



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 05 MAGGIO 2005

Inchiesta

SULLA TRATTA GESTITA DA RFI VIAGGIANO ANCHE TRENI FER E TRENITALIA. "SERVONO PIÙ COMFORT E SICUREZZA, MENTRE GLI ORARI SONO OK"

Pendolari sulla Ferrara-Ravenna

"Una linea dimenticata, chi pensa ai nostri guai?"

"Perché non parlate mai della situazione dei treni e relativi equipaggiamenti della linea Ferrara-Ravenna?", ci ha scritto un pendolare, attento lettore della nostra newsletter, dopo aver visto l'articolo della scorsa settimana riguardante il parco rotabili dell'Emilia-Romagna. "La mia linea ferroviaria - proseguiva Y.S. nella sua lettera alla redazione - annovera dei cimeli non indifferenti, soprattutto nella fascia pendolari (...) sembra che la linea Ferrara-Ravenna, oltre che dalle Ferrovie dello Stato, sia ignorata da tutti i mezzi di comunicazione e da internet". Accolto l'invito siamo andati a verificare direttamente e a raccogliere le testimonianze dei pendolari di questa linea che mette in comunicazione il capoluogo della Romagna con la pianura ferrarese per poi proseguire sulle linee che convergono su Ferrara. La tratta Ferrara-Ravenna è gestita da RFI. I treni che vi circolano sono sotto la responsabilità di Trenitalia. Alcuni di questi, che svolgono il servizio per conto di Trenitalia, sono di Fer: uno al mattino e uno al pomeriggio; a questi vanno aggiunti altri 7 treni Fer durante il periodo estivo e 1 tutto l'anno solo nei festivi. Nel complesso sono 11 le coppie di treni che fanno nei giorni feriali la spola tra le due città (a cui si deve aggiungere una coppia di ICN in orari notturni). I due treni di Fer attualmente in servizio nei feriali fanno un tragitto più ampio, tra Suzzara e Rimini e tra Sermide e Rimini, proseguendo quindi a ovest di Ferrara su una linea di competenza di Fer (la Ferrara-Suzzara). Come tutti i convogli di Fer si tratta di treni diesel composti da due carrozze, ma la linea Ferrara-Ravenna è elettrificata e i treni di Trenitalia sono dotati di una normale elettromotrice. Si tratta di una situazione particolare (due aziende che effettuano il servizio ferroviario sulla stessa linea con mezzi differenti) che ha origini nel passato, ma non è un'eccezione. Sulla Ravenna-Ferrara la Fer svolge servizi per conto di Trenitalia fin da quando la società si chiamava Ferrovie Padane. Più di recente poi i mezzi e gli uomini di Fer sono stati messi a disposizione di Trenitalia per implementare il traffico sulle linee Bologna-Ferrara, Bologna-Poggio Rusco e Forno-Fidenza. Una situazione che si è determinata per aumentare la produt-



tività delle risorse ferroviarie presenti in Emilia-Romagna. Ed anche per sopperire alla mancanza di materiale rotabile (vedi newsletter n°37). E' proprio su uno dei treni effettuati da Fer, il Regionale 1832 che parte da Ravenna per Ferrara alle 17.33, che saliamo per incontrare Y.S. e altri compagni di viaggio. "Il problema principale di questi treni, sia di Fer che di Trenitalia, è che o fa troppo freddo o fa troppo caldo - dice il nostro interlocutore che da 15 anni viaggia tra Ravenna e Alfonsine -. L'aria condizionata ci sarebbe ma non funziona quasi mai. E poi le carrozze sono sporchissime, come i bagni, e i posti a sedere scomodi. Questi non sono neanche male perché hanno sostituito di recente i seggiolini - dice mostrando le imbottiture verdi di Fer ancora abbastanza nuove - ma quelli del treno di Trenitalia che arriva a Ravenna la mattina alle 7.24 sono troppo

vicini e bisogna incastrare le gambe tra quelle di chi ti sta di fronte. Sempre quel treno, che penso sia degli anni '50-'60, ha uno scalino troppo alto per scendere e una pedata molto stretta: è pericoloso per tutti, figuriamoci i disabili come possono fare. Sono convinto che la sicurezza su quel treno lasci molto a desiderare. La cosa che più infastidisce è che i treni peggiori sono quelli nella fascia pendolare. Quelli che partono durante il resto della giornata, invece, sono in genere più nuovi e confortevoli". Qualche lato positivo Y.S. lo trova dal punto di vista della puntualità: "Bisogna dire che negli ultimi tempi gli orari sono rispettati. E anche l'informazione acustica a terra è migliorata. Non sarebbe male dare vita a un comitato, perché tante volte ho scritto ai giornali o alle aziende ma nessuno mi ha mai risposto. Sembra che questa linea non interessi a nes-

