

RELAZIONE SULLA SITUAZIONE ORARI FERROVIA DA E PER CALALZO

Premessa

L'attuale orario dei treni delle linee bellunesi, in particolare la Padova – Calalzo e la Venezia – Calalzo, è sostanzialmente la logica evoluzione degli orari degli ultimi trent'anni.

Dopo la scomparsa di due treni importantissimi, prima la storica "Freccia delle Dolomiti" con vetture dirette Milano – Calalzo, soppressa nel 1999, poi il treno espresso periodico turistico Roma – Calalzo, con servizio letti e cuccette ed auto al seguito, sono comunque rimasti in piedi alcuni collegamenti diretti fondamentali Calalzo – Padova, Calalzo – Venezia, Belluno – Venezia.

I più importanti collegamenti diretti, cioè senza cambio treno, tra Calalzo e Padova sono i treni in partenza a Calalzo alle ore 8.12, 12.29, 16.22, 17.23, 18.53 e quelli da Padova in arrivo a Calalzo alle 9.15 (10.03 nei festivi), 14.22, 16.14, 18.52 e 22.12.

Dal punto di vista turistico e studentesco, particolarmente preziosi sono i collegamenti diretti tra Calalzo e Venezia, realizzati con due treni in partenza da Calalzo per Venezia, alle 9.41 (festivi 10.07) e alle 20.36 e tre treni in arrivo a Calalzo da Venezia, alle 10.46 (9.36 nei festivi), 18.25 e 20.22.

Vi sono inoltre corse tra Belluno e Calalzo, nonché tra Calalzo e Conegliano che consentono di proseguire il viaggio con altri convogli.

Complessivamente tra Ponte nelle Alpi e Calalzo circolano giornalmente 11 coppie di treni, delle quali 6 effettuate con "materiale ordinario", cioè locomotiva diesel e carrozze navetta, e 5 con automotrici termiche.

Il vero punto debole dell'attuale orario è la mancanza di coincidenze garantite tra gli stessi treni regionali (per non parlare dei treni a lunga percorrenza), anche in stazioni come Ponte nelle Alpi e Conegliano. Alcune vecchie coincidenze sono state completamente eliminate, o sopprimendo un treno o modificandone l'orario in modo che non vi siano i 5 minuti minimi di intervallo tra l'orario di arrivo di un treno e l'orario di partenza di un altro, senza i quali i due treni non sono coincidenti e quindi obbligati ad aspettarsi tra loro.

Gli altri grandi disagi di questi mesi sono dovuti all'impiego di materiale sempre più vecchio ed usurato e sempre meno manutentato, che rende numerosi i guasti che impediscono ai treni di partire o di proseguire il loro viaggio (e se, per causa di un guasto, un treno resta fermo in piena linea, blocca anche tutti gli altri, con una lunga catena di disagi), e la mancanza di personale, fattori che portano spesso alla soppressione di treni per una parte o tutto il loro percorso.

Il nuovo orario cadenzato.

La bozza di nuovo orario cadenzato nasce con l'intento di ovviare a tutti questi disagi, elaborando un orario facile da ricordare (un treno ogni ora che arriva e parte sempre allo stesso minuto), più razionale e con treni più comodi e veloci per la clientela. Si propone inoltre di razionalizzare i costi sulle linee a traffico più limitato mediante l'utilizzo di materiale più appropriato (in sostanza automotrici invece di materiale ordinario) e il risparmio di personale (un treno con locomotiva e vagoni richiede la presenza a bordo di due macchinisti e un capotreno, un treno effettuato con automotrici richiede la presenza di un solo macchinista e di un capotreno).

In realtà l'unica cosa che l'orario prevede per le linee del bellunese è il risparmio, tutti gli altri obiettivi non vengono raggiunti, anzi, si va in direzione di un gravissimo peggioramento del servizio, in particolare per il tratto Ponte nelle Alpi – Calalzo, a serio rischio "desertificazione", con una linea ferroviaria teoricamente aperta, ma percorsa da pochissimi o da nessun treno (è il caso di molte linee secondarie piemontesi o della Gemona – Sacile).

