

## Treni Ravenna-Bologna. Ancisi, gli interventi a breve per migliorare il servizio

La strozzatura della linea Ravenna-Castelbolognese «è immutata dal 1870». «La questione non è solo nazionale, le responsabilità della Regione e del Comune di Ravenna nella gestione». Dibattito in Consiglio comunale il 27 febbraio



**17 Febbraio 2024** Treni Ravenna - Bologna. Se ne parlerà nella seduta del 27 febbraio del Consiglio comunale quando sarà discussa un'interrogazione presentata da Alvaro Ancisi di Lista per Ravenna. «Avevamo già sollevato l'argomento nell'autunno scorso, quando il nuovo orario invernale dei treni aveva allungato i tempi di percorrenza di questa linea portandoli a un'ora e 12 minuti, a fronte di tabelle orarie, pressoché invariate da 40 anni, che mostrano una velocità media di 67 chilometri l'ora, addirittura di 55 per i treni di prima mattina e della sera, con tariffe sempre maggiori», dichiara Ancisi.

«La questione - aggiunge - è tutt'altro che solamente nazionale. Certamente lo stato infrastrutturale dei collegamenti ferroviari tra Bologna e Ravenna, terribilmente grave, risente da sempre, sotto governi centrali di ogni specie, di mancati investimenti delle Ferrovie dello Stato e, dal 2001, di RFI, Rete Ferroviaria Italiana, agevolato però dal silenzio totale dell'istituzione regionale e degli enti locali».

«Fino a Castelbolognese, i treni, essendo a doppio binario e senza passaggi a livello, viaggiano senza difficoltà, col limite di velocità oraria di 180/200 chilometri. Il calvario è nella linea Castelbolognese/Ravenna, di fatto immutata dal 1870, che arriva al capolinea con un solo binario. La radice dei mali sta nel suo mancato raddoppio, che avrebbe dovuto essere una delle massime priorità su cui battersi per i governi della Regione e di questa provincia».

Per Ancisi, «nell'attesa dell'auspicabile cambio di rotta, che comporta sicuramente investimenti molto onerosi, esistono tuttavia numerosi interventi che migliorerebbero sensibilmente, nel breve tempo, la mobilità ferroviaria delle persone e delle merci nella provincia di Ravenna e nei suoi collegamenti esterni, con risorse finanziarie meno impegnative. Dimezzerebbero le inefficienze più

clamorose e toglierebbero almeno 15 minuti di corsa a tutte le tratte».

«Sono peraltro numerosi i cantieri minori previsti in accordi tra Regione e RFI (nel 2017 e nel 2019), che non hanno avuto seguito». Al riguardo, Lista per Ravenna avanzerà proposte concrete dopo aver avviato il confronto con l'interrogazione del 27 febbraio.

Al di là degli investimenti strutturali, «specifiche disfunzioni ricadono però sulla gestione del servizio ferroviario a breve distanza, che la Regione Emilia-Romagna, a cui fa capo, ha affidato a una società composta da Trenitalia e Tper/Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna. Questa è per metà della Regione stessa e per il resto di enti pubblici del territorio, tra cui il Comune di Ravenna».

«Il servizio Bologna/Ravenna è parte fissa della linea Bologna/Ravenna/Rimini, con gli stessi rotabili per l'intera giornata. Ogni convoglio che arriva a un capolinea riparte perciò nella direzione opposta. Per motivi di risparmio, si è scelto di lasciare appena 10 minuti di sosta a Bologna tra il treno in arrivo da Rimini e quello successivo in partenza nel senso contrario.

A Rimini, la sosta, leggermente migliore, è di 20 minuti. Se un treno arriva a un capolinea pochi minuti dopo, il ritardo si ripercuote sul treno successivo, spesso aggravandosi, perché, perdendo la traccia oraria naturale, finisce dietro a treni viaggiatori più lenti, a treni merci, ecc., con effetto valanga. Accumula così una somma di ritardi che si riflette sull'intera giornata, oppure produce cancellazioni sistematiche.

Si potrebbe facilmente aggiungere più convogli, o almeno aumentare i tempi di sosta programmata, a cominciare dagli assurdi 10 minuti di sosta lampo a Bologna».

«Ravenna deve poi i fare i conti coi due binari in uscita dalla propria stazione verso Russi, uno dei quali non è utilizzabile in direzione Ravenna, ma solo in direzione Russi, e funziona addirittura per metà, perché serve anche i treni provenienti da Faenza su un binario altrettanto unico.

Questa tragica strozzatura in entrata è dovuta a impianti paleolitici che non dovrebbe essere difficile ?civilizzare?. Come pure, non dovrebbe essere impossibile, solamente che il governo di questa città volesse occuparsene, ottenere più servizi nella fascia del mattino, per coprire il buco profondo tra le 6:27 e le 7:55, orario cardine per i negletti pendolari».

