

**Capitolo 4**

# **Il settore ferroviario**



## 4 Monitoraggio del settore

### 4.1 PREMESSA

Dall'1 giugno 2019 è stato avviato il nuovo contratto di servizio per il trasporto regionale, contratto di una durata di 15 anni più eventuali 7,5 di rinnovo. Il servizio è stato affidato mediante gara in un unico lotto a una società (Società ferroviaria provvisoria) partecipata al 70% da Trenitalia e al 30% da Tper. Il livello dei servizi erogati nel 2019 è pari a circa 19.000.000 treni\*km per servizi regionali, con un incremento del 3% rispetto all'anno precedente, per un **corrispettivo pari a 144 milioni di euro**.

Nel corso del 2019 si sono consolidati gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso degli anni precedenti, in particolare la revisione dell'offerta Bologna-Ravenna-Rimini con un maggior impegno della Regione Emilia-Romagna e dell'impresa ferroviaria pari a circa 300.000 Km\*treno su base annua. Si è completato il ripristino delle fermate nelle stazioni di Godo e Classe, che era stato temporaneamente ridotto per far fronte alla velocizzazione. Il traffico turistico estivo è incrementato.

Le azioni di adeguamento dell'offerta complessiva hanno visto anche il coinvolgimento delle Agenzie locali della Mobilità, in un'ottica di effettiva ed efficace integrazione dei diversi modi di trasporto pubblico.

Tra le azioni svolte si cita come esempio il trasferimento di competenza dei servizi precedentemente effettuati dal gestore ferroviario con corse bus tra Lavezzola e Faenza al contratto di servizio tpl gomma. Ciò ha comportato un risparmio di circa 180.000 km dal contratto del servizio ferroviario.

Nel 2017 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Ministero della Infrastrutture e dei trasporti e RFI il *masterplan* che definisce gli scenari di sviluppo infrastrutturali e tecnologico nonché, anche in attuazione all'art. 47 del D.L. 50/2017 che riguarda la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello Stato. In questo contesto sono state definite linee di rilevanza nazionale le seguenti tratte:

- Ferrara-Suzzara-Parma;
- Bologna – Portomaggiore;
- Casalecchio – Vignola;
- Guastalla – Reggio Emilia – Sassuolo.

Su tali linee è in corso il completamento dell'elettrificazione, oltre all'ammodernamento dei sistemi di sicurezza (con l'installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno), che comunque interessa la totalità delle linee regionali.

Per perseguire gli obiettivi di miglioramento qualitativo prosegue l'impegnativo **programma di investimenti per rinnovare il parco rotabile e per potenziare e ammodernare la Rete Regionale**.

Il "**Piano straordinario**" di investimenti per potenziare e ammodernare le linee regionali e rinnovare il parco **ammonta complessivamente a oltre 400 milioni di euro**, suddivisi in misura circa paritaria tra materiale rotabile e interventi infrastrutturali.

**I viaggiatori che quotidianamente sono saliti nel 2019** sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono risultati nel "giorno feriale medio" invernale, in base alle rilevazioni acquisite, circa **160.500** (nel 2018 erano stati circa 159.100). Nell'intero arco dell'anno sono mediamente quantificabili in circa **49.800.000**.

A questi valori vanno aggiunti quelli riferiti ai passeggeri che continuano a utilizzare - in crescita, dai dati riscontrati - i treni della "lunga percorrenza" usufruendo del titolo di viaggio denominato "**Mi**

**Muovo Tutto Treno**", frutto di un Accordo rinnovato dalla Regione con la Direzione di "Trenitalia passeggeri", che ha loro consentito l'accesso ai servizi della "lunga percorrenza" a condizioni particolarmente vantaggiose, aggregando pertanto, di fatto, questi treni all'offerta complessiva del trasporto regionale.

Con riferimento all'ultimo ventennio, ovvero al periodo 2000-2019, la crescita dei passeggeri trasportati è pari al 31% nel periodo invernale, e del 46% relativamente al periodo estivo.

La FER Srl, società che gestisce la rete ferroviaria regionale, ha mantenuto la funzione di stazione appaltante per l'affidamento dei servizi di trasporto, lasciando alla competenza regionale la programmazione e la progettazione dei servizi.

Dal 1° giugno 2019 la gestione del Servizio Ferroviario Regionale è regolata da un contratto di servizio con un **unico soggetto gestore, partecipato da Trenitalia SpA e Tper**, con validità di 15 anni prorogabili di altri 7,5. Tale contratto, che vede una produzione di oltre 18.500.000 treni\*km/anno, pari a un valore di circa 150.mln€/anno, riguarda il servizio svolto sia sulla rete nazionale che sulla rete regionale, consentendo quindi una completa integrazione. Nell'ambito del nuovo contratto di servizio è previsto il rinnovo dell'intera flotta, a carico del gestore.

## 4.2 I SERVIZI FERROVIARI

### 4.2.1 Variazioni dell'offerta ferroviaria come conseguenza del processo di riprogrammazione del trasporto pubblico locale

Nel corso del 2019 si sono **consolidati** gli effetti degli interventi di riprogrammazione decisi nel corso degli anni precedenti, in particolare la revisione dell'offerta **Bologna-Ravenna-Rimini** con un maggior impegno delle Regione Emilia-Romagna e dell'impresa ferroviaria pari a circa 300.000 Km\*treno su base annua. Si è completato il ripristino delle fermate nelle stazioni di Godo e Classe, che era stato temporaneamente ridotto per far fronte alla velocizzazione. Il traffico turistico estivo è incrementato, risultato atteso.

Interventi di minore portata hanno interessato molte altre relazioni:

- Modena-Sassuolo: dal 9 settembre revisione globale dell'offerta con servizi svolti tutti con materiale nuovo e a sequenza di 40' al posto dell'incompleto cadenzamento a 30' precedente;
- Ferrara-Bologna: revisione e intensificazione offerta del primo mattino;
- Ferrara-Codigoro: intensificazione estiva di 2 coppie aggiuntive nei giorni festivi;
- Reggio-Sassuolo: revisione offerta con integrazione di corse bus aggiuntive a servizio della località di Bosco;
- Fidenza-Cremona: adeguamenti sollecitati dai pendolari per favorire le coincidenze;
- **servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini** nei mesi di giugno, luglio e agosto con il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Sono state aggiunte 2 coppie di treni per i giorni festivi estivi da Bologna a Rimini/Pesaro, in aggiunta all'offerta dell'anno precedente. Sono state in particolare mantenute le corse aggiuntive nel fine settimana della notte rosa.

#### **4.2.2 Variazioni dell'offerta ferroviaria a seguito di potenziamenti dell'infrastruttura**

Nel 2019 si sono avuti molti interventi sull'infrastruttura che hanno determinato revisioni nell'offerta per periodi variabili, cui si è fatto fronte con servizi sostitutivi:

- **Lavori programmati:**

- Bologna-Prato: chiusura della linea in agosto per diagnostica e lavorazioni propedeutiche all'intervento pluriennale di adeguamento della sagoma allo standard PC80. Si sono programmati servizi sostitutivi integrati con l'offerta dei treni della Porrettana.
- Linea Adriatica: interventi sulla linea con sostituzione del traffico con bus tra Faenza e Rimini per 3 giorni in ottobre.
- Modena-Mantova: interruzione linea tra Suzzara e Mantova per 15 giorni in agosto-settembre.
- Pontremolese: interruzione linea tra Berceto e Pontremoli per 15 giorni in luglio-agosto.
- Parma-Brescia: interruzione linea tra Parma e Casalmaggiore da metà luglio a fine agosto.

- **Eventi imprevisti:**

- Budrio-Portomaggiore: alluvione e straripamento Idice. Bus sostitutivi con interscambio a Budrio.
- Reggio-Ciano: interruzione per danneggiamento manufatto. Autosostituzione intero servizio.

## 4.3 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO

### 4.3.1 Puntualità

Nel corso del 2019, come già esplicitato in altre parti del Rapporto, si è attuato il passaggio dal Contratto di servizio sottoscritto con il Consorzio Trasporti Integrati all'affidamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione Emilia-Romagna alla nuova Società denominata inizialmente SFP Scarl ed attualmente, dal primo gennaio 2020, Trenitalia Tper Scarl.

La nuova Società ha avviato l'erogazione dei servizi a partire dal primo giugno. Quindi l'anno 2019 è un anno particolare e di transizione. Per tale ragione si è preferito interrompere la serie storica finora pubblicata nel Rapporto dando invece evidenza dell'andamento della puntualità e dell'affidabilità dell'intero anno attraverso i grafici forniti dalla Società FER che, in qualità di stazione appaltante, gestisce il Contratto e alla quale la Legge Regionale 30/98 affida anche la conseguente e necessaria attività di monitoraggio rivolta al controllo degli standard contrattuali.

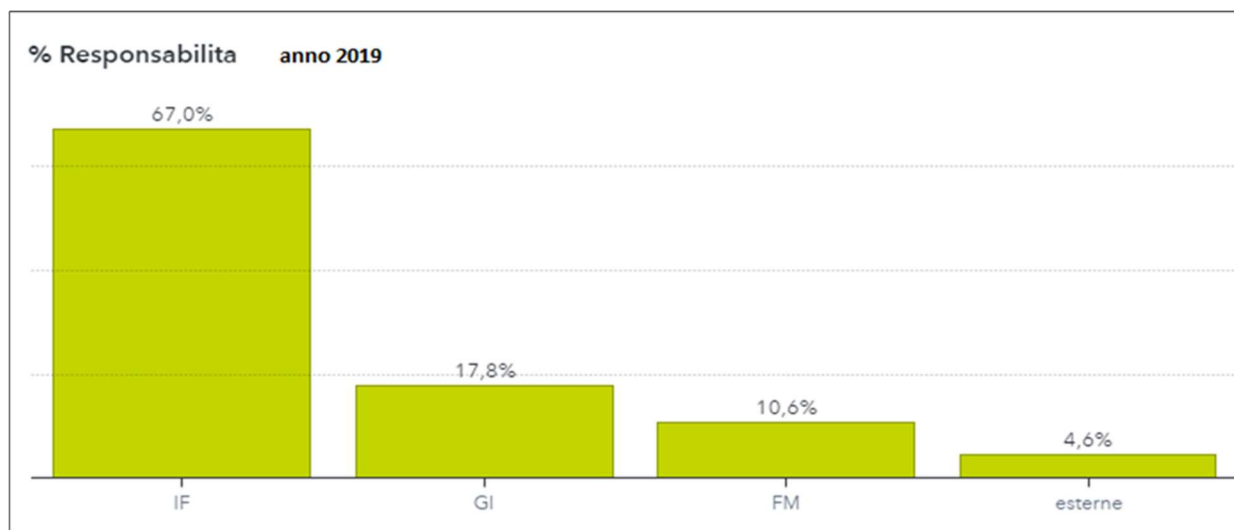
#### ■ PUNTUALITÀ

Nel 2019 sono circolati su Rete Nazionale **196.066 treni a Contratto dell'Emilia-Romagna** con una puntualità complessiva entro i 5' dell'89,86% ed entro i 15' del 97,31%.

**Su Rete Regionale i treni circolati sono stati 73.091** con una puntualità dell'84,39% entro i 5' e del 96,03% entro i 15'.

Le cause dei ritardi sono imputabili principalmente all'Impresa ferroviaria seguita dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI o FER). Oltre il 15% dei casi di ritardo sono, invece, riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario.

Figura 88



La seguente figura rappresenta l'andamento della puntualità ai 5', suddiviso per infrastruttura ferroviaria, realmente percepita dagli utenti in quanto tiene conto anche dei ritardi dovuti ad eventi di forza maggiore e quindi non imputabili al sistema ferroviario.

Figura 89

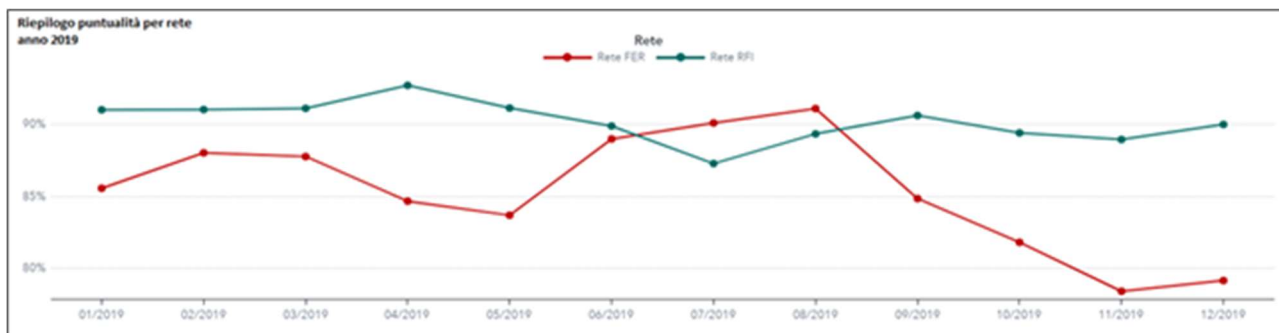
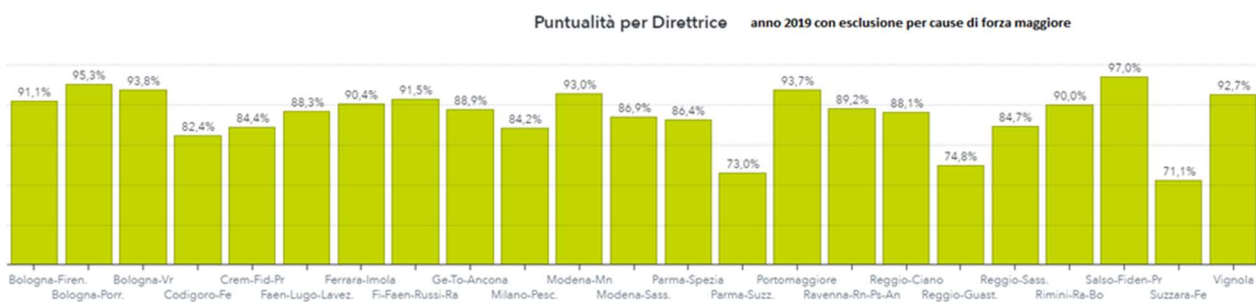


Figura 90



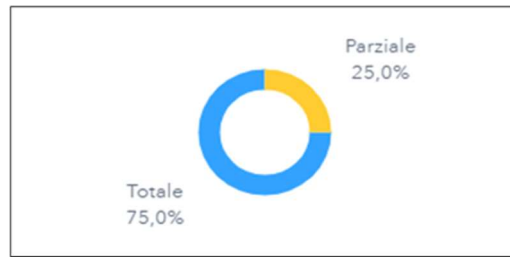
L'analisi seguente è invece relativa alla puntualità ai 5' con esclusione della forza maggiore suddivisa per singole diretrici.

## ■ AFFIDABILITÀ

L'affidabilità del servizio ferroviario riguarda tutti i treni che sono stati limitati o soppressi anche se sostituiti con servizi "su gomma" o con treni successivi entro un determinato lasso di tempo.

Nel 2019 sono circolati **269.157 treni** e ne sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 4.359 pari a circa il 1,6% dei treni programmati, dei quali il 75% totalmente.

