

La linea Bologna-Vignola

Situazione attuale ed esigenze di sviluppo

Zola Predosa, 21/07/2014

Miglioramenti infrastrutturali e tecnol. intervenuti

La linea, riattivata nel 2003 dopo 45 anni di sospensione del servizio passeggeri, è stata oggetto in questi anni di numerosi interventi infrastrutturali e tecnologici:

- **stazioni riqualificate e/o ricollocate** (Bazzano, Borgo Panigale, Crespellano, Muffa, Ponte Ronca, Riale, Vignola; Ceretolo, Chiesa Nuova-Via Lunga);
- **stazioni di nuova realizzazione** (Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Palasport, Pilastrino, Zola Chiesa);
- **soppressione di PL** (27 privati e 60 pubblici);
- **rinnovo dell'armamento e nuovi ponti** (sul Panaro, Samoggia, Lavino e autostrada);
- **elettrificazione** della linea tra Bazzano e Vignola e velocizzazione di alcune tratte;
- **nuove sottostazioni elettriche** di Via Lunga e Savignano;
- **stazione ACEI** di Zola e Vignola;
- **risanamento e rifacimento della massicciata** tra Muffa e Bazzano (estate 2013);
- **attivazione degli ascensori** di Bazzano e Crespellano (da metà aprile 2014);
- **entrata in servizio di nuovi treni elettrici STADLER – FLIRT** (il primo nel settembre 2013 ed il secondo nel marzo 2014)

Recenti miglioramenti

- **attivazione degli ascensori di Bazzano e Crespellano**



Entrati in funzione
il 15/04/2014

Recenti miglioramenti

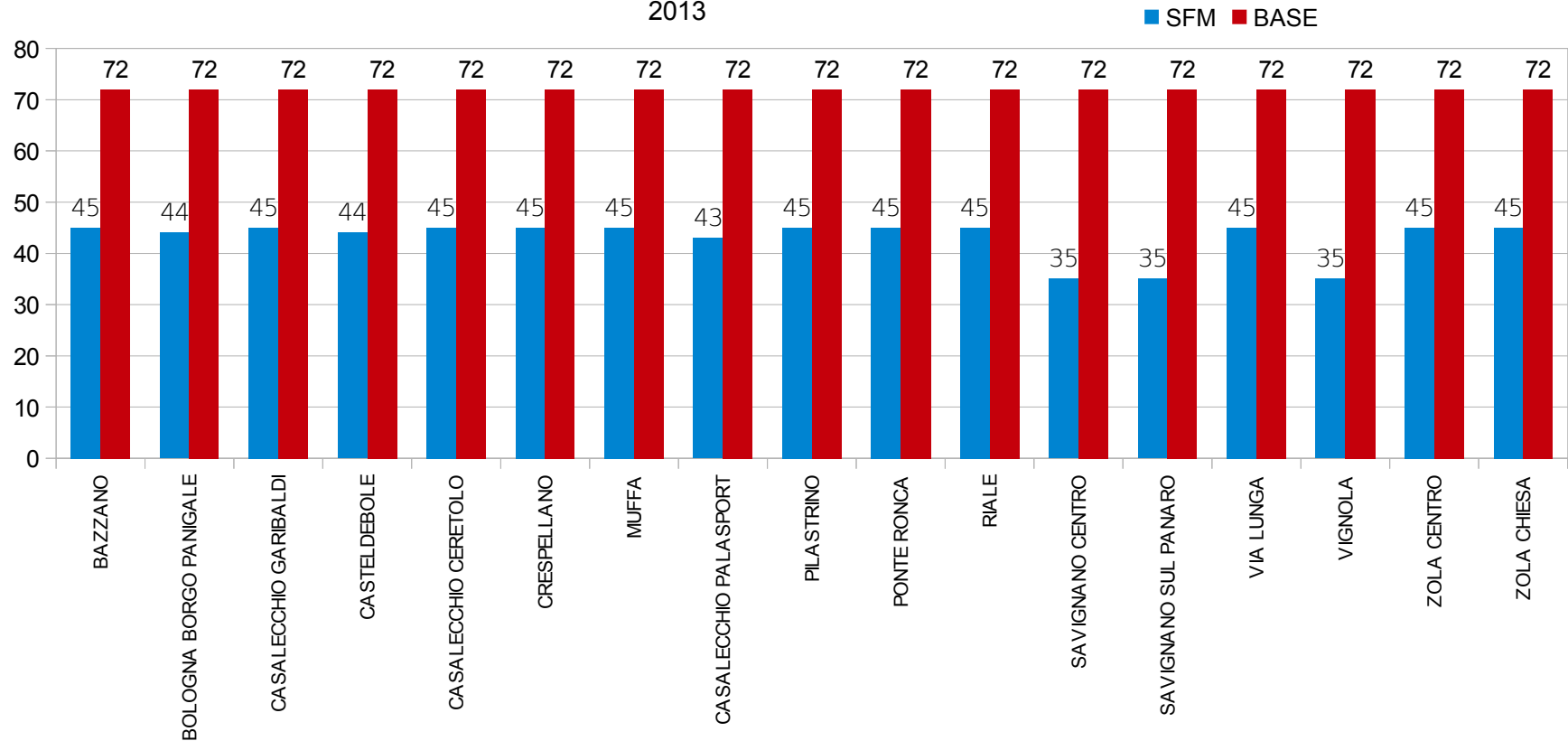
- **entrata in servizio del primo treno elettrico STADLER – FLIRT il 22-9-2013**



