

OGGETTO: Resoconto dell'incontro svoltosi in data 15/11 con Istituti Scolastici, Associazione Utenti, Enti e Gestori di infrastrutture e servizi per il monitoraggio delle performance della linea Bologna-Vignola a seguito del cambio orario per l'attivazione del passante SFM1 e la raccolta delle segnalazioni da parte di scuole, Comuni e Associazione utenti.

SEDE DELL'INCONTRO: videoconferenza su Lifesize convocata da Città metropolitana

PRESENTI:

Regione Emilia Romagna (Brugnolo, De Angelis, Meggiato, Normanno)

Città metropolitana di Bologna (Brusco, Larghetti)

SRM (Fiorillo)

Comuni (Savignano sul P. – Pisciotta; Valsamoggia – Ghiaroni, Zanna; Zola Predosa – Cardo, Dall'Omo)

Scuole Secondarie di II Grado (Da Vinci Casalecchio – D'Acunto; Levi Vignola – Vaccari; Paradisi Vignola – Polo; Salvemini Casalecchio - Fiocco)

TTx (Botteghi)

FER (Maccari, Salani)

Tper (Manzoni)

Associazione Utenti (Paltrinieri, Quartieri, Toselli, Giacomini)

Durante l'incontro, è stato analizzato l'andamento delle performance di servizio della linea ferroviaria Bologna-Vignola e si è aperto il confronto sulle problematiche rilevate dai Comuni, scuole e associazione di pendolari.

Criticità segnalate da Comuni, scuole e pendolari

Le principali segnalazioni da parte dei soggetti intervenuti all'incontro hanno riguardato i ritardi sistematici su alcuni treni mattutini, e le criticità per gli studenti di alcuni istituti bolognesi legate al posticipo di 12 minuti del treno precedentemente in arrivo alle 7:47 a Bologna Centrale da Vignola e con nuovo orario alle 7:59. Questa fascia oraria è strategica per molti studenti e lavoratori, e i ritardi, seppur contenuti, causano disagi significativi, specialmente per chi deve proseguire il viaggio con coincidenze verso altre destinazioni.

Le scuole superiori di Vignola, come il Levi e il Paradisi, hanno evidenziato inoltre che gli attuali orari dei treni non risultano compatibili con l'orario di ingresso alle 8:00. Questo obbligherebbe molti studenti a ricorrere al trasporto su gomma o ai mezzi privati, con conseguenze negative sia sulla mobilità sostenibile sia sull'organizzazione familiare. Le difficoltà sono rilevate anche per i treni pomeridiani, con partenze che seppur già poco coordinate con gli orari di uscita anche nel precedente orario ferroviario, costringono gli studenti ad attese prolungate o a soluzioni meno efficienti.

Un'altra criticità riguarda la comunicazione delle variazioni orarie. Secondo i partecipanti, il cambiamento degli orari è stato percepito come improvviso e mal gestito, senza un adeguato coinvolgimento delle scuole e delle famiglie.

L'associazione degli utenti ha sottolineato inoltre la necessità di un maggiore coordinamento con le coincidenze su gomma, in particolare con TPER e SETA. Infine, alcuni treni sovraffollati, come il 90000 e il 90002, evidenziano la necessità di incrementare la capacità del materiale rotabile nelle fasce orarie più critiche. I rappresentanti dell'associazione utenti sottolineano in particolare la situazione insostenibile della corsa 90000. A seguito del cambio orario del settembre scorso la suddetta corsa, che prevede l'uso di un treno POP 103 (tre carrozze), ha visto un consistente aumento dell'utenza (molti utenti che in precedenza utilizzavano il 90002 ora sono costretti a viaggiare con il 90000), incremento ampiamente prevedibile, senza tuttavia che sia stata apportata alcuna modifica al materiale rotabile che risulta quindi inadeguato. L'inadeguatezza del materiale rotabile della corsa 90000 si ripercuote negativamente sul comfort di chi viaggia a causa del sovraffollamento del mezzo, impedisce a utenti con bicicletta al seguito di utilizzare gli spazi dedicati, crea difficoltà di accesso a utenti con disabilità o ridotta capacità motoria, genitori con passeggino al seguito. Si segnala, infine, come da settembre la suddetta corsa arrivi a destinazione sempre, o quasi, in ritardo; il ritardo, anche se entro i canonici 5 minuti di tolleranza previsti dal contratto, crea ulteriori disagi e disservizi per chi ha delle coincidenze da rispettare e si ritiene abbia origine principale sempre nell'inadeguatezza del materiale rotabile (composizione insufficiente e una sola porta per

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

carrozza), che richiede più tempo al personale capotreno nella gestione della discesa/salita degli utenti nelle stazioni a maggiore frequentazione.

