

da **Approfondimenti** del 12 dicembre 2011

Orario 2012, la scure sui servizi non-AV di Trenitalia

di **Jacopo Fioravanti e Giancarlo Scolari**

ROMA - Come da tradizione, il ponte dell'Immacolata, oltre a portare l'albero di Natale e il Presepe nelle case degli italiani, segna il cambio dell'orario ferroviario. Ma per il 2012 possiamo parlare senza problemi di rivoluzione, passata nel silenzio di Trenitalia che quest'anno non ha fatto nessuna conferenza stampa per presentare le novità. Noi invece vogliamo fare un esercizio al contrario, e raccontare cosa *non* troveranno gli italiani e i turisti nel nuovo orario 2012.

Iniziamo dall'offerta di treni notte, che viene drasticamente ridimensionata, eliminando pressoché tutti i treni diretti notturni Nord-Sud ed avvicinando sempre più l'obiettivo, pubblicamente dichiarato dai vertici del Gruppo FS, del trasferimento integrale dell'utenza dei treni notturni ai voli low cost e della conseguente dismissione totale di questi servizi, ritenuti da Villa Patrizi anacronistici ed irrimediabilmente fallimentari.

Analizziamo dunque in dettaglio questa vera e propria ecatombe, presentata da FS come inevitabile a fronte della scarsità dei fondi pubblici destinati alla copertura del contratto con lo Stato per il servizio universale.



Foto David Campione

1. Il 27 luglio 2011 una E.656 traina verso Catania e Siracusa l'espresso 1923 da Milano, qui in corsa nello splendido scenario siciliano presso l'Isola Bella, nei dintorni di Taormina (ME). Dall'11 dicembre non ci sono più treni diretti tra il Nord Italia e la Sicilia. (Foto David Campione, 27 luglio 2011)

Versante tirrenico e Sicilia

Non è più possibile salire in treno a Torino, a Milano, a Venezia o a Bologna e scendere direttamente a Reggio Calabria o a Palermo senza cambiare: tutti i collegamenti diretti, diurni e notturni, tra il Nord Italia, la Calabria e la Sicilia sono soppressi.

L'offerta lungo questa direttrice in vigore dall'11 dicembre è basata sull'interscambio obbligatorio a Roma fra treni AV da e per il Nord e treni in coincidenza dalla Capitale per Calabria e Sicilia. Vengono attivate due nuove coppie di treni notturni Roma-Sicilia; viene però soppresso l'espresso periodico 891/892 Roma-Reggio Calabria e v.v.

Abolito anche il servizio diretto notturno per Napoli da Udine e Trieste, ora limitato a Roma.

Versante tirrenico e Sicilia

E1943-1945/1942-1944		Torino	Palermo/Siracusa	e.v.v. soppresso
E1655/1952	periodico	Torino	Reggio Calabria	e.v.v. soppresso
E1923-1927/1922-1926		Milano	Palermo/Siracusa	e.v.v. soppresso
E1931-1933/1930-1932		Venezia	Villa S. Giovanni	e.v.v. soppresso
E1681/1982	periodico	Venezia	Udine/Trieste	e.v.v. soppresso tra Roma e Napoli
E1595/1954	periodico	Bolzano	Reggio Calabria	e.v.v. soppresso
E891/1958	periodico	Roma	Reggio Calabria	e.v.v. soppresso
CN1939-1947/1932-1938		Roma	Agrigento	e.v.v. soppresso
CN1955-1961/1958-1960		Roma	Palermo/Siracusa	e.v.v. nuovo
CN1963-1965/1950-1952		Roma	Palermo/Siracusa	e.v.v. nuovo

2



Foto David Campione

2. Sintesi delle soppressioni e nuove attivazioni nei collegamenti notturni tra il Nord, il versante tirrenico e la Sicilia.

3. La lunga composizione dell'espresso 1927 Milano-Sicilia serpeggiava sulla litoranea tirrenica meridionale nei pressi di Belvedere Marittimo (CS). Con l'entrata in vigore dell'orario 2012 finisce un'epoca, quella dei collegamenti ferroviari notturni da un capo all'altro dello Stivale. (Foto David Campione, 3 luglio 2011)

Versante adriatico

Dall'11 dicembre, tutti i collegamenti notturni non periodici dal Nord per la Puglia sono sostituiti da quattro coppie di treni notturni Bologna-Lecce. Soppressi, dunque, i notturni diretti da Bolzano per Lecce e da Milano e da Torino per Lecce e per Reggio Calabria via Jonica.