SFM – Il servizio offerto

Nr corse giornaliere per stazione e per categoria

2013



▪ SERVIZIO OFFERTO:

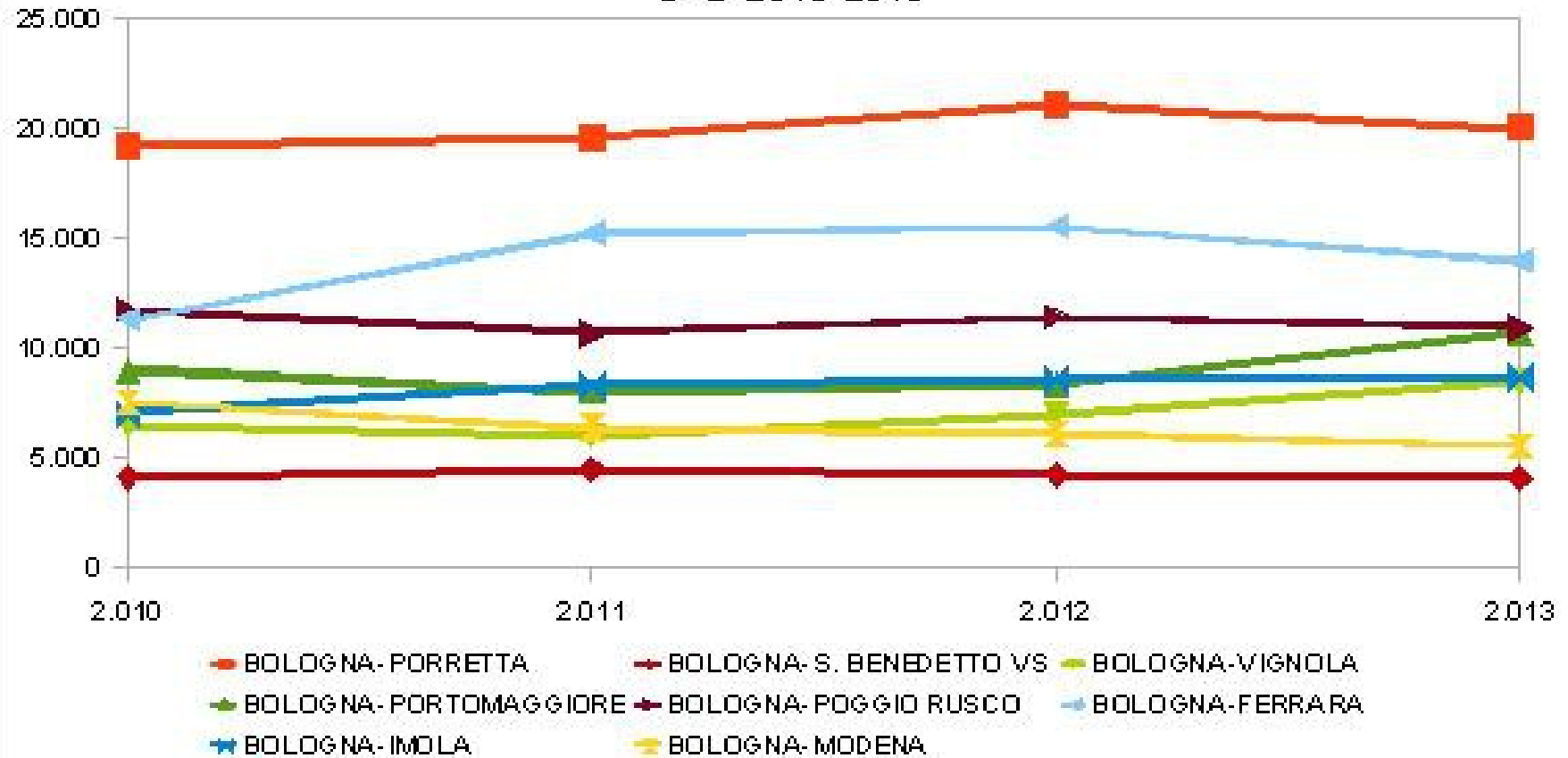
- Bologna-Vignola (17 coppie al giorno con cadenza oraria, a parte eccezioni la mattina e la sera);
- Bologna-Bazzano (5 coppie al giorno)

