“Bombardier 464 + Vivalto: una scelta contraria ad un efficiente servizio pubblico”

Lettera

21 Aprile 2013 – 15:43

La «flotta» dei treni regionali liguri avrà 5 nuovi Vivalto, che porterà a 7 la dote totale. L’ha deciso la giunta regionale ieri, 19 aprile 2013. La notizia è positiva soprattutto per i lavoratori dell’azienda di Vado perché per questi doppi treni “marciano” solo grazie ai locomotori 464 realizzati da Bombardier, non lo è altrettanto per i pendolari, perchè sono treni “lenti” e “scomodi”. Le carrozze Vivalto sono lunghe 26 metri, e dalla metà del piano superiore per uscire bisogna fare 7 metri ed una scala per scendere un piano. Ma esistono scalini anche sotto ed in testata. Inoltre il convoglio Vivalto + 464 non ha buone doti di accelerazione e ripresa.

Per confronto un treno “metropolitano” come lo Stadler Flirt, più adatto al percorso ligure, permetterebbe un risparmio di circa 20 minuti nella percorrenza Savona Genova: non poco! Più comodità, più velocità di accesso, minori ostacoli per carrozzine, minori tempi di percorrenza. Nel 2009 solo nella tratta Milano-Ticino erano in servizio 19 elettrotreni Stadler Flirt.
I treni Stadler sono usati in Friuli, Veneto, Bolzano, ferrovie nord Milano, Gargano, Bari, Padova, Emilia Romagna. Liguria no! Anche Bombardier li fa, in Germania. Non potrebbe farli anche qui, invece di quelle assurde locomotive 464, da accoppiare alle carrozze Vivalto?

Il 6 aprile del 2009, in sala rossa, abbiamo realizzato un incontro “metropolitana Ventimiglia La Spezia” con personalità del trasporto pubblico, tra cui l’assessore Vesco, Maurizio Oberti direttore marketing della Stadler una importante fabbrica di materiale rotabile ferroviario e metropolitano, Paolo Marson presidente TPL, Bruno Sessarego presidente AMT Genova, Frank-Olivier Rossignolle a.d. Transdev Italia, Giuseppa Arena delle ferrovie private Arenaways, Silvano Roggero direttore regionale Trenitalia. Invitati e presenti numeri esponenti politici a livello regionale, provinciale, comunale. Quale l’obiettivo della serata? fare il punto sul trasporto pubblico ferroviario.

La nostra proposta di metropolitana ligure si basava su di un assunto: abbiamo troppi treni diversi tra di loro, con caratteristiche incompatibili con un servizio “metropolitano” come quello ligure: vagoni con una grande lentezza di accesso/uscita, motrici con scarsa accelerazione/frenatura, percorso come il Savona Genova di 39 km con 16 fermate, ovvero 2,6 km in media tra una stazione e l’altra. Ad esempio la metropolitana londinese ha una estensione di 405 km con 275 stazioni = 1,5 km circa tra una stazione e l’altra. Pertanto un percorso “classico” metropolitano. Cosa manca? I treni metropolitani!

Abbiamo elencato i problemi:

1) i tempi di percorrenza SV-GE sono cresciuti a dismisura in 40 anni

2) i tempi di percorrenza SV-TO sono anacronistici, inaccettabili
3) il servizio è in grosso peggioramento per qualità, frequenza e tempi di percorrenza
4) come conseguenza la città di Savona è sempre più “distante” da GE e TO.

Avendo chiaro che facilità di spostamento equivale a facilità di studio / lavoro / turismo /… abbiamo posto degli interrogativi e delle proposte:

1) il nostro comitato ha proposto una metropolitana ligure: che cosa si fà in quella direzione?
2) il materiale ferroviario in acquisizione risponde a quanto di meglio di possa avere?
3) quanto è possibile migliorare il servizio ferroviario nella situazione corrente?
4) che cosa si sta facendo per integrare i servizi e le tariffe fs-bus?
5) servizio pubblico: dalla necessità alla appetibilità. E’ un obiettivo che si sta perseguendo?
6) i “diversamente abili” possono essere “autosufficienti” nell’accesso ai servizi?
7) quali adattamento alle infrastrutture e quali nuove stazioni sono in programma?

Comitato Casello Albamare
il Presidente
Paolo Forzano