suno". Chiediamo il parere di Vincenzo, che alcune volte la settimana si reca per lavoro a Ravenna da Ferrara: "Certo non sono treni all'avanguardia, sono rumorosi e poco confortevoli. Ma il problema maggiore è che sono tutti regionali che effettuano tutte le fermate e spesso devono attendere per fare gli incroci perché il binario è unico. Così il viaggio dura più di un'ora e diventa pesante per chi si fa tutto il tragitto come me". Gli risponde Francesca, che salita a Ravenna scenderà ad Argenta di ritorno dal lavoro: "D'accordo che non è veloce ma quelli che viaggiano tra Ravenna e Ferrara non sono la maggioranza. Bisogna considerare che il treno serve soprattutto per i pendolari che dai paesi dell'hinterland vanno sia verso Ravenna che verso Ferrara. È ovvio che tutti ci auguriamo che le carrozze migliorino, ma intanto è già un servizio importante e, ultimamente, abbastanza affidabile".

Porrettana "sorvegliata speciale"

In questi giorni la ferrovia Porrettana è una "sorvegliata speciale". Il Comitato del Nodo di Bologna, che comprende tra gli altri enti la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna, Trenitalia e RFI, ha infatti deciso di finanziare uno studio per cercare di comprendere in maniera approfondita quali sono tutti i problemi che affliggono una delle linee più "acciaccate" della regione e poter poi intervenire di conseguenza. Così da ieri (mercoledì 4 maggio), e per i suc-

cessivi 10 giorni lavorativi, è stato dato incarico alla società di consulenza Tbridge di svolgere monitoraggi sui treni più critici della Porrettana. Su 15 treni al giorno (150 nel complesso) saliranno perciò dei rilevatori che avranno il compito di registrare qualsiasi anomalia si verificherà e annotarne le cause. Su apposite schede verranno riportati perciò tutti gli episodi che comportano problemi alla circolazione: ritardi, soste prolungate, guasti, ecc... Verrà monito-

rato anche il numero di passeggeri, i loro tempi di salita e discesa, la durata delle soste nelle stazioni e tutto ciò che potrebbe essere causa di intoppi alla normale percorrenza. Una volta acquisiti i risultati si deciderà se effettuare altri sopralluoghi di studio per approfondire ulteriormente i motivi delle criticità. Dopodiché si trarranno le conseguenze operative per cercare di dare finalmente alla Porrettana e ai suoi pendolari una serenità che manca ormai da troppo tempo.

Il Fatto

PUBBLICATO IL BANDO DI GARA, I LAVORI ENTRO IL 2006. SARÀ INSTALLATO ANCHE IL DISPOSITIVO DI SICUREZZA SCMT. NUOVI LOCOMOTORI E CARROZZE

Bologna-Portomaggiore sarà elettrificata

Per la Bologna-Portomaggiore si avvicina il giorno dell'elettrificazione. È iniziato infatti in questi giorni l'iter che porterà al passaggio tecnologico tanto atteso da tutti. Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea è stato infatti pubblicato il bando di gara predisposto da FER, nel rispetto dei tempi annunciati e degli impegni assunti con la clientela, e in attuazione del programma di interventi approvato dalla Regione Emilia-Romagna. Il bando completo è consultabile anche sul sito della Fer, all'indirizzo: <http://www.fer-online.net/appalti/Simap.pdf>.

Entro la fine del 2006 la Bologna-Portomaggiore cambierà completamente volto. La procedura di gara si concluderà infatti alla fine di luglio e i lavori saranno aggiudicati entro la prima decade del mese di agosto. Entro settembre sarà sottoscritto il contratto con l'impresa vincitrice, che da quel momento avrà 15 mesi di tempo per la realizzazione delle opere di elettrificazione. Durante i lavori non ci saranno interruzioni né modifiche del servizio. Contemporaneamente ai lavori di elettrificazione sarà anche installato il dispositivo di sicurezza SCMT (sistema controllo marcia treno). È poi già in corso la fornitura di nuovi locomotori elettrici del tipo 464 della Bombardier (gli stessi di più recente acquisizione da parte di Trenitalia), per il traino delle nuove carrozze, per la cui fornitura è stato predisposto apposito bando di gara europea. I nuovi mezzi potranno così entrare in esercizio assieme alla nuova infrastruttura. Le carrozze saranno a pianale ribassato per consentire l'accesso anche alle persone diversamente abili, saranno dotate di impianto di aria condizionata e avranno un vano multiuso che potrà essere adibito al trasporto biciclette. Circoleranno in composizioni tali da garantire il trasporto di 350 persone sedute.