▪ **SERVIZIO A 60' FINO A VIGNOLA (progetto SFM prevede servizio a 30' tutto il giorno)**

▪ **SERVIZIO A 30' FINO A BAZZANO** in alcune fasce orarie (progetto SFM prevede servizio a 30' tutto il giorno)

SFM – Utenza media giornaliera

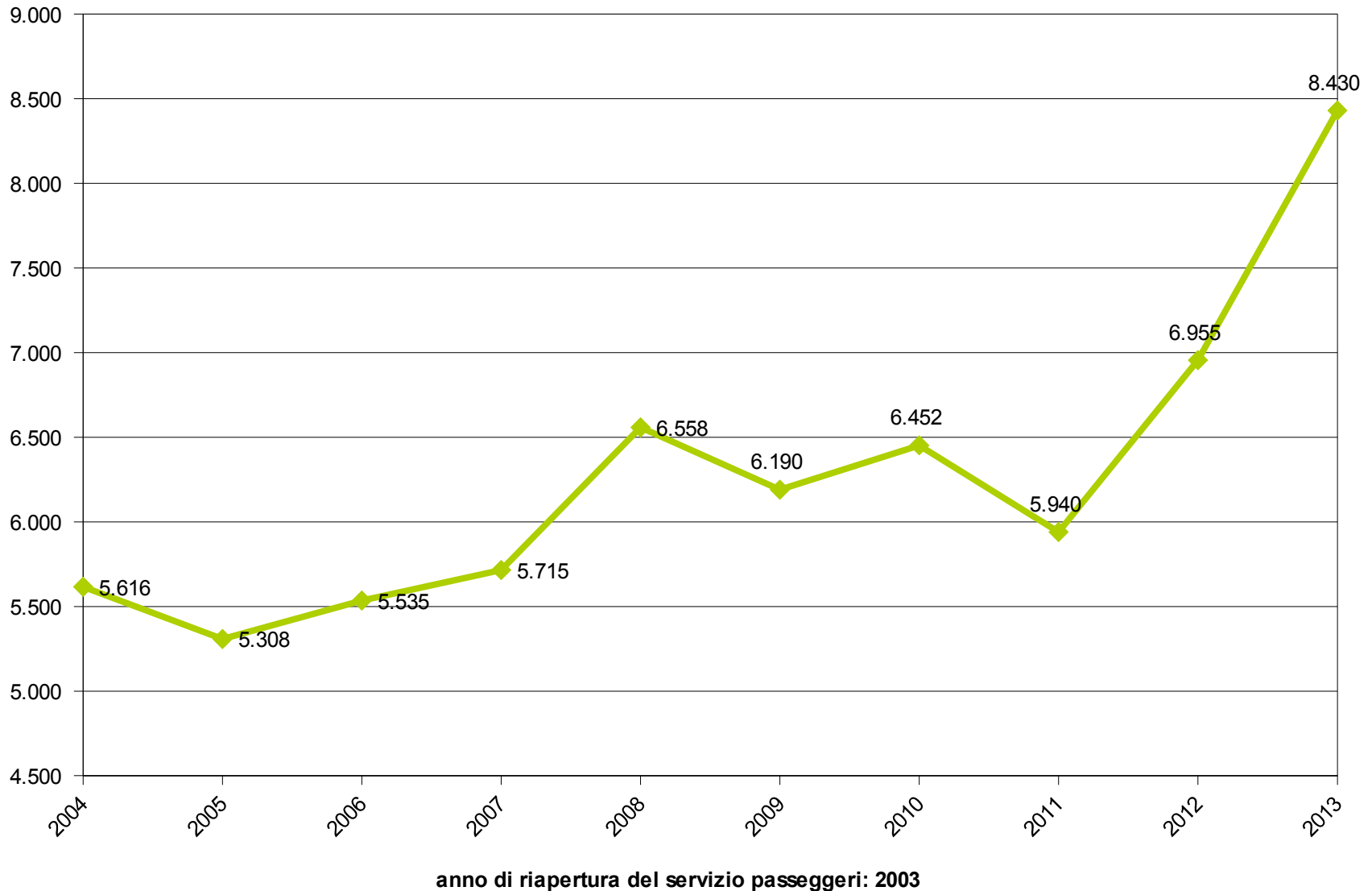
Andamento dell'Utenza totale SFM
S+D 2010-2013



La risposta del territorio al ripristino della linea Bologna-Vignola è stata subito positiva, viste anche le forti aspettative, e già il primo anno di servizio ha fatto registrare dati anche migliori di altre linee storiche

SFM – Utenza media giornaliera

**Andamento utenza media giornaliera
(saliti+discesi giorno medio feriale invernale)**



I dati dell'utenza evidenziano un andamento non costante, ma in

SFM – Qualità del servizio

Puntualità annuale a destino (standard B: fascia 0-5')

DIRETTRICE	2010	2011	2012	2013	Confronto 2013-2010		Confronto 2013-2012	
Bologna – Vignola	97,0	96,0	93,0	93,6	-3,4	<	0,5	>

Analisi delle corse soppresse per direttrice					Confronto	
DIRETTRICE	2010	2011	2012	2013	2013-10	2013-12
Bologna – Vignola	841	914	984	253	-588	-731

Tempo di percorrenza:

