

FERROVIA- L'ANALISI DELLA FILT VENETA

«La linea per Calalzo? Il fallimento del servizio»

► BELLUNO

«Qualità e quantità sono fattori decisivi per attrarre utenza e potenziare il trasporto pubblico locale. Siamo a oltre 11 mesi dall'introduzione dell'orario cadenzato ma, nonostante le richieste e i solleciti dei comitati dei pendolari, la situazione è desolantemente ferma». Presa di posizione del segretario regionale della Filt Cgil, Ilario Simonaggio, che analizza il servizio che collega Belluno ai capoluoghi veneti.

I treni con i maggiori indici di riempimento sono quelli dei pendolari e vanno dalle 7 alle 9 verso la pianura e dalle 17 alle 19 verso la montagna. «Una diversa politica tariffaria e di servizio negli orari di morbida non è mai stata sperimentata, dimostrando come l'offerta sia rigida e immutata nel tempo», dice Simonaggio, che poi evidenzia: «Il servizio tra Belluno e Padova è effettuato con locomotori che hanno più di trent'anni e milioni di chilometri percorsi, con il limite è che non si possono agganciare più di cinque vetture visto lo sforzo richiesto per la salita». «Il mancato investimento sui nuovi locomotori diesel, nonostante le promesse della giunta veneta, pesa come un macigno sulla regolarità del servizio», dice Simonaggio, che poi sottolinea: «Dal 2011 è in atto il tentativo politico di chiudere queste linee, giudicate secondarie, vista la scarsa utenza».



Un treno alla stazione di Belluno

Belluno-Calalzo. Una linea critica con pochi utenti. «Gli utenti rappresentano senz'altro il fallimento più macroscopico dell'offerta/domanda ferroviaria nella provincia di Belluno. La scommessa è se esiste la possibilità di rilanciare la tratta, seguendo il modello applicato nelle vicine province autonome di Trento e Bolzano. Bisogna porsi il problema e indicare soluzioni adeguate, senza mantenere l'attuale doppione di offerta di trasporto pubblico».

Conegliano-Belluno. «L'investimento più significativo è stato fatto a Santa Croce del Lago per consentire gli incroci fra convogli che viaggiano in direzione opposta. I treni in arrivo da Venezia hanno orari di rotura di carico e cambio materiale rotabile distanti dall'ora-

rio di partenza per Ponte nelle Alpi. I passeggeri sostano per parecchie decine di minuti in attesa della coincidenza. I treni in arrivo da Udine hanno coincidenze troppo strette: ad ogni piccolo ritardo, quindi, rischiano di perdere la coincidenza e questo con grave pregiudizio della continuità del viaggio. Le stazioni non sono organizzate con spazi per l'attesa. I passaggi a livello sono 17, troppi per la sicurezza e per gli automobilisti in attesa e la velocità va migliorata. È venuto il tempo di cambiare».

«L'offerta sarebbe buona», dice anche Lino Di Sano della Uil trasporti, «salvo che ci sono dei treni che non hanno la coincidenza a Conegliano e quindi serve aspettare ore. E poi c'è il buco orario tra treno e corriera».

(p.d.a.)