Assistenza disabili, una nuova sede

Da qualche settimana, nella stazione di Bologna, il Centro di Assistenza per la Clientela diversamente abile ha una nuova sede. Collocato nell'ala ovest della stazione, occupa ora un locale più ampio e confortevole, situato a fianco dell'Ufficio Assistenza Clienti, facilmente accessibile e adeguatamente segnalato. Il Centro di Assistenza per la Clientela diversamente abile è aperto tutti i giorni, dalle 7.00 alle 21.00 e può essere contattato anche telefonicamente al numero 051.6303132 o al nuovo numero unico nazionale 199.30.30.60 valido per tutti i 15 Centri Assistenza della rete, che è però a pagamento. Su richiesta del cliente il Centro fornisce informazioni,

si occupa della prenotazione dei posti e dell'emissione dei biglietti, organizza l'assistenza al viaggio nella stazione di partenza, in quella di arrivo e in quella eventuale di cambio treno (mettendo se necessario a disposizione una sedia a rotelle), cura l'accoglienza e la guida in stazione, la salita e discesa dal treno e l'accompagnamento dei bagagli. Ricordiamo che il servizio deve necessariamente essere richiesto con anticipo, in particolare nel caso di viaggiatori su sedia a rotelle. Attualmente i tempi di prenotazione si sono accorciati: ora è richiesta un'ora (contro le 12 iniziali) per viaggi fra le stazioni principali (Ancona, Bari, Bologna, Firenze S.M.N., Ge-

nova P.P., Messina, Milano C.le, Napoli C.le, Reggio Calabria, Roma T.ni, Torino P.N., Trieste, Venezia S.L. e Verona) e 12 ore (dalle originali 24) negli altri casi. Oltre alla quasi totalità degli Eurostar, degli Intercity e a numerosi treni Internazionali, anche diversi treni regionali su tutta la rete nazionale sono attrezzati per il trasporto di persone su sedia a rotelle. Dal 2002 al 2004 gli interventi di assistenza a favore di clienti con disabilità motorie (temporanee o permanenti) effettuati dal Centro Assistenza di Bologna Centrale sono passati da oltre 18.000 a circa 22.000 e sono stati già circa 4.600 quelli relativi ai primi tre mesi del 2005.

La Lettera

Ferrara-Bologna e gli effetti dei lavori per l'Alta Velocità

I lavori per la creazione della linea ad Alta Velocità/Alta Capacità, seppur non sempre con linearità, proseguono. Anche il più distratto tra i passanti, da tempo, avrà notato le operazioni in corso sul lato di via Carracci della stazione di Bologna Centrale. Chi, invece, è ben consapevole di ciò che sta accadendo è il pendolare. E proprio chi utilizza i treni ogni giorno teme cambiamenti, rallentamenti o variazioni dei tracciati. Uno di questi è M.O., un pendolare sulla linea Ferrara-Bologna che ci ha scritto per chiedere lumi su ciò che potrà accadere sul tratto che lui percorre quotidianamente, assieme ad altri colleghi.

M.O. ci scrive: "Sto assistendo all'avanzare dei lavori per l'Alta Velocità alla stazione di Bologna sul lato via Carracci. Ho dato una occhiata al sito www.tav.it, dove questi lavori sono ben documentati, ma non sono riuscito a trovare una informazione fondamentale per me. Se

ho capito bene dalla documentazione, mi aspetto che prima o poi la linea Venezia-Bologna dovrà subire qualche rallentamento (o addirittura interruzione) a causa della creazione di gallerie e sottopassi. Tra noi pendolari si vocifera che i treni IR subiranno una deviazione sulla stazione di Bologna-Arcoveggio, con conseguente perdita di coincidenze per chi deve proseguire per altre destinazioni (mentre i treni IC ed Eurostar dovrebbero invece proseguire)".

Abbiamo girato la domanda a RFI, che così risponde ai quesiti dei pendolari. "I lavori programmati nel nodo di Bologna per l'inserimento della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità interferiscono in misura estremamente ridotta con la linea Bologna-Padova - dicono da RFI -. Il programma degli interventi, infatti, non prevede interruzioni o rallentamenti e, tantomeno, la deviazione alla stazione di Bologna-Arcoveggio dei treni Regionali e

Interregionali. Qualche disagio potrebbe derivare dai lavori per la soppressione dei quattro passaggi a livello esistenti fra Bologna Centrale e Corticella. Le ripercussioni previste sulla circolazione ferroviaria saranno comunque limitate e degli eventuali disagi sarà data, con anticipo, ampia informazione sia da RFI, la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia da Trenitalia. La stazione di Bologna-Arcoveggio, già oggi stazione alternativa per la gestione dei flussi di traffico in occasione di circolazione ferroviaria perturbata, è di fatto un Piazzale di Bologna Centrale (come Piazzale Est o Piazzale Ovest). Un suo uso sistematico però, in previsione del futuro potenziamento e della conseguente razionalizzazione dei collegamenti ferroviari in ambito regionale, non è al momento pianificato e comunque non potrà prescindere da interventi per migliorarne la connessione con la stazione Centra-

le e da un accordo con le Imprese di trasporto e con le Istituzioni locali".



PendolariER numero 38
Settimanale della
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: **Roberto Franchini**

Coordinatore **Cesare Sgarzi**
csgarzi@regione.emilia-romagna.it

Redazione
Buriburi Comunicazione
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico
Studio Allen Goodman Bologna
lucaweb@allengoodman.it