

Venezia, 12 luglio 2012

**Egregi  
Rappresentanti delle Associazioni  
Consumatori e dei Comitati Utenti  
del Veneto.**

*trasmessa a mezzo posta elettronica*

**Oggetto:** “Orario ferroviario regionale cadenzato della Regione del Veneto”. **Risposta alla Vs. nota del 30.06.2012.**

In relazione alle osservazioni e ai suggerimenti di cui alla nota in oggetto citata, pur ritenendo alcune di esse condivisibili, con la presente s'intende dare una prima risposta, che trova completezza nella relazione di accompagnamento al progetto di cadenzamento.

A tal scopo è però bene ricordare che:

- istituire un orario cadenzato significa necessariamente realizzare un'offerta bidirezionale, garantendo sia il flusso storico, sia la domanda per la direzione opposta, oggi scarsamente servita ma d'interesse proprio per il modello policentrico sia generativo che attrattivo della regione Veneto;
- sulla rete ferroviaria regionale operano una serie di attori (pubblici e privati): della lunga percorrenza nazionale e internazionale; della cargo (merci); del trasporto pubblico di interesse regionale e locale.

La coesistenza sulla rete ferroviaria (intesa come linee e nodi/stazioni) di tale pluralità di attori condiziona prepotentemente la programmazione dei servizi regionali con riferimento alla capacità potenzialmente disponibile/prenotabile al trasporto regionale. Oggi, tale condizionamento trova la sua acme nell'accesso al nodo di Venezia ove, per i pochi binari di corsa - solo 4 di collegamento tra la terra ferma (Mestre) e Venezia S. Lucia, limita l'intero trasporto ferroviario, con vincoli d'ingresso e di egresso al nodo;

- l'infrastruttura ferroviaria presenta caratteristiche diverse: linee a doppio o semplice binario, elettrificate e non e, laddove il binario è singolo, i punti di incrocio spesso sono anche

asimmetrici, cose queste che, combinate con quelle geometriche e plano-altimentriche, caratterizzano ulteriormente lo scenario in cui si opera.

Fatte queste dovute premesse, con il progetto elaborato, il Tavolo tecnico ha cercato di dare un'organizzazione diversa all'offerta di servizi, nel rispetto della domanda di mobilità attuale e prefiggendosi, altresì, di dare risposta alle prime indicazioni dei rappresentati delle Associazioni Consumatori (Vs. nota del 15.11.2011)..

La proposta di cadenzamento dei servizi ferroviari è associata necessariamente a un nuovo concetto di mobilità, che in primis deve essere favorevolmente accettato e metabolizzato dalla clientela, nella consapevolezza che le cosiddette “rotture di carico”, laddove programmate, consentono, di converso, un importante aumento di offerta; una migliore composizione dei convogli con materiale rotabile idoneo sia alle caratteristiche della linea, sia alla domanda di trasporto; una perimetrazione degli ambiti/relazioni, oggi d'interesse di più regioni, ad esclusiva competenza di una sola.

Il progetto rappresenta un passo importante perché “aggiorna” alla realtà attuale la disponibilità di capacità, delle linee e dei nodi, riservata al trasporto ferroviario regionale, in relazione, anche, all'offerta ferroviaria di lunga percorrenza, di Trenitalia (ES) e di nuovi competitor, che negli anni ha subito una crescente implementazione sulle principali linee ferroviarie (le cosiddette linee commerciali/fondamentali).

Per la Regione che pianifica, gestisce e amministra i contratti di servizio, “bloccare il sistema” con una struttura/offerta cadenzata dei servizi, significa anche avere maggiori certezze del mantenimento della traccia oraria, qualora eventuali future modifiche venissero richieste da altri operatori commerciali.

Il servizio così organizzato implica un più efficiente utilizzo del materiale rotabile con un'offerta, per linea/relazione, omogenea e idonea in termini di turni del materiale stesso, anche in funzione dell'obbligata dislocazione dei siti manutentivi sul territorio regionale (Mestre, Treviso, Verona).

