

NOTE SUL TRASPORTO FERROVIARIO NEL BELLUNESE E NELL'ALTO TREVIGIANO

A cura dei comitati "Il treno dei desideri" e "Binari quotidiani" e del gruppo "Trenibelluno.it"

Premessa: La presente analisi è riferita alle seguenti linee ferroviarie di RFI non elettrificate, che servono la provincia di Belluno e parte della provincia di Treviso:

- Castelfranco-Montebelluna-Feltre-Belluno-Calalzo
- Treviso-Montebelluna
- Conegliano-Ponte nelle Alpi

NECESSITÀ FONDAMENTALI DI TRASPORTO PUBBLICO

1. Pendolarismo locale

Esiste nell'area interessata un significativo movimento pendolare, prevalentemente studentesco, centrato sui maggiori centri scolastici e amministrativi (Belluno e, in misura minore, Feltre, Montebelluna, Vittorio Veneto, Castelfranco e Conegliano) che si svolge anche su distanze significative (es. Calalzo-Belluno) in un territorio in buona misura già difficile date le naturali caratteristiche orografiche.

Si tratta evidentemente di una esigenza di mobilità che interessa in larga misura fasce di popolazione particolarmente deboli (perché prive di reddito proprio e impossibilitate ad utilizzare mezzi privati), che è però necessario soddisfare anche per garantire il diritto costituzionale all'istruzione.

2. Pendolarismo verso le grandi città

Una fetta consistente del movimento di viaggiatori nell'area è costituito da pendolari – lavoratori e studenti – che si recano giornalmente o settimanalmente nelle maggiori città della pianura (Venezia, Mestre, Treviso, Padova e altre). A questi si aggiungono coloro che si spostano non quotidianamente per altre necessità (ad esempio per sottoporsi a cure mediche).

Valgono per questi viaggiatori in parte le considerazioni del punto 1, con in più la richiesta di collegamenti veloci e affidabili per minimizzare l'impatto del pendolarismo sulla qualità del lavoro, dello studio e più in generale della vita di chi lo pratica.

3. Collegamenti a lunga percorrenza e traffico turistico

L'area servita dalle ferrovie in oggetto, in particolare il Cadore, ha immense potenzialità turistiche ancor oggi sfruttate solo in parte. Certamente le attuali difficoltà di accesso derivanti dall'insufficiente

offerta di trasporto pubblico e dalla frequente congestione della viabilità stradale non giovano allo sviluppo turistico, e quindi economico, dell'area. La mobilità privata stradale non può rispondere a tale esigenza, essendo già ampiamente superato il livello di saturazione veicolare sopportabile dal territorio; al contempo, coloro che non possono utilizzare un mezzo privato (ad esempio per l'età avanzata o perché giungono in Italia in aereo) non hanno oggi la possibilità di spostarsi in modo razionale.

Viceversa, i collegamenti con le grandi città servono anche per raggiungere le stazioni servite dai treni a lunga percorrenza, con i quali poter proseguire il viaggio verso il resto d'Italia e d'Europa. In un'ottica di integrazione modale, anche gli aeroporti dovrebbero essere raggiungibili in treno (si vedano i progetti regionali per il collegamento dell'aeroporto di Venezia)

REQUISITI FONDAMENTALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

1. Collegamenti scolastici

Deve essere garantita agli studenti pendolari, in particolare delle scuole superiori, la possibilità di usufruire del trasporto ferroviario per raggiungere i centri di studio in orari compatibili con quelli scolastici, e di poter viceversa rientrare ai propri luoghi di residenza in tempi ragionevoli.

2. Collegamenti veloci per la pianura

Sono necessari collegamenti veloci, affidabili e ragionevolmente confortevoli verso la pianura. Tali collegamenti dovrebbero garantire fermate capillari nelle tratte Diesel, ma percorrenze veloci e con poche fermate essenziali (meglio ancora, di sola discesa o sola salita) in pianura in modo da separare il traffico locale del "quadrilatero centrale veneto" da quello che vi afferisce dalle aree più periferiche della Regione.