Alcuni aspetti sono assolutamente da sottolineare:

- Tutti i treni in partenza da Calalzo saranno effettuati con automotrici e termineranno la propria corsa a Ponte nelle Alpi, dove ci sarà la coincidenza con un treno Ponte nelle Alpi – Padova e un treno Belluno – Conegliano. Lo stesso vale in senso inverso;
- Tutti i treni da Belluno verso Venezia saranno effettuati con automotrici (che presumibilmente saranno molto affollate nelle ore di punta, soprattutto tra Vittorio Veneto e Conegliano) e termineranno la propria corsa a Conegliano. Lo stesso vale in senso inverso. Ci sarà la coincidenza a Conegliano con treni veloci da e per Venezia, ma con tempi di attesa che si aggireranno attorno al quarto d'ora e senza nessuna garanzia di coincidenza in caso di ritardo;

- Tutti gli “storici” collegamenti diretti Calalzo – Padova (e viceversa) e Calalzo – Venezia (e viceversa) saranno eliminati. Per andare da Calalzo a Belluno – Padova o fare lo stesso percorso in senso inverso, i viaggiatori dovranno sempre cambiare treno a Ponte nelle Alpi, mentre per andare da Calalzo a Venezia o da Venezia a Calalzo, dovranno sempre cambiare due volte, a Ponte nelle Alpi e Conegliano, con tempi di attesa che allungheranno il viaggio anche di 20 – 30 minuti su un tempo complessivo già oggi molto elevato, più lungo di quello di decenni fa e coincidenze non garantite;
- Non vi sarà affatto una corsa ogni ora: il cadenzamento nascerà già zoppo, infatti nel tratto Ponte nelle Alpi – Calalzo circoleranno solo 9 coppie di treni al giorno, con l’ultimo treno in partenza da Calalzo alle 19.06 (che a Ponte proseguirà per Belluno e avrà solo la coincidenza per Conegliano, ma non per Padova, per cui l’ultimo treno utile per Padova partirà alle 18.06, se non addirittura alle 17.06). Nei giorni di sabato le coppie scenderanno a 8 e la domenica solamente a 7, troncando ogni discorso sull’aumento del traffico nei fine settimana per turismo e per i viaggi degli studenti universitari. Sono previsti inoltre treni sostituiti da autocorse nelle ore “di morbida”, per cui è reale il timore che i treni su rotaia possano ridursi ulteriormente, fino a 5-6 coppie al giorno, cioè non un treno ogni ora, ma un treno ogni due o tre ore.
- Importantissimo anche l’effetto del nuovo orario sui pendolari che gravitano sulla stazione di Belluno. I treni da Padova per Ponte nelle Alpi (con i viaggiatori diretti a Calalzo) e quelli da Ponte nelle Alpi (che raccolgono i viaggiatori da Calalzo) a Padova si incroceranno a Belluno, con il seguente orario: treno Ponte – Padova arrivo al minuto 03 e partenza al minuto 04 di (quasi) ogni ora, treno Padova – Ponte arrivo al minuto 00 e partenza al minuto 05 di (quasi) ogni ora. Ciò significa che gli studenti non potranno più utilizzare il treno per recarsi a scuola, ne percorrendo la direttrice Calalzo – Belluno, ne percorrendo la direttrice Feltre – Belluno. Sarebbero infatti costretti ad arrivare a Belluno o troppo presto, alle 7, o troppo tardi, alle 8, mentre per il ritorno dovrebbero attendere il treno per quasi un’ora. Lo stesso discorso vale ovviamente per molti lavoratori.

Insomma il nuovo orario sarebbe un vero disastro per tutte le linee del bellunese e per il Cadore in particolare, con pochi treni in orari sballati destinati ad essere soppressi in breve tempo per logica mancanza di utenti.

Proposte

Istituzione di alcuni treni “spot”, cioè fuori cadenzamento, in particolare per garantire gli studenti da Calalzo – Longarone e Ponte nelle Alpi possano arrivare a Belluno alle 7.30 circa e ripartire alle 13.30 circa, come accade con l’attuale orario e mantenimento di alcuni collegamenti diretti, che potremmo definire irrinunciabili.

In particolare gli attuali treni Calalzo – Padova delle 6.38 (treno degli studenti), 12.29 e 16.22 e quelli in arrivo a Calalzo da Padova alle 9.15 (soprattutto per poter effettuare con lo stesso materiale il treno delle 12.29), 14.22 (treno degli studenti) e 22.12 (soprattutto per poter effettuare con lo stesso materiale il treno delle 6.38 del giorno successivo), nonché almeno due coppie di diretti da e per Venezia, una la mattina (partenza 9.41, arrivo 10.46) e una il pomeriggio sera (arrivo alle 20.22, partenza alle 20.36) soprattutto per il traffico di studenti universitari, turisti e a lunga percorrenza, cioè di viaggiatori che trovano coincidenza a Padova o Mestre con i treni da e per Milano e Roma.

In alternativa si potrebbe anche dolorosamente accettare che i diretti da e per Padova di cui sopra prevedano un cambio, con immediata coincidenza garantita, ma non a Ponte, bensì a Belluno e che i diretti da e per Venezia prevedano un cambio, con coincidenza garantita, a Conegliano, dove si passa dalla trazione elettrica a quella diesel e viceversa, ma un solo cambio, non due (Conegliano e Ponte nelle Alpi).