Figura 91

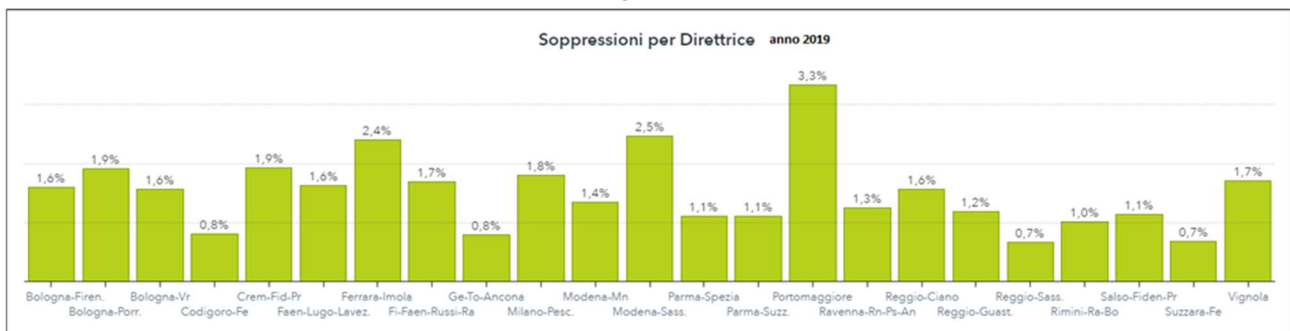


I motivi delle soppressioni sono riconducibili principalmente per il:

- 56% a problemi dell'Impresa ferroviaria (ad es. mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione);
- 19% a forza maggiore;
- 14% a sciopero;
- 11% a problemi legati all'infrastruttura (ad es. lavori programmati, guasto dell'infrastruttura).

Di seguito il grafico che riporta la percentuale di soppressioni per direttrice:

Figura 92



Occorre rilevare che per alcune linee il dato è particolarmente influenzato da fattori esterni quali ad esempio la Bologna – Portomaggiore il cui servizio è stato limitato a Budrio a causa dell'esondazione del torrente Idice.



## 4.4 ANALISI SULLE FREQUENTAZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

### 4.4.1 La domanda soddisfatta nel settore ferroviario

#### ■ Analisi delle fonti

I dati relativi alla “domanda servita” di trasporto ferroviario fanno normalmente riferimento alle seguenti distinte fonti:

- **indagini (a cura Regione Emilia-Romagna)** di realizzazione della matrice origine e destinazione degli spostamenti e conteggi dei saliti alle 41 stazioni (divenute 50 a partire dalla rilevazione 2008/2009 e 51 con l'indagine 2013/2014)<sup>16</sup> con più alto numero di passeggeri; le indagini hanno come riferimento temporale un giorno medio feriale della stagione estiva (luglio) e un giorno medio feriale della stagione invernale (novembre); riguardano sia il trasporto locale (treni Regionali e Regionali veloci) che il trasporto nazionale (treni Intercity, Eurostar e Alta Velocità). Queste indagini con conteggio dei saliti e interviste agli utenti al fine di ricavare, tra l'altro, le matrici o/d, agli inizi degli anni 2000 avevano una cadenza quadriennale; in seguito per il restringimento delle risorse a disposizione, questa periodicità si è interrotta; nel riquadro sotto il quadro completo delle indagini RER a partire dall'anno 2000<sup>17</sup>;
- **conteggi dei soli saliti alle stazioni delle indagini (a cura Regione Emilia-Romagna)**; con un lavoro più leggero e organizzativamente più semplice rispetto le classiche indagini quadriennali, si è proceduto all'aggiornamento dei saliti alle stazioni nel periodo intermedio (di solito biennale), per gli anni 2002, 2006;
- **conteggi dei saliti e discesi nelle stazioni della regione (a cura Trenitalia e Tper)** che utilizzano il trasporto ferroviario regionale (conteggio dei saliti e dei discesi e dei presenti a bordo nell'arco della settimana tipo nei mesi di novembre e luglio); tali indagini riguardano il solo trasporto locale (treni Regionali e Regionali veloci); sono disponibili per tutti gli anni a partire dal 2000 per la rete nazionale e dal 2020 per la rete regionale (cfr. paragrafo 4.4.2 “Il servizio ferroviario regionale”).

---

<sup>16</sup> Le stazioni di indagine sono state le seguenti 41 fino all'indagine 2006: Bologna, Parma, Modena, Ferrara, Fidenza, Ravenna, Piacenza, Rimini, Reggio Emilia, Faenza, Forlì, Cesena, Imola, Castelbolognese, Lugo, Carpi, Salsomaggiore, Porretta Terme, S. Pietro in Casale, Vergato, Fiorenzuola, Casalecchio di Reno, Borgo Val di Taro, Cervia-Milano Marittima, Cattolica S. Giovanni-Gabicce, Riccione, San Giovanni in Persicelo, Sasso Marconi, Fornovo S. Benedetto Sambro, Savignano sul Rubicone, Riola, Castel S. Pietro Terme, Russi, Crevalcore, Portomaggiore, Lavezzola, Castelvetro, Sassuolo Radici, Sassuolo Terminal, Guastalla; con l'indagine 2008 le stazioni di indagine sono diventate 50, sommandosi le seguenti 9: Casalecchio Garibaldi, Casalecchio Garibaldi Meridiana, Bazzano, Budrio stazione, Castelfranco E., Ciano d'Enza, Forlimpopoli, Poggio Rusco e Suzzara; con l'indagine 2013-2014 le stazioni sono diventate 51 aggiungendosi Reggio Emilia AV Medio padana.

<sup>17</sup> Per un resoconto di queste indagini si possono consultare le edizioni precedenti del Monitoraggio.

**Tabella 15**  
**Quadro sinottico**

|  |  | riepilogo indagini |          |               |          |          |          |               |          |                              |                             |          |          |          |                              |                             |          |          |                              |
|--|--|--------------------|----------|---------------|----------|----------|----------|---------------|----------|------------------------------|-----------------------------|----------|----------|----------|------------------------------|-----------------------------|----------|----------|------------------------------|
|  |  | 2000               | 2001     | 2002          | 2003     | 2004     | 2005     | 2006          | 2007     | 2008                         | 2009                        | 2010     | 2011     | 2012     | 2013                         | 2014                        | 2015     | 2016     | 2017                         |
| stazioni rete nazionale indagine RER             |  | o/d+               |          | solo conteggi |          | o/d+     |          | solo conteggi |          | o/d+ conteggi (solo inverno) | o/d+ conteggi (solo estate) |          |          |          | o/d+ conteggi (solo inverno) | o/d+ conteggi (solo estate) |          |          | o/d+ conteggi (solo inverno) |
| stazioni rete nazionale conteggi Trenitalia/Tper |  | conteggi           | conteggi | conteggi      | conteggi | Conteggi | conteggi | conteggi      | conteggi | conteggi                     | Conteggi                    | conteggi | conteggi | conteggi | conteggi                     | conteggi                    | conteggi | conteggi | conteggi                     |
| stazioni rete regionale Tper                     |  |                    |          | conteggi      | conteggi | Conteggi | conteggi | conteggi      | conteggi | conteggi                     | Conteggi                    | conteggi | conteggi | conteggi | conteggi                     | conteggi                    | conteggi | conteggi | conteggi                     |

#### 4.4.2 Il servizio ferroviario regionale

I risultati delle elaborazioni che seguono si basano sui dati forniti da Trenitalia Tper (Società affidataria del servizio ferroviario) e si riferiscono a tutti i servizi ferroviari regionali: ricomprendono i passeggeri sia dei treni a Contratto di Servizio della Regione Emilia-Romagna sia degli ulteriori treni regionali e locali circolanti all'interno del territorio regionale (a cui sono aggiunti quelli delle stazioni di Poggio Rusco, Suzzara e della linea Ferrara-Suzzara, esterni al perimetro regionale).

I dati riguardano rilevazioni a bordo dei treni effettuate dalla menzionata Impresa ferroviaria in periodi dell'anno ritenuti particolarmente rappresentativi per dimensionare la domanda servita – usualmente luglio e novembre. Tali dati raccolti in più giorni possono essere mediati tra loro per caratterizzare il giorno più significativo, o estesi secondo criteri riequilibranti per periodi analoghi al fine di rappresentare il valore complessivo annuo.

Poiché la metodologia adottata è sostanzialmente la stessa da diversi anni, i valori rappresentati nei grafici che seguono vanno in continuità e omogeneità con quelli dei periodi che li precedono.

Sono **258 le stazioni** servite dai treni regionali, di cui 9 delle linee della Rete Regionale Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara, ricadono in territorio lombardo. A queste si aggiungono le stazioni di Poggio Rusco e Suzzara, terminali di dette tratte e punto d'interconnessione con la Rete Nazionale oltre a Gonzaga-Reggiolo, della linea della Rete Nazionale Modena-Suzzara, che viene considerata per completezza del dato, gravitando sullo stesso bacino di traffico.

**I viaggiatori che quotidianamente sono saliti nel 2019** sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono risultati nel “giorno ferialo medio” invernale, in base alle rilevazioni acquisite, circa **160.500**. Nell'intero arco dell'anno sono mediamente quantificabili in circa **49.800.000**.

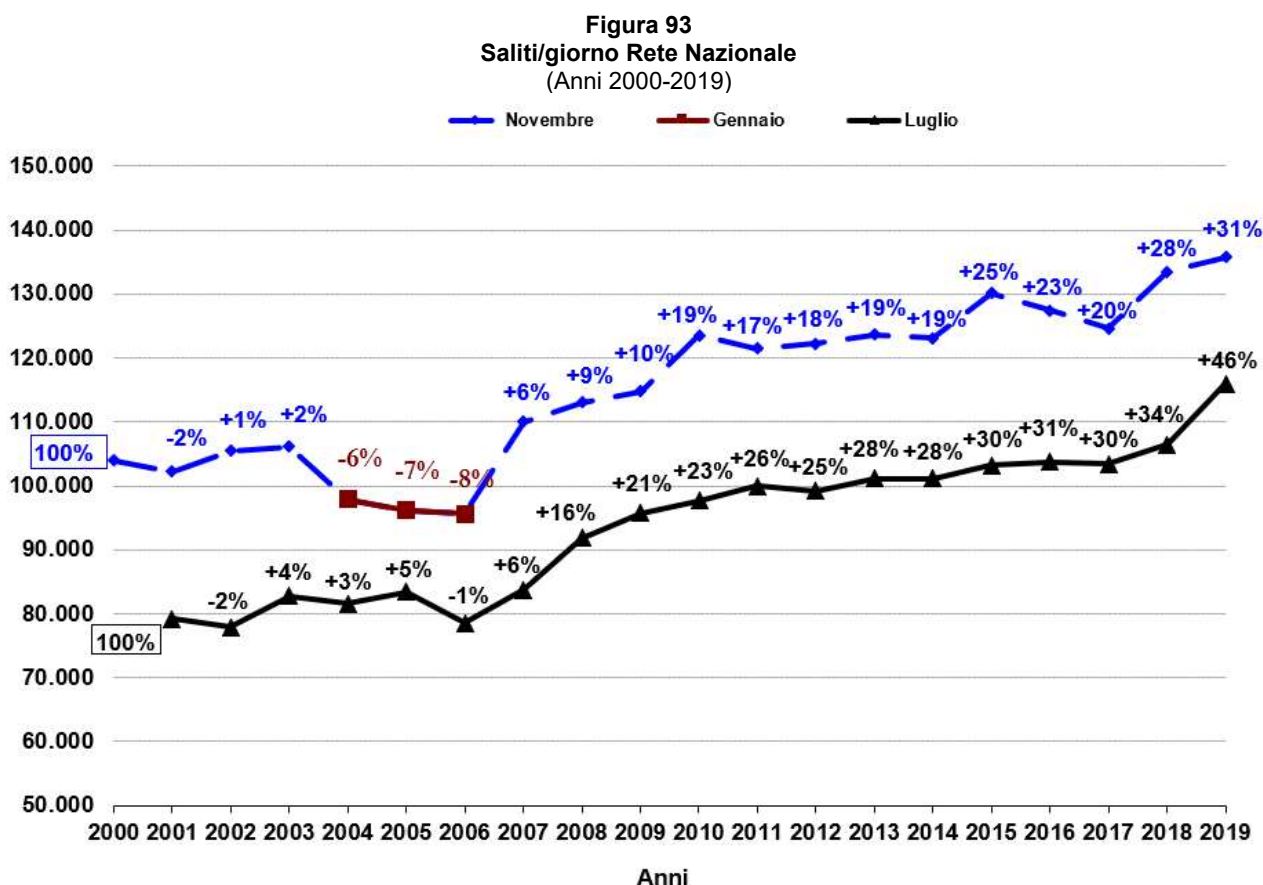
I dati di frequentazione, dai quali scaturiscono le elaborazioni riportate nelle figure seguenti, sono pervenuti (come già evidenziato) dall'Impresa Trenitalia Tper. Gli stessi sono forniti come media dei saliti e discesi dei treni circolanti nella settimana lavorativa (media lunedì-venerdì) dei mesi di luglio e novembre di ciascun anno. Il dato, da novembre 2016 a novembre 2018, è stato ricalibrato per

alcune stazioni delle tratte Parma-Milano, Piacenza-Alessandria e Parma-Brescia per tenere anche conto dei servizi svolti dalla Società “TreNord”, per l’anno 2019 tale dato non è presente.

I dati danno evidenza di una crescita nell’ultimo anno rispetto agli anni precedenti dei passeggeri sia nel periodo invernale che, soprattutto, estivo. Dopo alcuni anni di stabilità nel dato il 2018 (+8% rispetto al 2017) ed il 2019 (+2% rispetto al 2018) evidenziano un incremento del dato invernale ed altresì un aumento nel dato estivo (+4% rispetto al 2017 e +9% rispetto al 2018).

➤ **Saliti/giorno della Rete Nazionale per il periodo invernale dal 2000 al 2019 e per il periodo estivo dal 2001 al 2019**

Estendendo l'analisi con riferimento a un arco temporale più ampio, **dal 2000/2001 al 2019**, periodo corrispondente sostanzialmente alla competenza delle Regioni sui servizi regionali, l'andamento dei passeggeri trasportati sulla **Rete Ferroviaria Nazionale** è risultata la seguente (considerando 100 i saliti nel primo anno).



*N.B.: dati su Rete Nazionale della sola Trenitalia fino al 2008, di Trenitalia, FER e Tper (quest'ultima subentrata successivamente nell'ambito del Consorzio Trasporti Integrati) e di Trenitalia Tper dal 2019.*

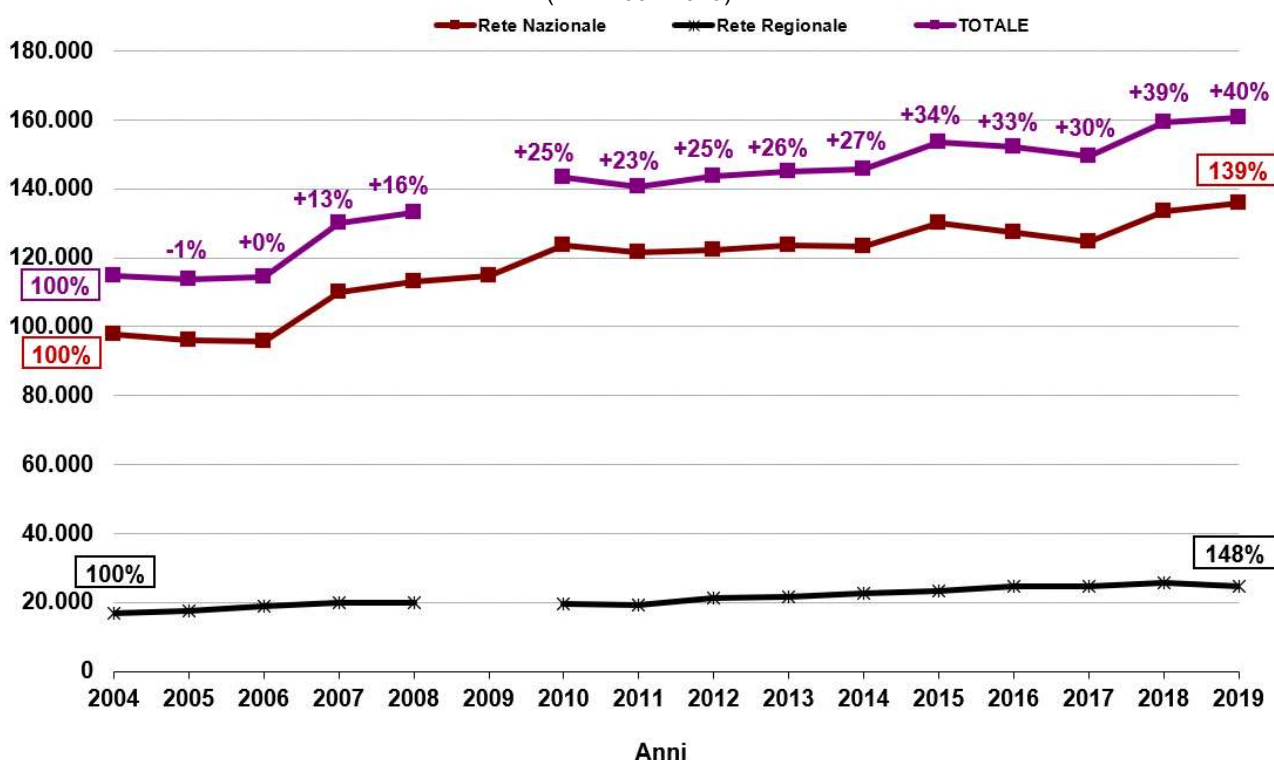
Nel **periodo invernale** la crescita dei saliti dal 2000 al 2019 **risulta del 31%**: dopo il picco raggiunto nel 2015 del 25% si assiste negli anni successivi a un lieve assestamento del dato per poi avere una crescita decisa negli ultimi anni.