3. Coincidenze con la lunga percorrenza

Sia per agevolare i collegamenti verso il resto d'Italia, sia l'afflusso di turisti con i mezzi pubblici, è necessario che vi siano interscambi affidabili e veloci tra la lunga percorrenza attestata in pianura e i collegamenti locali verso la collina e la montagna. Occorre ribadire che i treni regionali non sono solo "i treni dei pendolari", ma anche un fondamentale servizio di terminazione per il traffico a lungo raggio.

4. Lunga percorrenza

Sebbene probabilmente la domanda non sia tale da giustificare collegamenti diretti permanenti dal Bellunese verso le maggiori città italiane ed estere, appaiono invece fattibili opportuni collegamenti stagionali di qualità che incentivino il turismo sostenibile, purtroppo interrotti negli anni con la soppressione della "Freccia delle Dolomiti" e dell'espresso Calalzo-Roma.

5. Integrazione con il trasporto su gomma

Per fornire un servizio efficiente e capillare al cittadino, il trasporto ferroviario e quello su gomma devono essere integrati e complementari tra di loro: non devono farsi concorrenza l'un l'altro. E' necessario migliorare il trasporto ferroviario sulle linee esistenti e il trasporto su gomma per il resto del territorio. Per ottenere questo obiettivo si devono favorire la velocità di collegamento, la coincidenza d'orario per lo scambio di vettore e la possibilità di utilizzo del biglietto integrato come già attuato in numerose altre realtà.

PROBLEMATICHE DELLA PROPOSTA DI CADENZAMENTO E MIGLIORIE POSSIBILI

Quanto rilevato di seguito si basa sull'orario attualmente in vigore e sulla proposta di cadenzamento presentata dalla Regione Veneto e da Trenitalia (D.G.R. n. 2842 del 28 dicembre 2012 e allegati). Si fa in particolare presente che la proposta, così come ad oggi nota, lascia spazio a frequenze dei servizi inferiori a quelle previste nelle ore-tipo, il che potrebbe portare ad avere dei "buchi" in orario rilevanti ai fini della qualità e affidabilità del servizio o frequenze ogni 120 minuti, vanificando i benefici del tanto sbandierato cadenzamento che si vorrebbe perseguire.

1. Principi ispiratori

Alcune premesse di metodo della proposta regionale appaiono pretestuose, per esempio:

- il non voler utilizzare materiale Diesel su linee elettrificate vale a sud di Conegliano ma non a sud di Castelfranco;
- la specializzazione del materiale rotabile per linee (come può un convoglio adeguato per la tratta Ponte nelle Alpi – Belluno o Belluno – Feltre essere adeguato anche per la tratta Padova – Castelfranco?);
- il cadenzamento è pensato in modo simmetrico e con treni tutti uguali per composizione, per fermate e per orario, ignorando così che in determinate fasce orarie il maggior numero degli spostamenti avviene in una direzione e non nell'altra. Facile conseguenza sarà il sovraffollamento dei treni.

2. "Orologio" di Belluno

L'analisi della documentazione evidenzia come, nel cadenzamento prospettato, gli arrivi e partenze a Belluno siano calibrati attorno al minuto 0 dell'ora-tipo. Nella fascia pendolare studentesca tale ipotesi è completamente fuori luogo, perché gli studenti arriverebbero a Belluno troppo presto o troppo tardi rispetto all'ora di inizio delle lezioni. Considerazioni analoghe si possono fare per l'ora di uscita dalle scuole.

Sarebbe quindi utile avere l'orologio di Belluno centrato al minuto 30 oppure rinforzare l'offerta nelle ore interessate.

3. Rotture di carico

La bozza introduce rotture di carico e/o soste prolungate a Ponte nelle Alpi, Castelfranco e Conegliano. In particolare a Conegliano l'attesa prevista stabilmente per la "coincidenza" è di 18/19 minuti, causando un inaccettabile allungamento dei tempi effettivi di percorrenza da e verso le città della pianura.

