

GLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI SULL'UTENZA

RAPPORTO TRA LOCALIZZAZIONE DELLE STAZIONE E UTENZA

Delle 22 nuove stazioni, alcune sono in realtà la nuova localizzazione di stazioni esistenti, come nel caso di Ozzano dell'Emilia nel Comune omonimo, che ha sostituito la stazione di Mirandola-Ozzano, e anche di Osteria Nuova nel comune di Sala Bolognese, che ha sostituito la stazione di Tavernelle.

La nuova localizzazione delle due stazioni ha comportato, oltre alle opere ferroviarie in senso stretto, anche interventi ad hoc per garantirne l'accessibilità; percorsi ciclo-pedonali, parcheggi per auto moto e bici, riorganizzazione dei percorsi delle linee autobussistiche.



Piazzali della vecchia stazione di Mirandola-Ozzano e della nuova di Ozzano E.



Inquadramento dell'area della vecchia stazione di Tavernelle e l'area della nuova stazione di Osteria N.



I dati sull'utenza delle nuove stazioni di Ozzano E. e Osteria Nuova dimostrano che, nel complesso, le operazioni sono state gradite dai cittadini. Già dopo un anno dall'attivazione delle

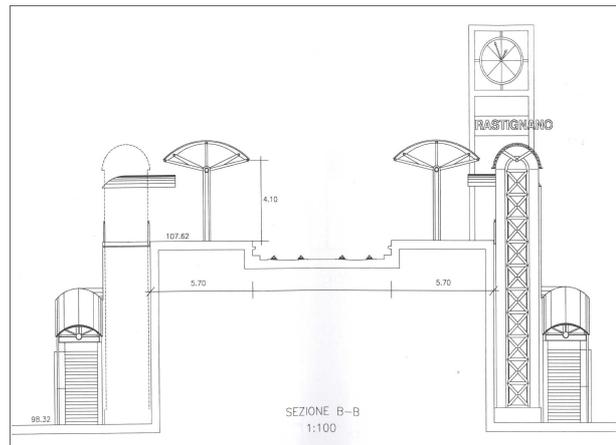
nuove stazioni, infatti, si registravano i seguenti risultati:

- Ozzano Emilia: +68% di utenza rispetto a Mirandola-Ozzano (nel 2003 Mirandola-Ozzano 230 utenti – nel 2004 Ozzano 388 utenti);
- Osteria Nuova: +64% rispetto a Tavernelle (nel 2005 Tavernelle contava 141 utenti – nel 2006 Osteria N. 231 utenti).

L'IMPORTANZA DELLA PRESENZA DI ATTIVITÀ IN STAZIONE

Il modello di stazione adottato per i servizi di tipo metropolitano, per quanto riguarda sia l'aspetto architettonico che quello funzionale (i servizi all'utenza), è improntato sul presupposto della brevità dei tempi di attesa e di una spinta funzionalità, sul genere delle fermate del servizio autobussistico. In gergo si parla di stazioni "impresenziate", il che sottintende la mancanza di personale nelle stazioni, sostituito da una serie di attrezzature di supporto all'utenza, tra cui le biglietterie automatiche.

Nell'abaco delle stazioni per il SFM bolognese (vedi paragrafo 2.3.2) era prevista la realizzazione di un edificio per servizi, la cosiddetta torre orologio, la quale è stata realizzata solo a Funo-Centergross, dove tra l'altro svolge egregiamente il suo ruolo.



La torre dell'orologio a Funo-Centergross, ed una immagine presa dall'abaco delle stazioni, nella quale si vede la torre dell'orologio.

Nelle altre situazioni il completamento funzionale è demandato al contesto, più o meno favorevole a seconda della vicinanza di "situazioni urbane".

In questo senso si crea uno squilibrio tra le stazioni storiche, più stratificate, dove è possibile sfruttare anche i vecchi fabbricati delle ferrovie, e le nuove che prevedono poco più della pensilina. In questo senso RFI si è attivato negli ultimi anni per stipulare comodati con i Comuni per utilizzare locali non più strategici per l'attività ferroviaria, per funzioni no-profit e commerciali (vedi paragrafo 3.3.5).

Abbiamo allora situazioni come a Pianoro, dove è stato aperto nel Fabbricato Viaggiatori un info point per promuovere il turismo e un vecchio magazzino è stato trasformato in ristorante; come a Monzuno-Vado, dove funziona un ristorante; come a Casalecchio Garibaldi-Meridiana, dove c'è la sede di una associazione sportiva. E ciò solo per portare alcuni esempi.



Ristorante di Pianoro



L'associazione sportiva a Cas. Garibaldi

Le stazioni citate, oltre a risultare più piacevoli, danno anche certamente una sensazione di maggior sicurezza, offerta dal controllo sociale più che da fredde telecamere.

Anche FER ha avuto contatti con alcuni Comuni per cedere, tramite la formula di comodato d'uso gratuito, locali presenti nei Fabbricati Viaggiatori, anche se al momento nessun accordo è ancora concluso. Esistono tuttavia anche sulle linee regionali stazioni dove l'utente trova bar e/o edicole, come, per esempio, a S.Vitale-Zanolini e Bazzano.



La stazione FER San Vitale - Zanolini a Bologna.

RAPPORTO TRA INTERVENTI SULLA RETE E IL SERVIZIO

Sulle reti interessate dai futuri servizi SFM sono stati progressivamente compiuti interventi infrastrutturali e tecnologici volti a migliorare le capacità e la regolarità delle direttrici ferroviarie e ad aumentarne la sicurezza, anche in conseguenza dell'adeguamento alle nuove normative.

Nello specifico, la realizzazione di nuovi itinerari (come quello che interessa il nuovo ponte sul Reno a S. Viola per la Porrettana, il collegamento della Bologna-Budrio al piazzale Est della stazione centrale e il quadruplicamento tra Corticella e Castel Maggiore sulla Bologna-Venezia) concedono di effettuare più servizi e di aumentare la frequenza e la regolarità dei treni.

Anche le attivazioni di nuovi apparati di stazione, tra i quali il nuovo ACC (Apparato Centralizzato Computerizzato) permettono di aumentare le potenzialità; un esempio è quello di Bologna C.le, risalente al maggio del 2009, che ha incrementato la capacità del Nodo di Bologna.

Oltre a ciò sono stati anche effettuati interventi volti al miglioramento della sicurezza come il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) sulle linee RFI.

LA QUALITÀ DEL MATERIALE ROTABILE

Negli scorsi anni si è avuta l'introduzione di nuovo materiale rotabile per i servizi di tipo regionale e metropolitano (vedi paragrafo 3.5.2), sia da parte di Trenitalia che di FER. Ciò ha consentito di offrire agli utenti ambienti di viaggio più confortevoli, spaziosi e luminosi, nonché meno rumorosi.

Anche la presenza dell'aria condizionata, di accessi ampi e spesso a raso con le banchine, prestazioni migliori in termini di accelerazione, frenatura e velocità hanno permesso un notevole salto di qualità rispetto al passato.



Interno di un Vivalto



Bagno di un PESA ATR 220



Interno di un PESA ATR 220

Nel complesso comunque molto resta da fare. Un aspetto negativo è l'età media del materiale rotabile e il fatto che in questi anni sono stati acquistati meno treni di quanto previsto. Ciò fa sì che la percezione dell'utenza si concentra maggiormente su porte rotte o condizionamento mal funzionante, rispetto ai risultati positivi di cui sopra.

Permangono poi in alcuni casi e nelle ore di punta problemi di insufficienza di posti offerti.