Nel **periodo estivo**, la crescita **risulta del 46%**: l'andamento estivo risulta più lineare di quello invernale con un andamento ascendente continuo, gli ultimi rilevamenti soprattutto quello dell'ultimo anno hanno però denotato un incremento maggiormente deciso degli utenti migliorativo anche del dato invernale.

➤ **Saliti/giorno di tutta la Rete ferroviaria per il periodo invernale e per il periodo estivo dal 2004 al 2019**

Il **trend complessivo** dei passeggeri trasportati, che comprende quindi **sia la Rete Regionale che quella Nazionale**, è cresciuto dal 2004 al 2019 di circa il **40%**. Mentre la Rete Regionale se pur con numeri inferiori è risultata sempre in ascesa a parte il dato dell'ultimo anno **avendo un incremento totale nell'arco di 15 anni del 48%**, la Rete Nazionale nello stesso periodo cresceva del 39% con picco nel 2019. La sommatoria dei dati porta a un incremento totale come visto del 40%. Si specifica che il dato della rete regionale nel periodo invernale 2019 risulta influenzato dalla limitazione a Budrio del servizio ferroviario, a causa dell'esondazione del torrente Idice, e della conseguente assenza del dato dei passeggeri.

**Figura 94**  
Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale  
(Anni 2004-2019)



*N.B.: i saliti della Rete Nazionale (Trenitalia) 2004, 2005, 2006 si riferiscono non alle campagne di novembre degli stessi anni ma di gennaio dell'anno successivo (gennaio 2005 = inverno 2004).*

Entrando maggiormente nello specifico e confrontando i dati 2019, con quelli corrispondenti dell'anno precedente, si possono rilevare in particolare i seguenti elementi:

#### **periodo ESTIVO**

- Elevata crescita dei saliti/discesi su **RETE NAZIONALE** del **9,0%** passando da circa 106.400 saliti/giorno del 2018 a 115.990 saliti/giorno del 2019;
- crescita dei saliti/discesi su **RETE REGIONALE** del **1,8%** passando da circa 14.400 saliti/giorno del 2018 a 14.660 saliti/giorno del 2019 (si specifica che per le linee Reggio-Ciano e nel tratto Bazzano-Vignola della Casalecchio-Vignola, oggetto di lavori programmati nel periodo estivo, si sono stimati i passeggeri dei servizi autosostitutivi sulla base dei dati dell'anno 2018);
- crescita totale dei saliti/discesi su **TUTTA LA RETE** del **8,1%** passando da circa 120.800 saliti/giorno del 2018 a 130.650 saliti/giorno del 2019;

#### **periodo INVERNALE**

- crescita dei saliti/discesi su **RETE NAZIONALE** del **1,8%** passando da circa 133.400 saliti/giorno del 2018 a 135.800 saliti/giorno del 2019;
- assestamento dei saliti/discesi su **RETE REGIONALE** del **-3,9%** passando da circa 25.700 saliti/giorno del 2018 a 24.700 saliti/giorno del 2019 (Si specifica che il dato della rete regionale nel periodo invernale 2019 risulta influenzato dalla limitazione a Budrio del servizio ferroviario e della conseguente assenza del dato dei passeggeri);
- crescita totale dei saliti/discesi su **TUTTA LA RETE** del **0,9%** passando da circa 159.100 saliti/giorno del 2018 a 160.500 saliti/giorno del 2019.

#### ➤ **Focus frequentazioni sabato e domenica**

Effettuando un approfondimento sull'andamento delle frequentazioni nel 2019 raffrontando le varie linee e la media dei saliti/discesi durante la settimana è possibile evidenziare le seguenti:

- nel periodo invernale c'è una riduzione dei saliti/discesi rispetto alla media lunedì/venerdì nelle giornate di sabato e domenica rispettivamente del 30% e del 57%. La stessa riduzione nel periodo estivo è invece del 25% e del 41%;
- nel periodo invernale le linee che il sabato riducono in maniera minore il loro carico di passeggeri sono la Faenza-Borgo san Lorenzo – Firenze (che anzi lo aumenta), la Fidenza-Salsomaggiore e la Parma – Suzzara. In particolare, la prima mantiene un'elevata frequentazione anche la domenica. Tale circostanza evidenzia un'utilizzazione altresì non pendolare di tale linea.

**Tabella 16**  
**Confronto Media Saliti/-discesi/giorno Rete Ferroviaria - Periodo invernale**  
(lunedì/venerdì – Sabato - Domenica 2019)

| LINEE FERROVIARIE                     | LV INVERNO 2019 | SAB INVERNO 2019 | DOM INVERNO 2019 | CONFRONTI  |            |
|---------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------|------------|
|                                       | MEDIA LV        | MEDIA SAB        | MEDIA DOM        | SAB/LV     | DOM/LV     |
| Bologna - Piacenza - Milano           | 35.930          | 27.723           | 22.632           | 77%        | 63%        |
| Parma - Borgo val di Taro - La Spezia | 2.915           | 2.041            | 1.365            | 70%        | 47%        |
| Bologna - Rimini - Ancona             | 32.745          | 20.786           | 14.929           | 63%        | 46%        |
| Cremona - Fidenza                     | 498             | 338              | 35               | 68%        | 7%         |
| Bologna - Ferrara - Padova            | 17.236          | 11.051           | 8.366            | 64%        | 49%        |
| Bologna - Verona                      | 9.586           | 7.217            | 4.078            | 75%        | 43%        |
| Ferrara - Ravenna - Rimini            | 6.311           | 4.492            | 2.982            | 71%        | 47%        |
| Bologna - Castelbolognese - Ravenna   | 5.158           | 3.367            | 2.237            | 65%        | 43%        |
| Piacenza - Stradella                  | 701             | 522              | 431              | 74%        | 62%        |
| Fidenza - Salsomaggiore Terme         | 1.672           | 1.345            | 433              | 80%        | 26%        |
| Bologna - Porretta Terme              | 11.044          | 7.007            | 3.649            | 63%        | 33%        |
| Faenza - Lugo - Lavezzola             | 471             | 355              | 1                | 75%        |            |
| Bologna - Firenze                     | 5.343           | 3.423            | 2.334            | 64%        | 44%        |
| Faenza - Borgo S. Lorenzo - Firenze   | 924             | 1.001            | 760              | 108%       | 82%        |
| Modena - Mantova - Verona             | 5.262           | 4.051            | 1.506            | 77%        | 29%        |
| Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara      | 1.682           | 1.169            |                  | 70%        |            |
| Bologna - Casalecchio - Vignola       | 6.773           | 5.180            | 1.447            | 76%        | 21%        |
| Parma - Brescia                       | 200             | 152              |                  | 76%        |            |
| Modena - Sassuolo                     | 3.020           | 2.055            | 182              | 68%        | 6%         |
| Reggio Emilia - Sassuolo              | 1.894           | 1.384            |                  | 73%        |            |
| Reggio Emilia - Guastalla             | 2.235           | 1.709            |                  | 76%        |            |
| Reggio Emilia - Ciano d'Enza          | 2.333           | 1.669            |                  | 72%        |            |
| Bologna - Portomaggiore               | 3.317           | 2.052            | 930              | 62%        | 28%        |
| Parma - Suzzara                       | 2.124           | 1.706            |                  | 80%        |            |
| Ferrara - Codigoro                    | 1.134           |                  |                  |            |            |
| <b>Totale complessivo</b>             | <b>160.506</b>  | <b>112.438</b>   | <b>68.294</b>    | <b>70%</b> | <b>43%</b> |

- Nel periodo estivo si assiste ad una tendenza di utilizzo della rete ferroviaria anche nel weekend. Le linee maggiormente utilizzate rispetto al dato infrasettimanale sono certamente quelle verso e lungo la costa romagnola con un utilizzo il sabato all'80% della Bologna-Rimini -Ancona (73% domenica) e del 96% della Ferrara-Ravenna-Rimini (89% domenica); ma come per il dato invernale si assiste addirittura d un incremento rispetto al dato infrasettimanale dei passeggeri nella Fidenza-Salsomaggiore con il 104% il sabato e della Faenza – Borgo San Lorenzo – Firenze con il 115% del sabato e 95% la domenica. Altre linee molto utilizzate nei weekend estivi sono la Parma-Borgo val di Taro-La Spezia e la Ferrara-Poggio Rusco-Suzzara.

**Tabella 17**  
**Confronto Media Saliti/-discesi/giorno Rete Ferroviaria - Periodo estivo**  
(Lunedì/venerdì – Sabato - Domenica 2019)

| LINEE FERROVIARIE                     | LV ESTATE 2019 | SAB ESTATE 2019 | DOM ESTATE 2019 | CONFRONTI  |            |
|---------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|------------|------------|
|                                       | MEDIA LV       | MEDIA SAB       | MEDIA DOM       | SAB/LV     | DOM/LV     |
| Bologna - Piacenza - Milano           | 31.596         | 23.521          | 22.967          | 74%        | 73%        |
| Parma - Borgo val di Taro - La Spezia | 2.623          | 2.303           | 2.094           | 88%        | 80%        |
| Bologna - Rimini - Ancona             | 30.710         | 24.461          | 22.463          | 80%        | 73%        |
| Cremona - Fidenza                     | 276            | 135             | 42              | 49%        | 15%        |
| Bologna - Ferrara - Padova            | 12.676         | 9.854           | 7.651           | 78%        | 60%        |
| Bologna - Verona                      | 7.452          | 4.777           | 3.267           | 64%        | 44%        |
| Ferrara - Ravenna - Rimini            | 7.163          | 6.849           | 6.368           | 96%        | 89%        |
| Bologna - Castelbolognese - Ravenna   | 4.135          | 3.187           | 2.518           | 77%        | 61%        |
| Piacenza - Stradella                  | 684            | 446             | 461             | 65%        | 67%        |
| Fidenza - Salsomaggiore Terme         | 731            | 758             | 449             | 104%       | 61%        |
| Bologna - Porretta Terme              | 8.560          | 5.108           | 3.050           | 60%        | 36%        |
| Faenza - Lugo - Lavezzola             | 201            | 137             | 2               | 68%        | 1%         |
| Bologna - Firenze                     | 5.000          | 3.277           | 2.045           | 66%        | 41%        |
| Modena - Mantova - Verona             | 3.308          | 2.193           | 1.146           | 66%        | 35%        |
| Faenza - Borgo S. Lorenzo - Firenze   | 680            | 784             | 648             | 115%       | 95%        |
| Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara      | 626            | 519             | 26              | 83%        | 4%         |
| Parma - Brescia                       | 192            | 93              |                 | 48%        |            |
| Modena - Sassuolo                     | 1.963          | 1.403           | 290             | 71%        | 15%        |
| Reggio Emilia - Sassuolo              | 703            | 481             |                 | 68%        |            |
| Reggio Emilia - Guastalla             | 1.035          | 746             |                 | 72%        |            |
| Bologna - Portomaggiore               | 4.111          | 2.170           | 645             | 53%        | 16%        |
| Parma - Suzzara                       | 868            | 601             |                 | 69%        |            |
| Ferrara - Codigoro                    | 448            | 274             |                 | 61%        |            |
| Bologna - Casalecchio - Vignola       | 3.814          | 2.787           | 676             | 73%        | 18%        |
| Reggio Emilia - Ciano d'Enza          |                |                 |                 |            |            |
| <b>Totale complessivo</b>             | <b>129.555</b> | <b>97.225</b>   | <b>76.807</b>   | <b>75%</b> | <b>59%</b> |

## **4.5 STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI**

### **4.5.1 Il rapporto con le Associazioni degli utenti**

Nel corso del 2019 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale, CRUFER, si sono svolte con regolarità. Oltre ai contatti specifici ci sono stati incontri plenari il 22 maggio, il 24 giugno, il 16 settembre, il 18 dicembre.

Si registra che l'associazione Pendolari Piacentini, volontariamente dimessasi dal CRUFER negli anni scorsi, ha avviato il percorso per essere riammessa.

Fanno attualmente parte del CRUFER:

#### **Comitati locali di pendolari**

- Comitato per la ferrovia Porrettana
- Associazione utenti linea Bologna-Verona
- Unione Pendolari Piacentini
- Utenti Bologna - Portomaggiore
- Utenti Bologna - Modena - Mantova
- Comitato Pendolari Bologna - Prato "Direttissima"
- Comitato Pendolari della Romagna RomBO
- Comitato Pendolari Ferrara - Bologna
- Comitato Pendolari AV Bologna-Firenze
- Associazione Utenti Ferrovia Vignola – Bologna
  
- Comitato pendolari pontremolese (aggiuntosi nell'anno)

#### **Organizzazioni**

- UTP - Utenti Trasporti Pubblici

#### **Associazioni dei Consumatori**

- Cittadinanzattiva
- Federconsumatori (che esprime l'attuale presidente)
- Codacons



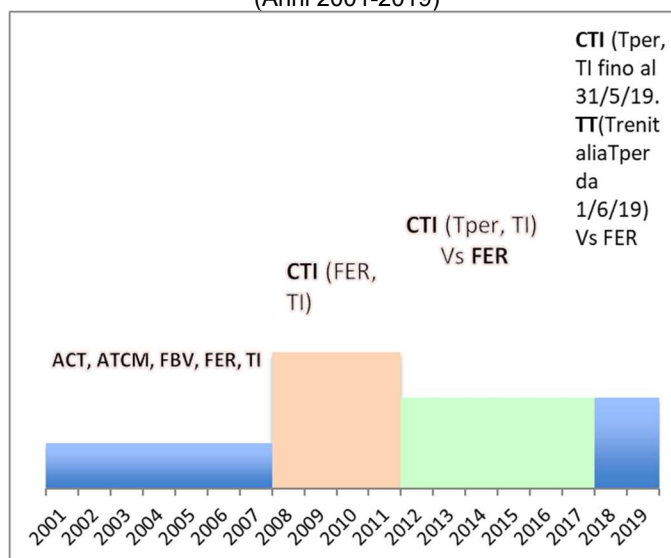
## 4.6 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

### 4.6.1 Premessa

Il paragrafo, dopo una breve sintesi introduttiva, si sofferma sull'analisi prestazionale del settore ferroviario regionale - **servizi di trasporto passeggeri e gestione infrastruttura** (rete di proprietà regionale) – di cui sono valutati, in un ampio orizzonte temporale, retrospettivo e a tendere, i livelli di **efficacia, efficienza ed economicità**, i risultati e i miglioramenti, gli elementi di criticità.

