



PERIODICO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 6 APRILE 2007

Il Fatto

È IL PIÙ MODERNO E CONFORTEVOLE TRENO DELLA FLOTTA REGIONALE DI TRENITALIA. LE IMPRESSIONI DEL TRAGITTO DI PROVA

In viaggio sul Vivalto

Dal 10 giugno sulla linea Milano-Ancona

Dal 10 giugno entreranno in servizio in Emilia-Romagna quattro nuovi treni Vivalto che sono stati acquistati da Trenitalia con il contributo della Regione. I nuovi convogli ogni giorno effettueranno in totale 15 treni percorrendo complessivamente 3000 Km. Il servizio svolto dai Vivalto corrisponderà così all'incirca all'8% di tutti i servizi previsti nel contratto tra la Regione Emilia-Romagna e Trenitalia. Una quota considerevole, quindi, dell'intero servizio regionale. Sono costati 29 milioni di euro, 8 dei quali messi a disposizione dalla Regione. I treni correranno tutti sulla linea Milano-Ancona, quella con il maggior numero di viaggiatori in regione, toccando le città sulla dorsale della via Emilia. Quotidianamente i Vivalto effettueranno 3 viaggi di andata e ritorno Parma-Milano; 3 viaggi di andata e ritorno Piacenza-Ancona; 1 viaggio di andata e ritorno Parma-Bologna e 1 treno Bologna-Ancona. Il dettaglio dei treni effettuati con i Vivalto è visibile nella tabella di questa pagina.

Il primo dei nuovi treni a doppio piano, concepiti per il trasporto dei pendolari, sta già facendo viaggi di prova da alcune settimane su alcune linee regionali (per i particolari tecnici del treno rimandiamo i nostri lettori alla newsletter n. 84: <http://www.ferroviaer.it/pendolari/newsletter/file/20070306.pdf>).

Venerdì 30 marzo il primo Vivalto ha effettuato un breve viaggio inaugurale tra Bologna e Modena. È stata l'occasione per fare la conoscenza con il più moderno e confortevole treno della flotta regionale di Trenitalia, viaggiando as-

sieme all'assessore regionale Alfredo Peri e del direttore regionale di Trenitalia, Salvatore Di Ruzza. Vivalto è composto da cinque carrozze di due piani (simili cioè a quelle dei TAF) ma con i treni ad alta frequentazione che già viaggiano in Emilia-Romagna ha poco da spartire. La prima impressione, salendo a bordo, è di grande modernità, eleganza e funzionalità. Già il pianale ribassato consente di salire sul treno con tutta comodità per qualsiasi tipo di passeggero. Per i disabili, nella carrozza semipilota che si trova o in coda o in testa (dalla parte opposta a quella del locomotore), c'è una rampa mobile che viene usata in caso di necessità e una toilette molto ampia anche per chi si sposta in carrozzina. Sempre nella semipilota sono a disposizione solidi agganci per il trasporto delle biciclette. Trattandosi di un treno a doppio piano non si può certo abbondare nell'altezza degli ambienti: i viaggiatori più alti dovranno abbassarsi un po' perché sia il primo che il secondo piano sono alti 1,92 metri (nel disimpegno di passaggio tra la porta e i sedili della carrozza il soffitto è anche più basso). La sensazione non è però claustrofobica, dal momento che le carrozze sono luminose. Attirano subito l'attenzione i monitor a cristalli liquidi (due per carrozza) su cui si possono leggere la temperatura interna ed esterna (nel nostro caso l'impianto di climatizzazione ha mantenuto quella interna sempre sui 21 gradi), la velocità di crociera, le stazioni toccate, il ritardo del treno sulla tabella di marcia. Nei moni-

tor sono incorporate anche telecamere di videosorveglianza per dissuadere i malintenzionati. Le poltrone di seconda classe sono blu ed ogni due c'è una presa di corrente per il pc e di un tavolino ribaltabile in legno, incassato nello schienale del sedile davanti. Ogni posto ha a disposizione un piccolo portarifiuti, mentre per gli oggetti più ingombranti bisogna fare uso del grande contenitore differenziato presente in ogni carrozza. Tra le poltrone c'è abbastanza spazio per inserire i bagagli. Quando Vivalto si mette in movimento sorprende l'eccezionale silenziosità, pari almeno a quella del Minuetto. Gli ammortizzatori del treno rendono poi il viaggio molto confortevole e il contatto con i binari quasi impercettibile. Le scale che portano al piano superiore sono ampie e molto spazio c'è di sicuro nella carrozza di prima classe, contraddistinta dalle poltrone rosse (ogni sedile si può reclinare e la seduta è scorrevole). Un po' meno spazio in altezza si trova sopra i sedili del secondo piano, dal momento che la sagoma del treno necessariamente si restringe e così il portabagagli "incombe" sopra le teste. Chi sarà costretto a restare in piedi potrà appoggiarsi a una delle tante maniglie di cui il treno è fornito.