Nel bellunese il servizio è infelicemente impostato su tre linee: Calalzo – Ponte nelle Alpi, Padova – Ponte nelle Alpi e Conegliano - Belluno. Per uno spostamento Longarone – Belluno la rottura di carico a Ponte (8/9 minuti) allontanerà ulteriori viaggiatori dai treni agevolando la chiusura della linea per Calalzo. Sarebbe da preferirsi una impostazione con servizi che afferiscono tutti al capoluogo: Calalzo – Belluno, Padova – Belluno e Conegliano – Belluno.

Si rimarca come, almeno nelle fasce orarie di maggior frequentazione, sarebbe utile avere dei collegamenti diretti indicati come regionali veloci, con le fermate più frequentate nelle tratte non elettrificate e con pochissime fermate in quelle elettrificate (idealmente di sola discesa al mattino e sola salita al pomeriggio) nelle tratte elettrificate. In questo modo si garantirebbe il collegamento rapido tra la montagna e la pianura evitando che i treni dal Bellunese siano presi d'assalto dai pendolari delle tratte

Treviso-Mestre-Venezia e Castelfranco-Padova, i quali potranno agevolmente servirsi dei treni cadenzati a loro destinati.

Con l'orario attuale, è prevista una coppia di treni tra Belluno, Feltre e Venezia via Montebelluna-Treviso, che con la nuova bozza sparirebbe creando una inaccettabile duplice rottura di carico a Montebelluna e Treviso. Il convoglio del mattino per Venezia serve prevalentemente il bacino feltrino e montebellunese, mentre quello della sera porta molti viaggiatori anche a Belluno, poiché alla stessa ora manca un collegamento (più logico e veloce) via Conegliano. Si ritiene che anche questo collegamento debba essere mantenuto, potendo oltretutto fungere agevolmente da rinforzo per aumentare la frequenza tra Montebelluna e Treviso. Va valutato se sarebbe preferibile una limitazione a Feltre anziché Belluno, posta il rafforzamento dei collegamenti serali veloci tra Venezia e Belluno via Conegliano (v. punto successivo).

4. Frequenza dei collegamenti in orari di punta

Sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi (via più breve e diretta tra Venezia, Belluno e il Cadore) le corse serali presentano oggi un salto di due ore, effetto delle variazioni apportate nel tempo agli orari e della abolizione di alcune corsette e autocorse Conegliano-Vittorio Veneto. Va rimarcato come, in orario pendolare, qualsiasi frequenza minore di un collegamento/ora sia del tutto insufficiente.

5. Frequenza Treviso-Montebelluna

Sulla linea Treviso-Montebelluna attualmente è previsto, nelle fasce di punta, un treno ogni mezz'ora; la nuova bozza prevede il dimezzamento della frequenza, che passerebbe a un treno all'ora. Ciò rappresenta un pesante deterioramento della qualità del servizio. Va quindi pensato un cadenzamento maggiorato, magari sfruttando i collegamenti diretti (v. punto 2)

6. Qualità del materiale rotabile e della relativa manutenzione

L'introduzione di un orario cadenzato, tanto più su linee a binario unico quali quelle del Veneto settentrionale, ha come prerequisito la possibilità di svolgere tale servizio in modo affidabile.

Ad oggi, purtroppo, il materiale rotabile a trazione Diesel in dotazione alla DTR Veneto di Trenitalia soffre di ricorrenti problemi che già oggi sono causa di frequenti ritardi e soppressioni, come ogni pendolare può testimoniare. Ciò peraltro è prevedibile, trattandosi (salvo i pochi "Minuetto") di mezzi con almeno 25 anni di servizio in assenza di aggiornamenti rilevanti della parte meccanica ed elettrica. Con questo materiale a disposizione appare sempre più lontano l'obiettivo di garantire l'affidabilità complessiva del servizio; parallelamente, il nuovo materiale di cui si prevede l'arrivo non è numericamente sufficiente non solo a consentire un incremento del servizio, ma nemmeno a rimpiazzare il materiale obsoleto e presumibilmente destinato all'accantonamento nel prossimo futuro.