Le osservazioni e suggerimenti dei rappresentati delle Associazioni Consumatori saranno certamente valutate e considerate a valle sia all'assenso Politico del “modello progettuale proposto”, sia al primo rilascio delle tracce da parte del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A., avendo, sin da ora presente:

- che, per i rendez vous/appuntamenti nei maggiori centri di interscambio, non essendo possibile soddisfare le “attese” per qualunque destinazione, si è data priorità a quelle per le quali la domanda si è storicamente consolidata, e, prioritariamente, tra i servizi di competenza regionale, così come, peraltro, richiesto con la Vs. prima nota del 15.11.2011.

Infatti, a differenza di quanto può evocare il termine “trasporto metropolitano”, quello ferroviario avviene tutto su di un unico piano, mentre quello delle metropolitane classiche, ove il trasporto, come i rendez vous, si articola su/tra livelli sfalsati. Conseguentemente, per gli “appuntamenti” tra i vari servizi ferroviari è stato necessario determinare delle priorità nelle relazioni da soddisfare;

- le indicazioni di RFI in relazione all’accesso alla stazione di Venezia S. Lucia che di fatto limitano a due e quattro treni l’ora rispettivamente i servizi della direttice da Portogruaro e da Treviso;
- la coesistenza di una pluralità di operatori e prioritariamente i servizi della lunga percorrenza sia di Trenitalia che di NTV, sistematicamente orarizzati/previsti, non consente di aumentare l’offerta regionale sulla linea PD-BO; e, qualora ciò fosse possibile, sarebbero servizi a costi non socialmente sostenibili;
- che, per quanto attiene l’osservazione relativa al treno veloce da Bassano (oggi treno 11061), si ritiene che possa essere cosa gradita comunicare, sin da ora, l’assunzione dell’onere da parte del Tavolo Tecnico di valutare, in fase di ricalibrazione del progetto di cadenzamento, l’ipotesi di invertire la traccia lenta con quella veloce e, solo in subordine, quella suggerita dall’utenza bassanese per il solo servizio citato; sempre che sussistano positive ricadute in ragione delle condizioni trasportistiche e di mobilità dell’intero sistema ferroviario (questo inteso come nodi di Venezia-Mestre e Castelfranco e linee ferroviarie ad esse afferenti);
- particolare attenzione è stata già dedicata all’area del bellunese, ciò non toglie che ulteriori approfondimenti verranno svolti.

A tal fine è però opportuno precisare che la scelta operata si base su valutazioni della domanda di trasporto di un ambito territoriale che, di fatto, si “relaziona” in maniera prioritaria con quello padovano e con una percorrenza di viaggio che si attesta mediamente nella fascia chilometrica 20-60 km.

Certamente saranno valutati i suggerimenti riguardanti collegamenti diretti BL-Montebelluna-VE, ma l’intero sistema di cadenzamento BL-PD sarebbe così messo in discussione, con l’aggravante, sia per i vincoli imposti da RFI, sia per il materiale rotabile da utilizzare (a trazione termica), che detti servizi dovranno, necessariamente, avere in Treviso la loro origine/destinazione.

Non meno importanti sono le osservazioni di cui al paragrafo “Note complessive” della Vs. del 30.06.2012.

A tale fine riteniamo precisare che il Tavolo Tecnico, nella relazione di accompagnamento al progetto di cadenzamento “suggerisce” la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali, puntuali e minimali, peraltro già individuati e formalizzati dalla Regione e da RFI/Trenitalia DRV in apposito documento, che potrebbe comportare un’offerta più efficiente.

Infine, come da Voi citato, cosa peraltro che è nelle attese dell’amministrazione regionale, il Tavolo Tecnico è ben consapevole che l’implementazione di tale progetto è fondamento essenziale per la realizzazione di un sistema integrato di trasporto pubblico locale avente nei servizi ferroviari l’elemento portante.

L’attuazione del progetto, oltre a dare una risposta alle esigenze di mobilità del Veneto, dovrà, in ultima analisi, e con la riorganizzazione del trasporto automobilistico di linea nel suo complesso, favorire una diversa ripartizione modale tra quello pubblico (urbano ed extraurbano, e ferroviario) e privato, riducendo, nel contempo, l’inquinamento ambientale, la congestione e l’incidentalità sulle strade.

Ing. D. Menna

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Menna', followed by a horizontal line extending to the right.