



PERIODICO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 27 NOVEMBRE 2009

Attualità

MAGGIORI SPESE PER 13 MILIONI DI EURO DA PARTE DELLA REGIONE. POTENZIATE LE LINEE A PIÙ ALTA DOMANDA

Treni Regionali: +8%

Servizio in crescita e cadenzamento

Maggiore produzione servizi ferroviari regionali 2010

LINEA	INTERVENTO	CORSE in più giorno lavorativo	Azienda ferroviaria
Bologna-Prato	Bologna - S. Benedetto Val di Sambro Potenziamento servizio con 9 coppie al giorno	18	TI
Bologna-Verona	5 coppie in più Bologna - Poggio Rusco	10	FER + TI
Bologna-Padova	5 corse in più Bologna - Ferrara	5	FER + TI
Bologna-Padova	1 coppia in più Bologna - S. Pietro in C.	2	FER + TI
Bologna-Padova	2 coppie Bologna - Castelmaggiore	4	FER
Bologna-Rimini	6 coppie in più Bologna-Imola	12	FER + TI
Bologna-Rimini	2 coppia RN 15.45 - Castel Bolognese	2	TI
Bologna-Porretta	1 corsa notturna	1	TI
Ferrara-Rimini	1 coppia in più Ferrara - Ravenna	2	FER
Bologna-Piacenza	9 coppie in più Bologna - Parma	18	TI
Modena-Sassuolo	2 coppie aggiuntive	4	FER
Bologna-Vignola	1 treno serale permanente; raddoppio del servizio festivo	1	FER
Bologna-Portomaggiore	ripristino treni al posto di bus	4	FER
Carpi-Modena	2 coppie di treni serali	4	FER

Il 13 dicembre entrerà in vigore l'orario ferroviario 2010. Mentre sono in fase di definizione gli ultimi dettagli è già ben evidente come l'offerta delle aziende di trasporto ferroviario in Emilia-Romagna per il nuovo anno sarà sensibilmente incrementata. La crescita del servizio regionale sarà di circa l'8% nel 2010, pari a circa 1.3 milioni di km/treno in più effettuati. Si tratta di numeri molto rilevanti, basti pensare che un aumento simile di servizio non si è mai verificato in una singola occasione, al cambio di orario. La crescita è frutto di un lungo e articolato lavoro, svolto da alcuni mesi dalla Regione insieme a RFI, Trenitalia e FER. Innanzitutto va sottolineato che la Regione ha destinato 13 milioni di euro di nuove risorse per ottenere da Trenitalia e FER un incremento del servizio, seguendo anche le richieste dei pendolari emiliano-romagnoli. In questo modo le aziende potranno mettere in circolazione sulle linee più materiale rotabile e lo terranno più tempo in esercizio. I principi generali sui quali la Regione ha impostato le sue richieste sono lo sviluppo del servizio sulle linee per quali c'è maggiore domanda potenziale e maggiore disponibilità infrastrutturale (Bologna-Piacenza-Milano;

Bologna-Prato; Bologna-Verona e Bologna-Imola) e la difesa dell'attuale quantità e qualità dei servizi, preservando i tempi di percorrenza a parità di fermate effettuate. Questo principio è stato richiesto per tutta la rete regionale, ma in particolare sulla Bologna-Rimini e sulla Bologna-Padova. Da parte delle aziende ci si attende quindi un grande impegno di risorse e capacità per raggiungere questi obiettivi. Soprattutto sarà il nodo di Bologna Centrale, già migliorato da un punto di vista tecnologico negli anni scorsi, quello che dovrà farsi carico della gestione di un traffico che sarà sensibilmente aumentato. La crescita di servizio attesa per il 2010 cambierà poi notevolmente le caratteristiche dell'orario su diverse linee, soprattutto su quelle in cui si passerà da servizi sporadici a servizi cadenzati ogni 30 minuti per quasi tutta la giornata. La maggior parte delle risorse messe a disposizione dalla Regione serve proprio a portare il cadenzamento là dove ancora non esisteva. Le due linee su cui questo diventerà realtà tra pochi giorni sono la Bologna-Verona e la Bologna-San Benedetto Val di Sambro-Prato. L'incremento di offerta riguarda però quasi tutte le linee regionali (come si può vedere