Le analisi e le valutazioni che seguono vanno tenute nella giusta considerazione per gli elementi di complessità interpretativa che ne derivano, devono fare i conti con uno **scenario relativamente articolato e in evoluzione** e questo sul piano sia del modello organizzativo generale sia dell'assetto e delle soluzioni aziendali e societarie, in termini complessivi nonché di singoli attori del settore. La figura che segue tenta di rappresentare tali elementi di complessità riproducendo, in termini necessariamente schematici e semplificati, la storia recente del settore ferroviario, ripercorrendo le trasformazioni intervenute per quanto attiene alle **aziende** che hanno garantito la gestione dei servizi di trasporto e delle infrastrutture di proprietà regionale, nonché agli **strumenti** che hanno governato le relazioni contrattuali afferenti.

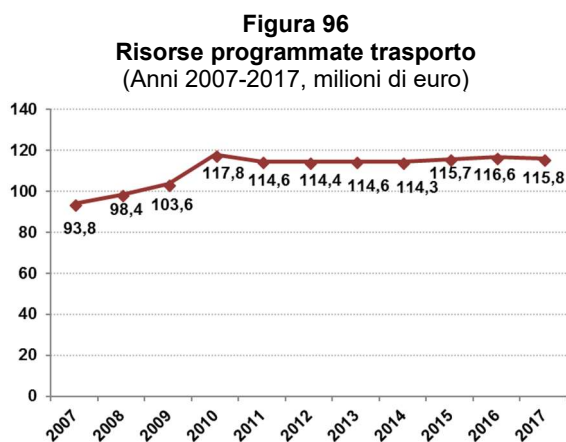
**Figura 95**  
**Settore ferroviario in RER**  
(Anni 2001-2019)



**Le analisi sono focalizzate sul periodo 2008-2019**, essendo l'arco temporale nel quale si sono manifestati i risultati dell'apertura del mercato (affidamento con gara dei servizi di trasporto) e dei processi di riorganizzazione societaria avviati in tale contesto (concentrazione e focalizzazione lato infrastrutture e scissione trasporto Vs rete), da un lato, e gli impatti dei tagli dei trasferimenti statali per quanto riguarda le risorse del settore, dall'altro. In relazione all'interpretazione dei dati e alla formulazione di possibili conclusioni in ordine ai risultati presentati nel seguito pare opportuno premettere alcune **chiavi di lettura**:

- gli anni 2011-2014 registrano forti **riduzioni dei trasferimenti nazionali** per il finanziamento dei costi del settore ("tagli" ex L. 135/12 e s.m.i.) a oggi sostanzialmente controbilanciati, come si evidenzia nell'andamento delle risorse programmate sotto riprodotto (corrispettivi contratto di servizio, al netto dell'adeguamento inflattivo), dal combinato ricorso al concorso finanziario regionale (confermato per il 2017 ai livelli dell'anno precedente), alle manovre tariffarie (nel quadro del sistema "STIMER/Mi Nuovo"), nonché all'adozione di politiche di **riprogrammazione, razionalizzazione e riorganizzazione del servizio** ferroviario (in coerenza con quanto previsto

dal D.P.C.M. del marzo 11/3/2013). La rimodulazione dell'offerta ha riguardato, in termini incrementali, le relazioni a più forte domanda e, in termini di riduzione o sostituzione con servizi bus, le relazioni a più bassa frequentazione, garantendo la sostanziale invarianza del livello di servizio offerto;



- i **dati 2019**, dove i valori di **consuntivo** o **preconsuntivo** siano risultati indisponibili o incompleti, sono stati ottenuti per stima, ove possibile, in base alla **proiezione** delle tendenze in atto. Tale stima, per quanto affetta da approssimazione, si propone di offrire una prima indicazione sui risultati attesi ove gli andamenti in essere non dovessero subire correzioni o vere e proprie inversioni di tendenza;
- il triennio **2012-2014**, per la **gestione della rete regionale**, rappresenta un momento di forte **discontinuità** rispetto al passato, perfezionandosi il processo di scissione e separata societizzazione delle risorse aziendali afferenti al comparto dei servizi di trasporto ferroviario. Il suddetto processo di scissione ha innescato un profondo riassetto del gestore sul piano organizzativo, economico-finanziario e patrimoniale, in vista di una forte focalizzazione sull'attività di riferimento (gestione infrastruttura ferroviaria), con la compiuta applicazione, anche all'infrastruttura regionale, del canone di accesso alle tracce orarie (pedaggio) da parte del trasporto passeggeri e del traffico merci (a cui si aggiungono gli oneri per l'energia elettrica di trazione e i canoni di locazione di depositi e officine per determinare i costi complessivi d'infrastruttura per l'impresa ferroviaria). Tale discontinuità, d'altra parte, si riflette nella necessità di avvicinare con discernimento l'analisi di dati e informazioni di riferimento del periodo successivo al 2012, che per le ragioni anticipate non hanno potuto sottrarsi a una relativa disomogeneità con la serie storica venuta ad affermarsi sino al 2011 e che solo in prosieguo di tempo potranno assestarsi ed essere così oggetto di una piena valutazione in rapporto alle diverse linee di attività venute a consolidarsi in capo al Gestore dell'infrastruttura;
- l'**anno 2019** si caratterizza per la partenza degli effetti della nuova gara per il trasporto pubblico ferroviario regionale, gara svolta direttamente dalla società in house FER Srl, vinta dalla società di nuova costituzione TRENITALIATPER SCARL, e partita il 1° giugno 2019.

#### 4.6.2 Gestione rete e servizi di trasporto in sintesi

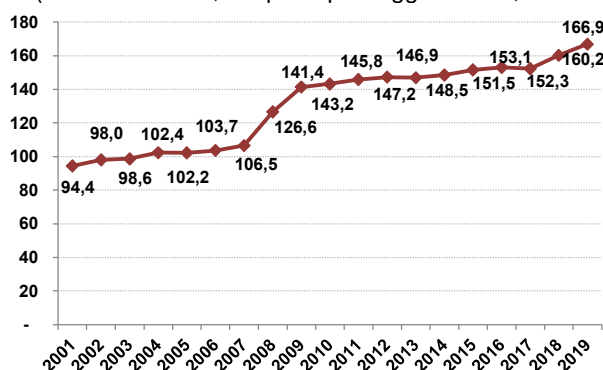
La Regione, nel periodo 2001-2019, ha destinato al sostegno e allo sviluppo del settore ferroviario (trasporto passeggeri e gestione rete) un ammontare crescente di risorse finanziarie in conto

esercizio, attestato in media **oltre i 159,8 milioni di euro nel triennio 2017-2019** (inclusa indicizzazione, L. 2/09 e CCNL), con un incremento complessivo del **31% dal 2008**.

**Figura 97**

**Risorse regionali correnti settore ferroviario**

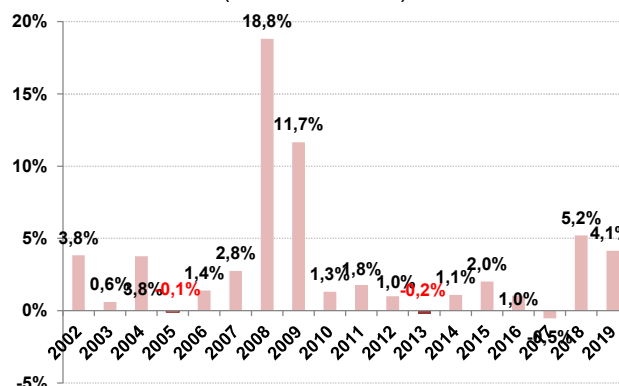
(Anni 2001-2019, trasporto passeggeri e rete, mln di euro)



**Figura 98**

**Variaz. % risorse regionali correnti settore ferroviario**

(Anni 2002-2019)



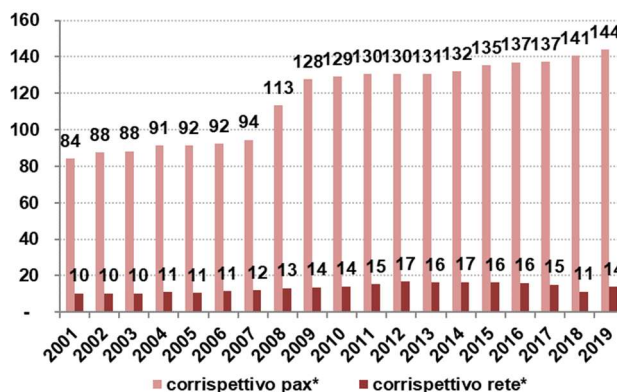
**I corrispettivi per i servizi di trasporto e per la gestione della rete**, come si rileva dalla figura che segue, sono in un **rapporto di quasi 9:1**. Il corrispettivo del trasporto include la quota da destinare al pagamento del canone di pedaggio e degli altri oneri correlati all'accesso all'infrastruttura. Il dato relativo agli esercizi 2008-2019, particolarmente cospicuo, tiene conto delle **rilevanti risorse incrementalì messe a disposizione dalla Regione** per il potenziamento dei servizi nonché delle **risorse aggiuntive** (pari a circa 10,6 milioni di euro/anno) finanziate dallo Stato (L. 2/09), quale parziale riallineamento dei trasferimenti alle Regioni individuati all'atto della delega delle competenze in materia di servizi ferroviari (art. 9 D.Lgs. 422/97), che erano rimasti da allora invariati e comunque riferiti all'ammontare dei servizi originari. Tali risorse messe a disposizione dallo Stato (L. 2/09), a partire dal 2016 sono gradualmente sostituite da ulteriori finanziamenti della Regione in favore del servizio di trasporto pubblico ferroviario, **fino alla loro totale copertura con fondi regionali dal 2017**.

Con l'avvento della nuova gara nel giugno 2019, il cui valore di partenza è pari a 155 mln €, cambia anche il calcolo del riconoscimento inflattivo, riconoscendo l'inflazione programmata dell'anno di riferimento, definita nel NADEF dell'anno precedente, sul corrispettivo unitario treno\*km.

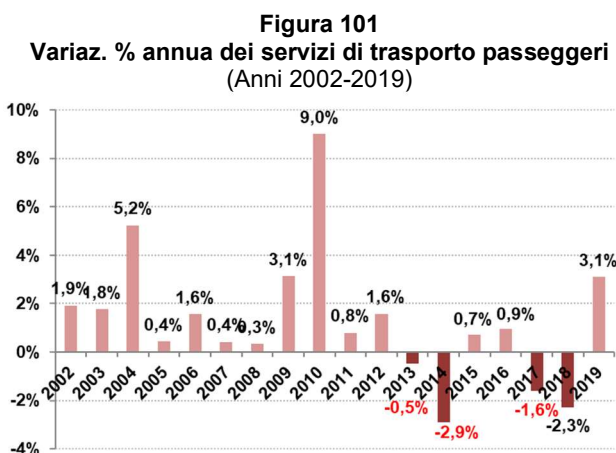
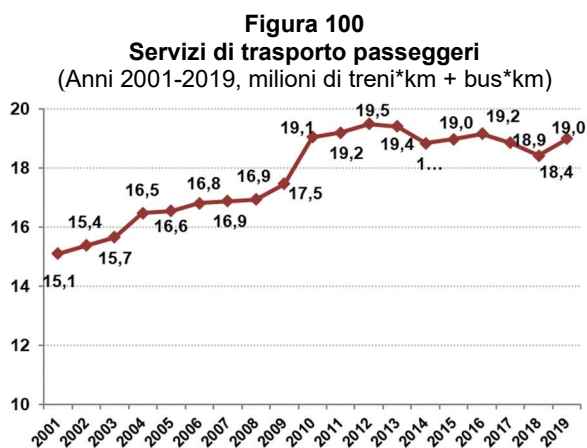
**Figura 99**

**Corrispettivi trasporto passeggeri e gestione infrastruttura**

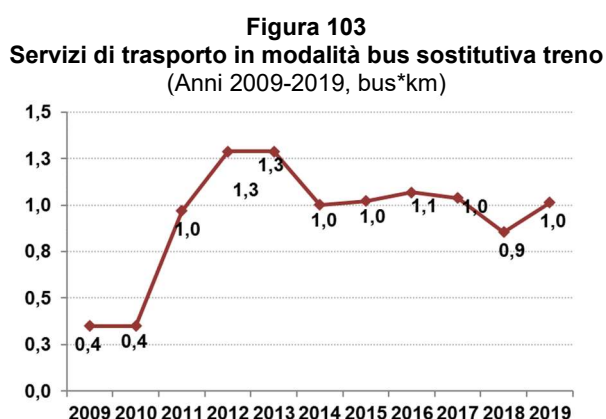
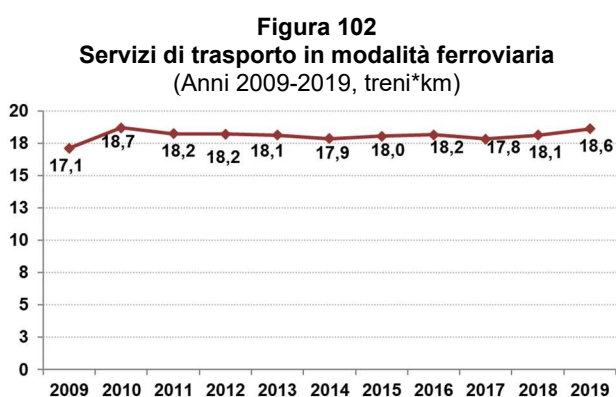
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



Nel periodo 2001-2012, il **servizio di trasporto passeggeri è stato costantemente potenziato**, passando **da 15 a oltre 19 milioni di km/anno** (treni più bus sostitutivi), con un incremento dal 2008 del 15%. Il periodo successivo registra per contro un'**inversione di tendenza**, in esito ai richiamati tagli ai trasferimenti statali, con una stabilizzazione dell'offerta del servizio. Con l'inizio del nuovo contratto vengono aumentati i servizi.



Il dato dei bus\*km presenta una **dinamica particolarmente accentuata nel periodo compreso tra il 2009 e il 2014**, come accennato, in esito alle strategie riorganizzative messe in atto dalla Regione per garantire un adeguato livello di offerta in presenza dei tagli ai trasferimenti statali, specie sulle relazioni a domanda debole che, a partire dal 2011, hanno visto la richiamata sostituzione di servizi ferroviari con servizi autobus sostitutivi. Il dato si consolida nel triennio 2017-2019.



La **rete ferroviaria regionale** (escluse quindi le tratte RFI) ha registrato un importante piano di interventi nel periodo 2001-2005, che ha portato l'estensione operativa **da 320 km a 349 km** (+ 9% circa), mantenendosi inalterata da allora. Il periodo successivo è caratterizzato da significativi interventi di **ammodernamento** delle infrastrutture, per l'uniformazione con la rete nazionale e l'**elettrificazione** di alcune linee (40% della rete).

