



IN PRIMA CLASSE PER BOLOGNA-VIGNOLA

Resoconto assemblea straordinaria del 14 dicembre 2019

Sabato 14 dicembre 2019, presso la sala riunioni della struttura “La Mandria”, gentilmente concessa da Coop. Tatami e dal Comune di Zola Predosa, si è svolta l’assemblea straordinaria dell’associazione “*In prima classe per Bologna-Vignola*”, convocata per un confronto sui disservizi ferroviari che persistono da settimane, responsabili di pesantissimi disagi per l’utenza. All’evento sono stati invitati gli utenti del servizio ferroviario Bologna-Vignola e i cittadini del territorio attraversato dalla linea ferroviaria, le aziende ferroviarie e le Istituzioni locali (Regione, Città Metropolitana e Comuni).

Di seguito è riportato il resoconto dell’evento, che ha visto la partecipazione dell’associazione utenti, delle aziende FER e TPER, del Comune di Zola Predosa e di un nutrito gruppo di utenti e cittadini.

Alle 16.20 ha inizio l’assemblea straordinaria dell’associazione con l’introduzione del presidente Maurizio Quartieri. Si ricorda il motivo principale che ha spinto alla convocazione dell’assemblea: problemi di puntualità e relativi disagi dopo il danneggiamento della massicciata a Zola Chiesa.

SALANI (FER): Il 12 dicembre è stato tolto il rallentamento nel passaggio al tratto di binario ripristinato a Zola Chiesa e questo dovrebbe consentire il superamento dei problemi evidenziatisi dopo l’episodio del 14 novembre. La linea Vignola-Bologna è stata a lungo ai primi posti in termini di puntualità tra le linee ferroviarie regionali. La performance è peggiorata a seguito dell’episodio del 14 novembre che tuttavia ha visto un tempestivo ripristino del binario. In attesa dei tempi per la stabilizzazione della massicciata è stato necessario un rallentamento del treno in quel punto, con conseguente effetto di disturbo sulla puntualità della circolazione. Questo problema dovrebbe comunque essere superato dal 12 dicembre. Più impegnativo da affrontare è il tema dell’informazione all’utenza.

DANILA GALLI: Ricorda l’episodio, avvenuto il sabato precedente, di un treno in ritardo di mezz’ora nell’arrivare in stazione a Vignola. La mancanza d’informazione tempestiva agli utenti ha impedito loro di prendere il bus 671, conseguentemente diverse persone sono arrivate al lavoro in ritardo.

MAURIZIO QUARTIERI: Non è accettabile che si tardi tanto nel dare le informazioni agli utenti quando ci sono problemi nella circolazione dei treni. Quando si verificano problemi alle

infrastrutture come quello accaduto il 14 novembre u.s., le aziende debbono informare gli utenti che per un certo periodo si potranno verificare ritardi.

GIUSEPPE ZAVATTA: Suggerisce di inviare SMS agli utenti per informare dell'esistenza o del perdurare di criticità, come già fa Trenitalia. Rileva, inoltre, che c'è una notevole variabilità nella velocità di attraversamento dei Passaggi a Livello.

LUCA FASO: Evidenzia i limiti dell'infrastruttura ed in particolare la mancanza di un'ulteriore stazione di incrocio tra Casalecchio Garibaldi e Via Lunga. Evidenzia la necessità di riprogrammare il servizio quando si verificano episodi impattanti come quello del 14 novembre. Sarebbe stato sufficiente sopprimere due fermate nei giorni del rallentamento obbligato a Zola Chiesa per mantenere la performance di puntualità della linea. Cita come esempio la riprogrammazione dei servizi ferroviari in Giappone dopo il tifone. In Svizzera, inoltre, decidono sul momento la soppressione di corse per 'riequilibrare' la circolazione, organizzando però servizi alternativi con bus. Occorre, inoltre, migliorare decisamente l'informazione agli utenti.

SALANI (FER): Ricorda che FER ha realizzato un Centro unico di gestione del traffico. La linea Vignola-Bologna sarà portata sotto il controllo di questa centrale unica tra poche settimane. Già solo questo faciliterà la comunicazione e l'interscambio tra le aziende coinvolte nel servizio; ci si aspetta un miglioramento nella gestione dei problemi.

MAURIZIO QUARTIERI: Cause straordinarie di rallentamento, secondo i dati forniti da TPER e FER, ci sono state in 6 giorni, su un mese circa di disservizi e ritardi. La maggior parte degli episodi di ritardo sono dunque conseguenza del rallentamento a Zola Chiesa. Il 20% circa dei treni è comunque arrivato in ritardo; le aziende debbono fare un'analisi dettagliata di quanto è successo ed imparare come affrontare meglio questi episodi in futuro.

SALANI (FER): Invita a considerare il fatto che un singolo operatore gestisce 3 linee ferroviarie e se su una linea ci sono problemi, la sua attenzione è assorbita da quelli. In queste situazioni si affida agli automatismi per la gestione delle restanti due liste – si viene così a perdere una parte di discrezionalità nel governo della linea finalizzata al mantenimento della puntualità.