I collegamenti notturni diretti Roma-Puglia passano da uno giornaliero ed uno settimanale ad uno solo (ICN 788/789 Roma-Lecce via Caserta-Foggia) limitato al fine settimana.

Versante adriatico

CN791-785-786-787/782-783-784-798		Torino	Lecce/Reggio Calabria	e.v.v. soppresso
CN781/780		Milano	Lecce	e.v.v. soppresso
CN785-786-787/782-783-784		Milano	Reggio Calabria via Taranto	e.v.v. soppresso
E1617/1616	periodico	Milano	Bari	e.v.v. soppresso
E1641-1642-1643/1644-1645-1646	periodico	Milano	Crotone	e.v.v. soppresso
E925/924		Bolzano	Lecce	e.v.v. soppresso
CN778-779/776-777		Trieste	Lecce	e.v.v. soppresso
E951/950		Roma	Lecce	e.v.v. soppresso
CN788/789		Roma	Lecce	e.v.v. da giornaliero diventa settimanale
CN751/752		Bologna	Lecce	e.v.v. nuovo
CN753/754		Bologna	Lecce	e.v.v. nuovo
CN755/756		Bologna	Lecce	e.v.v. nuovo
CN757/758		Bologna	Lecce	e.v.v. nuovo

4



5

4. Sintesi delle soppressioni e nuove attivazioni nei collegamenti notturni tra il Nord e il versante adriatico.

5. Un'immagine che non vedremo più: l'espresso Venezia-Sicilia, che di lì a pochi minuti riceverà anche i carri per le auto accompagnate in partenza da Bologna, in sosta nella città delle Due Torri in attesa di riprendere il suo lungo viaggio notturno verso le destinazioni finali. (Foto Jacopo Fioravanti, 16 aprile 2005)

Roma-Alpi

Dall'11 dicembre sono definitivamente soppressi i due treni diretti notturni periodici Roma-Bolzano e Roma-Calalzo P.C. Cortina.

Roma-Alpi

E1604/1601	periodico	Roma	Bolzano	e.w. soppresso
E1606/1607	periodico	Roma	Calalzo	e.w. soppresso

6. Sintesi delle soppressioni nei collegamenti diretti notturni tra Roma e le Alpi.

Servizio auto al seguito

Dall'11 dicembre il servizio "auto al seguito" non viene più effettuato da Trenitalia su alcuna relazione.



7. Espresso notturno 1607 Calalzo-Roma Tiburtina, con servizio di auto al seguito, pronto a partire da Calalzo alla volta della Capitale il 18 dicembre 2009. Un'immagine paradigmatica dei tagli inferti con il nuovo orario al servizio universale di Trenitalia, dato che dall'11 dicembre 2011 scompaiono definitivamente, tra gli altri, sia i collegamenti diretti periodici da Roma per le Alpi sia il servizio di auto accompagnate nella sua totalità. (Foto Alessandro De Nardi, 18 dicembre 2009)

Novità tariffarie

A parziale compensazione del disagio del trasbordo nella Capitale imposto ai passeggeri che sceglieranno di continuare, nonostante tutto, a servirsi del treno per spostarsi tra il Nord Italia, la Calabria e la Sicilia, viene introdotta una nuova tariffa cumulativa "Notte+AV", che permette di acquistare un itinerario Nord-Sud (o v.v.) con coincidenza a Roma risparmiando notevolmente rispetto alla tariffa base. Agevolazione che purtroppo, però, non ci sarà per chi volesse recarsi in AV a Bologna per prendere da lì un notturno per la Puglia.

