

Un servizio affidabile ed ecologico

La linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, la tratta del Delta

Lisa Viola Rossi

In una nebbiosa giornata dell'inverno del 1947, Edgardo Limentani, protagonista del romanzo "L'airone" di Giorgio Bassani, dalla sua Ferrara cinta di mura giunge alla Codigoro della memoria e della presa di coscienza. Un viaggio verso Pomposa e verso le valli, alla ricerca di sé e di una risposta alle proprie inquietudini esistenziali, al volante di una Aprilia.

Chissà se questo "diario di bordo" del "disvelamento" avrebbe avuto un esito diverso, se invece che sull'Aprilia il Limentani fosse salito su una carrozza del treno che da Ferrara giungeva e giunge tuttora a Codigoro?

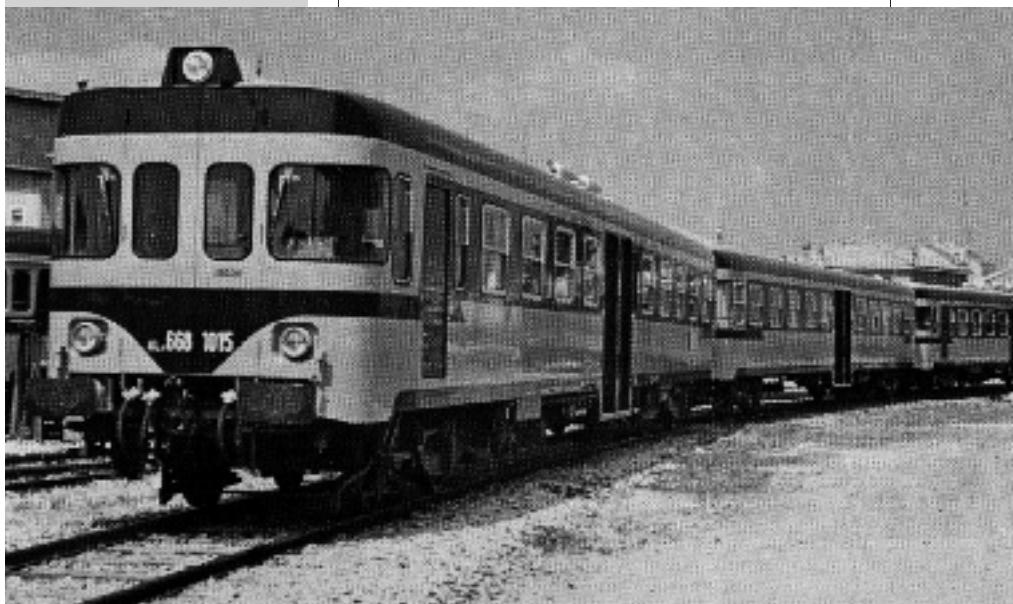
"Tickets", film a sei mani, quelle dei registi Ermanno Olmi, Abbas Kiarostami e Ken Loach (Italia/UK/Iran), mostra infatti, in modo originale, come il treno non solo sia semplice mezzo di trasporto: è indubbio che sia anche luogo di incontro fra persone diverse, che sul treno si ritrovano, ogni giorno. La linea ferroviaria Ferrara-Codigoro è solo geograficamente una linea periferica della regione. Gestita da Fer (Ferrovie Emilia-Romagna) collega il centro estense con importanti paesi del Delta del Po, per mezzo di 24 corse che settimanalmente trasporta-

no, sui 53 km di percorso complessivo, circa 6.650 viaggiatori, per lo più studenti e lavoratori pendolari distribuiti nelle diverse fermate. I treni più frequentati sono i due delle 6.30, quello del primo pomeriggio per gli studenti, quello del tardo pomeriggio per i lavoratori.

La prima inaugurazione della linea Ferrara-Codigoro risale al lontano 16 gennaio 1901. Tenuta in gestione dalla Società Anonima delle Tramvie Ferraresi a Vapore, passò successivamente alla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, il 28 ottobre 1931. Ma l'inaugurazione definitiva, grazie all'amministrazione dell'allora subentrata Gestione Governativa Ferrovie Padane, è datata 6 giugno 1933; è stata la prima gestione governativa istituita in Italia nel settore delle ferrovie in concessione.