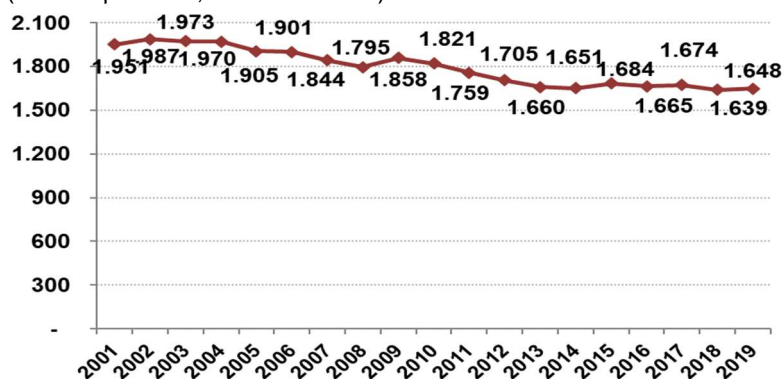
Da settembre 2016 è entrata in funzione in via sperimentale la nuova tratta Portomaggiore-Dogato (**circa 12 km di rete**), attualmente utilizzata per formazione e collaudi.

Il settore ferroviario, nel suo complesso (passeggeri e rete regionale), occupa **1.674 addetti**<sup>18</sup> nel **2019**, di cui quasi l'86% impegnati nel comparto del trasporto passeggeri. La dinamica del personale registra una flessione graduale e pressoché sistematica dal 2002, con un **decremento dell'8% nel quinquennio** (2014 Vs 2010), associata al riassetto dei comparti, a fenomeni congiunturali e alla riorganizzazione societaria dell'Impresa ferroviaria e delle aziende regionali, per esigenze di mercato e nella prospettiva di riforma settoriale introdotta dalla revisione della L.R. 30/98 (separata societizzazione della gestione delle infrastrutture regionali, affidata a FER, rispetto alle attività di trasporto, confluite in TPER). L'aumento delle unità fra il 2014 e il 2015 è da attribuire prevalentemente a scelte gestionali di Trenitalia che ha assegnato la gestione delle biglietterie delle stazioni di Cesena, Ferrara, Fidenza, Forlì, Modena, Parma e Piacenza alla direzione regionale dell'Emilia-Romagna. Il dato nel 2017 invece torna a risalire rispetto agli anni precedenti, pur se in maniera fisiologica al settore, assestandosi nuovamente negli anni successivi.

**Figura 104**

**Addetti settore ferroviario**

(Teste equivalenti, anni 2001-2019)



### 4.6.3 Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario

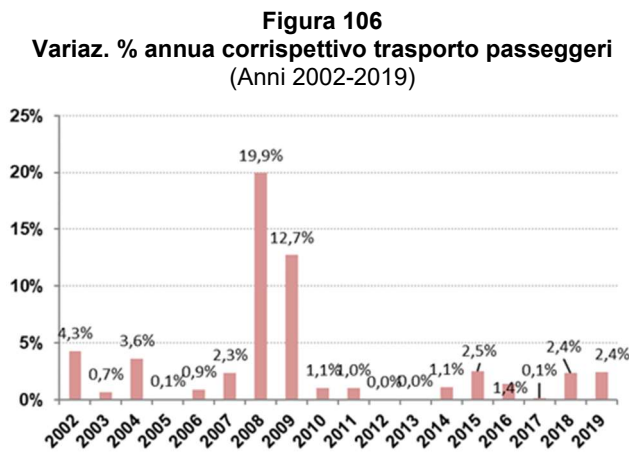
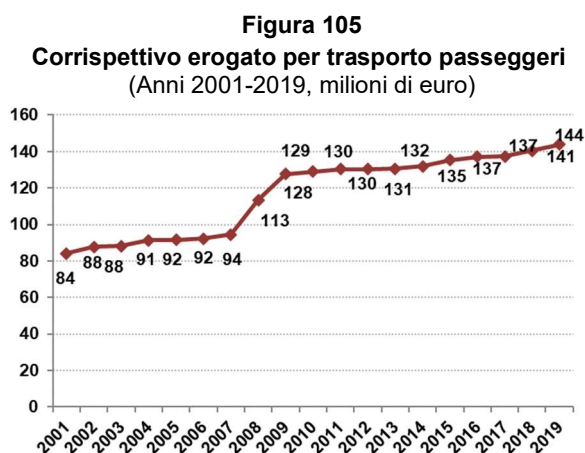
Il paragrafo focalizza i principali dati e indici di caratterizzazione dei **servizi regionali di trasporto passeggeri per ferrovia**, con riguardo al periodo 2001-2019; ove non disponibile il dato, si è proceduto a effettuare delle stime sulla base dell'andamento storico e dei trend rilevati. Nell'analisi, particolare attenzione è prestata all'ultimo quinquennio, nel cui corso, come premesso, si apprezzano i risultati attesi dal contratto di servizio conseguente alla gara e alle strategie aziendali che l'hanno accompagnata e seguita a partire dal 2008.

#### 4.6.3.1 Corrispettivo contrattuale

Il corrispettivo erogato all'Impresa ferroviaria (CTI fino a maggio 2019 e TrenitaliaTper Scarl da giugno 2019) per il trasporto passeggeri (indicizzato e al lordo di CCNL e L. 2/09) si attesta intorno ai **144 milioni di euro nel 2019, ed evidenzia una dinamica in aumento rispetto all'ultimo quinquennio**, a fronte dell'applicazione dell'Atto Ponte (atto che dà prosecuzione, dal 1/7/2016 al 31/12/2018, al Contratto di servizio con il CTI), alla graduale copertura con fondi regionali dei

<sup>18</sup> Il dato relativo agli addetti individua la consistenza media del personale assegnato al settore sulla base delle teste medie tempo-pieno equivalenti dell'anno di riferimento, il cui computo tiene conto della tipologia di contratto (ad es., personale part-time), della data d'inserimento in organico, ecc. Il dato non tiene conto degli addetti relativi alle Aziende controllate (ad es. MaFer Srl).

contributi ex L. 2/2009, e soprattutto all'avvio della nuova gara e conseguente contratto con TrenitaliaTper Scarl.

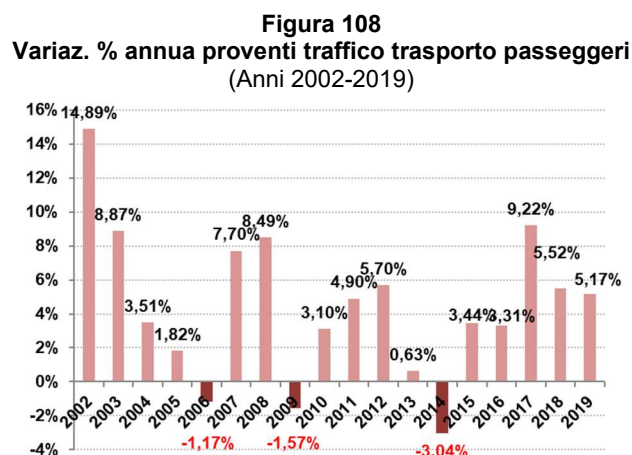
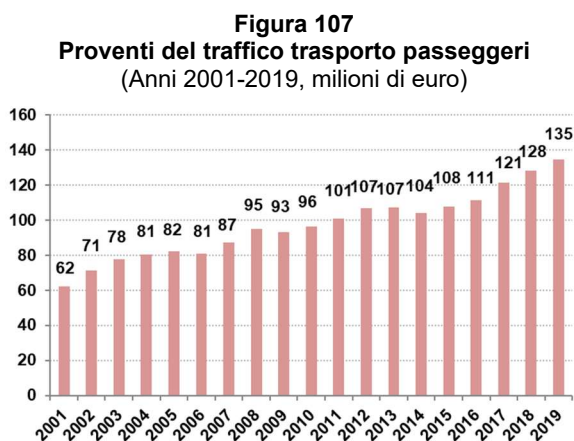


Rispetto al dato contrattuale, il **corrispettivo effettivamente erogato** al CTI, (poi TrenitaliaTper Scarl dal 1° giugno 2019) nel periodo 2002-2019 risulta decurtato per gli scostamenti accertati tra impegni sottoscritti e servizio offerti sul piano quantitativo (ad es., corse soppresse) e qualitativo (ad es. difformità in materia di puntualità e regolarità delle corse, pulizia dei mezzi e delle stazioni).

Le risorse trattenute, a parziale compensazione dei disagi sofferti, sono pressoché integralmente **restituite agli utenti** in diverse forme: incrementi del servizio, abbonamenti mensili gratuiti (per almeno il 50% delle riduzioni di corrispettivo dal 2013, L.R. n. 9), operazioni tariffarie d'incentivazione all'utilizzo dei servizi, acquisto di nuovo materiale rotabile.

#### 4.6.3.2 Proventi da traffico e passeggeri trasportati

I **proventi** del traffico del trasporto passeggeri superano stabilmente quota **100 milioni di euro dal 2011** e toccano i **134 milioni di euro nel 2019**, in esito a importanti manovre tariffarie (2008, 2010, 2011, 2013, 2014 e 2016) intervenute nella logica dell'uniformazione alle tariffe obiettivo individuate dalla Regione (vedi sistema regionale STIMER/Mi Muovo al capitolo 5, unificazione tariffe e loro indicizzazione all'inflazione) e **al forte potenziamento delle campagne anti-evasione**.

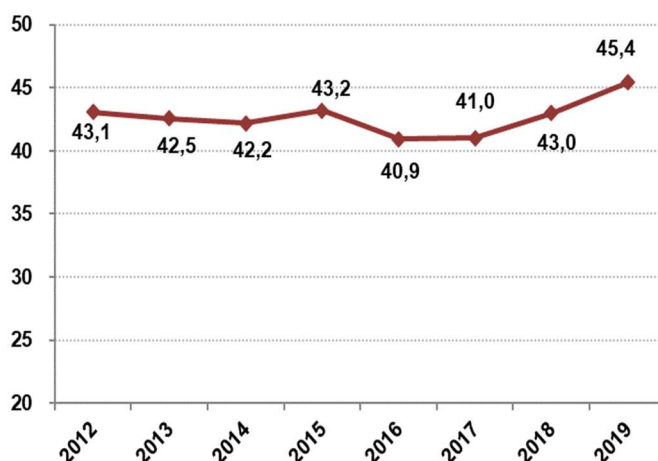


A decorrere dall'1° gennaio 2013 le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, dati economici e trasportistici.

Il dato dei passeggeri trasportati risulta particolarmente significativo ai fini della valutazione degli obiettivi di efficientamento del sistema “trasporto”, e necessario al riscontro del richiesto incremento annuale del load factor.

I dati del periodo 2012-2019, in dipendenza dell'evoluzione dell'offerta determinata dalla riprogrammazione e razionalizzazione dei servizi, registrano un **assestamento dei valori**. Gli sforzi compiuti dalla Regione per riqualificare e accrescere l'offerta di trasporto ferroviario, in un periodo caratterizzato dal perdurare della crisi economica generale, sono stati premiati con un **andamento favorevole dei passeggeri** rispetto a quello del servizio.

**Figura 109**  
**Passeggeri su Rete Regionale e Nazionale**  
(Anni 2012-2019, milioni di passeggeri)

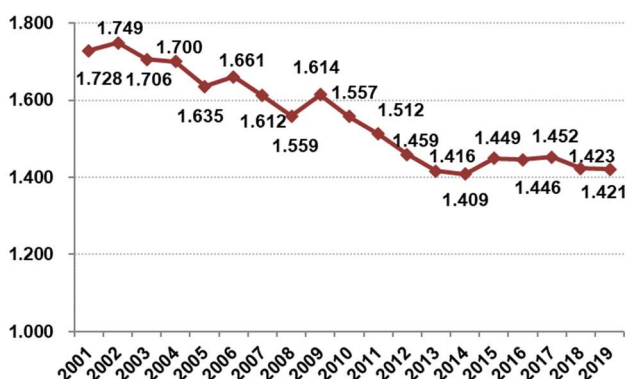


#### 4.6.3.3 Addetti, produttività e costo del personale

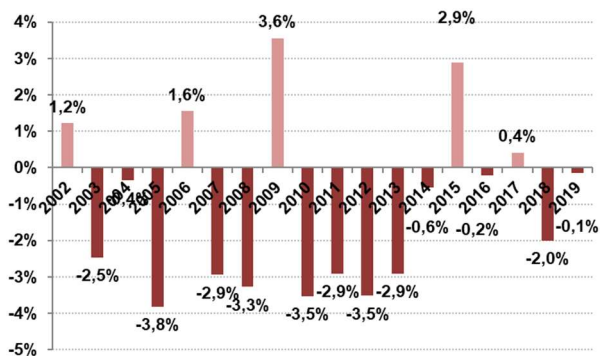
Il dato degli addetti è individuato in termini di “teste equivalenti” e non tiene conto delle aziende controllate (vedi precedente nota a piè di pagina). Gli **addetti del trasporto passeggeri**, compreso il personale impiegatizio, con andamento altalenante **si riducono progressivamente fino al 2014, portandosi nel 2019 a 1.421 unità**, in esito a riorganizzazioni aziendali e societarie e a politiche di “outsourcing”, intervenute in presenza delle accennate dinamiche dei servizi.

L'aumento delle unità dal 2014 al 2015 (+2,9%) è, come segnalato in precedenza, da attribuirsi alle scelte gestionali di Trenitalia, in merito alle biglietterie delle stazioni di Cesena, Ferrara, Fidenza, Forlì, Modena, Parma e Piacenza.

**Figura 110**  
**Andamento degli addetti del trasporto passeggeri**  
 (Teste equivalenti, anni 2001-2019)

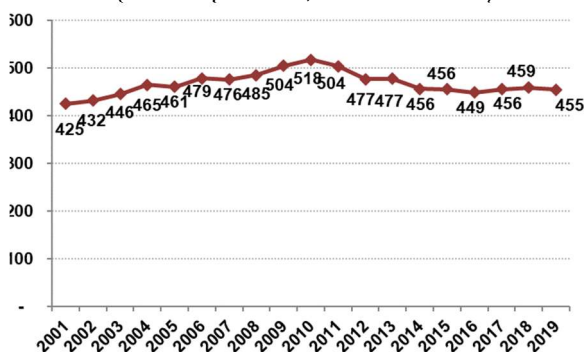


**Figura 111**  
**Variaz. % annua addetti del trasporto passeggeri**  
 (Anni 2002-2019)

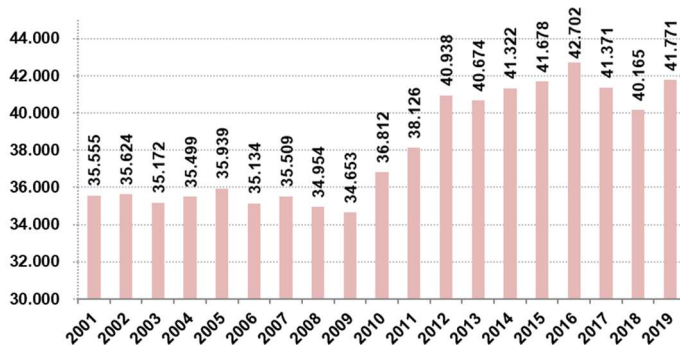


Il dato sul **personale di macchina**<sup>19</sup> presenta un andamento correlato alla dinamica e alla riorganizzazione dell'offerta (servizi treno Vs bus sostitutivi), attestandosi sulle 455 unità nel 2019. La **produttività pro capite**, stabile sino al 2009, è in decisa crescita nell'ultimo quinquennio, portandosi oltre i **41.000 treni\*km dal 2012**, presumibilmente in esito a logiche consortili e di efficientamento intervenute in virtù dell'assetto societario e organizzativo assunto per la gara.

