

## **Dai pendolari al Frecciarossa. La sfida del «cantiere» Bologna. Far convivere Alta velocità e treni locali, «la chiave sarà la stazione sotterranea»**

BOLOGNA — La promiscuità può avere effetti dirompenti. Almeno in ambito ferroviario. Treni in ritardo, disservizi, ripercussioni sulla vita di centinaia di migliaia di passeggeri. La soluzione si chiama «omotachia», o «specializzazione delle linee». E cioè, binari per i treni ad alta velocità da una parte e linee per il trasporto locale e regionale dall'altra. Solo così è possibile la convivenza. Bologna, primo nodo ferroviario d'Italia, sta cercando di costruirla. In stazione e lungo la rete si lavora al futuro del trasporto su rotaia. Quindi, per sapere come sarà, è qui che bisogna venire.

Mercoledì si arriva in perfetto orario. Sulla Verona-Bologna, i treni delle 7.14 e 7.31 da San Giovanni Persiceto spaccano il minuto. I pendolari, però, controllano partenze e arrivi per settimane, annotano, compilano fogli di Excel. Poi attaccano. Ecco Renato Golini, voce dell'Associazione di utenti della tratta in questione: «Dal 29 maggio al 10 giugno abbiamo monitorato tutti i treni della linea. Il 24% di quelli in arrivo a Bologna ha viaggiato con ritardi tra i 5 e i 46 minuti e il 49% di quelli in partenza da Bologna ha avuto ritardi da 5 a 52 minuti». La tabella si ferma al 10 giugno, ma il giorno peggiore è stato l'11: un furto di rame lungo la linea ha provocato disagi in serie.

Casi imponderabili a parte, Trenitalia si difende così: «Ad aprile il 96% dei treni è stato puntuale. La percentuale è un po' calata a maggio, fino al 92%, ma era dovuto all'attivazione del nuovo Apparato centrale computerizzato, l'Acc. Terminato il rodaggio le medie, a giugno, stanno risalendo». L'Acc è il cervello elettronico che dal 24 maggio governa il traffico ferroviario a Bologna e in tutta la regione. Nella «sala esercizio» i monitor seguono in tempo reale ogni treno in movimento e controllano la rete a caccia di anomalie: un eccesso di carico, un interruttore che scatta quando non dovrebbe. Il sistema riesce a individuare per tempo tutto ciò che potrebbe tramutarsi in causa di stop per i convogli. Led, spie rosse e verdi, manca solo il signor Sulu e poi sembrerebbe di stare dentro Star Trek.

In compenso c'è l'ingegner Orazio Iacono, che qui è il direttore movimento per Rete ferroviaria italiana (Rfi). È un manager innamorato del suo lavoro e dà l'idea che, se potesse, i treni in ritardo li spingerebbe lui a forza di braccia. «In 5 anni Rfi ha investito 4,4 miliardi per l'innovazione tecnologica, e su Bologna sono stati spesi 400 milioni — racconta —. Ci sono margini di miglioramento del servizio, però siamo riusciti a eliminare le ripercussioni sui treni pendolari legate all'inaugurazione del Frecciarossa Milano-Bologna». Ma i lavori per la stazione sotterranea a tre quote (7, 11 e 23 metri sotto il piano campagna) che consentirà al treno ad alta velocità di non usare i binari «normali» in città sono in ritardo. Doveva essere pronta nel 2008, ora si parla di dicembre 2011. «Sarà la chiave — dicono a Rfi — per sbottigliare il nodo bolognese». A quel punto l'Acc potrà dare il massimo e gestire fino a 1.200 treni al giorno invece dei 600 attuali. E questa è la premessa per l'altra sfida lanciata in Emilia Romagna: il servizio ferroviario metropolitano. Riguarda 5 direttrici, scelte in base ai flussi di traffico. Prevede la costruzione di 13 nuove stazioni (alcune già finite). E ha un obiettivo ambizioso: nelle ore di punta, in prossimità della città, si muoverà un treno ogni 15 minuti. «Siamo la sola regione che ha fatto una gara europea per tutti i suoi servizi ferroviari in un lotto unico — dice l'assessore regionale ai Trasporti, Alfredo Peri —. Dal 2008 abbiamo un contratto '3 3' e questo ci consente di programmare il potenziamento dei servizi. Puntiamo a un 50% in più entro il 2015». Per i treni la Regione paga 98 milioni di euro l'anno e ha già chiuso o indetto gare per comprarne di nuovi, ristrutturare le linee e dotarsi di bici che aspetteranno i pendolari in stazione.

«A parole, tutto questo dà una sensazione positiva. Ma ancora non ci siamo. Sono lavori in corso» ammette Peri. E indica un problema: i convogli. Quelli in circolazione sono vecchi e per realizzare il progetto bolognese ne servono comunque più di quanti ce ne sono. «Manca una pianificazione nazionale che consenta di comprare bus o treni e tenere medio-bassa l'età dei mezzi — dice l'assessore —. Questo rende fragile il gestore. Le Regioni, poi, prendono i soldi da investire nei trasporti dalle accise sulla benzina. In teoria è un bene se si usa meno l'auto, ma così noi abbiamo meno quattrini per far i treni».

Intanto i pendolari aspettano. E si lamentano. «Il Bologna-Prato delle 17.56 arriva alle 19.35! Un'ora e 40 minuti per fare 81 chilometri. Perché a San Benedetto Val di Sambro viene 'parcheggiato' 20 minuti sul primo binario per dare le precedenza a Euro-star, Intercity, Alta Velocità» dice Debora Benassi, pendolare sulla linea che attraverso l'Appennino toscano-emiliano porta studenti e operai dalla montagna alle città e ritorno. Germano Carboni, fa il ritratto dei vagoni: «Porte a tagliola, capaci di chiudersi all'improvviso e farti male. Finestrini guasti. Temperature che variano tra il polare e l'effetto lattina di Coca lasciata sotto il sole». Renato Golini aggiornerà con un bollettino mail i suoi utenti: «La sostituzione dei treni diesel sulla nostra linea avverrà a settembre per un ritardo nella consegna. Dovremo sorbirci i vecchi treni ancora per l'estate». Poi aggiunge: «Ad agosto i treni saranno ridotti quasi della metà». Gli risponde Roberto: «Per chi deve lavorare in agosto è un massacro. Portiamo pazienza, ancora un poco».