E' perciò dal 1933, che la stabilità e l'affidabilità della Gestione hanno permesso alla tratta del Delta di affermarsi sul territorio, e conseguentemente di migliorarne gradualmente sia gli impianti fissi, sia il materiale rotabile. Come avvenne già nel '37 e nel '38, quando l'azienda ampliò il deposito e l'officina della stazione di Porta Reno, in Via Foro Boario. L'anno successivo fu avviato il processo di motorizzazione della linea, effettuando il servizio passeggeri con automotrici, le "littorine". La trazione a vapore fu riservata al trasporto merci e ad alcuni treni particolarmente affollati. La linea fu bloccata nel periodo bellico; subì notevoli danni (dalla demolizione dei fabbricati viaggiatori di Ferrara, Cona e Tresigallo, alla devastazione del piazzale di Porta Reno, dall'interruzione della linea sul ponte girevole di Codigoro allo smantellamento della linea Ostellato-Porto Garibaldi). Il servizio riprese il

Il materiale rotabile in servizio nel 1984
Foto tratta da "I cinquant'anni della Gestione Governativa Ferrovie Padane" Ferrara 1984



1° gennaio 1946. Nel periodo tra il '48 e il '52 fu sperimentato il collegamento Codigoro-Modena via Ferrara-Cento, in collaborazione con la società Veneta. Solo nel 1961 fu realizzato il collegamento diretto Bologna Centrale-Codigoro: oltre a soddisfare le esigenze dei pendolari, diede occupazione a parte del personale ferroviario della linea Rimini-Novafeltria che dal 1960 era stata sostituita da un autoservizio. Subito si ebbe la conferma del successo e furono progressivamente introdotte altre corse. Nell'estate del '76, in collaborazione con la Ferrovia Suzzara-Ferrara, è stato anche istituito l'esercizio del diretto Milano-Codigoro.

Oggi Fer ha in corso una serie di interventi rivolti all'ammodernamento e al potenziamento delle linee, come elettrificazione, impianti di sicurezza conformi alle norme nazionali e nuovo materiale rotabile.

Entro un anno saranno terminati i lavori del primo lotto per la riqualificazione della linea Ferrara-Codigoro, per attuare un servizio suburbano (con la conseguente intensificazione delle corse, che avranno una frequenza di circa 20') tra la Stazione centrale e la Stazione di Quartesana, in modo da comprendere una fermata a servizio del nuovo Polo Ospedaliero di Cona. L'intervento consentirà di eliminare anche i passaggi a livello di Via Ravenna, Via S. Bartolo, Via Ricciarelli. Per il prossimo anno è prevista la ripresa dei lavori del secondo lotto della tratta, che riguarda l'interramento delle linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello di Via Bologna, e la realizzazione di un passante che collegherà in modo diretto le linee Ferrara-Rimini e Suzzara-Ferrara.

