

Venezia, 30 giugno 2012

**Al**  
**GRUPPO DI LAVORO per**  
**l'Orario ferroviario cadenzato del Veneto**  
**tramite:**  
**Ing. D. MENNA - Rappresentante della**  
**Regione VENETO**

*via mail d.menna*

**Ogg: Progetto di Orario ferroviario regionale cadenzato del Veneto - Osservazioni dei Rappresentanti delle Associazioni dei Consumatori**

## **PREMESSA**

Ci è stato consegnato il documento illustrativo dell'assetto del nuovo Orario ferroviario regionale formulato con criteri di cadenzamento.

Il progetto elaborato nell'ambito di codesto Gruppo di lavoro, riferito a tutte le linee attive nella Regione, sia fondamentali che secondarie, assume le seguenti priorità:

- Cadenzamento dell'offerta in generale su base almeno oraria
- Coesistenza armonizzata di servizi “regionali veloci” e “regionali lenti”
- Soppressione delle possibili conflittualità nei diversi “nodi”, per favorire puntualità e cambi, in particolare con i “regionali veloci” e, in subordine, per le tipologie di servizi dedicate alle destinazioni fuori Veneto (in sostanza, le Frecce Argento/Bianche)

Questo impegno programmatico costituisce a nostro avviso un indispensabile “primo passo” per la razionalizzazione della mobilità ferroviaria regionale a carattere cosiddetto “pendolare” (motivazioni di studio, lavoro ed anche sociosanitarie, con il vincolo del rispetto dei relativi orari).

Restano naturalmente da definire, per un compiuto ed efficace disegno strategico:

- l'ottimizzazione dei tempi di attesa nei “nodi”, per l'ampia aliquota di Utenti che deve cambiare treno nelle proprie percorrenze abituali.
- l'assetto intermodale, ovvero l'armonizzazione, anche tariffaria e con documenti di viaggio unificati, con i servizi su gomma, urbani ed extraurbani

Rileviamo che il cadenzamento orario induce un aumento dell'offerta, e questo, inevitabilmente e con le limitate potenzialità delle numerose linee a semplice binario della Regione, comporta l'intensificarsi degli incroci tra/con i cosiddetti “treni antagonisti”, che, pure cadenzati, percorrono la linea in direzione opposta, con non eliminabili perditempo.

Ci auguriamo che le composizioni dei vari convogli, cioè i posti previsti a disposizione degli Utenti, per le quali non abbiamo ricevuto informazioni, siano oggetto di attenta valutazione di codesto Gruppo di lavoro e dei Vettori interessati, rivestendo la possibilità di viaggiare seduti primaria importanza per la qualità essenziale del servizio offerto.

Ciò premesso, a fronte della documentazione informativa, e delle relative interlocuzioni e

chiarimenti dei quali diamo atto (ultimo incontro il 21 giugno u.s.), e pur senza i completamenti attesi (vedasi in particolare il nodo/"orologio" di Verona) , abbiamo coinvolto alcune rappresentanze di Associazioni e Comitati per cogliere col dovuto dettaglio esigenze e situazioni particolari: una ricognizione necessaria e da raccordare alla complessa situazione della rete ferroviaria veneta, con i suoi fitti intrecci di servizi locali e di lunga percorrenza, la rete "a maglia" con i suoi molteplici nodi (almeno quindici) e con le sue diffuse carenze infrastrutturali, in primis le linee a semplice binario e la trazione solo diesel.

Esprimiamo un complessivo apprezzamento per lo sforzo programmatico dedicato a questa attività di progettazione, orientata ad un salto di qualità nell'offerta regionale della mobilità (da non limitare alla sola ferrovia) e di seguito elenchiamo i "punti di attenzione" che meritano ulteriori riflessioni: si tratta in particolare di situazioni critiche, per le quali forniamo anche alcune indicazioni propositive.

Per ragioni di chiarezza elenchiamo le nostre considerazioni articolandole in tre diversi paragrafi: **1) Linee, 2) Nodi / "Orologi" di stazione, Aree/Bacini e 3) Note complessive.**

## **1) LINEE**

**1.1 VENEZIA – PORTOGRUARO (TRIESTE) :** Il servizio reg.le lento aggiuntivo, oggi presente solo nelle ore di punta del mattino, dovrebbe essere attestato a Ve S.Lucia e non a Mestre per meglio soddisfare la domanda complessiva della direttrice

**1.2 VENEZIA – CONEGLIANO (UDINE):** l'obbligo di cambio a Conegliano con tempi di attesa di 18/19 minuti per/da Belluno/Calalzo è un obiettivo disagio per l'Utenza, che dovrà sperabilmente apprezzare il significativo aumento delle corse offerte.