nella tabella di questa pagina). Proprio per illustrare meglio le novità linea per linea pubblicheremo, a partire da questa, alcune newsletter che spiegheranno cosa cambia. La Regione e le aziende del trasporto ferroviario racconteranno il percorso che ha portato, anche dal punto di vista tecnologico e infrastrutturale, alla nuova offerta di servizio. Se è vero, infatti, che miglioramenti sono sempre possibili e andranno perseguiti per rispondere alle esigenze dei pendolari, è innegabile che l'anno prossimo si assisterà a un importante passo in avanti, soprattutto in termini di quantità, del servizio offerto nella nostra regione.



PendolariER numero 115

Periodico della Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: **Roberto Franchini**

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

Redazione
Buriburi Comunicazione - BO
buriburi@buriburi.it

Progetto grafico
Laser - Granarolo dell'Emilia (BO)
laser@congressiinrete.it

Speciale Nuovo Orario 2010



Attualità

L'ASSESSORE: «UN LAVORO COMPLESSO CHE HA DATO RISULTATI IMPORTANTI». TRE «CATEGORIE» DI TRENI REGGONO IL TRASPORTO REGIONALE

Peri: «Riaffermata la priorità pendolari»

«L'orario 2010 riafferma la pari dignità dei servizi ferroviari di livello regionale con quelli della lunga percorrenza, la crescita del sistema AV deve avvenire, e sta avvenendo, con una equivalente crescita del sistema regionale». È questa la sintesi con cui l'assessore ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna, Alfredo Peri, sottolinea il risultato ottenuto per l'orario che entrerà in vigore dal 13 dicembre. «È stato un lavoro complesso, che ha impegnato a fondo la struttura del servizio trasporto ferroviario della Regione che si è mossa dialogando con Trenitalia e RFI e con le Regioni confinanti, in particolare Lombardia e Toscana». Due gli obiettivi di fondo che sono stati perseguiti secondo l'assessore: «volevamo una crescita equilibrata, che fosse più intensa sulle linee con la domanda più forte, e la difesa del livello dei servizi esistenti. Questo l'abbiamo ottenuto dovendo però tenere ben presente che i servizi regionali incrociano quelli della lunga percorrenza e dell'AV, che sono certo di interesse anche di utenti emiliano-romagnoli ma che non competono al contratto di servizio tra le regioni e le imprese ferroviarie. Abbiamo lavorato e ci siamo confrontati molto anche con le Regioni vicine in modo da sincronizzare i nostri orari con i loro. In alcuni casi il risultato ottenuto è stato pieno, in altri è stato importante ma non ancora concluso: penso alla Lombardia, con cui continuiamo a discutere perché vorremmo migliorare il servizio, in particolare per i pendolari piacentini». Peri ha anche spiegato la logica alla base dell'offerta ferroviaria chiesta dalla Regione per l'orario 2010. «Avremo due categorie di treni regionali – ha detto Peri -. Una, che potremmo definire di base, che servirà anche le stazioni medio-piccole sulle varie direttrici, in particolare quella della via Emilia. In questo caso l'offerta di fatto raddoppierà e il servizio sarà cadenzato anche là dove prima era scarso e intermittente. Si tratterà di treni necessariamente più lenti, per poter servire meglio tutto il territorio, come concordato con le Province e i Comuni. Una seconda categoria è quella dei treni regionali veloci, che continueranno a servire i capoluoghi di provincia e i centri maggiori. Anche in questo caso si migliorano il cadenzamento e la velocità, come tra Bologna e Prato. C'è poi una terza categoria, che è quella degli ESCity e degli IC: pur non essendo di competenza regionale rappresentano anch'essi un'offerta interessante per i pendolari, grazie alla conferma della possibilità di poterli utilizzare anche per il 2010 pagando 110 euro di sovrapprezzo per tutto l'anno, oltre all'abbonamento regionale. Si tratta della tariffa "Mi Muovo TuttoTreno", voluta dalla Regione per permettere ai propri pendolari di usare anche il trasporto di lunga percorrenza a prezzi convenienti. Giova ricordare che i 110 euro pagati dai pendolari equivalgono a una cifra tra i 200 e i 350 euro che versa anche la Regione per garantire questo servizio. Considerando che gli IC e ESCity nel 2010 aumenteranno in molti centri, si tratta anche in questo caso di un maggiore servizio offerto allo stesso prezzo del 2009. Sfugge a questa condizione la città di Faenza, per la quale la Regione sta richiedendo un maggior numero di treni IC». L'assessore Peri ha poi sottolineato come il risultato di un 8% di servizio ferroviario regionale in più sia stato ottenuto anche grazie ai 13 milioni di euro aggiuntivi stanziati dalla Regione Emilia-Romagna. Per il servizio del 2010 si supereranno quindi di oltre il 10% circa 100 milioni di euro che ogni anno la Regione consegna al Consorzio Trasporti Integrati (composto, come si ricorderà, da Trenitalia e FER) per lo svolgimento del loro servizio. Peri ha rimarcato il grande sforzo per gli investimenti che si sta facendo negli ultimi anni: «già ora la Regione spende 400 milioni di euro (200 per opere infrastrutturali e 200 per l'acquisto di nuovi treni). Ai treni che FER sta acquistando con i nostri 200 milioni si aggiungono quelli che acquisterà Trenitalia, per una cifra di 100 milioni di euro circa, anch'essi in parte co-finanziati dalla Regione. Si arriva così a circa 300 milioni complessivi in materiale rotabile. Circa un terzo è già stato speso, il resto verrà impiegato entro il 2013».