"Non abbiamo previsto nessuna chiusura dei treni notte - **aveva dichiarato Mauro Moretti** a margine di un'audizione in Commissione Trasporti alla Camera all'inizio di novembre -; è prevista invece una razionalizzazione che mantiene il servizio notturno, il numero totale dei treni rimane più o meno lo stesso, ma il tragitto sarà più breve. I treni notturni faranno il servizio proprio dei treni notte, ossia non effettueranno servizio diurno. I passeggeri, grazie anche a tariffe speciali integrate, potranno utilizzare per proseguire il viaggio altri treni più rapidi e più puliti. La proposta è stata già presentata al Ministero dei Trasporti [era ancora in carica il precedente governo Berlusconi, ndr] che ha mostrato apprezzamento".



8. Un ETR.500 in servizio Frecciarossa in sosta a Roma Termini. Con l'entrata in vigore dell'orario 2012, tutte le soluzioni di viaggio fra il Nord Italia, la Calabria e la Sicilia (e viceversa) prevedono necessariamente un trasbordo in questa stazione fra un treno AV e un notturno da o per il Meridione limitato a Roma. (Foto David Campione, 24 marzo 2009)

Il concetto di "razionalizzazione" è però relativo, dato che le considerazioni dell'AD di FS, pur a fronte di diminuzioni dei tempi di percorrenza complessivi anche importanti, non tengono conto del disagio rappresentato, per gran parte dell'utenza dei treni notte Nord-Sud, dal trasbordo a metà percorso, con molto bagaglio e spesso a carico di persone di una certa età, nonché dei maggiori costi a carico dei passeggeri. Facendo un confronto fra le tariffe base valide fino al 10 dicembre per alcune importanti relazioni e quelle entrate in vigore con il nuovo orario, infatti, innanzitutto si può notare l'abolizione delle carrozze a cuccette con compartimenti da 6 posti (C6), servizio disimpegnato sia da Trenitalia con veicoli ormai obiettivamente obsoleti, ma la cui sparizione produce nondimeno l'effetto, altrettanto indiscutibile, di spostare verso l'alto di una ventina di euro il prezzo di partenza per l'accesso ai treni notte; in secondo luogo, si può vedere come il prezzo dei biglietti per i due treni in coincidenza sia comunque più alto, da un minimo del 3% circa per le combinazioni per le quali è disponibile il titolo cumulativo "Notte+AV" ad un massimo, addirittura, del 35% per spostarsi da Milano a Lecce in C4 sfruttando la velocizzazione prospettata da Moretti, ossia l'AV da Milano a Bologna, in assenza però del biglietto unico.

<i>fino a 10/12</i>	Milano-Palermo	diretto	C6	€ 75,40	p. 20:15		a. 15:40
<i>fino a 10/12</i>	Milano-Palermo	diretto	C4	€ 94,40	p. 20:15	-	a. 15:40
<i>a partire da 11/12</i>	Milano-Palermo	trasbordo a Roma	AV+C4	€ 97,80	p. 19:00	a. 21:59	p. 22:30 a. 10:35
<i>fino a 10/12</i>	Milano-Palermo	diretto	T3	€ 109,40	p. 20:15	-	a. 15:40
<i>a partire da 11/12</i>	Milano-Palermo	trasbordo a Roma	AV+T3	€ 112,60	p. 19:00	a. 21:59	p. 22:30 a. 10:35
<i>fino a 10/12</i>	Milano-Lecce	diretto	C6	€ 67,50	p. 21:15		a. 08:30
<i>fino a 10/12</i>	Milano-Lecce	diretto	C4	€ 86,60	p. 21:15	-	a. 08:30
<i>a partire da 11/12</i>	Milano-Lecce	trasbordo a Bologna	R+C4	€ 90,35	p. 19:20	a. 22:08	p. 23:05 a. 08:30
<i>a partire da 11/12</i>	Milano-Lecce	trasbordo a Bologna	AV+C4	€ 117,20	p. 20:20	a. 21:25	p. 21:56 a. 07:42
<i>fino a 10/12</i>	Milano-Lecce	diretto	T3	€ 101,60	p. 21:15	-	a. 08:30
<i>a partire da 11/12</i>	Milano-Lecce	trasbordo a Bologna	AV+T3	€ 123,20	p. 20:20	a. 21:25	p. 21:56 a. 07:42

9. Sintesi delle variazioni di orari e prezzi per alcune soluzioni di viaggio disponibili sulle relazioni Milano-Palermo e Milano-Lecce fino al 10 dicembre e dall'11 dicembre. Con il nuovo orario scompaiono le economiche carrozze a cuccette con compartimenti a 6 posti (C6).