2004	Bologna-Bazzano 43'	Bazzano-Bologna 43'
2013	Bologna-Bazzano 47'	Bazzano-Bologna 45'

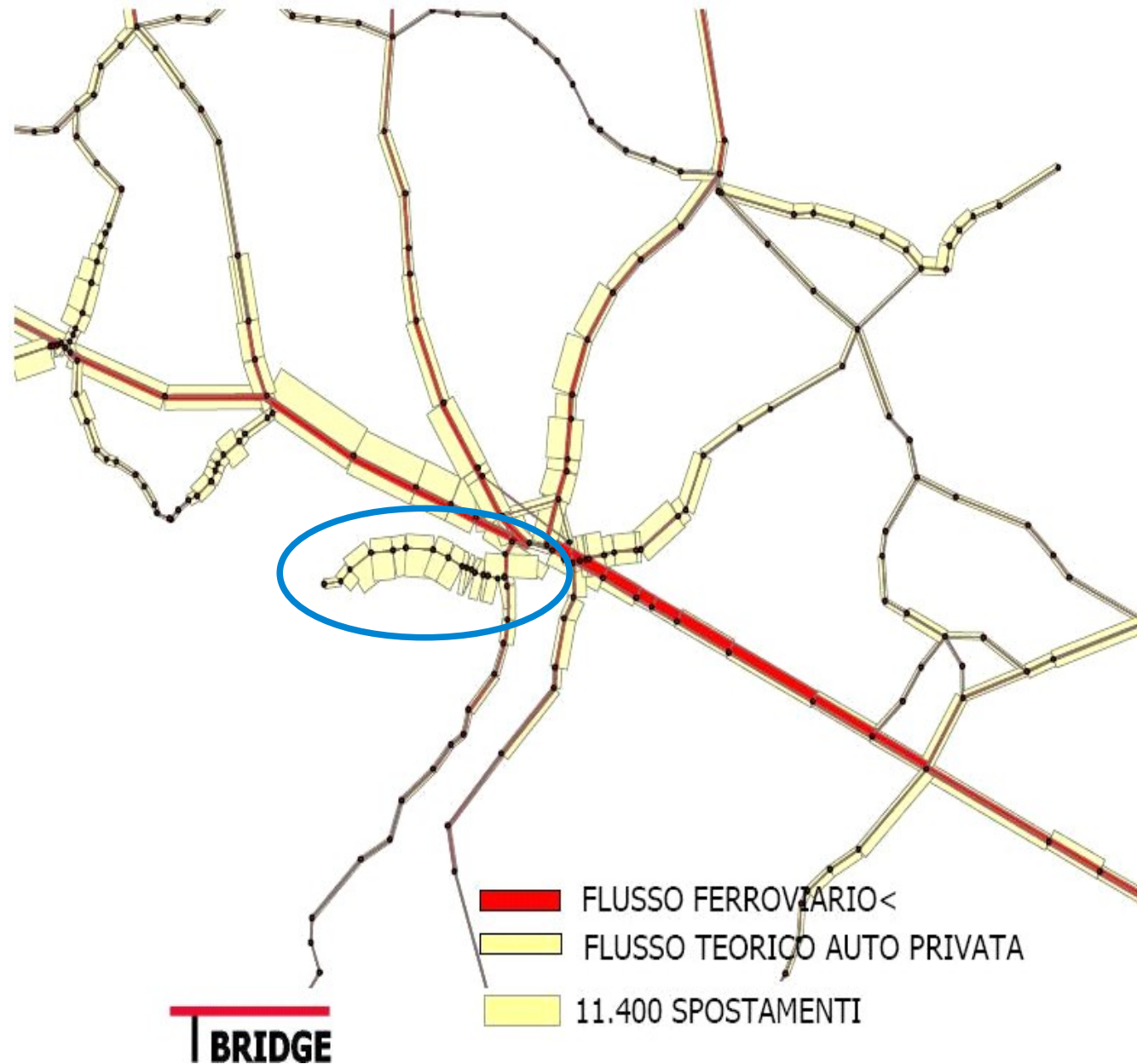
(Si ricorda che dall'apertura della linea sono state attivate due nuove stazioni di Zola Centro e Zola Chiesa)

Il servizio offerto in questi anni sulla linea, soprattutto fino al 2012, si è dimostrato molto inferiore alle aspettative sia riguardo alla puntualità delle corse sia sul numero di soppressioni. Per fortuna il 2013 è stato un anno in controtendenza, con lievi miglioramenti sulla puntualità, ma forte riduzione delle

SFM – Il bacino d'utenza

Sulla direttrice Bazzanese, gli spostamenti in auto sono ancora molto elevati, soprattutto rispetto a quelli in treno.