Da questo primo contatto Vivalto sembra quindi avere tutte le caratteristiche per garantire ai pendolari un viaggio confortevole, quasi da piccolo Eurostar. La prova definitiva la faranno però le migliaia di pendolari che dall'estate lo prenderanno ogni giorno.



Ipotesi di utilizzo del Vivalto dal 10 giugno (da confermare)

Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	Periodicità 2007
2124	ANCONA	4:35	9:03	PIACENZA	Permanente
2130	ANCONA	10:40	15:03	PIACENZA	Permanente
2136	ANCONA	16:35	21:04	PIACENZA	Permanente
6250	BOLOGNA C.LE	0:46	02:09	PARMA	Permanente
2121	BOLOGNA C.LE	6:38	9:25	ANCONA	Permanente
2275	MILANO CENTRALE	9:20	10:55	PARMA	Permanente
2281	MILANO CENTRALE	15:20	16:55	PARMA	Permanente
2289	MILANO CENTRALE	21:20	22:55	PARMA	Permanente
2274	PARMA	7:09	9:00	MILANO CENTRALE	Permanente
2280	PARMA	13:05	14:40	MILANO CENTRALE	Permanente
2286	PARMA	19:05	20:40	MILANO CENTRALE	Permanente
6251	PARMA	4:20	05:34	BOLOGNA C.LE	Permanente
11535	PIACENZA	9:57	14:35	ANCONA	Permanente
2129	PIACENZA	12:57	17:25	ANCONA	Permanente
11545	PIACENZA	15:57	20:34	ANCONA	Permanente

Attualità

POSITIVE NOVITÀ SULLA TRATTA CREVALCORE-SAN FELICE SUL PANARO. UNA GIORNATA SUL BUS CHE COLLEGERÀ A CAMPOSANTO SINO ALLA FINE DELL'ESTATE

I binari raddoppiati crescono Bologna-Verona: lavori e "sostituzioni"

Entro la fine di aprile si circherà su due binari anche nella tratta Crevalcore-San Felice sul Panaro della linea Bologna-Verona. Il grosso dei lavori infrastrutturali sui 13 chilometri che dividono le due stazioni sono stati completati, ma fino al 20 aprile sono in corso una serie di interventi tecnologici che consentiranno alla fine del mese di attivare completamente il raddoppio, permettendo la circolazione dei treni su entrambi i binari.

I chilometri di binari raddoppiati arrivano così a 74, pari al 64% dell'intero tracciato. Nel versante emiliano si trovano 43 km raddoppiati, quelli tra Bologna e San Felice sul Panaro. Proprio in questa stazione si stanno svolgendo gli ultimi lavori per attivare un nuovo apparato centrale (ACEI), per poter sostenere una circolazione dei treni più dinamica e livelli di traffico maggiori, e il restyling complessivo della stazione con nuove pensiline, sottopassaggio e ascensore per disabili. L'insieme dei lavori in stazione e sui binari sta comportando negli ultimi giorni alcuni rallentamenti nella tratta interessata, con ritardi medi tra i 10 e i 15 minuti, in particolare durante gli orari di minore traffico.

L'elenco dei treni che subiscono rallentamenti è visibile sul sito di PendolariER (www.pendolarier.it/pagine/news.php?id=546).

Entro dicembre sarà poi attivato il nuovo ACEI nella stazione di Poggio Rusco e a giugno 2008 il raddoppio arriverà fino a quella stazione.

Lavori interessano anche, dall'1 aprile, la fermata di Camposanto, che si trova tra Crevalcore e San Felice sul Panaro: i treni non fermeranno più a Camposanto sino alla fine dell'estate. La fermata sorgerà sul viadotto sopraelevato del nuovo tracciato della linea, spostata di alcune decine di metri rispetto alla posizione attuale. Per agevolare i pendolari è stato istituito un servizio di bus navetta che collega la stazione degli autobus Atcm a Camposanto con la stazione di San Felice sul Panaro. Chi da Bologna è diretto a Camposanto deve quindi arrivare fino a San Felice con il treno e poi fare a ritroso in bus i 6 km fino a Camposanto. Per prendere il treno verso Bologna bisogna quindi arrivare col bus fino a San Felice. Il servizio sostitutivo avviene in corrispondenza dei treni che fermavano a Camposanto, e sono perciò 22 le corse di bus complessive nei giorni feriali, 12 corse al sabato e 4 la domenica (per gli orari: www.pendolarier.it/pagine/news.php?id=545).