Risposte e considerazioni dei gestori e delle istituzioni

Di fronte a queste problematiche, i rappresentanti della Regione, della Città Metropolitana di Bologna e dei gestori del servizio hanno fornito alcune risposte, riconoscendo le difficoltà emerse e delineando le iniziative in corso per affrontarle. In apertura di incontro, dall'analisi della puntualità e delle frequentazioni è emerso che nonostante la puntualità media della linea si attesti sopra il 92%, risulta in calo rispetto la puntualità media ricorrente con il precedente orario (95%); tra le concause del peggioramento sono citate alcune giornate con performance peggiori, in parte attribuite a guasti infrastrutturali o eventi straordinari come condizioni meteorologiche avverse. Le frequentazioni ferroviarie inoltre, al netto di un leggero calo in corrispondenza della settimana dell'alluvione non hanno subito significative flessioni, ma spostamenti di utenza tra treni successivi o precedenti (es. la corsa 90000).

In merito ai ritardi, è stato spiegato che il nuovo orario ferroviario è stato definito in funzione dell'intero nodo ferroviario, cercando di ottimizzare gli incastri tra le varie linee e servizi. Tuttavia, ciò ha comportato un impatto non trascurabile sugli utenti della linea Bologna-Vignola, con effetti a cascata su altre modalità di trasporto. La Regione ha precisato che sono in corso investimenti per il miglioramento infrastrutturale della linea, tra cui il progetto di raddoppio selettivo, che contribuirà a ridurre le criticità e aumentare l'affidabilità del servizio.

Per quanto riguarda la comunicazione delle variazioni orarie, è stato chiarito che gli orari aggiornati erano stati resi pubblici prima dell'inizio dell'anno scolastico e trasmessi alle scuole attraverso PEC e contatti diretti. Tuttavia il metodo comunicativo può essere migliorato, soprattutto per garantire che le informazioni raggiungano tempestivamente le famiglie e gli studenti attraverso i territori. È stata proposta una maggiore collaborazione con le scuole per creare un sistema di informazione più capillare e trasparente.

Le istituzioni hanno inoltre sollecitato una riflessione congiunta con gli istituti scolastici per valutare eventuali lievi modifiche agli orari di ingresso e uscita, con l'obiettivo di adattarli meglio agli attuali orari ferroviari. Questa proposta sarà oggetto di ulteriori approfondimenti tecnici.

Sul tema della capacità dei treni, Trenitalia Tper ha dichiarato che si stanno valutando possibili soluzioni, come l'impiego di composizioni con maggiore capienza sui treni più affollati. Tuttavia, queste modifiche richiedono un'analisi complessiva della flotta disponibile e delle esigenze di tutte le linee.

Conclusioni e prossimi passi

In conclusione, sono state fatte diverse azioni per migliorare la comunicazione e la collaborazione tra gli enti coinvolti, con l'obiettivo di ottimizzare il servizio ferroviario e rispondere alle esigenze locali. In particolare la Città metropolitana ha contattato via mail e telefono le scuole ricevendo pochissimi riscontri. È stato sottolineato che, sebbene vi siano stati tentativi di dialogo, persiste la necessità di un metodo di lavoro più efficace e di una regia regionale chiara per coordinare meglio il lavoro in ambito ferroviario. Si è riconosciuto che la comunicazione con le famiglie e le scuole è un punto critico, e si è proposto di migliorare la trasparenza dei dati e le informazioni sull'utilizzo delle app, in collaborazione con la Regione e Trenitalia.

È stato anche evidenziato l'impegno per una campagna di comunicazione più chiara, soprattutto riguardo ai cambi di orario e alle trasformazioni sistemiche. La questione dell'incremento dei servizi ferroviari, pur con difficoltà, ha portato a un aumento del numero di passeggeri, ma si riconosce che questo non deve danneggiare categorie specifiche, come gli studenti. In attesa di nuovi sviluppi, si è concordato di riaggiornarsi con la Regione e gli istituti scolastici per valutare possibili modifiche agli orari, con l'intento di venire incontro alle esigenze di tutti.

Infine, è stato condiviso che si sta lavorando ad una proposta di legge regionale per istituire formalmente il Servizio Ferroviario Metropolitano. Questo strumento normativo mira a superare alcune lacune strutturali e a garantire una gestione più integrata e locale del servizio ferroviario.

Un prossimo incontro sarà convocato quando ci sarà un nuovo assessore regionale, per analizzare ulteriori correttivi e soluzioni.

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE