

370'

192'

176'

227'

ALTRA VELOCITA'

224'

TUTTI I

303'

NUMERI DEL

250'

TRACOLLO DI

236'

TRENITALIA

278'

199'

251'

318'

La situazione dell'Alta Velocità italiana mostra un sistema sempre più in difficoltà, incapace di garantire la puntualità dovuta. È emblematico il caso del Frecciargento 8556, che l'8 novembre 2024 per non arrivare in ritardo è partito da Roma Termini alle 15:30 anziché alle 16:20, anticipando di 50 minuti l'orario programmato.

Il dossier relativo al **trimestre ottobre-dicembre 2024** analizza i ritardi accumulati da Trenitalia sulla rete AV di RFI, offrendo un quadro preoccupante. Su un totale di **22.865 treni** monitorati, **16.515** hanno registrato ritardi, pari al **72%**. In soli tre mesi, i minuti di ritardo accumulati sono stati **278.482**, equivalenti a **4.641 ore**.

I costi di questa inefficienza non sono solo in termini di tempo, ma anche economici. Secondo le nostre stime, Trenitalia potrebbe dover versare ogni anno ai viaggiatori un totale di ben **102.255.741€** per i rimborsi dei ritardi. Si tratta di una cifra che testimonia l'impatto significativo di un sistema che non riesce a rispettare gli standard promessi.

Alcune tratte emergono come le più critiche, con **ritardi medi di 40 minuti** o con **treni mai arrivati in orario**.

Questa analisi conferma che i ritardi sulla rete AV **non sono episodi isolati**, ma il risultato di un sistema sovraccarico. Per affrontare questa crisi sono necessari **interventi strutturali** che migliorino la capacità della rete e riducano l'impatto dei disservizi sui passeggeri.

I DATI RACCOLTI

Per comprendere l'entità del problema dei ritardi sui treni ad Alta Velocità di Trenitalia questo rapporto analizza i dati raccolti nell'intero **trimestre ottobre-dicembre 2024**. In totale, sono stati monitorati **22.865 treni**, corrispondenti a una media di circa **260 treni AV al giorno**. L'obiettivo è fornire un quadro chiaro e affidabile della situazione reale.

Il dossier si concentra su Trenitalia poiché Italo non consente un tracciamento dettagliato non rendendo disponibili i dati se non parzialmente.

Il dataset creato comprende i seguenti dettagli per ogni treno monitorato:

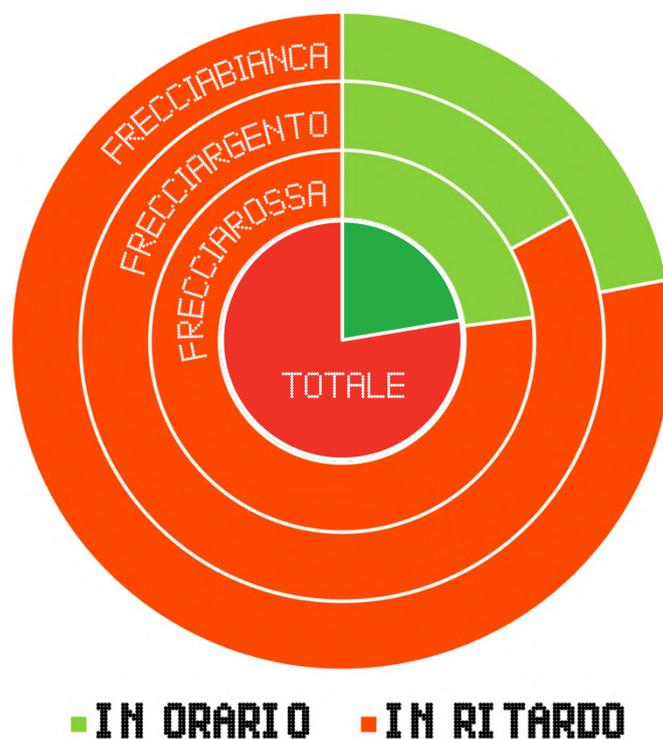
- **Numero del treno**
- **Tipologia del treno (Freccia Bianca, Argento o Rossa)**
- **Orario previsto di partenza e di arrivo**
- **Stazione di partenza e di arrivo**
- **Ritardo effettuato nel determinato giorno**
- **Durata prevista del viaggio**
- **Costo biglietto base**

L'elaborazione di questi dati ci ha consentito di effettuare un'**analisi dei ritardi medi per tratta**, dell'**andamento dei ritardi** in base al giorno della settimana, delle **variazioni dei ritardi** in funzione dell'orario e una stima dell'**impatto economico** dei ritardi.

Di seguito vengono presentati i principali risultati emersi.

PIU' DI 7 TRENI SU 10 ARRIVANO IN RITARDO

L'analisi dei dati evidenzia una situazione critica: su un totale di 22.865 treni monitorati, ben 16.515 hanno accumulato ritardi, pari al 72% del totale. Insomma, solo il 28% dei treni AV arriva puntuale a destinazione.



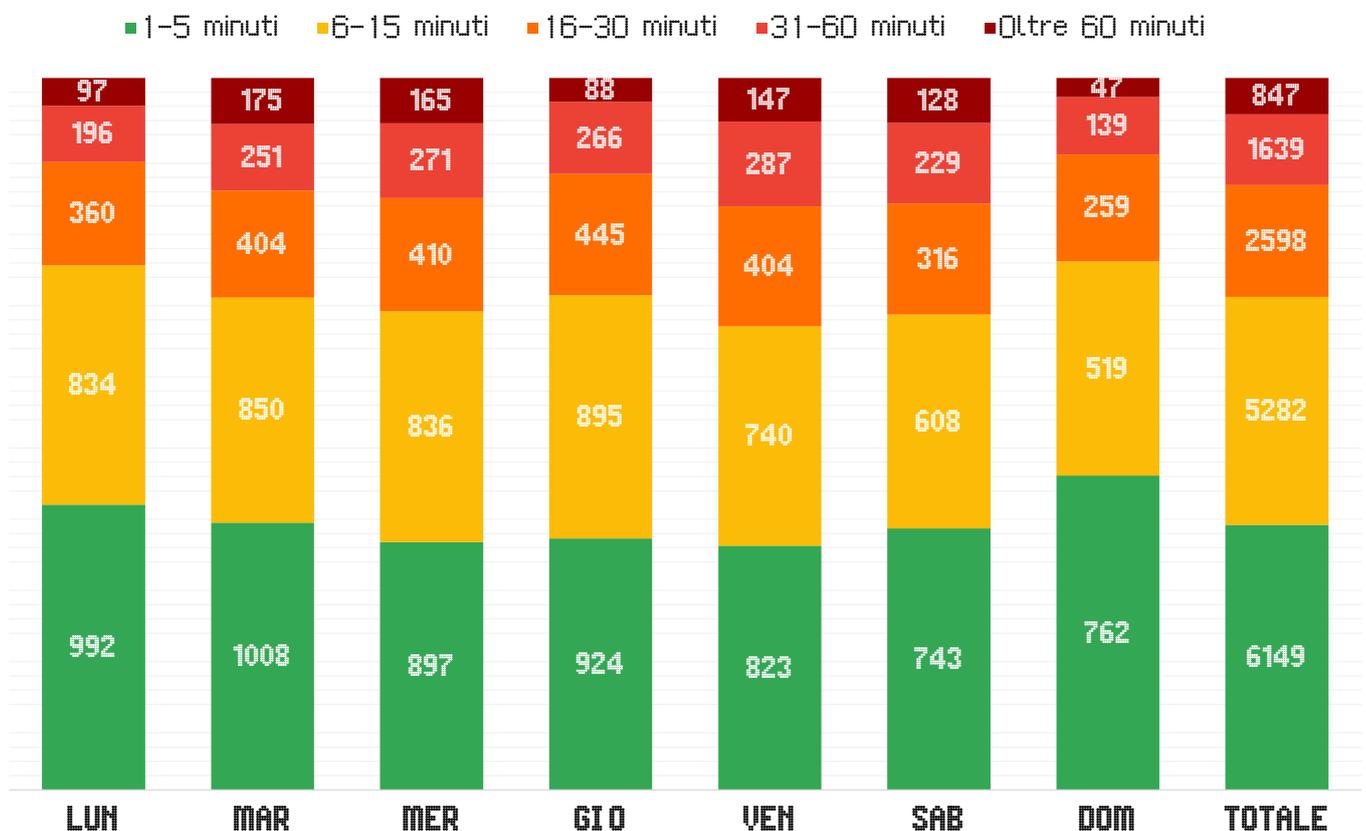
La puntualità continua a essere un obiettivo lontano per tutte le categorie di treno. Tra i **Frecciarossa**, il 72% è arrivato in ritardo. La situazione è simile per i **Frecciabianca**, anch'essi con il 72% di treni in ritardo, mentre peggiora con i **Frecciargento**, dove il 79% dei treni ha registrato ritardi.

