (dati 2022), dice che l'1,9% delle Frecche viaggia con un ritardo superiore ai 60 minuti, mentre il 98% arriva con un ritardo compreso tra zero e 60 minuti». Aggiungendo che in questo calcolo «sono compresi anche i treni che arrivano in orario». Ma come si può ben capire, tra zero e 60 minuti, c'è un buco nero. E allora quali sono i veri ritardi?

La ricerca

Ci vuole un po' di tempo, ma si può scoprire consultando l'unico sistema «aperto» riservato al cittadino-viaggiatore: il portale «Viaggiatreno» di Trenitalia (inserendo il numero del treno, la data e la stazione di arrivo il sistema ti dà l'orario esatto di arrivo). Abbiamo scaricato manualmente per venti giorni (gli ultimi dieci di novembre e i dieci prima delle feste a dicembre) gli orari di arrivo di tutte le Frecche, su tre tratte: Venezia

Santa Lucia-Milano Centrale; Milano Centrale-Roma Termini e Roma Termini-Reggio Calabria: una consultazione di oltre 1.200 orari (la ricerca completa è disponibile su corriere.it), che ci restituisce un carotaggio reale dell'alta velocità in Italia.

Venezia-Milano

Partiamo dalla Venezia-Milano: 267 chilometri (anche se di questi solo i 39,6 da Treviglio a Brescia sono integralmente ad alta velocità). Il tempo di percorrenza ufficiale è di 2 ore e 27 minuti. Abbiamo monitorato i tredici collegamenti al giorno che uniscono direttamente Santa Lucia a Centrale. Nei 10 giorni di rilevamento del mese di novembre il dato è impietoso: su 120 treni considerati (nei festivi alcune corse non vengono effettuate), quelli arrivati in orario o in anticipo sono stati 7 (il 5,8%); in ritardo 113, ovvero il 94,2%. La media è di 13 minuti di ritardo per treno. Ma con oltre 10 minuti di ritardo arriva il 44% dei treni. Mentre il 17% supera i 20 minuti di ritardo. Nei 10 giorni di dicembre di rilevamento non vanno meglio. Emergono subito alcuni treni costantemente penalizzati: quelli della sera, che fanno rientrare i pendolari a Milano: il «9748» e il «9762» di media accumulano oltre 15 minuti di ritardo ad



ogni corsa (come se alla tratta, in media, si aggiungessero 30 km in più).

Milano-Roma

03374

Ad oggi chi vuole andare da Centrale a Termini impiega 3 ore e 10 minuti. E ogni giorno, tra queste due stazioni (e in questa direzione), ci sono 45 Freccie. Il ritardo medio durante i 20 giorni di osservazione, si è attestato a 12 minuti. Poco? Non proprio. Considerato che i treni in ritardo sono stati l'84%; con il 24% arrivati con un ritardo che va dai 15 minuti ai 120. Ma l'esito più interessante è, ancora una volta, quello che riguarda le fasce orarie. Tutta la prima parte del mattino, specie i primi giorni della settimana, i ritardi si attestano a 20 minuti di media per singolo treno (su un percorso di 3 ore!). Tra i treni «peggiori» il «9519», quello che Francesco Lollobrigida dall'alto della sua carica di ministro ha potuto fermare per scendere, che di media ogni giorno, registra 27 minuti di ritardo. Ma il record è del «9515», quello che dovrebbe arrivare a Roma Termini alle 10.49 e che invece in 20 giorni ha raccolto in media un ritardo superiore ai 30 minuti. Nella fascia di arrivo tra le 14 e le 20 i ritardi medi improvvisamente crollano a 7 minuti. Il segnale che ci conduce al punto: la saturazione della rete, sulla quale il 23 gennaio si inserirà il nuovo servizio che porterà alla capitale in 2 ore e 45 minuti, con arrivo e partenza a Rogoredo e Tiburtina. Buona fortuna.

Roma-Reggio Calabria

Anche qui il copione si ripete, ma si inverte. In sostanza: per la prima parte della giornata i treni sono puntualissimi. Anzi, il primo treno, quello che arriva a Reggio Calabria alle 12.50 nei due periodi osservati è arrivato in media con 5 minuti di anticipo. Ma è nel corso della giornata che la situazione si complica. I treni della sera sono una catastrofe: l'«8419» arriva con 41 minuti di ritardo medio. Medio.