Quanto alla considerazione dell'AD di FS che rimarca l'opportunità per i passeggeri di proseguire con treni "più rapidi e più puliti" (i treni AV), si tratta evidentemente dell'implicita ammissione che i treni dell'offerta notte di Trenitalia non brillano né per rapidità né per pulizia. Stando così le cose, si comprende come sia molto difficile immaginare, in queste condizioni, un mantenimento o addirittura un ampliamento della clientela dei treni notte, considerato anche quanto affermato dall'allora presidente di FS Innocenzo Cipolletta in un' [intervista nell'ambito della trasmisone "Economix" \(Rai Educational\) del 18 gennaio 2008](#), e cioè che FS non avrebbe più investito sui treni notturni: «il nostro obiettivo è che i treni a lunga percorrenza scompaiano - ha detto Cipolletta -, bisogna prendere il treno che sia più conveniente per tutti. Stiamo, infatti, privilegiando le tratte più richieste dalla gente, quelle di giorno e di 3-400 km. Mentre i treni a lunga percorrenza, come il Reggio Calabria-Milano o il Bari-Milano si stanno riducendo perché la gente preferisce i voli low cost, che risultano essere più convenienti. Abbiamo aumentato i passeggeri sui treni pendolari e sugli Eurostar in maniera significativa e stiamo perdendo i passeggeri di vecchia concezione, quelli a lunga percorrenza. In tutti i paesi europei i treni notte non ci sono più. Gli aerei low cost sono in concorrenza con noi e i loro potenziali passeggeri sono quelli che noi dovremo perdere. La nostra politica è quella di spingere i passeggeri a preferire l'alternativa di collegamenti aerei low cost». Tesi confermata anche da [recenti dichiarazioni di Vincenzo Soprano, AD di Trenitalia](#): «[i voli low cost] stanno uccidendo i treni domestici notturni e di lunga percorrenza, sopra i 900 km. I viaggiatori per i treni notte scendono ormai del 20% all' anno. È una legge di mercato che rende l'attuale contratto con il Ministero non più sostenibile economicamente».

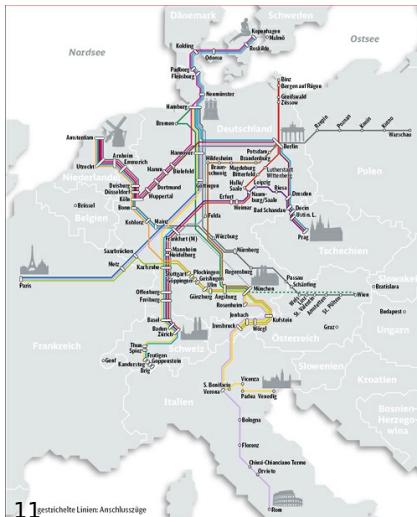


Foto David Campione

10. Quasi arrivato alla fine del suo lungo viaggio, l'Intercity Notte Milano-Crotone via adriatica-Taranto-jonica percorre l'ultima tratta del percorso, non elettrificata, al traino della locomotiva Diesel D.445.1016, qui presso Torre Melissa (KR). Dall'11 dicembre la linea jonica non è più interessata da collegamenti a lungo percorso. (Foto David Campione, 01 agosto 2007)