Mercoledì 4 aprile siamo andati a vedere come funziona il servizio. Abbiamo viaggiato sul Minuetto delle 8.37 da Bologna per San Felice, incappando nei rallentamenti sulla linea. Siamo arrivati a destinazione con 20 minuti di ritardo (alle 9.36 invece che alle 9.16) ma il piccolo pullman da 17 posti dell'azienda SAT era fuori dalla stazione ad attenderci. Assieme a noi solo un altro passeggero che rientrava a casa da Bologna. "Non siamo in tanti a servirci del bus



durante il giorno - diceva il nostro interlocutore - perché a Camposanto la gente non è più abituata a usare il treno per gli spostamenti, visto che ce ne sono così pochi che fermano durante il giorno". La conducente del bus ha confermato che durante la giornata sono circa 10-15 in tutto le persone che utilizzano il servizio. Anche se fruito da pochi pendolari il pullman è comunque fondamentale per poter continuare a usare il treno anche in questo periodo di lavori. Anche Renato Golini, portavoce dell'Associazione Utenti della linea Bologna-Verona, conferma che il servizio sostitutivo in questi primi giorni sta funzionando bene e non arrivano segnalazioni dai pendolari. "Anche l'Associazione ha avvisato gli utenti della linea - dice -, ma sembra tutto a posto".

Piuttosto Golini si interroga sull'opportunità dei lavori di restyling alla fermata di Camposanto: "si stanno spendendo molti soldi - commenta - per risistemare una fermata in cui continueranno a fermare pochi treni e che le persone già utilizzavano poco. Se si spende per abbellire la fermata avrebbe anche senso far fermare più treni e invogliare così la gente a usarli. Noi lo abbiamo fatto notare, ma pare che per ora non sia previsto nessun aumento del servizio".

Faenza-Firenze: da dicembre più treni

Due treni in più sulla linea Faenza-Firenze a partire dall'orario di dicembre 2007. È la proposta che vede d'accordo la Regione Toscana e la Regione Emilia-Romagna, le Amministrazioni locali interessate e Trenitalia. La linea non è elettrificata, a binario unico e vi viaggiano mediamente 500 passeggeri al giorno nel versante romagnolo sugli 8 treni giornalieri in andata e sui 7 in ritorno. La competenza sui servizi ferroviari che vi si effettuano è suddivisa tra la Regione Toscana e l'Emilia-Romagna, con una prevalenza della Regione Toscana. La proposta di aggiungere altri due treni in andata e ritorno sulla linea è stata avanzata dalla Regione Toscana nel settembre 2006 e poi sottoposta alla Regione Emilia-Romagna, alla Provincia di Ravenna e ai Comuni di Faenza e Brisighella. Il 2 aprile a Marradi, nel corso di un incontro a cui hanno partecipato i dirigenti regionali delle Ferrovie, rappresentanti delle due Regioni, delle Province di Firenze e Ravenna e dei Comuni di Brisighella e Marradi, è stata perciò presentata una bozza non ancora definitiva del nuovo orario che ha trovato riscontri positivi da parte di tutte le Amministrazioni. Da 15 treni nei giorni lavorativi si passerà quindi a 19 sulla linea. Almeno sei corse giornaliere saranno dirette da Faenza a Firenze SMN e altrettante sono previste al ritorno, senza cambi, a Borgo San Lorenzo. Ci si impiegherà così 1 ora e 45 minuti complessivi. In sostanza i cambiamenti renderanno più conveniente a chi si sposta dalla Romagna verso Firenze utilizzare questa linea invece che passare da Bologna e dalla Direttissima. I treni in più verranno effettuati sia nei giorni feriali che in quelli festivi e saranno mantenuti anche i 3 bus giornalieri tra Faenza e Marradi. Per effettuare i treni in più sarà impiegato materiale rotabile nuovo. La novità dovrebbe comportare qualche spostamento di orario rispetto al precedente, ma riguarderebbe orari non di punta. Non appena la bozza di orario verrà definita con maggior precisione ne daremo tempestivamente notizia su questa newsletter.



PendolariER numero 86
Periodico della
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: Roberto Franchini

Coordinatore **Cesare Sgarzi**
csgarzi@regione.emilia-romagna.it

Redazione
Buriburi Comunicazione
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico
La.Ser. SRL - Bologna
laser@congressiinrete.it