RITARDI PER GIORNO DELLA SETTIMANA

Viaggiare in mezzo alla settimana può risultare particolarmente problematico. Il **venerdì** è, in assoluto, il giorno peggiore, con **2.401** treni in ritardo su 3.160 totali, di cui **434 con ritardi superiori ai 30 minuti**. Anche il mercoledì e il giovedì si confermano giorni critici: il mercoledì registra **2.579** treni in ritardo su 3.430, di cui **436 con ritardi oltre la mezz'ora**, mentre il giovedì conta **2.618** treni in ritardo su 3.455, con **354 ritardi gravi**.

Nel weekend la situazione migliora leggermente. La domenica è la giornata più favorevole, con 1.726 treni in ritardo su 2.749 totali e **“solo” 186 con ritardi gravi**. Anche il sabato, con 2.024 treni in ritardo su 2.997, presenta numeri più contenuti rispetto ai giorni centrali della settimana, con 357 ritardi superiori ai 30 minuti.

Questi dati sottolineano come i pendolari e chi viaggia per lavoro tra mercoledì e venerdì sia **particolarmente esposto ai disservizi**. Al contrario, chi si muove nel fine settimana ha maggiori probabilità di evitare ritardi gravi, anche se la puntualità resta una sfida in ogni giorno della settimana.



LE LINEE PEGGIORI

Tra i treni monitorati durante il trimestre ottobre-dicembre 2024, alcuni, come il FA 8348 che collega Bari a Roma, non sono **mai arrivati in orario**; altri hanno accumulato ritardi in molti casi superiori all'ora, come il FR 9658 che va da Reggio Calabria a Milano e ha mantenuto un **ritardo medio di 46 minuti**, raggiungendo la destinazione **21 volte con ritardi maggiori di 60 minuti**, toccando il picco di **468 minuti di ritardo** il 30 novembre, e arrivando puntuale solamente 8 volte; o il FR 8824 che collega Lecce a Milano ed è arrivato **7 volte con ritardi superiori ai 100 minuti** e solo 5 volte in orario.

Solo il 20% dei treni ha avuto un ritardo medio inferiore ai 6 minuti, e **solo il 3%** (8 treni su 275) minore o uguale a zero.

Insomma, quello osservato è un problema che si ripete e che penalizza alcune tratte in modo costante.

Di seguito i peggiori 10 treni nel trimestre per ritardo medio.

FR 9658: Reggio Calabria Centrale - Milano Centrale - RIT. MEDIO 46'

Ventuno volte con ritardi maggiori di 60 minuti; record: +468 minuti il 30 novembre.

FA 8348: Bari Centrale - Roma Termini - RIT. MEDIO 38'

Il viaggio, che dovrebbe durare 3 ore e 50', dura in media quasi il 20% in più, mai arrivato in orario in tre mesi; record: +131 minuti il 5 ottobre.