Speciale Nuovo Orario 2010

Bologna-Verona con i Vivalto

Anche su questa linea, gestita congiuntamente da RFI, Trenitalia e FER, l'incremento del servizio sarà notevole nel 2010. Un aumento di cinque coppie di treni tra Bologna e Poggio Rusco fa crescere l'offerta di circa il 20% rispetto al 2009. Ecco le caratteristiche della linea a partire dal 13 dicembre:

- Tutti i treni impiegati sulla linea saranno elettrici: FER ha infatti sostituito il vecchio materiale diesel con nuove carrozze Vivalto e locomotrici elettriche 464, ad eccezione per un primo periodo di due corse.
- Il cadenzamento in partenza da Bologna sarà alla mezz'ora (al minuto 10 e 40) e in arrivo al minuto 20 e 50.
- Gli arrivi a Bologna, che prima erano concentrati soprattutto in alcune fasce della giornata, ora sono regolarizzati, soprattutto nelle ore del mattino.
- La percorrenza dei treni tra Bologna e Poggio Rusco sarà velocizzata. Ora è di circa 60 minuti, mentre col nuovo orario la maggioranza dei treni impiegherà 55 minuti, con pochissime eccezioni di 45 minuti o ancora 60 minuti.
- Il servizio serale viene prolungato fino alle 23.10 in partenza da Bologna e alle 22.23 da Poggio Rusco.
- Tra Poggio Rusco e Verona non ci saranno treni in più, ma quelli esistenti vengono velocizzati: nel 2010 impiegheranno 71 minuti, mentre ora ne impiegano 94. Inoltre c'è una ulteriore riduzione di circa 30' di tempo per le destinazioni oltre Verona. Trento e Bolzano sono quindi più vicine a Bologna.



Attualità

NOVE COPPIE DI TRENI IN PIÙ TRA BOLOGNA E SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO. CADENZAMENTO OGNI 30 MINUTI

Linea Bologna-Prato-Firenze Direttissima, alternativa "low cost"