**Figura 112**  
**Andamento dei macchinisti del trasporto passeggeri**  
 (Teste equivalenti, anni 2001-2019)



**Figura 113**  
**Produttività dei macchinisti del trasporto passeggeri**  
 (Anni 2001-2019)

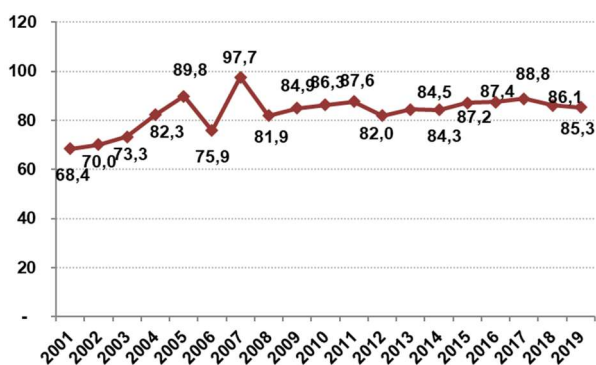


Il **costo del personale** (lordo IRAP), dopo un andamento altalenante, in coincidenza delle già menzionate strategie riorganizzative delle aziende ferroviarie, della dinamica salariale e degli effetti congiunturali si regolarizza a partire dal 2008, attestandosi sugli **85,3 milioni di euro nel 2019**.

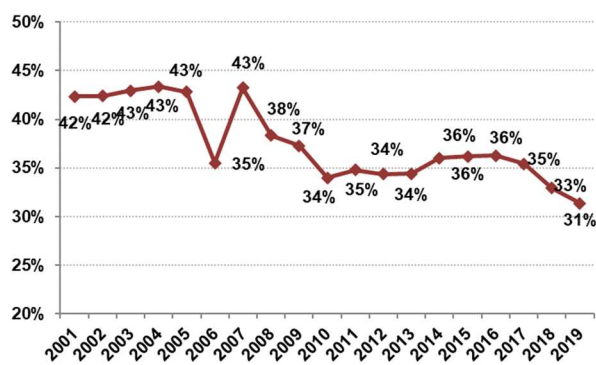
<sup>19</sup> Alcuni dei primi dati della serie storica sono frutto di stima, basata sui volumi di servizio e sull'andamento della produttività registrata in media nel periodo successivo. I dati conclusivi del periodo presentano pertanto un superiore indice di attendibilità e precisione.



**Figura 114**  
**Costo totale del personale del trasporto passeggeri**  
 (Anni 2001-2019, milioni di euro)



**Figura 115**  
**Rapp. % costo personale e costo operativo aziendale**  
 (Anni 2001-2019)

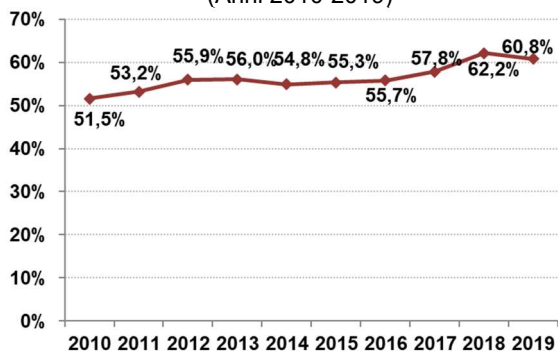


#### 4.6.3.4 Efficacia-Efficienza-Economicità

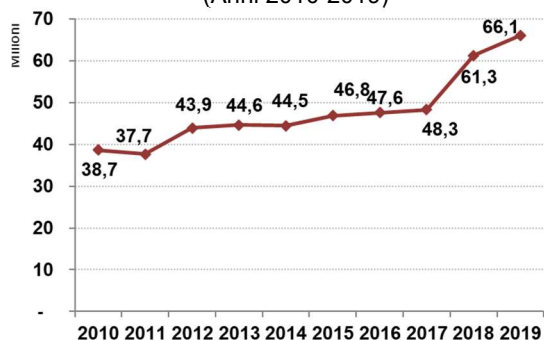
Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, determinato sulla base del **metodo di calcolo** adottato a livello di monitoraggio nazionale<sup>20</sup> e riferito al periodo temporale esaminato in tale ambito (2010-2019), presenta un **dato medio attorno al 55%** e un massimo del **63,6%** nel 2019, ben al di sopra della soglia minima del 35% individuata, con riguardo ai costi operativi veri e propri, dal D.Lgs. 422/97 e s.m.i.

La figura a destra, per completezza del quadro di riferimento, con riguardo alla rete nazionale e regionale, riproduce l'andamento del dato dei **costi d'infrastruttura** (oneri per pedaggio, per energia elettrica di trazione e altri costi di accesso) considerati nel calcolo precedente per il periodo in esame.

**Figura 116**  
**Rapporto ricavi da traffico Vs "Costi operativi"**  
 (Anni 2010-2019)



**Figura 117**  
**Costi d'infrastruttura**  
 (Anni 2010-2019)



<sup>20</sup> Il DPCM dell'11 marzo 2013, "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", all'art. 1, "Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario", prevede che il soddisfacimento dell'obiettivo del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi sia verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente del "rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura" (pedaggi e canoni).

#### 4.6.4 Monitoraggio della gestione della Rete Regionale

Il paragrafo fornisce i principali dati e indici di caratterizzazione del settore ferroviario relativamente alla **gestione delle infrastrutture di rete** di proprietà regionale.

L'analisi è focalizzata sull'**ultimo triennio** (2017-2019) dell'arco temporale complessivo di riferimento (2001-2016), in considerazione dell'operatività dell'Azienda nel nuovo assetto societario e gestionale, intervenuto nel 2012 in esito alla scissione del trasporto.

Come già rilevato, con decorrenza 1° febbraio 2012, si è infatti perfezionata la **separazione societaria e il riassetto organizzativo di FER Srl**, che ha mantenuto, con la stessa denominazione, la gestione della rete regionale e ha acquisito dalla Regione, ai sensi della L.R. 30/98 e s.m.i., il ruolo di stazione appaltante per l'affidamento dei servizi ferroviari di trasporto riferiti all'intero bacino regionale e per la gestione e monitoraggio del relativo Contratto di servizio.

L'esame degli andamenti privilegia le attività connesse alla **gestione della rete e all'erogazione dei servizi a essa connessi**, tralasciando quanto afferente alle attività complementari e supplementari affidate alla FER, riconducibili alla gestione del patrimonio immobiliare e allo svolgimento del suddetto ruolo di stazione appaltante.

La rappresentazione del dato del corrispettivo (ex Contratto di Programma), nei paragrafi che seguono, è completata da quella relativa al dato del **pedaggio e dei canoni** che le Imprese ferroviarie corrispondono a FER per l'accesso alle infrastrutture regionali e ai servizi connessi.

Allo scopo di ricondurre costi e ricavi alle singole linee di attività e ai principali processi industriali, in conformità con quanto previsto dal D.Lgs. 188/03 (art. 15), è stata predisposta una struttura di **riclassificazione del conto economico aziendale**.

L'estensione della rete, come già evidenziato in premessa, risulta relativamente stabile da quasi un decennio, essendo il suo **potenziamento concentrato nel periodo 2001-2005**, ove lo sviluppo chilometrico - dagli iniziali 320 km - è stato progressivamente portato a **349 km**, con un incremento complessivo del 9%.

Da settembre 2016 è entrata in funzione in via sperimentale la nuova tratta Portomaggiore-Dogato (**circa 12 km di rete**), attualmente utilizzata per formazione e collaudi.

#### 4.6.4.1 Corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura

Il corrispettivo contrattuale erogato dalla Regione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, con un andamento in costante crescita a partire dal 2005, si attestava a **15 milioni di euro circa nel 2013**. Tale corrispettivo, ai sensi di un generale processo di revisione e **razionalizzazione** delle società partecipate intrapreso dalla Regione, subisce un decremento per l'annualità 2016 pari a circa 0,5 milioni di euro e per l'annualità 2017 pari a 1 milione di euro, e ben di 4 milioni nel 2018; dal 2019 risale causa di aumento degli adempimenti a carico della società.

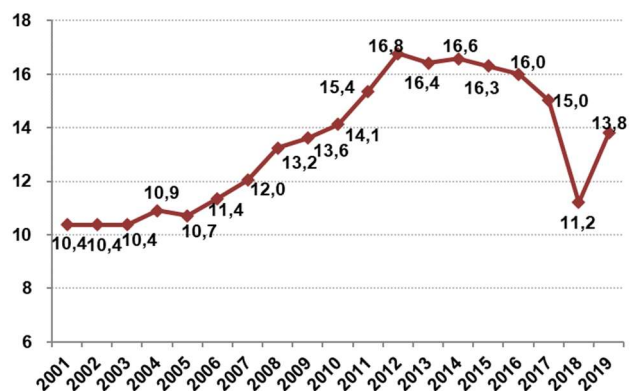
Il corrispettivo di gestione dell'infrastruttura, ove si considerino anche i **trasferimenti relativi al CCNL** e le **risorse straordinarie** previste dalla Regione a fronte di interventi aggiuntivi di manutenzione ordinaria e di rifunzionalizzazione delle stazioni/fermate (pari a 1 milione di euro nel 2012), sfiora la quota di 17 milioni di euro nel 2012, risente delle variazioni conseguenti alla razionalizzazione, per tornare ad aumentare nel **2019**.

La dinamica delle **risorse per km di rete** evidenzia un dato medio di periodo di 37.000 euro e un dato 2019 a quota 38.155 euro.

**Figura 118**  
Corrispettivo erogato per gestione infrastruttura  
(Anni 2001-2019, milioni di euro)

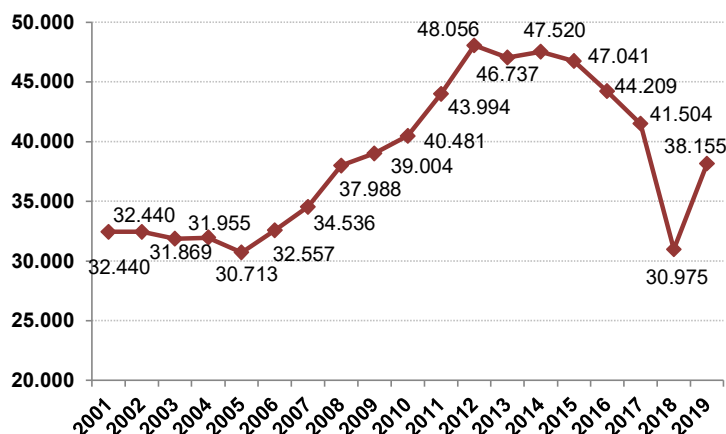


**Figura 119**  
Risorse erogate dalla Regione  
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



Tale andamento, oltre che da dinamiche congiunturali (CCNL, inflazione, ecc.) è spiegato dall'intensificarsi, anche in via straordinaria, degli interventi di **manutenzione e ammodernamento** delle infrastrutture, rivolti all'omogeneizzazione gestionale di una rete che sino al 2008-2009 ha fatto capo a gestori diversi, all'incremento dei costi conseguenti all'**elettificazione** di diverse linee (40% circa del totale), agli sforzi compiuti per uniformare gli **standard** regionali con quelli nazionali e per promuovere l'**interconnessione e l'intermodalità** tra i due sistemi, e a un processo di **razionalizzazione** riferibile agli ultimi anni.

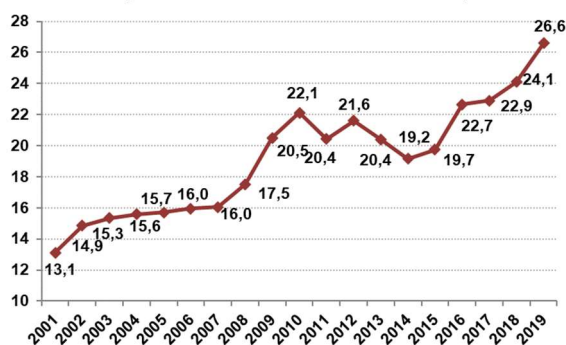
**Figura 120**  
Risorse erogate per km di rete  
(Anni 2001-2019)



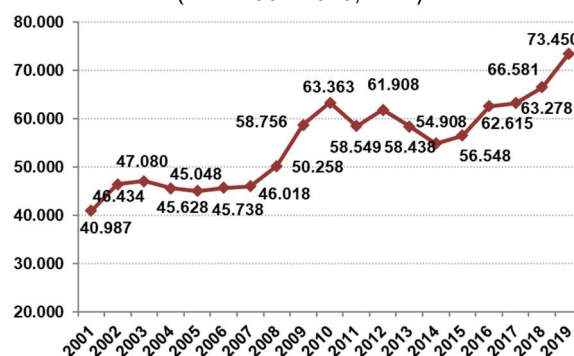
#### 4.6.4.2 Costi e ricavi della rete

Il **costo operativo annuo** della gestione dell'infrastruttura nel quinquennio 2015-2019, riferito a tale linea di attività in senso stretto, si attesta in media sui **23 milioni di euro** in termini complessivi e sui **64.500 euro** in termini unitari (per km di rete in esercizio).

**Figura 121**  
Costo operativo per gestione rete  
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



**Figura 122**  
Costo operativo per km di rete  
(Anni 2001-2019, euro)



L'andamento del costo operativo della rete, con **fluttuazioni concentrate negli estremi** del periodo, connota lo sviluppo delle infrastrutture, prima, e il loro progressivo adeguamento, dopo, secondo le esigenze e le finalità sopra richiamate.

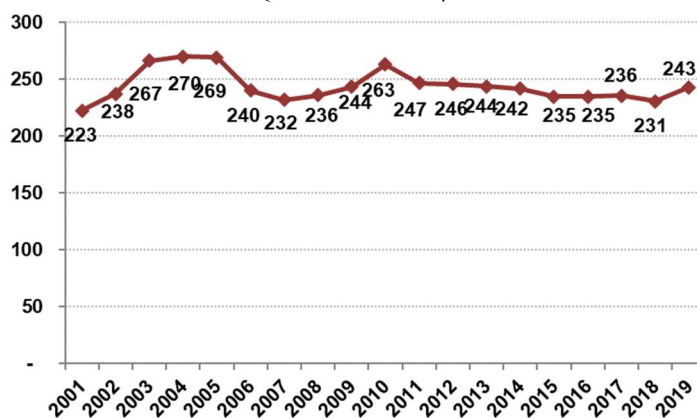
Quanto ai **ricavi**, la gestione dell'infrastruttura può contare sulla voce degli **introiti da pedaggio** che le Imprese ferroviarie versano per l'accesso alle infrastrutture regionali e per i connessi servizi, voce che registra un'evidenza contabile a partire dal 2012, a fronte della scissione societaria. Tali introiti, limitatamente al **trasporto passeggeri**, nel triennio 2017-2019 sono pari come media annua a **4,5 milioni di euro**.

#### 4.6.4.3 Addetti, produttività e costo del personale di rete

L'organico aziendale dalle 244 unità del 2013 si attesta a **243 nel 2019**, di cui il **93,5%** circa impegnato nella **gestione e manutenzione della rete ferroviaria regionale** (incluse attività di gestione della sicurezza e ambientale). Gli andamenti alternati nell'arco dell'intero periodo sono

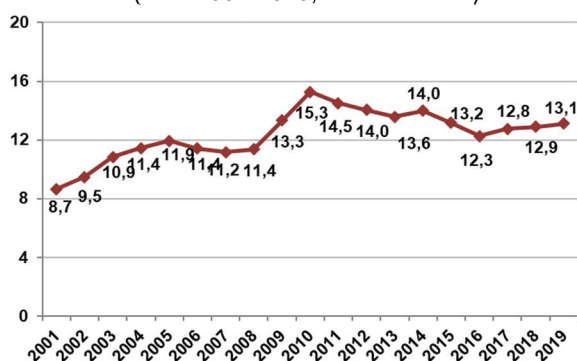
legati al duplice effetto della crescita delle infrastrutture in esercizio, al loro potenziamento e ammodernamento, e dei processi riorganizzativi e aggregativi aziendali, intervenuti, con particolare rilievo, a partire dal 2007.