A quanto pare, però, la stessa legge di mercato non vale per moltissimi collegamenti esteri o internazionali, alcuni interessanti anche l'Italia, molti coperti anche da voli low cost. E' sufficiente, per farsi un'idea, dare un'occhiata alla rete di collegamenti gestiti da CityNightLine, società del Gruppo DB AG (Ferrovie Tedesche) dedicata ai treni notte: un network che per il 2012 propone ben 16 relazioni, attraverso la Germania, da e per Francia, Olanda, Danimarca, Polonia, Repubblica Ceca, Austria, Italia e Svizzera (integrate da altri collegamenti che consentono di raggiungere anche Croazia, Slovenia, Ungheria, Bielorussia e Russia), tutte effettuate con materiale moderno o modernizzato, con un'altissima qualità del servizio a bordo, inclusa la disponibilità su diverse relazioni della vettura ristorante (abolita da anni da Trenitalia al di fuori della rete AV), con un tariffario spesso inferiore a quello di Trenitalia e, in più, con un'interessante ventaglio di riduzioni e offerte, che per Trenitalia si limitano alla sola tariffa "mini". Il tutto a dispetto della compresenza, su molte relazioni, di voli low cost. Il quadro che si delinea è molto diverso da quello prospettato da Moretti e Soprano, tant'è vero che la stessa Trenitalia, in partecipazione con la francese Veolia nella nuova società TVT, effettuerà dall'11 dicembre il collegamento notturno Venezia-Milano-Parigi, con carrozza ristorante, il quale secondo FS si può ripagare, anche se tra Venezia e Parigi operano ben tre compagnie low cost e un volo costa 50 euro. Partendo dal presupposto che si parla in ogni caso di treni che non viaggiano vuoti (la frequentazione media è attualmente - fonte FS - di 220 passeggeri per treno, pari ad un riempimento ipotizzabile intorno al 50%), sarebbe interessante capire quali sono le motivazioni per cui un treno notturno che copre un percorso di 1100 km può ripagarsi da solo se viaggia fra Venezia e Parigi ma non se viaggia fra Torino e Lecce.

Informazioni & prenotazioni		Prezzi per prenotazioni online		Condizioni
Prezzo in EUR, per persona e tratto, valido per prenotazioni online o in una biglietteria della Deutsche Bahn				
Classe de comfort	Categoria	Prenotazione/supplemento	Prezzo totale internazionale da (p.e. "Europa-Spezial Italien")	
Vettura letto 1ra classe	Deluxe tripla (con docce e WC)	40,-	109,-	
Vettura letto 1ra classe	Deluxe doppia (con docce e WC)	60,-	129,-	
Vettura letto 1ra classe	Deluxe singola (con docce e WC)	100,-	169,-	
Vettura letto 2a classe	Economy a 4 letti (con lavandino)	40,-	79,-	
Vettura letto 2a classe	Economy tripla (con lavandino)	40,-	79,-	
Vettura letto 2a classe	Economy doppia (con lavandino)	60,-	99,-	
Vettura letto 2a classe	Economy Single (con lavandino)	100,-	139,-	
Vettura cuccette 2a classe	a 6 posti	20,-	59,-	
Vettura cuccette 2a classe	a 4 posti	30,-	69,-	
Posto a sedere 2a classe	Posti a sedere in compartimento	4,-	43,-	
Posto a sedere 2a classe	Poltrona riposo in carrozza a salone	10,-	49,-	
12 riserva di modifiche.				



11. La rete dei servizi notturni europei CityNightLine 2012. Secondo FS i treni notturni sarebbero scomparsi in tutta Europa. (Disegno DB AG - www.bahn.de)

12. Il tariffario 2012 dei servizi CityNightLine. (Disegno DB AG - www.bahn.de)

Chiusura linee

Il piano di ridimensionamento delle ferrovie italiane non si è fermato ai treni notte. Moltissime linee locali negli ultimi anni sono state chiuse, linee utilizzate per la mobilità di studenti, lavoratori e turisti. Come non pensare alla Avellino - Rocchetta Sant'Antonio, alla Fabriano - Pergola, alla Castellamare di Stabia - Gragnano e alla Carpinone - Castel di Sangro. A quest'elenco si aggiunge la Sulmona - Castel di Sangro, chiusa fino a data da destinarsi. La linea, che parte dalla Valle Peligna, si inerpica fino ai 1268 m sul livello del mare di Rivisondoli, la stazione più alta d'Italia dopo quella di Brennero, per ridiscendere all'alta Val di Sangro attraverso l'altopiano delle Cinque Miglia. La linea, che costeggia il Parco Nazionale della Maiella, va a toccare località turistiche come Roccaraso, Campo di Giove e - come detto - Rivisondoli-Pescocostanzo. Negli anni d'oro, su questa tratta passavano gli espressi Napoli-Pescara. Il declino è iniziato a metà degli anni 2000, quando alcuni treni sono stati sostituiti da bus, scelta alquanto insolita visto che la zona in inverno è interessata da intense nevicate. Un tattica usata anche per le altre linee: prima si autosostituiva qualche coppia, altre se ne sopprimevano, lasciando una o due coppie, magari con orari non proprio "attraenti". L'anno successivo si arrivava alla soppressione definitiva della linea. Infatti dal dicembre 2010 chiusa la Castel di Sangro - Carpinone, la "scusa" ufficiale di Trenitalia è stata la "necessità di manutenzione straordinaria ai mezzi, sulla restante tratta tra Sulmona e Castel di Sangro sono rimaste due coppie di treni nei feriali e una sola nei festivi. Dall'11 dicembre cala il sipario su una delle linee ferroviarie più belle in Italia, con un rimpallo di responsabilità fra Trenitalia e la Regione Abruzzo. Questi treni saranno sostituiti dai bus, almeno per il momento. Voci parlano di un interessamento della Sangritana a prendere in mano il servizio, anche se alcuni rumors parlano di servizi esclusivamente turistici.