L'avvio della nuova linea AV tra Bologna e Firenze, il 13 dicembre, permette di liberare parzialmente i binari della linea "storica", con molte tracce che potranno essere occupate dai treni regionali. Il progetto orario per il 2010, messo a punto con RFI e Trenitalia, deve però tenere ancora conto dei vincoli di accesso dei convogli alla stazione di Bologna Centrale e della circolazione fino a San Ruffillo che, fino a che non sarà ultimato il sottoattraversamento AV di Bologna C.le, resterà comunque in parte condizionata dalla presenza dei treni AV. L'obiettivo principale che è stato perseguito nell'orario 2010 di questa linea è stato quello di servire con maggiore frequenza le località del bacino bolognese sulla tratta Bologna-San Benedetto Val di Sambro e allo stesso tempo, grazie alla collaborazione con la Regione Toscana e con le direzioni regionali di Trenitalia, creare un'alternativa low cost all'AV per andare da Bologna a Firenze con cambio nella stazione di Prato. Vediamo quindi le caratteristiche principali dell'orario 2010 sulla "Direttissima".

- L'offerta aumenta quasi del 50% rispetto a quella dell'orario 2009. Ci saranno 9 coppie di treni in più tra Bologna e San Benedetto Val di Sambro e 6 di queste arriveranno fino a Prato. Il cadenzamento diventerà così alla mezz'ora, con treni in uscita da Bologna al minuto 09 e 39. L'uscita al minuto 39 non sarà possibile a tutte le ore ma sicuramente in tutte quelle della fascia pendolare, e non solo. In arrivo a Bologna i treni saranno al minuto 50 e 20 (fino le 8 del mattino gli orari di arrivo a Bologna restano immutati).
- Il tempo di percorrenza tra Bologna e Prato sarà regolarizzato a 70 minuti (prima andava dai 70 delle situazioni migliori agli 85 di quelle più sfavorevoli). Faranno eccezione a questi tempi di percorrenza 4 treni in uscita al minuto 09 da Bologna che alla stazione di Pianoro dovranno dare la precedenza agli IC (verrà quindi allungata di 4 minuti la percorrenza sulle destinazioni oltre Pianoro).
- Saranno mantenuti tutti i treni IC Milano-Bologna-Prato-Firenze, continuando così a dare ulteriori possibilità di collegamento ai pendolari.
- A Prato sarà quasi sempre possibile il cambio con un regionale per Firenze per poter completare a costi contenuti il viaggio verso il capoluogo toscano.
- Il 13 dicembre sarà inaugurata, ed entrerà subito in servizio, la nuova fermata di Pian di Macina, tra Rastignano e Pianoro, in cui fermeranno tutti i treni in orario (vedi box sotto).
- Aumenteranno sensibilmente anche i servizi festivi.

La montagna bolognese adesso è più vicina alla città

Tra le novità che riguardano la linea Bologna-Prato ce n'è una che testimonia come, con il nuovo orario, le località dell'Appennino bolognese trovino molte occasioni di collegamento in più con la città di Bologna. Oltre al cadenzamento alla mezz'ora tra il capoluogo e San Benedetto Val di Sambro, che di fatto dà il via al servizio ferroviario metropolitano anche su questa direttrice, è stato aggiunto anche un treno regionale che offre un servizio molto importante al mattino per i pendolari. Grazie a un accordo con la Regione Toscana è stato infatti inserito, al posto di un treno AV che non verrà più effettuato, un treno veloce regionale in arrivo a Bologna alle 8.22. Il treno parte da Prato alle 7.32 ed effettua la sola fermata intermedia di San Benedetto Val di Sambro (ore 7.55). Impiega quindi 50 minuti complessivi (27 da San Benedetto) al prezzo di un treno regionale.

Nuova fermata a Pian di Macina

RFI ha completato i lavori della nuova fermata di Pian di Macina, posta tra quelle di Rastignano e Pianoro sulla linea Bologna-Prato. La fermata entrerà in servizio dal 13 dicembre e prevede la sosta di tutti i treni regionali in orario sulla linea. Come opere complementari sono stati realizzati un collegamento ciclopedonale tra la fermata ferroviaria e la zona artigianale-residenziale di Pian di Macina ed un collegamento con il nuovo palazzetto dello sport. Inoltre è stato realizzato un parcheggio d'interscambio. La fermata dista dalla stazione di Bologna Centrale 14 km, percorribili in una ventina di minuti.



Speciale Nuovo Orario 2010