E Italo?

Uno strumento di verifica analogo a quello di Trenitalia Italo non ce l'ha, e per sapere l'orario esatto di arrivo di un treno occorre avere il biglietto in mano. Dobbiamo quindi fidarci di quello che dice la società NTV, e nell'ultimo rapporto sulla qualità del servizio (2022) riferisce che su tutta la rete sono arrivati in ritardo il 61,4% dei suoi treni: il 58,3% entro un'ora dall'orario previsto; il 3,1% oltre un'ora. Se fosse vero, e non lo sappiamo, arrivano in orario meno di 4 treni su 10. Ma cosa è successo in questi 15 anni sulla linea dell'alta velocità?

Cosa succede sulla rete?

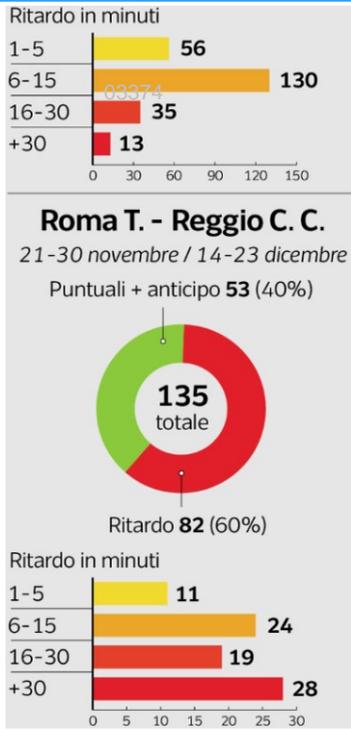
Che qualcosa non vada lo dice proprio Trenitalia nelle pieghe del proprio bilancio annua-

le. «I valori di puntualità registrati nel 2022 (...) per il segmento AV risultano sotto obiettivo — si legge —. Si è registrata una flessione di performance più accentuata nei mesi centrali dell'anno, da ricondurre ad un generale incremento dei volumi del traffico e all'aumento dei guasti dell'infrastruttura e al materiale rotabile, correlati al caldo anomalo». Come abbiamo visto la performance è tragica anche a novembre e dicembre, mesi certamente non caldi. Nel documento Quality Report di Italo si legge che le cause dei ritardi sono così distribuite: il 16,1% per cause esterne; il 61,4% per colpa di Rfi; 13,1 per colpa di altre compagnie; il 9,3% a causa di Italo stessa. Quindi per Italo la colpa è soprattutto del gestore della rete. Numeri alla mano il traffico è letteralmente esploso: sulla tratta Milano-Roma si è passati da 1 milione di passeggeri del 2009 ai 3,6 milioni del 2023, e il numero dei treni da 16.439 è salito a 51.358. La linea dunque è satura, mentre a Milano Centrale l'apparato tecnologico che comanda il traffico su tutte le stazioni del comprensorio è ancora quello degli anni 80. Quello di Firenze non è ancora stato completato. Si aggiunge la carenza di manutenzione, che comporta un aumento dei guasti all'infrastruttura e ai treni. Inoltre: eliminati i presidi dalle stazioni, è aumentata la presenza di estranei e animali sui binari. Risultato: in un modello di esercizio che prevede, nelle ore di maggior traffico, 12 treni all'ora per senso di marcia, il problema a un convoglio li rallenta tutti.

I prezzi invece salgono

La tariffa base del Frecciarossa Milano-Roma, nel 2009 era di 109 euro per la Business, oggi è di 139; l'Economy è passata da 79 euro a 102. Italo debutta nel 2012 con tariffe un po' più alte, e nel 2016 le abbassa: vende la prima classe a 88 euro e la seconda a 79. Oggi sono rispettivamente a 129,90 e a 89,90. Ma offre una grande varietà di offerte posizionandosi sul low cost. E può permetterselo, perché su una linea, interamente pagata dal contribuente, e costruita per viaggiare ai 300 km orari, Rfi ha concesso l'ingresso anche a quella flotta di Italo che non supera i 250. Una delle chiavi di lettura della crisi del sistema, spiega il professor Paolo Beria, docente di Economia e Pianificazione dei trasporti al Politecnico di Milano che da anni monitora i prezzi dell'alta velocità «è che la vera concorrenza sull'Alta velocità, Italo e Trenitalia non l'hanno giocata sui prezzi ma proprio sulla quantità delle corse». «È la cosiddetta concorrenza alla Cournot: una gara ad occupare più spazio possibile, per ampliare al massimo l'offerta e la capacità di raccogliere clientela». Il cliente guarda gli orari, vede che ci sono tante partenze, ed è molto contento, ma alla fine se deve arrivare puntuale al lavoro o prendere una «coincidenza» è costretto a prendere il treno prima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Milano C. - Roma T.