**Figura 123**  
**Personale addetto alla gestione delle infrastrutture**  
 (Anni 2001-2019)

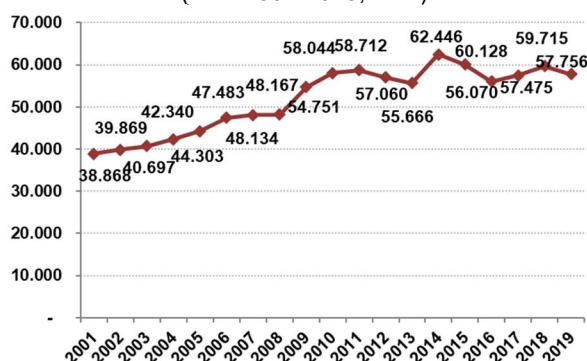


Quanto alla **produttività del personale**, il cui andamento è anche legato alle fasi di potenziamento, adeguamento e messa a produzione di nuove tratte, si osserva che sono mediamente necessari **0,60 addetti per km di rete** per assicurare il complesso delle necessarie attività di amministrazione, esercizio e manutenzione. Il **costo del personale** aziendale addetto alla rete (lordo IRAP) presenta un andamento in calo nell'ultimo quinquennio, attestandosi a quota **13 milioni di euro** nel 2019 (il dato rappresentato in figura per gli anni precedenti al 2014 comprende anche il personale impegnato nelle altre attività aziendali). Il **costo medio annuo per addetto** nell'ultimo triennio presenta un dato medio intorno ai **58.000 euro**.

**Figura 124**  
**Costo del personale addetto alla rete**  
 (Anni 2001-2019, milioni di euro)



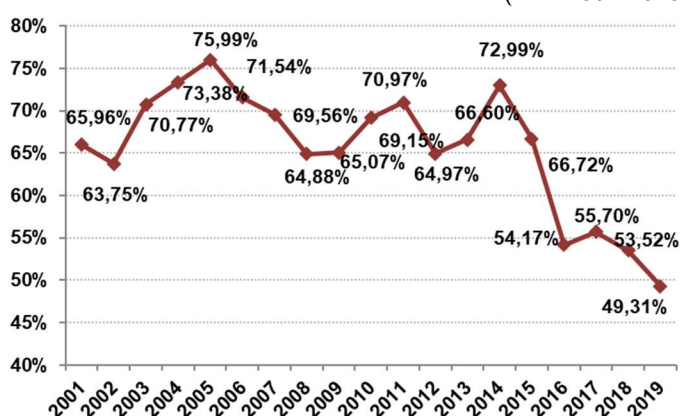
**Figura 125**  
**Costo medio per addetto del personale di rete**  
 (Anni 2001-2019, euro)



L'**incidenza** dei costi del personale sul totale dei costi operativi aziendali, nel triennio 2017-2019 si attesta al **53%**.

Le significative oscillazioni rilevabili nel periodo sono legate alle dinamiche, più volte evidenziate, indotte dalle operazioni di concentrazione e riassetto societario, di riorganizzazione produttiva, di efficientamento e nel 2016 da sopravvenienze passive straordinarie.

**Figura 126**  
**Rapporto % costo personale Vs costo operativo rete**  
 (Anni 2001-2019)



#### 4.6.4.4 Efficiacia-Efficienza-Economicità della rete

La **copertura dei costi operativi** di gestione della rete, seppur sempre riconducibile in via principale, com'è naturale, al **corrispettivo** contrattuale, può contare come sopra anticipato sugli **introiti da pedaggio** che le Imprese Ferroviarie versano al Gestore per l'accesso alle infrastrutture regionali e per i connessi servizi. Tali introiti, relativamente al triennio 2017-2019, permettono in media di coprire una quota del totale dei costi operativi annui pari al **18,6%**.

Il **corrispettivo contrattuale** erogato dalla Regione nello stesso triennio concorre alla copertura dei costi operativi dell'infrastruttura per un valore pari in media all'**55%** (dovuto principalmente all'esito del processo di razionalizzazione degli ultimi anni, che ha finito di produrre i suoi effetti nel 2018).

Figura 127

Rapporto % corrispettivo contrattuale Vs costi operativi  
(Anni 2001-2019)

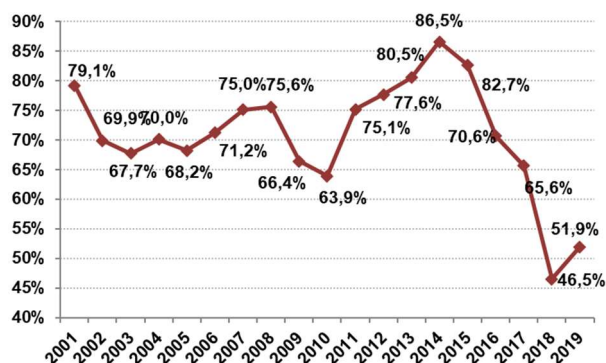
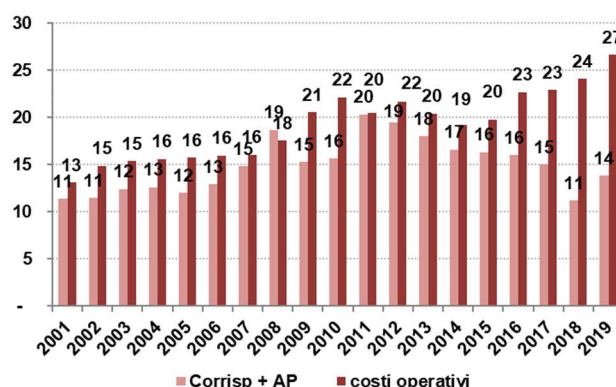


Figura 128

Corrisp., CCNL e altri proventi Vs costi operativi  
(Anni 2001-2019, milioni di euro)



Il **pareggio di bilancio della gestione dell'infrastruttura**, ossia la copertura integrale dei costi di gestione, nel triennio 2017-2019, oltre a quanto sopra evidenziato, è garantito con il concorso ulteriore degli introiti derivanti dalle **attività aziendali complementari** quali la valorizzazione commerciale di servizi, beni e diritti che, in sinergia con la rete, sono offerti alle Imprese ferroviarie (in aggiunta a quelli strettamente remunerati con il pedaggio) e a soggetti terzi (per l'accesso e l'utilizzo di aree, impianti e immobili facenti parte del patrimonio aziendale).

Dal 2012 alla suddetta copertura dei costi concorre anche l'attività aggiuntiva di **"stazione appaltante"** dei servizi di trasporto passeggeri di competenza regionale, per i cui oneri è stata riconosciuta a FER una quota percentuale sul trasferimento che la Regione assicura a copertura del corrispettivo del contratto di servizio.

## 4.7 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA

### 4.7.1 Interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI (gruppo FSI SpA)

La possibilità di potenziare, razionalizzare e migliorare i servizi ferroviari di competenza regionale è anche fortemente legata agli **investimenti che vengono posti in essere sull'infrastruttura**.

Gli interventi che risultano realizzati negli ultimi anni da RFI su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ricadenti nei limiti amministrativi della Regione Emilia-Romagna o percorsi dai treni regionali inseriti nel Contratto di servizio Regione – Consorzio Trasporti Integrati, da riscontri effettuati dagli uffici regionali e da informazioni direttamente acquisite, sono elencati di seguito.

- **Raddoppio del binario sulla linea Bologna-Verona** (completamento della tratta mancante Tavernelle E. - Nogara).

Impegno complessivo di spesa: 846 milioni di euro.

Tabella 18  
Raddoppio binario linea Bologna-Verona

| Lavori   | Stato lavori    | Previsioni anno di completamento | Spesa prevista (milioni di euro) |
|--|-----------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Tavernelle E. - San Giovanni in Persiceto                            | Completato      |                                  | 31,4                             |
| San Giovanni in Persiceto – Crevalcore                               | Completato      |                                  | 13,1+41,7                        |
| Crevalcore - San Felice sul Panaro                                   | Completato      |                                  | 192,4                            |
| Poggio Rusco – Nogara  | Completato      |                                  | (compresi nei 192)               |
| San Felice s/P. - Poggio Rusco (ultimo lotto)                        | Completato      |                                  | 84,7                             |
| Nuovo Ponte sul Po (prima fase: fondazioni e pile)                   | Completato      |                                  | 24,2                             |
| Nuovo Ponte sul Po (seconda fase: impalcato in acciaio)              | Completato      |                                  | 25                               |
| Adeguamento alimentazione elettrica e nuove sottostazioni elettriche | Completato      |                                  | 12,9                             |
| Apparati centrali di 4 Stazioni/Posti Comunicazione                  | Completato      |                                  | 15,9                             |
| Attrezzaggio tecnologico definitivo (BABcc)                          | <b>IN CORSO</b> | 2021                             | 40,7                             |
| Soppressione passaggi a livello (con viabilità sostitutiva)          | In corso        | 2020                             | n.d.                             |
| Adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 (barriere architettoniche)  | Completato      |                                  | n.d.                             |

**N.B. I lavori per l'attrezzaggio tecnologico definitivo sono ripresi nella seconda metà del 2017 ed il completamento è previsto per fasi tra 2019 ed il 2021.**



■ **Potenziamento della linea Ravenna-Rimini** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: 15 milioni di euro, Regione Emilia-Romagna ed Enti locali: 8,3 milioni di euro (come da relativo Protocollo d'intesa del 12/9/2003, i lavori sono stati avviati nel 2005) per:

- realizzazione nuove fermate (**sospesa**);
- soppressione passaggi a livello (**in corso**);
- velocizzazione incroci dei treni regionali nelle stazioni (**completato**);
- adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 - STI PRM - (**in corso**).

■ **Potenziamento linea Bologna-Castelbolognese-Rimini-Cattolica** (in corso)

Impegni e/o programmi di spesa RFI Bologna: 69,9 milioni di euro nella tratta Bologna-Castelbolognese e circa 50 milioni di euro nella tratta fino a Rimini, per un totale di circa 119,9 milioni di euro per:

- velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni (**completato**);
- nuovi apparati di sicurezza in stazione e linea, adeguamento per SCC (15,1 milioni di euro, **completato**);
- adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 - STI PRM - (**in corso**);
- soppressione passaggi a livello (**completato**);
- marcia parallela dei treni (**completato**).

■ **Potenziamento linea Castelbolognese-Ravenna** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 7,5 milioni di euro per prima fase (come da relativo Protocollo di intesa) per:

- velocizzazione alcuni itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- nuovo apparato di sicurezza/PRG in stazione di Lugo;
- soppressione passaggi a livello;
- adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 - STI PRM;
- aumento della capacità della linea.

■ **Servizio Ferroviario Metropolitano nel nodo di Bologna** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: 62 milioni di euro per:

- nuove fermate in area urbana ed extraurbana;
- velocizzazione incroci/itinerari dei treni regionali nelle stazioni (**completato**);
- adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 - STI PRM - (**in corso**);
- soppressione passaggi a livello (**in corso**);
- rinnovo apparecchiature di sicurezza (**completato**).

■ **Completamento doppio binario Bologna-Padova** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 135 milioni di euro per:

- quadruplicamento Corticella-Castelmaggiore (26 milioni di euro) (**completato**);
- nuovo Ponte e ricondizionamento vecchio ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello (prima fase 4,8 milioni di euro, totale 58 milioni di euro) (**completato**);
- nuovo attrezzaggio tecnologico (**completato**);
- soppressione Passaggi a Livello (**in corso**);
- collegamento diretto Sermide-Codigoro/Ravenna con sottoattraversamento linea di RFI (**in corso**).

■ **Completamento doppio binario linea Pontremolese (Parma-Borgo Val di Taro-La Spezia)**

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze: 557 milioni di euro per opere in corso e circa 2.304 milioni di euro per completamento raddoppio intera tratta in Legge Obiettivo per:

- adeguamento funzionale galleria del Borgallo (**completato**);
- doppio binario Solignano-P.P. Osteriazza, 190 milioni di euro (**completato**);
- soppressione PL Parma-Fornovo (**in corso**);
- doppio binario Parma- P.P. Osteriazza (definanziato);
- adeguamento stazioni al REG UE 1300/2014 - STI PRM - (**in corso**);
- galleria di base Berceto-Pontremoli (definanziato).

■ **Potenziamento linea Faenza-Borgo San Lorenzo** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze (dato non fornito) per:

- adeguamento linea per il trasporto merci (da 15 t/asse a 22,5 t/asse) e velocizzazione.

■ **Potenziamento linea Piacenza-Alessandria** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Milano (dato non fornito) per:

- potenziamento elettrificazione (in corso);
- soppressione passaggi a livello (in corso);
- rinnovo apparati di sicurezza (in corso);
- quadruplicamento Tortona - Voghera con salto di montone (PPI 2002-stima parametrica: 600 milioni di euro).

■ **Attivazioni di RFI con ricadute sui servizi ferroviari del Contratto di servizio Emilia-Romagna – Consorzio Trasporti Integrati nel periodo 2014-2019<sup>21</sup>** (secondo le informazioni in possesso della Regione, il segno "+" indica effetti positivi, il segno "-" negativi):

<sup>21</sup> Per un approfondimento sugli anni precedenti si rimanda alle scorse edizioni del presente Rapporto annuale: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/Pubblicazioni/rapporti-annuali-di-monitoraggio>

## **2014:**

- 27/3/2014: soppressione PL km 42+796 ambito stazione Castelbolognese, ultimo PL della linea Bologna-Rimini +;
- 30/5/2014: attivazione degli itinerari e dei segnali alti dello scalo Candiano a Ravenna (sinistra Candiano) +;
- 30/6/2014: soppressione del terzo binario (di incrocio) nella stazione di Soliera Modenese (senza servizio viaggiatori) sulla linea a binario unico Modena-Verona - ;
- 30/6/2014: soppressione della comunicazione a 100km/h tra i binari di corsa in stazione di Occhiobello ed attivazione di una comunicazione a 60km/h, linea Bologna-Padova - ;
- 30/07/2014: attivazione del nuovo marciapiede h 55 cm al servizio del II e del III binario in stazione di Portomaggiore sulla linea Ferrara-Rimini +;
- 15/9/2014: apertura al servizio viaggiatori della fermata SFM “Bologna S. Vitale” sulla linea Bologna-Rimini +;
- 29/9/2014: attivazione circolazione “doppia destra” su varie linee a doppio binario della Direzione Territoriale di Bologna +;
- 7/11/2014: soppressione di tutti i deviatori rimasti in servizio nella stazione di Pontenure, linea Bologna-Piacenza, la stazione è quindi inutilizzabile ai fini del passaggio da un binario all’altro o per effettuare precedenzae -;
- 9/11/2014: attivazione nuovo ACC al Bivio Crociali, linee di Cintura e Bologna-Prato, con attivazione BAbcc e marcia parallela tra Bivio Crociali e Doppio Bivio Rimesse +;
- 30/11/2014: attivazione del doppio binario tra il P.P. Osteriazza (presso Fornovo) e Solignano lungo la linea Parma-La Spezia “Pontremolese”, con blocco conta-assi banalizzato, marcia parallela, in parziale variante di tracciato e con aumento della velocità +;
- 30/11/2014: attivazione della variante a doppio binario tra Modena e Rubiera “rilocata” in previsione della attivazione dello scalo merci “Marzaglia”, con BAbcc, marcia parallela;
- 7/12/2014: attivazione del nuovo ACCM nel tratto di linea Sasso Marconi (i) – Marzabotto (i) sulla linea Bologna-Porretta dotato di “INFILL” in prossimità dei segnali di protezione e di partenza dei binari di corsa +;