FR 8824: Lecce - Milano Centrale - RIT. MEDIO 38'

Puntuale solo 5 volte in tre mesi, in media più di 2 volte al mese sopra i 100 minuti; record: +162 minuti il 24 dicembre.

FR 9587: Torino P.N. - Reggio Calabria Centrale - RIT. MEDIO 36'

Trentanove volte con almeno 30 minuti di ritardo; record: +272 minuti il 29 novembre.

FR 8419: Venezia S.L. - Reggio Calabria Centrale - RIT. MEDIO 36'

Più di una corsa ogni tre sopra i 30 minuti di ritardo; record: +230 minuti il 29 novembre.

FR 9304: Napoli Centrale - Torino P.N. - RIT. MEDIO 33'

Puntuale solo 9 volte in tre mesi; record: +196 minuti il 2 ottobre.

FR 8519: Bolzano - Sibari - RIT. MEDIO 32'

Puntuale solo 9 volte in tre mesi; record: +196 minuti il 5 novembre.

FR 9583: Torino P.N. - Reggio Calabria Centrale - RIT. MEDIO 31'

Più di un viaggio ogni tre con almeno 30 minuti di ritardo; record: +168 minuti il 5 novembre.

FA 8332 - Reggio Calabria Centrale - Roma Termini - RIT. MEDIO 29'

Puntuale solo 7 volte in tre mesi; record: +294 minuti il 30 novembre.

FR 9588 - Reggio Calabria Centrale - Torino P.N. - RIT. MEDIO 28'

Un viaggio ogni tre con almeno 30 minuti di ritardo; record: +140 minuti il 10 dicembre.

Si riportano inoltre per ogni mese i primi 3 treni per ritardo medio.

OTTOBRE

FR 9658: Reggio Calabria Centrale - Milano Centrale - RIT. MEDIO 47'

Un viaggio ogni tre con ritardi maggiori di 60 minuti; record: +199 minuti il 20 ottobre.

FR 8824: Lecce - Milano Centrale - RIT. MEDIO 44'

Mai arrivato in orario in un mese; record: +160 minuti il 16 ottobre.

FR 9304: Napoli Centrale - Torino P.N. - RIT. MEDIO 44'

Due terzi dei treni sopra i 30 minuti di ritardo e uno ogni cinque sopra i 60 minuti; record: +196 minuti il 2 ottobre.

NOVEMBRE

FR 9658: Reggio Calabria Centrale - Milano Centrale - RIT. MEDIO 56'

Più di un viaggio ogni due con ritardi superiori ai 30 minuti; record: +468 minuti il 30 novembre.

FA 8332: Reggio Calabria Centrale - Roma Termini - RIT. MEDIO 46'

Un viaggio ogni tre con ritardi maggiori di 30 minuti, quattro volte sopra i 100 minuti; record: +160 minuti il 30 novembre.

FR 8419: Venezia S.L. - Reggio Calabria Centrale. - RIT. MEDIO 44'

Più di un viaggio ogni due con ritardi maggiori di 30 minuti, mai arrivato in orario in un mese; record: +230 minuti il 29 novembre.

DICEMBRE

FR 8824: Lecce - Milano Centrale - RIT. MEDIO 37'

Quasi un viaggio ogni due con ritardi maggiori di 30 minuti; record: +162 minuti il 24 dicembre.

FR 9658: Reggio Calabria Centrale - Milano Centrale - RIT. MEDIO 35'

Più di un viaggio ogni due con ritardi maggiori di 30 minuti; record: +113 minuti il 24 dicembre.

FA 8348: Bari Centrale - Roma Termini - RIT. MEDIO 31'

Mai arrivato in orario in un mese; record: +90 minuti il 21 dicembre.

RITARDI E TRAFFICO NELLE FASCE DI PUNTA

Dall'analisi dei dati più recenti emerge un quadro in linea con le rilevazioni precedenti: i ritardi tendono ad aumentare all'incrementare del numero di treni in circolazione, pur senza mostrare una correlazione perfetta. È però evidente che, nei momenti di maggiore traffico ferroviario, i ritardi diventano più frequenti e, soprattutto, raggiungono valori di picco particolarmente elevati.