In questa situazione, fa ancora più rabbia constatare come Trenitalia abbia semplicemente accantonato e abbandonato ai vandali il materiale in eccesso (materiale, peraltro, pagato a suo tempo con denaro dei contribuenti) risultante dalla recente chiusura di molte linee piemontesi, anziché ridistribuirlo nel resto del Paese in modo da tamponare le situazioni di crisi. Di ciò esistono svariate testimonianze sui forum telematici di settore.

7. Aspetti infrastrutturali

Accanto al materiale rotabile, anche l'infrastruttura dev'essere adeguatamente strutturata per supportare efficacemente il cadenzamento dell'orario. Pur dando atto a RFI di aver operato negli anni

alcuni interventi di rilievo (variante della “Busa del Cristo”, sostituzione quasi integrale del binario con rotaie da 60 kg/m, attrezzaggio delle linee con SSC), restano molti aspetti critici: di seguito alcuni esempi.

- Le stazioni e le fermate dovrebbero essere mantenute in uno stato dignitoso e dotate di un efficiente servizio di biglietteria automatica sempre funzionante (troppo spesso il guasto si scopre solo tentando di fare il biglietto, come per il caso del collegamento internet mancante).
- Gli itinerari di ingresso nelle stazioni dovrebbero essere indipendenti, per garantire l'ingresso contemporaneo di più treni da linee diverse o in sensi opposti e velocizzare le operazioni. Invece, ad esempio, in una stazione di diramazione e previsto interscambio quale Conegliano la linea per Ponte nelle Alpi ha il primo tratto in comune con la Venezia-Udine, con tutti i conseguenti conflitti di circolazione che ne derivano; stazioni di incrocio come Vittorio Veneto, Feltre, Longarone non hanno il sottopasso (prerequisito per gli ingressi contemporanei dalle due direzioni).
- I deviatori dovrebbero consentire di entrare in stazione a velocità sostenuta, almeno 60 km/h, evitando inutili colli di bottiglia; ad oggi, invece, molte stazioni sono ancora dotate di deviate a 30 km/h, talvolta anche molto distanti dal punto normale di fermata dei treni (es. Vittorio V. lato nord) che costringono a ingressi letargici. Inoltre i deviatori di tutte le località sede di incrocio dovrebbero essere dotati di apparati snevatori per garantire la regolarità del servizio anche in presenza di neve o ghiaccio.
- I marciapiedi dovrebbero essere rialzati per velocizzare la salita e discesa dei passeggeri: non ci sono nemmeno nella più nuova delle stazioni bellunesi, Santa Croce del Lago.
- Ove possibile, dovrebbe essere ammesso il rango C di velocità, che almeno il materiale automotore potrebbe sfruttare per velocizzare i collegamenti; ad oggi invece le linee bellunesi sono limitate al rango B, e addirittura sulla Conegliano-Ponte nelle Alpi le locomotive gruppo D445 sono limitate al rango A.
- I passaggi a livello devono essere ridotti allo stretto indispensabile, per le soggezioni che causano sia al traffico ferroviario, anche per i guasti a cui sono frequentemente soggetti, sia alla viabilità stradale. Nelle linee in oggetto ci sono due tratte particolarmente problematiche sotto questo aspetto, tra Cornuda e Castelfranco e tra Vittorio Veneto e Conegliano.

Da queste considerazioni si deduce che, senza scomodare improbabili e dispendiosissime ipotesi di raddoppio e/o elettrificazione, con una opportuna programmazione e apportando piccole ma costanti migliorie si sarebbe potuti arrivare ad avere oggi, pur con investimenti contenuti e diluiti nel tempo, una infrastruttura adeguata ad un servizio di qualità, condizione che invece ancora manca.

8. Integrazione con il TPL automobilistico

Di ciò sembra semplicemente non esserci traccia nella pianificazione regionale. Al contrario, la prassi attuale vede il trasporto su gomma non complementare, bensì concorrenziale rispetto a quello ferroviario, in netto contrasto con tutti i migliori esempi italiani ed esteri.