**1.3 VENEZIA – VERONA – (MILANO):** in assenza di un "orologio" certo/definitivo della stazione di Verona risulta impossibile valutare la programmazione; in ogni caso l'annunciata offerta di collegamenti orari "regionali veloci" tra Venezia – Padova – Vicenza – Verona con cambio coordinato da/per Brescia – Milano è un'innovazione decisiva che desideriamo conoscere nei dettagli appena possibile

**1.4 VENEZIA – PADOVA – ROVIGO (BOLOGNA) e MONSELICE – LEGNAGO (MANTOVA):**

1.4.1 suggeriamo di intensificare l'offerta della linea Ve - Bologna nelle fasce 7 – 8,30 e 17 – 18,30 con corse ogni mezz'ora, considerando le note e sistematiche situazioni di affollamento (utenti in piedi da Mestre a Monselice/Rovigo, anche per 40 minuti; situazione frequente da considerare anche per altre linee interessanti il nodo veneziano

1.4.2 Con la rottura di carico (necessità di cambio) a Monselice da e per Legnago riteniamo che si possa determinare un aggravio dell'affollamento sui treni da e per la linea Ve - Bologna, pur considerando le corse "dirette" che, anche su nostra indicazione, sono state programmate sulla tratta Legnago -Padova (due in andata e una in ritorno la sera).

1.4.3 Il tempo d'attesa per il cambio a Monselice da e per Legnago e Padova/Venezia è rilevante (18/20 minuti) e a nostro avviso è passibile di riduzione in quanto non dovrebbe creare conflitti di circolazione, sia sulla linea fondamentale che su quella diramata per Legnago.

## **1.5 BASSANO D.G - VENEZIA S.L.:**

1.5.1 Riteniamo che sia stato positivo programmare la “doppia traccia”, cioè veloce e lenta, su una linea a semplice binario assai frequentata; gli orari di partenza “veloci” dovrebbero essere tuttavia allineati all'odierno tr 11061 (part. da Bassano 7,19) soddisfacendo così la consolidata domanda di mobilità: in pratica, il nuovo cadenzamento prevede rispetto ad oggi un “disassamento” (partenza da Bassano al minuto 40) e questa programmazione non appare motivata dal punto di vista dell'Utenza.

1.5.2 Non è nota l'offerta progettata lato Trento, collegamento oggi sistematicamente lento che meriterebbe invece alcune corse/coppie velocizzate. Attendiamo notizie in merito.

**1.6 LINEA ROVIGO – CHIOGGIA:** L'offerta sistematicamente oraria potrebbe risultare esuberante in parte della giornata, e la linea potrebbe così utilmente prestarsi ad una prima sperimentazione organica di servizi intermodali, con tariffa integrata che consenta l'uso di mezzi su gomma e ferro; questo anche in considerazione dei tratti paralleli ferroviari e stradali.

Tale proposta potrebbe trovare applicazione anche su altre linee o segmenti di linea a domanda debole della Regione, tra l'altro risolvendo così l'ambiguità dei cosiddetti “bus sostitutivi” delle corse ferroviarie.

## **2) NODI / “OROLOGI DI STAZIONE” ed AREE/BACINI**

Per valutare la qualità del servizio reso è anche fondamentale analizzare, nodo per nodo, il sistema delle coincidenze o “tempi d'attesa” da e per le varie direttrici, poiché il progetto prevede corse programmate nelle singole linee (diciannove nel Veneto), con necessità di cambi per proseguire.

Abbiamo così verificato nel dettaglio le numerose ipotesi di viaggio che comportano la necessità di cambi e di seguito evidenziamo, con riserva di ulteriori approfondimenti in base a successive ed attese informazioni, alcune situazioni critiche, ritenendo che per l'Utenza è verosimilmente ritenuta “sostenibile” un'attesa/cambio fino ai 10/15 minuti per il traffico pendolare e fino a 20 minuti per l'interscambio con i servizi Alta Velocità:

### **2.1 NODO DI VERONA**

Non possiamo esprimerci sul nodo, per il quale manca il relativo “orologio” in quanto, come da nota del documento progettuale, a tutt'oggi si attendono i contributi armonizzati dalle Regioni confinanti, Emilia R. e Lombardia, dalla Provincia di Trento. Naturalmente attendiamo un tempestivo aggiornamento.

### **2.2 NODO DI PADOVA**

Al momento del rilascio definitivo delle tracce sarebbe opportuno ridurre alle soglie di sostenibilità/accettabilità dell'Utenza sopra proposte le seguenti prolungate attese:  
da Bassano per e da Bologna (RV)  
da Vr/Vicenza (RV) per e da Terme E/Monselice /Rovigo/Bologna /(RV)  
da Belluno per e da linea Vi/Verona (MI) (RV)

Inoltre, pur prendendo atto che il progetto s'impenna prioritariamente sulle corrispondenze fra servizi regionali, notiamo i seguenti tempi d'attesa non in linea con l'accettabilità:

da Belluno vs / servizi AV (con prenotazione obbligatoria): da/per ROMA 5' (margine a rischio) e da/per Milano 28 min  
da Bassano vs / MILANO (servizi FB, prenotazione obbligatoria): 3 minuti o 33 minuti (marginari non ottimali)

### **2.3 NODO DI VICENZA:**

da Schio per/da Venezia (RV)

da Schio per Verona (RV): 1 minuto per RV, di fatto utilizzabile solo il Reg lento (dopo 8 min)

### **2.4 AREA/BACINO BELLUNESE:**

La situazione merita la dovuta attenzione perchè a fronte di un'offerta sistematicamente intensificata (un treno ogni ora) l'Utenza deve accettare nuovi comportamenti: necessità di trasbordo fra Belluno e Venezia a Conegliano, fra Calalzo e Belluno a Ponte Alpi, e doppio cambio, a Conegliano e a Ponte Alpi, per la relazione Venezia – Calalzo P.C.C..