PAOLILLO (TPER): Riporta i dati di performance (puntualità) della linea Vignola-Bologna negli ultimi mesi: settembre 95%; ottobre 95,5%; novembre 88%; dicembre (prima parte) 80%. Sono considerati "puntuali" i treni che arrivano a destinazione con un ritardo fino a 5 minuti e 30 secondi rispetto all'orario programmato. I ritardi superiori ai 15 minuti rimangono comunque limitati: si tratta max del 2% dei treni, a testimonianza che i problemi di puntualità verificatesi dopo il 14 novembre non sono stati troppo importanti. Gli attuali orari consentono un margine di "recupero" dell'ordine di 3-4 minuti, anche in base alla "bravura" del macchinista. Il rallentamento di Zola Chiesa ha eroso in modo significativo questo margine, facendo a volte saltare l'equilibrio della circolazione e determinando così ritardi significativi, non più "recuperabili". Riconosce che TPER

ha responsabilità dell'informazione a bordo treno: "qui abbiamo mancato". Occorre considerare anche che c'è un problema assai più grave sulla Bologna-Portomaggiore, che ha assorbito attenzione e risorse, rendendole meno disponibili per la Vignola-Bologna. Questa esperienza ci ha comunque fatto capire almeno due cose: (1) dobbiamo migliorare l'informazione agli utenti; (2) meglio non irrigidire le modalità di conduzione del macchinista. I problemi accaduti con i servizi bus sostitutivi non erano facilmente superabili. Il 14 novembre avevamo a disposizione solo bus TPER, non è agevole trovare bus disponibili per servizi in giornata. Abbiamo dovuto dunque mettere in servizio 6 bus snodati da 12 metri tolti da altri servizi, ma sapevamo che non sarebbero stati sufficienti (ne servivano 18). Informa, infine, che dall'1 gennaio 2020 ci sarà un nuovo gestore per tutto il servizio ferroviario regionale (svolto su rete sia nazionale sia di proprietà della Regione ER), per cui i servizi su rete FER non saranno svolti più da TPER, ma dalla nuova società Trenitalia-TPER (TT). Ci sarà un punto di assistenza unico alla clientela al binario ovest sia per Trenitalia, sia per TPER.

MAURIZIO QUARTIERI: Se ci sono cinque aziende coinvolte nella gestione del servizio, con relativo problema di coordinamento nella gestione delle emergenze, questo non deve tradursi in un aumento dei problemi per gli utenti. Occorre evidentemente un più alto e migliore coordinamento e questo può essere conseguito con investimenti in tecnologie o con soluzioni organizzative. Inoltre, la gestione del servizio sostitutivo deve assolutamente migliorare.

PAOLILLO (TPER): Concorda sul fatto che il servizio sostitutivo deve migliorare. Con la nuova società Trenitalia-TPER si proverà a cambiare.

UTENTE DI CASALECCHIO: Chiede informazioni sulla nuova stazione di Casalecchio Palasport.

MAURIZIO QUARTIERI: Ricorda l'impegno per fare diventare la stazione di Zola Comune stazione d'interscambio.

SALANI (FER): La Regione Emilia-Romagna sta valutando nuovi investimenti per realizzare almeno una nuova stazione d'interscambio o un raddoppio del binario in alcuni specifici punti; sono in valutazione diverse soluzioni: doppio binario fino a Zola Comune oppure stazione d'interscambio a Zola Comune.

UTENTE: Lamenta le poche corse nei giorni festivi e nelle fasce orarie serali. Invita a migliorare il servizio anche per gli utenti che lo utilizzano per svago, dunque di sera e nei festivi.

PAOLILLO (TPER): Per aumentare il numero delle corse, per estendere il servizio, servono ovviamente più risorse. Il solo costo delle due corse aggiuntive Bologna-Bazzano è di circa 130.000 euro all'anno. Da lunedì 9 dicembre sono infatti state aggiunte due corse: partenza dalle 17.41 da Bologna, quindi alle 18.38 da Bazzano.

MAURIZIO QUARTIERI: Ricorda che nel 2010 le corse festive erano il doppio di quelle attuali, poi i tagli del governo nazionale al finanziamento del trasporto pubblico hanno portato ad un taglio delle corse festive. L'ultima corsa serale è fatta con bus per analoghe ragioni di costi.

SALANI (FER): Ricorda che il servizio ferroviario regionale costa alla Regione Emilia-Romagna 160 milioni di euro all'anno.

MAURIZIO QUARTIERI: Osserva che le difficoltà di potenziamento del servizio serale sono date anche da questioni di contratto del personale ferroviario.

LUCA FASO: Ritiene discutibile la valutazione di sostenibilità economica fatta dalla Regione. Il numero dei passeggeri è infatti correlato all'offerta di servizi: aumentando il numero delle corse si promuove anche un incremento del numero dei passeggeri. Questo emerge anche da un confronto con la linea Bologna-Portomaggiore.

SALANI (FER): Ricorda che la vendita dei biglietti ed abbonamenti copre il 30% del costo del servizio. La sostenibilità economica è dunque garantita dalla contribuzione della Regione.

MARCO LELLI: Evidenzia il disagio dato dai lunghi tempi di chiusura dei Passaggi a Livello.

SALANI (FER): Osserva che i tempi di chiusura dei Passaggi a Livello non sono comprimibili essendo dati da ragioni di sicurezza. Anche per questo la Regione sta investendo nella realizzazione di opere che consentano la loro soppressione. A livello regionale, su 360 km di rete sono presenti circa 350 Passaggi a Livello.

GIUSEPPE ZAVATTA: Chiede chiarimenti sul recente episodio del treno fermato dal capotreno che ha richiesto l'intervento delle forze dell'ordine.

SALANI (FER): Risponde che all'origine vi è stato un comportamento irrispettoso di un giovane passeggero. Sulla linea si registrano episodi di aggressione verbale al personale ferroviario.

Alle ore 18.10 circa l'assemblea ha termine.

Il Presidente dell'Associazione "In prima classe per Bologna-Vignola"

Maurizio Quartieri