Punti in anticipo | Minuti di ritardo

1 10 15 20 30 35 40 >30

DICEMBRE 2023

N. Treno	Orario di arrivo	DIE										
		gio 14	ven 15	sab 16	dom 17	lun 18	mar 19	mer 20	gio 21	ven 22	sab 23	
9601	08:40	3	7	-	-	20	6	3	6	4	-	
9505	09:04	12	131	11	16	52	9	16	10	11	6	
9603	09:10	11	6	-	-	6	7	17	8	9	-	
9605	09:43	9	8	-	-	15	3	15	18	1	25	
9511	09:49	7	21	51	22	11	1	12	9	1	1	
9607	10:11	20	7	9	11	14	6	10	12	4	6	
9303	10:35	11	12	8	26	5	4	3	8	8	15	
9604	10:40	4	5	13	26	6	22	25	13	6	3	
9515	10:49	18	35	33	31	17	20	26	26	80	19	
9611	11:10	11	-3	20	17	13	109	13	19	16	12	
9613	11:40	8	11	23	12	6	21	14	21	11	1	
9519	11:49	6	37	20	10	12	62	22	51	43	2	
9615	12:10	1	12	-	-	13	56	19	12	17	-	
9617	12:34	3	4	9	0	8	37	17	23	10	-3	
9583	12:49	10	36	11	16	17	45	17	15	24	2	
9619	13:10	4	20	-	-	1	31	8	5	12	-	
9527	13:49	0	15	6	6	10	25	18	10	12	2	
9623	14:10	4	4	-3	0	120	15	6	5	6	-2	
9625	14:43	2	5	-	-	-5	0	-11	-4	-4	-	
9587	14:49	5	5	9	13	11	11	4	7	34	3	
9627	15:10	0	-2	-	-	1	5	33	4	2	-	
9535	15:49	5	8	5	5	2	13	61	7	9	1	
9631	16:15	0	6	-	4	3	7	40	3	-1	-	
9633	16:40	3	4	-	-	17	17	15	4	3	-	
9539	16:49	0	7	0	3	12	2	18	5	3	0	
9637	17:10	-2	9	-	0	2	11	9	4	3	-	
9639	17:40	3	49	6	-1	5	22	9	0	4	-2	
9543	17:49	2	15	16	8	6	33	11	1	9	3	
9641	18:10	0	25	4	-2	18	7	2	2	42	0	
9643	18:40	6	17	-	13	23	7	4	17	37	-	
9547	18:49	3	13	3	3	16	15	10	9	8	1	
9645	19:10	4	28	2	0	7	6	2	6	26	0	
9647	19:40	3	14	-3	6	7	6	8	8	24	1	
9551	19:49	33	26	14	20	19	3	7	5	28	5	
9649	20:10	3	5	20	7	18	4	6	16	23	2	
8619	20:18	-2	0	0	17	5	-15	6	0	9	0	
9651	20:34	7	11	47	4	13	3	5	3	16	3	
9555	20:50	7	2	40	6	4	14	7	9	9	4	
9653	21:10	3	6	44	0	32	8	7	10	8	2	
9657	21:40	-1	3	39	0	15	18	7	2	6	9	
9559	21:49	7	3	38	0	9	5	2	10	1	7	
9661	22:10	5	25	38	2	2	24	-1	21	0	1	
9663	22:34	4	8	32	2	5	18	7	2	-4	0	
9563	23:05	-8	6	12	-3	5	7	10	5	2	1	
9567	00:07	14	0	-	-17	14	16	9	-16	-1	13	