Le fasce orarie più problematiche si individuano principalmente in due momenti della giornata:

■ Tarda mattinata (dalle 10:00 alle 13:30)

In questo intervallo i ritardi medi superano spesso i 13 minuti e i ritardi massimi possono toccare o superare i 250 minuti, come dimostrano i 258 minuti di ritardo del FR 9519 il 5 novembre. Pur non essendo le fasce con il maggior numero di treni, si evidenzia comunque una certa criticità, probabilmente dovuta all'effetto a catena di ritardi accumulati fin dalla prima mattina.

■ Sera (dalle 19:00 alle 22:00)

Si conferma uno dei periodi più critici, poiché la concentrazione di corse e i ritardi pregressi si sommano. I ritardi medi in questa fascia oscillano tra i 9 e i 18 minuti. Alcuni treni accumulano ritardi che arrivano fino a 468 minuti come il FR 9658 del 30 novembre, evidenziando come gli intoppi della giornata possano generare effetti significativi nelle ore serali.

	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00	23:30	00:00	00:30
Ritardo medio	9,4	5,6	7,8	7,9	10,1	13,7	7,9	13,3	13,2	12,1	11,5	11,4	11,4	8,8	5,6	10,6	12,8	9,1	10,8	11,5	9,3	12,5	14,5	8,3	11,5	15,0	10,2	18,1	12,6	12,4	11,6	8,6	11,8	12,1	14,1
Ritardo massimo	251	204	236	254	224	176	253	205	244	210	210	258	226	162	176	218	171	213	227	189	183	165	185	152	134	294	223	468	303	278	196	250	208	160	210
Treni al giorno	3,7	4,5	7,2	8	9,6	6,8	6,3	8,4	9,5	8,2	6,3	6,7	4,8	4,7	3	6,7	5,5	5,3	6	5,6	3,5	4,5	11	6,4	5,4	9,4	9	7,7	15	8,4	13	14	11	1,9	0,7
Treni totali	336	414	665	737	885	630	579	772	871	758	584	619	446	435	276	613	508	492	549	515	324	413	1016	592	496	866	830	705	1407	775	1202	1263	1050	175	67

Questi dati indicano ancora una volta che i momenti di maggiore affluenza ferroviaria coincidono con i ritardi più rilevanti, mettendo in luce le difficoltà operative nel mantenere la puntualità nelle fasce di punta. Tuttavia, è opportuno sottolineare che anche in orari con meno corse si verificano disservizi considerevoli, a dimostrazione del fatto che il numero di treni non è l'unico fattore a influire sull'entità dei ritardi.

OLTRE 100 MILIONI DI EURO L'ANNO PER RIMBORSI

I ritardi accumulati sulla rete AV generano un impatto economico significativo per Trenitalia. Sulla base delle analisi condotte, abbiamo stimato che i rimborsi complessivi possono ammontare a **102.255.741€ all'anno**, pari a **più di 8.5 milioni di euro al mese**.

Analizzando i ritardi di questi 3 mesi e rapportandoli alle opzioni di rimborso previste da Trenitalia (per ritardi tra i 30 e i 119 minuti viene rimborsato il 25% del biglietto e per ritardi sopra i 120 minuti il 50%) abbiamo calcolato che per ogni biglietto acquistato con la tariffa Standard Base si ha un rimborso medio di circa **2,95€ per passeggero**.

Per affinare il calcolo, abbiamo considerato la distribuzione dei posti nelle diverse classi (Standard, Premium, Business, Executive) e ai relativi prezzi Base sono stati applicati rapporti proporzionali rispetto alla tariffa Standard: Premium = 1,25x, Business = 1,50x, Executive = 3x. Inoltre, si è supposto che il 65% dei biglietti fosse venduto a tariffa Base, il 20% a tariffa Economy (con uno sconto medio del 25%) e il 15% a tariffa Super Economy (con uno sconto medio del 50%).

