

PROLOGO

A cavallo tra aprile/maggio 2009, si è aperto un interessante dibattito sul trasporto pubblico tra rappresentanti dei residenti di Meridiana. Tra i diversi contributi un ricco “cahier de doléance” da parte di un residente/utente. Contributo che, pur inviato ai diversi attori in gioco, non aveva mai ricevuto risposta.

Mi sono permesso di inoltrare il tutto al sen. Walter Vitali che ha sempre seguito da vicino le tematiche del trasporto pubblico nella nostra zona. A seguire la risposta di Gianfranco Parenti, responsabile Relazioni Esterne di Ferrovie Emilia Romagna (FER), cui il Sen. Vitali ha girato le lamentele sui diversi aspetti.

Andrea Graffi
www.grafaz.it

I diversi punti e le diverse critiche contenute nelle e-mail si possono riassumere in quattro aspetti principali :

- 1) le prestazioni del servizio (puntualità e rispetto degli orari)**
- 2) la qualità dei mezzi rotabili utilizzati**
- 3) il decoro e la pulizia dei treni**
- 4) il sistema delle tariffe**

Il primo punto dipende da fattori strutturali (e cioè da come è fatta concretamente la linea ferroviaria) , il secondo da un piano di investimenti finanziato per comprare e sostituire i treni attuali , il terzo e il quarto da fattori preminentemente gestionali e quindi più facilmente aggredibili rispetto ai primi due.

1) I problemi strutturali della linea e come risolverli per garantire una puntualità all'esercizio.

La Bologna-Casalecchio-Vignola soffre di alcuni limiti strutturali fin dall'inizio del rilancio della sua gestione che , progressivamente , con l'incremento dell'utenza e del numero dei treni offerti (cadenzamento ai 30' minuti nell'ora di punta) , sono divenuti insostenibili per soddisfare le giuste aspettative dell'utenza.

Tali limiti riguardano :

a) L'impossibilità per ben 9 km da Casalecchio a Via Lunga e viceversa di realizzare l'incrocio dei treni . Questo significa che anche per un leggero ritardo uno dei due treni deve aspettare obbligatoriamente l'arrivo dell'altro . Siamo parlando del limite strutturale dato dal binario unico.

b) Il regime “a spola “ nel tratto Vignola/Bazzano. Questo significa che arrivato a Bazzano il capotreno deve obbligatoriamente scendere e telefonare dalla stazione al DCO di Casalecchio (cioè alla struttura che comanda la circolazione dei treni) per comunicare l'arrivo e attendere il permesso di poter proseguire verso Casalecchio. A nostra conoscenza non esiste in regione un altro ramo ferroviario ove persiste un vincolo così datato e antiquato.

c) I limiti dati dalla mancata elettrificazione della linea tra Bazzano e Vignola e dalla modesta capacità di erogazione di energia per le esigenze reali della rete in prospettiva. Questo comporta

che il materiale elettrico viene utilizzato per la metà delle sue possibilità.

d) La presenza di numerosi punti che costringono al rallentamento dell'esercizio (passaggi a livello , elevata pendenza tra Bazzano e Vignola e tra Casalecchio e Ceretolo , la presenza di numerose fermate e stazioni (12 fermate e 4 stazioni in una linea di 33 km di cui 24 tra Casalecchio e Vignola).

Questi limiti strutturali vanno affrontati con un piano di investimenti che è già iniziato e prevede :

- **Il completamento delle elettrificazione tra Bazzano e Vignola per circa 7 km di linea con aumento della sezione conduttori : si è conclusa la progettazione da parte del fornitore , la demolizione della vecchia linea è già stata realizzata , il collaudo del nuovo materiale si è concluso , entro il mese di maggio , come da programma, inizierà la posa dei plinti di sostegno. Si prevede entro l'anno la conclusione dei lavori**
- **E' terminato lo studio delle due nuove sottostazioni per la trasformazione e la conversione dell'energia elettrica di trazione da collocare in Via Lunga e a Savignano sul Panaro . E' in corso di stipula il contratto per la progettazione e la fornitura : i lavori inizieranno il prossimo mese e si prevede possano concludersi entro la prossima primavera**
- **Adeguamento segnalamento: verranno realizzati due nuovi impianti ACEI da collocare nelle stazioni di Zola Municipio e Vignola . In questo modo sarà possibile creare un nuovo punto di incrocio (Zola) , superare la circolazione "a spola" e rendere possibile l'incremento del numero delle corse. La progettazione degli interventi è già iniziata e la conclusione dei lavori è prevista tra 18 mesi.**
- **Allungamento e adeguamento dei marciapiedi e delle banchine delle Stazioni di Zola e Vignola (lavoro conseguente al punto precedente , verrà realizzato contemporaneamente)**

L'insieme di questi interventi è stimato per un ammontare di più di 8 milioni di euro già finanziati.

2) la qualità dei mezzi rotabili

Il parco rotabile attuale della FER e anche quello acquisito dalla gestione ATC impiegato nella linea risulta inadeguato e in ordine al profilo del comfort che a quello dell'affidabilità.

Nonostante questi limiti il servizio, a seguito di alcuni interventi organizzativi (manutenzione straordinaria ect..) , ha potuto riscontrare una tenuta e un miglioramento rispetto alla situazione critica verificatasi nel dicembre dell'anno scorso:

		ritardi superiori a 15'	treni soppressi
Dicembre	2008	73	35
Febbraio	2009	31	30
Aprile	2009	7	19

Si tratta di miglioramenti che in tutti i casi non possono avere ulteriori margini e che quindi

chiamano in causa la necessità di nuovo materiale .

La FER ha quindi deciso , grazie alla delibera di finanziamento della Regione , di dare luogo a un bando di gara per l'acquisizione di 12 nuovi elettrotreni per una base d'asta di 75 milioni di euro.

Si tratta di materiale che deve rispondere ad alcune caratteristiche tipo:

- . lunghezza tra i 70 ed i 100 metri
- . capacità di trasporto dell'ordine di circa 300 passeggeri seduti
- . alta accelerazione
- . velocità superiore a 140 km/h
- . azionamenti elettronici ad inventer e motori asincroni
- . numero porte e larghezza tali da garantire incarozzamenti veloci.

Il bando di gara è stato pubblicato in febbraio e si è in attesa della presentazione delle offerte . I tempi di fornitura medi è dell'ordine dei 24/30 mesi a partire dalla data dell'ordine .

Nel periodo intermedio da oggi alla entrata in esercizio dei nuovi elettrotreni (e anche dell'infrastruttura rinnovata così come descritto nel punto precedente) Fer si è comunque riservata di poter intervenire con ogni soluzione utile al miglioramento del materiale rotabile

3) il decoro e la pulizia dei treni

E' in corso da due mesi un intervento straordinario e sperimentale di pulizia dei convogli della linea che interviene durante il servizio di trasporto. Appena il treno si ferma in Bologna Centrale una squadra di pulitori lavora nell'intervallo utile del cambio banco per rendere più decorosi i vagoni. Questo servizio si aggiunge a quello tradizionale che se fa in deposito durante le ore di sospensione del servizio.

L'esperimento sta avendo un buon apprezzamento da parte degli utenti.

4) macchine obliterate e tariffe

Le macchine obliterate ed emettitrici sia delle stazioni che sui treni sono ancora a diretta gestione ATC. Si è in attesa del nuovo sistema STIMER della Regione Emilia Romagna per poter avere una gestione più integrata e moderna e comoda per gli utenti dei titoli di viaggio.

Gianfranco Parenti, responsabile Relazioni Esterne di Ferrovie Emilia Romagna (FER)