Foto Francesco Pizzuti

13. Le tenebre già avvolgono simbolicamente la linea Castel di Sangro - Sulmona quando l'ALn 668 1004 si appresta ad espletare l'ultimo treno, il R 3488, qui poco prima della partenza da Castel di Sangro la sera del 10 dicembre. Dal giorno successivo, tutti in bus! (Foto Francesco Pizzuti, 10 dicembre 2010)

Per quanto riguarda l'offerta di treni a mercato (le Frecce), dall'11 dicembre sono queste le principali novità.

Novità Frecciarossa

Una nuova coppia Torino-Roma;
una nuova coppia Torino-Napoli da marzo;
una nuova corsa Napoli-Firenze;

la corsa Napoli-Bologna delle 18:50 e la corsa Milano-Roma delle 20:00 vengono accorpate in una corsa Napoli-Milano;
la corsa Torino-Roma delle 18:42 viene limitata a Milano;
la corsa Malpensa-Firenze delle 19:22 viene prolungata su Roma.

Novità Frecciargento

Tre nuove coppie tra Roma e Venezia.

Novità Frecciabianca (già Eurostar City)

Una coppia Trieste-Milano viene prolungata su Torino;
due corse Venezia-Milano vengono prolungate su Torino e una Milano-Venezia viene fatta originare da Torino;
una nuova corsa Venezia-Torino;
una nuova corsa Milano-Venezia.

Novità offerta internazionale

Attivazione del già citato Venezia-Milano-Parigi e v.v. operato da TTV;
le coppie Milano-Zurigo e v.v. passano da 7 a 6 (soppressi gli EC 18/19);
l'EC 153/158 Basilea-Venezia e v.v. diviene Basilea-Milano e v.v.;
l'EN 226/226 Roma-Parigi e v.v. viene soppresso (forse a marzo 2011 la relazione verrà ripristinata a cura di TTV);
l'EN 440/441 Venezia-Budapest e v.v. viene soppresso.



14. L'ultima volta dell'Euronight 441 Venezia-Budapest, in partenza dalla stazione del capoluogo lagunare la sera del 10 dicembre. Con la soppressione di questo servizio, nessun treno attraversa più il valico di Villa Opicina e nessun treno collega più direttamente l'Italia con l'Est europeo. (Foto Renato Foltran, 10 dicembre 2011)

In conclusione, con l'entrata in vigore dell'orario 2012 i passeggeri delle ferrovie italiane sono meno liberi di scegliere come viaggiare e quanto pagare, dal momento che, a fronte di un potenziamento delle Frecce, le numerosissime soppressioni e limitazioni introdotte da Trenitalia l'11 dicembre produrranno l'effetto di forzare lo spostamento di un consistente numero di coloro che si ostineranno a scegliere il treno dai servizi universali (ICN, Expr), più convenienti per i viaggiatori, ai servizi a mercato (le Frecce), più convenienti per Trenitalia. Altri passeggeri, invece, dovranno proprio cambiare modalità di trasporto, perché di treni, dalle loro stazioni, non ne passeranno più.

Jacopo Fioravanti e Giancarlo Scolari - 12 dicembre 2011

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003