Con queste ipotesi, abbiamo potuto calcolare il costo teorico complessivo per ciascuna classe, tenendo conto delle diverse tariffe e riduzioni. Dividendo questo numero per il totale dei posti medi di un treno AV, si è ottenuto il prezzo medio effettivo per singolo biglietto, pari a circa 1,04 volte la tariffa Standard Base. In questo modo abbiamo quindi ricavato il valore pesato del rimborso che corrisponde a **3,07€ per singolo passeggero**.

Ipotizzando, inoltre, che ogni treno viaggi con un **carico medio del 65%** della capienza, ossia con poco più di 300 passeggeri a bordo, il totale dei rimborsi per singola corsa si aggira **intorno ai 950€**. Moltiplicando questa cifra per i 7.622 treni mensili, si ottiene una stima di **7,23 milioni di euro di rimborsi al mese**, che su base annua porterebbe il totale a **83 milioni di euro**.

A questo dato dobbiamo aggiungere quello dei treni soppressi per cui Trenitalia rimborsa il 100% del costo del biglietto.

Non sono disponibili dati specifici per il 2024. Tuttavia, utilizzando i dati riportati nella *Relazione sulla qualità dei servizi 2023* di Trenitalia, emerge che lo 0,6% dei treni viene cancellato. Applicando questa

percentuale al numero medio di corse mensili, possiamo stimare un numero di 46 treni cancellati al mese.

Seguendo lo stesso procedimento di calcolo, si arriva a un totale di **15.516.000€** annui per le cancellazioni, portando il costo complessivo stimato dei rimborsi a **102.255.741€ all'anno**.

Va sottolineato che questa cifra è una **stima teorica**: non tutti i passeggeri richiedono il rimborso, e tra chi lo richiede molti optano per il bonus, che rappresenta comunque un mancato guadagno per Trenitalia.

CONCLUSIONI

L'analisi dei dati degli ultimi tre mesi **conferma il quadro critico** per i treni AV di Trenitalia, con il 72% delle corse che accumula ritardi, una percentuale che si mantiene elevata per Frecciarossa e Frecciabianca, peggiorando per i Frecciargento. I ritardi si concentrano soprattutto nei giorni feriali, in particolare tra mercoledì e venerdì, penalizzando i pendolari e chi viaggia per lavoro. Alcune tratte, come la Reggio Calabria-Milano, la Lecce-Milano e la Bari-Roma, mostrano **criticità persistenti** con ritardi medi elevati e frequenti superamenti della soglia dei 60 minuti, con punte di molto superiori ai 200 minuti.

Questo scenario genera non solo disagi per i viaggiatori, ma anche un significativo impatto economico per Trenitalia, con stime di rimborsi che superano i 100 milioni di euro all'anno, con una media di oltre 8.5 milioni di euro al mese.

L'alta incidenza dei ritardi, la loro concentrazione nei giorni feriali e su specifiche tratte, uniti all'elevato costo dei rimborsi, indicano un **problema strutturale** che richiede **interventi urgenti e mirati**.

La stessa Trenitalia ha sottolineato come la rete ferroviaria italiana sia passata da 308 treni al giorno nel 2017 a **punte di 400 nel 2024**, operando su **linee non interamente dedicate all'alta velocità**. Per affrontare queste criticità, è stato avviato un tavolo tecnico con tutti gli attori coinvolti per alleggerire la pressione sui nodi più congestionati e ottimizzare la gestione del traffico ferroviario.

Non è sufficiente offrire un elevato numero di corse se non si garantisce la puntualità. **È necessario un ripensamento complessivo dell'offerta**, che tenga conto della reale capacità della rete, di investimenti infrastrutturali e di una gestione più efficiente del traffico ferroviario. Solo così si potrà garantire un servizio Alta Velocità di qualità, realmente efficiente e affidabile, evitando di vanificare i benefici che questa tecnologia dovrebbe offrire.