A fronte delle richieste di miglioramento dei collegamenti la nuova offerta oraria è resa possibile utilizzando materiale rotabile specializzato/dedicato (convogli a carrozze o automotrici, con la necessità dei cambi sopra citati) su linee “difficili” (binario unico, trazione diesel, traffico cumulato sul tratto Ponte Alpi – Belluno, tratto acclive Ponte A. - Calalzo, frequentazioni degli Utenti differenziate).

Belluno resterà l'unico capoluogo di provincia veneto senza collegamenti diretti col capoluogo regionale, e per i cambi necessari i tempi di viaggio fra estremità si allungano, ma in compenso tutta l'area disporrà di collegamenti più numerosi: occorrerà valutare le reazioni effettive dell'Utenza, anche quella potenziale sin qui non attratta dal vettore ferroviario.

In questo nuovo scenario riproponiamo al Tavolo queste analisi:

- a) l'ipotesi di collegamento Belluno/Venezia istadato via Feltre /Montebelluna (con beneficio esteso all'intera Val Belluna e relativi accessi laterali, es. l'Agordino), combinato in alternanza col servizio da e per Padova: almeno fino a Treviso non si renderebbero così necessari cambi; nel progetto sono infatti previsti da Feltre a Venezia, km 85, due cambi, a Montebelluna e a Treviso
- b) l'ipotesi dell'adozione di servizi “ad arco”, oppure circolari, Conegliano – Ponte Alpi – Feltre – Treviso – (Conegliano) e v.v.
- c) per la tratta Calalzo /Belluno, dopo aver valutato ogni possibilità di sopprimere il cambio a Ponte Alpi, proponiamo in subordine di concordare col locale Vettore gomma un interscambio modale a Ponte Alpi per consentire il raggiungimento di punti attrattori di Belluno senza ulteriori cambi.

### **3) NOTE COMPLESSIVE**

Il progetto dovrebbe includere, almeno per cenni essenziali, il disegno dell'offerta nei giorni di fine settimana, sabato e domenica/festività, con le opportune modulazioni.

L'arco orario di programmazione dei servizi, come da nostra nota preliminare al lavoro del Tavolo, dovrebbe comprendere anche servizi “fuori arco 6 -19” per consentire di soddisfare la domanda di consistenti segmenti di clientela (ad es. lavoratori ospedalieri e del turismo e turnisti che si muovono in primissimo mattino e in serata), e, ancora, viaggiatori in accesso e deflusso dai nodi dell'AV: Mestre, Padova, Vicenza, Verona, altrimenti privi di alternativa “su ferro” per il collegamento con le proprie residenze lungo le varie linee.

La programmazione di interventi infrastrutturali (raddoppi anche parziali di linee a semplice binario, elettrificazioni, ampliamento delle stazioni, miglioramento dei rapporti fra treni regionali e a lunga percorrenza, limitazione dell'attesa ai segnali di entrata in stazione, ecc.) rappresentano una prioritaria linea d'intervento e riteniamo necessario informarne in merito, anche coinvolgendole, le Rappresentanze degli Utenti, per le fasi di cantiere e per le ricadute sulla rete, sul servizio e sul materiale rotabile che potranno determinare.

Inoltre, ribadendo il progetto s'impenna su innovativi concetti “di sistema” per la programmazione e fruizione dei servizi ferroviari, la complessiva nuova architettura dell'offerta troverà pieno significato solo quando si raccorderà organicamente alla modalità “gomma”, urbana ed extraurbana, per un vero e proprio “sistema della mobilità veneta”.

E' anche essenziale, come dimostrano ormai molteplici realtà regionali italiane, l'adozione di tariffe integrate e l'istituzione di documenti di viaggio (corsa singola, pluricorse e abbonamenti) unificati validi su treni e bus.

Suggeriamo infine l'opportunità di affiancare alla Regione le Rappresentanze dei Consumatori-Utenti nel monitoraggio della fase applicativa/operativa del progetto, per verificarne il concreto impatto e derivarne possibili misure correttive: una collaborazione ulteriore, questa, che auspichiamo nello spirito di un costruttivo e persistente confronto.

Porgiamo i nostri cordiali saluti.

**Ivano Mometti, Monica Multari e Mario Vio**  
*Rappresentanti di Associazioni Consumatori e Comitati Utenti del Veneto*