Tale dato esprime la grande potenzialità di crescita del trasporto ferroviario della linea Bologna-Vignola.



Gli Accordi sul Servizio Ferroviario Metropolitano, in particolare l'ultimo del 19.06.2007, prevedono:

- Esercizio congiunto con la linea Bologna – Portomaggiore, per costituire il passante SFM 2;
- Cadenzamento regolare dei servizi a 30' da Vignola a Budrio: quindi per la FBV due treni/ora cadenzati tra Bologna e Vignola;
- Servizio interamente espletato con rotabili a trazione elettrica;
- Adeguamento dei convogli e delle infrastrutture alla domanda prevista: maggiore capacità, in termini di posti a sedere offerti e dotazioni infrastrutturali (come la lunghezza delle banchine di stazione).

In questi anni sono stati svolti numerosi studi per comprendere gli interventi necessari al miglioramento del servizio sulla direttrice Bologna-Vignola, sia intesa come linea indipendente sia come linea passante.

Si ricordano in particolare:

- lo studio LDM del 2009, commissionato da FER, su “Analisi delle condizioni per l'introduzione di un orario cadenzato”, che si basava sull'utilizzo dei treni Pesa e sull'introduzione della nuova stazione di Zola Chiesa;
- Gruppo Tecnico 2014 Regione-Provincia di Bologna-FER-Tper-RFI su “Possibilità di velocizzazione del servizio”, che ha valutato l'utilizzo, anche parziale, di treni elettrici, partendo dall'infrastruttura esistente, almeno per il breve periodo.

Nel 2009, dallo studio di LDM emersero come necessari nuovi punti di incrocio (Zola centro e Savignano Mulino, oppure nuovo incrocio tra Ceretolo e Riale) e alcuni interventi infrastrutturali a Bazzano. Per una maggiore stabilità dell'orario, inoltre, si doveva intervenire anche nella stazione di Via Lunga.

Nel 2014 si è verificato che, con la situazione infrastrutturale data, i tempi possono essere velocizzati solo effettuando l'intero servizio con ETR350 ed esercizio differenziato (treni a 60' Bologna-Vignola con solo le fermate principali, e treni a 60' Bologna-Bazzano con tutte le fermate).

Per poter ottenere, invece, miglioramenti più significativi nell'organizzazione del servizio (tempi di viaggio ridotti) sono indispensabili interventi sull'infrastruttura per velocizzare alcune tratte

SFM – Problematiche aperte

Nella situazione attuale rimangono quindi alcune problematiche da risolvere:

- miglioramento della regolarità e dell'affidabilità del servizio (comunque già migliorato con l'arrivo dei due treni elettrici STADLER);
- miglioramento dell'informazione all'utenza;
- riconoscibilità e riqualificazione delle aree di stazione, con maggiori servizi per gli utenti (importanti interventi sono previsti e finanziati nell'ambito del progetto di assetto integrato SFM-filovie);
- velocizzazioni
- servizio interamente espletato con rotabili a trazione elettrica;
- adeguamento dei convogli e delle infrastrutture alla domanda prevista: maggiore capacità, in termini di posti a sedere offerti e dotazioni infrastrutturali (come la lunghezza delle banchine di stazione) e progressiva revisione della rete di TPL, in correlazione con il miglioramento del servizio;
- cadenzamento regolare dei servizi a 30' fino a Vignola;
- attivazione della linea passante S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore.

Come si rileva da tempo, per poter realizzare la linea passante S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore occorre definire un adeguato progetto d'esercizio, in previsione di servizi cadenzati regolarmente a 30' sulle due linee coinvolte, individuando gli interventi infrastrutturali necessari a realizzare nel concreto tale modello d'esercizio.

Ciò significa **nuove località di incrocio e velocizzazione del servizio**, e quindi necessità di investimento, che vanno condivise ed individuate già oggi nell'ambito delle valutazioni sul miglioramento del servizio per la tratta Bologna-Vignola, in modo da non compromettere in futuro la realizzazione della linea passante.