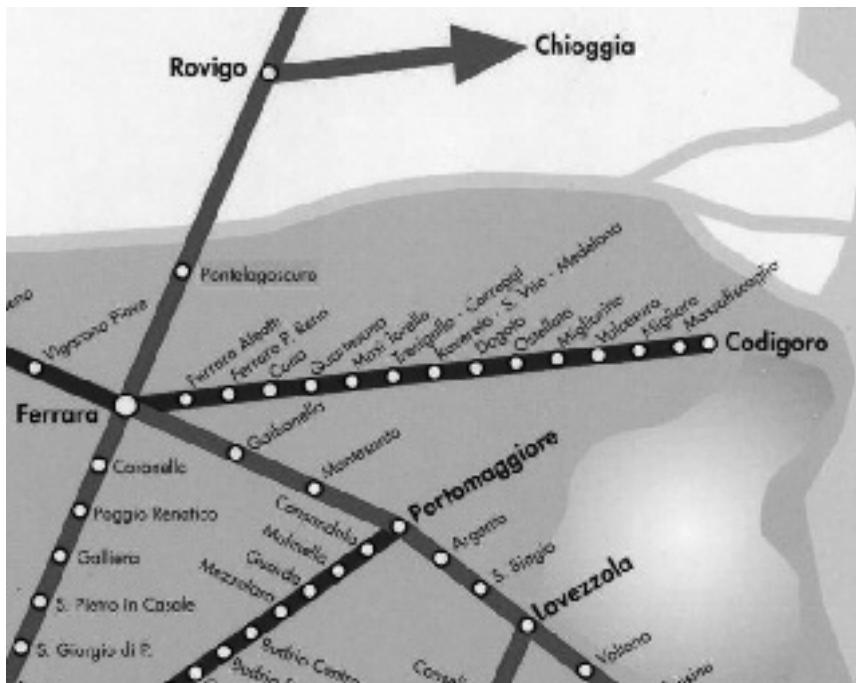
L'intervento, oltre a velocizzare il transito delle merci, ricomporrà la città e darà un contributo significativo alla soluzione dei problemi di viabilità. E' pressoché ultimato il prolungamento della linea Bologna-Portomaggiore fino a Dogato di Ostellato, in connessione con la Ferrara-Codigoro; mancano solo le infrastrutture per l'ingresso in stazione a Portomaggiore, che sono di competenza di Rfi, la Rete Ferroviaria Italiana. Tra gli ammodernamenti tecnologici, è in progetto un adeguamento altimetrico del ponte girevole di Codigoro, per risolvere i problemi riguardanti la navigazione fluviale. E' già operativo dal 2002 il prolungamen-



to della linea dalla stazione di Codigoro allo Stabilimento Falco, in prossimità dell'abbazia di Pomposa. Le corse sono richieste, in funzione della necessità e dell'organizzazione lavorativa, dallo stesso Stabilimento. E' in via di formalizzazione l'aggiudicazione dei lavori per il collegamento ferroviario con lo Stabilimento Conserve Italia. Questo intervento è cofinanziato dal Comune di Codigoro.

Una ulteriore opportunità per chi utilizza il treno, è costituita dal trasporto delle biciclette al seguito. Presso la stazione di Codigoro, è previsto a breve un servizio noleggio di bici. La tariffa del trasporto di una singola bicicletta, pari a 3,50 euro, è stata studiata dall'azienda in accordo con quelle di Trenitalia, per permettere agli amanti della bici di muoversi sul territorio. In tal modo, si potrà "sbarcare" a Codigoro ed entrare nel Parco del Delta del Po, lungo un itinerario cicloturistico di grande valenza ambientale e storico-architettonica (basti pensare alla vicina Abbazia di Pomposa, alla Garzaia, ai grandiosi Impianti Idrovori, ai resti della bonifica estense, come la Chiavica dell'Agrifoglio, e alla Torre di Volano, una delle opere difensive papaline alla foce del Po di Volano). Tra l'altro, in nome della sinergia in questo settore, il Comune di Codigoro ha appena inaugurato, lo scorso 15 ottobre, un altro tassello della pista ciclabile che collega la città de "L'Airone" a Lido di Volano. Sul treno, si possono trasportare normalmente fino a sei bici, ma telefonando al numero verde di Fer (800-915030), circa una settimana prima del viaggio, si può richiedere anche una maggiore disponibilità di posti bici.

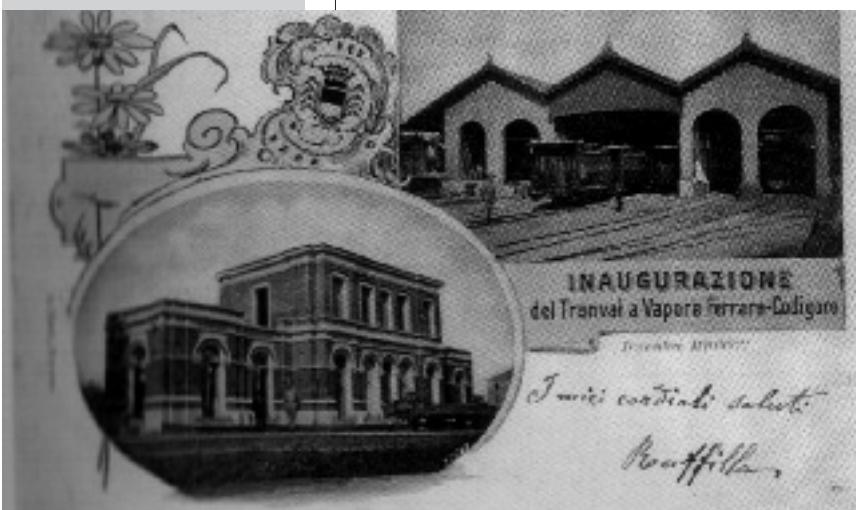
Codigoro, Locomotiva in manovra (1958)
Foto tratta da "I cinquant'anni della Gestione Governativa Ferrovie Padane," Ferrara 1984



Il percorso del treno Ferrara-Codigoro

Proprio nel 2002, Fer ha sperimentato questa possibilità durante il raduno di Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, grazie alla collaborazione tra il Presidente di Fer, Roberto Soffritti, e la Provincia di Ferrara: 320 bici e altrettanti viaggiatori sono stati trasportati da Ferrara a Codigoro. Una sperimentazione che va a promuovere la scoperta del territorio "della Bassa" in un modo ecologico ed alternativo all'uso dell'auto privata.

La tratta Ferrara-Codigoro si rivela come servizio necessario, non solo per gli studenti e i lavoratori pendolari, ma



La cartolina inaugurale della tramvia Ferrara-Codigoro nel dicembre 1900

Foto tratta da: "Signori, in carrozza! C'era una volta il treno e c'è ancora..." FER 2003

anche per i turisti alla scoperta di un territorio da valorizzare soprattutto nel suo aspetto ambientale. Il tutto in sicurezza. Il treno è, infatti, uno dei mezzi di trasporto più affidabili. La sicurezza

si persegue sia attraverso la manutenzione della linea e degli apparati tecnici, sia attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile.

Unico neo, fonte di ricorrenti lamenti, le carrozze di non recentissima generazione (risalgono agli anni '70); in attesa di poter disporre di materiale rotabile nuovo, l'azienda ha provveduto a sostituire i sedili, a installare impianti di aria condizionata, a utilizzare gasolio a basso tenore di zolfo, a curare con attenzione le pulizie. Ma si tratta pur sempre di interventi su carrozze datate, che per di più sono oggetto quotidianamente di atti vandalici. E' lo stesso vandalismo che ha preso di mira sale di attesa e servizi di alcune stazioni. Vandalmismo a bordo e vandalismo a terra hanno sempre lo stesso risultato: disagio per la maggior parte dei viaggiatori, costi ingenti per l'Azienda, che deve riparare i danni. Tra il 2003 e il 2004 sono stati spesi per questa ragione oltre 80 mila euro. Nel corso di quest'anno, dopo la drastica decisione di chiudere sale d'aspetto e servizi di alcune stazioni (Ostellato, Migliaro, Migliarino, Massafiscaglia), si è avviata una collaborazione con i Comuni interessati, rivolta a individuare concrete possibilità per riaprire e tenere aperte, con ragionevoli margini di successo, le sale d'attesa chiuse. Oggi le sale d'attesa riaperte sono quelle di Ostellato e Massafiscaglia. A Migliaro e a Migliarino, in attesa di altra soluzione, per garantire comunque un riparo ai viaggiatori in attesa del treno, sono state montate capaci pensiline su fronte binario. Qualche lamentela è affiorata anche a riguardo della scarsa frequenza delle corse negli orari di punta: la fascia oraria che va dalle 6.28 alle 7.52 di mattina, per fare un esempio, è infatti importante, ma nessun treno è previsto sulla tratta verso Codigoro. Servirebbe perciò una maggiore frequenza di corse, per evitare che potenziali viaggiatori si spostino con i mezzi privati. Ma non ci sono solo le critiche: sulla puntualità e affidabilità del servizio - a dispetto della condizione generale delle ferrovie italiane - tessono le lodi i pendolari abituali, che non hanno dubbi nel constatare anche una gradevole cortesia e disponibilità del personale addetto al servizio.