## **2015:**

- 27/1/2015: soppressione PL km 97+292 tra le stazioni di Cervia e Cesenatico, linea Ferrara-Rimini +;
- 23/8/2015: attivazione della variante di tracciato tra Casalecchio Garibaldi e Sasso Marconi (ambito fermata Casalecchio di Reno), linea Bologna-Porretta Terme, con riduzione di velocità di 10 km/h per 3 km -;
- 23/8/2015: attivazione nuovo marciapiede della fermata Casalecchio di Reno, linea Bologna-Porretta Terme, parzialmente ad altezza 55 cm +;
- 04/10/2015: attivazione della variante di tracciato del binario dispari ambito stazione di Forlì, linea Bologna-Rimini, propedeutica alla velocizzazione della linea Adriatica, contestuale attivazione marciapiede h 55 cm per i treni diretti a Rimini +;
- 04/10/2015: soppressione di alcuni deviatori nella stazione di Forlì, linea Bologna-Rimini, la stazione è quindi inutilizzabile per effettuare precedenzae, propedeutica alla velocizzazione della linea Adriatica -;
- 22/11/2015: attivazione della variante di tracciato del binario pari ambito stazione di Forlì, linea Bologna-Rimini, propedeutica alla velocizzazione della linea Adriatica, contestuale attivazione marciapiede h 55 cm per i treni diretti a Bologna +;

- 13/12/2015: apertura al servizio viaggiatori della fermata SFM “Bologna S. Vitale” sulla linea Bologna-Prato +;
- 29/12/2015: attivazione del nuovo ACC di Reggio Emilia con dismissione del vecchio apparato ACELI degli anni Cinquanta +;

## **2016:**

- 7/3/2016: soppressione della circolazione “doppia destra” su alcune linee non AVAC della DTP Bologna, esclusa linea Bologna-Prato “Direttissima”, -;
- 17/4/2016: linea Bologna-Rimini, spostamento del telecomando della tratta Castelbolognese (e) – Rimini (e) dalla sala SCC di Bari Lamasinata alla Sala Coordinamento Circolazione di Bologna C.le, +;
- 29/4/2016: attivazione telecomando Bivio Rivana, sulle linee Ferrara-Rimini e Ferrara-Codigoro, dal DCO FER di Bologna Roveri, +;
- 31/5/2016: attivazione marciapiede h 55 cm per i binari 2° e 3° di Cesena, linea Bologna-Rimini, +;
- 31/5/2016: soppressione binario 4 in stazione di Cesena, linea Bologna-Rimini, -;
- 31/5/2016: attivazione scambi da 60 km/h per tutti gli itinerari deviati in stazione di Cesena, linea Bologna-Rimini, +;
- 8/7/2016: attivazione nuovo marciapiede h 55 cm in stazione di Riccione a servizio del binario 2 (treni diretti a sud), linea Rimini-Ancona, +;
- 21/9/2016: completamento lavori sagoma limite e sicurezza Galleria “Cattolica” tra le stazioni di Cattolica e Pesaro, linea Rimini-Ancona, +;
- 9/10/2016: soppressione PL km 5+805, 6+675, 7+483 tra le stazioni di Parma e Vicofertile, linea Parma-La Spezia, +;
- 27/11/2016: soppressione delle comunicazioni a 100km/h tra i binari di corsa in stazione di San Giovanni in Persiceto ed attivazione di comunicazioni a 60km/h, linea Bologna-Verona -;
- 18/12/2016: attivazione del nuovo ACCM nel tratto di linea Pioppe di Salvaro (i) – Riola (i) sulla linea Bologna-Porretta dotato di “INFILL” in prossimità dei segnali di protezione e di partenza dei binari di corsa +;

## **2017:**

- 19/3/2017: attivazione della nuova linea PM Freto-Quattro Ville Sud nel nodo di Modena, +;
- 4/5/2017: abbassamento velocità ranghi A e B tra Fidenza e Salsomaggiore, -;
- 28/6/2017: soppressione del PL al km 96+131 tra le stazioni di Cervia M.M. e Cesenatico della linea Ravenna-Rimini, +;
- 29/7/2017: attivazione del nuovo ACCM della stazione di Castelvetro Piacentino sulla linea Fidenza-Cremona, +;
- 1/10/2017: attivazione nuovo Bivio Navile tra le stazioni di Bologna Centrale e Castel Maggiore propedeutico alla attivazione del raccordo AVAC per la stazione sotterranea, +;
- 20/10/2017: inserimento negli orari di servizio delle DTP Bologna, Milano e Firenze dei PL privati; a seguito di direttive ANSF; in corrispondenza di tali PL è imposto il rallentamento a 80 km/h ed in casi particolari a 30 km/h, -;
- 20/10/2017: attivazione nuovo marciapiede h 55 cm a servizio del binario 4 in stazione di Imola, +;

- 20/10/2017: attivazione del SCMT tra le stazioni di Bologna Centrale e di Bologna Zanolini (FER) e tra le stazioni di Modena RFI e Modena Piazza Manzoni (FER), +;
- 4/12/2017: apertura all'esercizio della "Interconnessione Venezia" tra la stazione sotterranea AVAC e la linea per Ferrara e Padova;
- 17/12/2017: aumento della velocità massima tra le stazioni di Cesena e Santarcangelo di Romagna da 140 a 160 km/h per i treni Regionali (intervento richiesto dalla Regione nel 2004) e da 140 a 180 per i treni FB e FR, +;
- 17/12/2017: aumento della velocità massima tra le stazioni di Rimini e Cattolica da 170 a 200 per i treni FB e FR sulla linea Rimini-Ancona, -;
- 17/12/2017: attivazione del nuovo ACCM della stazione di Riccione e contestuale attivazione nuovo Blocco automatico banalizzato 3/3 tra le stazioni di Rimini e di Cattolica, linea Rimini-Ancona, +;
- 17/12/2017: soppressione dei PL ai km 14+658 e 16+562 tra le stazioni di Collecchio e Fornovo della linea Vezzano Ligure-Parma, +;

## **2018:**

- 19/1/2018: soppressione doppio attrezzaggio SCMT/SSC in alcune stazioni, +;
- 21/1/2018: attivazione blocco contaassi banalizzato tra le stazioni di Casteggio e di Arena Po, linea Piacenza-Alessandra, +;
- 21/1/2018: attivazione ACCM nelle stazioni di Stradella e Broni, linea Piacenza-Alessandra, +;
- 31/1/2018: introduzione della velocità di rilascio a 10km/h in partenza per quasi tutti i binari di Parma, -;
- 8/3/2018: attivazione blocco contaassi tra Modena RFI e Modena Piazza Manzoni (FER), +;
- 17/6/2018: modifiche varie alla stazione di San Felice sul Panaro per ottenere due binari di precedenza di almeno 750 metri e soppressione di una comunicazione tra i binari di corsa, linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, +;
- 19/8/2018: attivazione del nuovo ACCM della stazione di Casalecchio Garibaldi (che ingloba anche la parte FER), linea Bologna-Pistoia, +;
- 19/8/2018: attivazione del telecomando della stazione di Casalecchio Garibaldi dalla sala Coordinamento Circolazione di Bologna Centrale, linea Bologna-Pistoia, +;
- 19/8/2018: attivazione di nuovo posto di blocco contaassi (PBI) tra la stazione di Casalecchio Garibaldi e Borgo Panigale, richiesto dalla Regione nel 2015, linea Bologna-Pistoia, +;
- 19/8/2018: modifiche dell'ACCM della stazione di Vergato per il ripristino del binario di incrocio, contestuale attivazione del binario e relativo marciapiede, linea Bologna-Pistoia, +;
- 19/8/2018: attivazione del nuovo marciapiede h 55 cm a servizio del binario 1 in stazione di Vergato, linea Bologna-Pistoia, +;
- 16/9/2018: attivazione di nuovo ACCM nelle stazioni di Cattolica e di Pesaro e contestuale attivazione nuovo Blocco automatico banalizzato 3/3 tra le stazioni di Cattolica e di Pesaro, linea Rimini-Ancona, +;
- 2/12/2018: linea Rimini-Ancona, spostamento del telecomando della tratta Rimini (e) – Ancona (e) dalla sala SCC di Bari Lamasinata alla Sala Coordinamento Circolazione di Pescara Centrale C.le, +;
- 9/12/2018: attivazione nuovo Blocco automatico banalizzato 3/3 tra le stazioni di Poggio Rusco e San Felice sul Panaro, linea Bologna - Poggio Rusco - Verona, +;
- 9/12/2018: aumento della velocità massima tra le stazioni di Poggio Rusco e San Felice sul Panaro da 150 a 160 km/h per i treni Regionali e da 150 a 195 per i treni EC, FA e FR, +;

- 16/12/2018: modifiche agli ACCM di Marzaglia e P.M. Freto tra le stazioni di Modena e Rubiera, che consentono l'apertura al traffico merci dello scalo di Marzaglia e l'accesso diretto dalla linea Modena-Verona, linea Milano-Bologna, +;

## 2019:

- 24/3/2019: soppressione del PL al km 4+813 tra le stazioni di Parma e Vicofertile, linea Parma-Vezzano Ligure (Pontremolese), +;
- 24/3/2019: attivazione rallentamento fisso a 30 km/h per 300m in corrispondenza della galleria "Bastardo" tra le stazioni di Berceto e Ostia Parmense, linea Parma-Vezzano Ligure (Pontremolese), -;
- 21/4/2019: soppressione dell'attraversamento a raso ed attivazione del sottopassaggio viaggiatori in stazione di Collecchio (PR) e soppressione maniglia "RAR", linea Parma-Vezzano Ligure (Pontremolese), +;
- 19/5/2019: attivazione di nuovo ACCM nella stazione di Fano e sulla tratta Fano - Marotta, con velocizzazione a 200 km/h ed attivazione BABcc 3/3, linea Rimini - Ancona +;
- 04/7/2019: soppressione dei PL ai km 1+945 e 2+896 tra le stazioni di Bologna Centrale e Bologna Corticella, linea Bologna-Padova, +;
- 01/12/2019: attivazione di nuovo ACCM nelle stazioni di Faenza e Forlì e contestuale attivazione nuovo Blocco automatico banalizzato 3/3 tra le stazioni di Castelbolognese R.T. e Villaselva, linea Bologna - Rimini, +;
- 01/12/2019: riattivazione del 1° binario (ora di precedenza) nella stazione di Forlì, con movimenti a 60 km/h e lunghezza di 752 metri, linea Bologna - Rimini, +;
- 01/12/2019: aumento di velocità da 140/160/180/180 a 140/160/200/200 su alcune tratte tra Castelbolognese (e) e Villaselva (e), linea Bologna - Rimini, +;
- 15/12/2019: attivazione di nuovo ACCM nelle stazioni di Arena Po e Castel S. Giovanni e contestuale attivazione nuovo BAB contaassi tra le stazioni di Stradella e Castel S. Giovanni, linea Alessandria - Piacenza, +;
- 15/12/2019: attivazione del telecomando della tratta Voghera (e) – Castel S. Giovanni (e) dalla sala Controllo Circolazione di Milano Greco, linea Alessandria - Piacenza, +.

## ■ Problemi di capacità su alcune linee

Nell'ambito dello studio degli orari che si svolge durante l'anno in vista dell'attivazione delle nuove offerte in concomitanza con il "cambio orario europeo" di dicembre, la Regione ha più volte segnalato e richiesto adeguamenti impiantistici su varie linee sia a binario unico che doppio per risolvere alcuni problemi di capacità che compromettono a volte la stabilità dell'orario o la possibilità di offrire servizi rigidamente cadenzati. In molti casi tali carenze e i conseguenti conflitti di circolazione vengono risolti a danno del trasporto regionale e in favore di altri servizi.

Nel corso degli ultimi anni, il Gestore ha inoltre proceduto all'eliminazione di numerosi binari di incrocio/precedenza su linee sia a binario unico che doppio, oltre ai deviatori che permettono il passaggio da un binario di corsa all'altro su linee a binario doppio ("Comunicazioni"), in corrispondenza di stazioni che sono state quindi trasformate in "fermate"; la capacità di tali linee, a giudizio della Regione, è quindi diminuita. Si segnalano in particolare non più utilizzabili alcune stazioni sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini, per la particolare sofferenza in cui essa versa.

## ■ Velocizzazione linea Adriatica tra Bologna e Rimini

Sono in corso in varie località di servizio i lavori per ammettere la **tratta Bivio S. Vitale – km 109** della linea Bologna-Rimini a 200 km/h. Attualmente a seconda delle tratte sono ammesse velocità massime tra 130 e 180 km/h. In prima fase si interverrà con lievi varianti di tracciato (Forlì, Cesena, Gambettola, già eseguiti) e con la sostituzione delle travate di alcuni ponti risalenti alla ricostruzione post-bellica non adatti a tali velocità. Contestualmente molte stazioni e fermate riceveranno i marciapiedi alti h 55 cm e saranno variate le configurazioni dei binari di precedenza. Gli interventi più sensibili riguarderanno, con tempistiche distribuite nel tempo per minimizzare le soggezioni all'esercizio, le stazioni di Castel San Pietro Terme, Imola, Castel Bolognese, Forlì, Cesena. In seguito, verranno potenziati gli impianti di elettrificazione per soddisfare la maggiore richiesta di corrente dei treni veloci ed infine verrà adeguato il segnalamento che attualmente permette 180 km/h. Nel corso del 2018 sono stati completati i lavori alle opere civili, a seguire verranno eseguite le modifiche agli apparati e la configurazione dei binari in alcune stazioni, sono attualmente in corso i lavori per il ripristino del binario 1 della stazione di Forlì, penalizzata dai lavori con gravi ricadute sulla regolarità di marcia dei treni Regionali. Il binario 1 è stato infine ripristinato a dicembre 2019. Non è ancora definito se il rinnovo del segnalamento comporterà la adozione anche dello standard europeo "ERTMS" previsto per i corridoi europei TEN di cui la direttrice Adriatica fa parte e che consente un sensibile cofinanziamento da parte della Unione Europea (50% sia per infrastruttura che per veicoli). Il completamento dei lavori è previsto per il 2020.

## ■ Adeguamento stazioni e fermate al Regolamento UE 1300/2014 (PRM, "Persone con ridotta mobilità

Prosegue per le stazioni principali l'eliminazione delle barriere architettoniche per adeguarle al REG UE 1300/2014. Gli interventi consistono essenzialmente in: alzamento dei marciapiedi a 55 cm sul piano del ferro, installazione di ascensori o realizzazione di rampe di pendenza max 8%, installazione di percorsi tattili, impianti di informazione al pubblico sonori e visivi aggiornati in tempo reale ("M53 dinamico"), Oltre a Bologna Centrale sono state adeguate (alcune parzialmente) le stazioni dei capoluoghi di Provincia (Ravenna NO marciapiedi) oltre ad altre stazioni e fermate con notevole affluenza. La linea Bologna-Verona nell'ambito dei lavori per il doppio binario è stata completamente adeguata fin dal 2009. La Regione ha predisposto un elenco di stazioni e fermate da adeguare prioritariamente.

## ■ Soppressione passaggi a livello

Prosegue sulle linee principali l'eliminazione dei passaggi a livello. Sulla Bologna-Piacenza il 30/3/2007 è stato soppresso l'ultimo passaggio a livello (il PL km 103+031). Il 16/12/2010 è stato soppresso l'ultimo PL della linea Rimini-Pesaro, posto al km 112+375. Sulla Bologna-Rimini a Castel Bolognese è stato soppresso nei primi mesi del 2014 l'ultimo rimasto. In tempi brevi scomparirà anche l'ultimo sulla Bologna-Ferrara (a Bologna, soppresso fine 2010 Coronella, soppresso il 21/4/2013 quello di Ferrara - Chiesuol del Fosso, soppressi via del Pane e via del Lazzaretto il 4/7/2019), mentre proseguono le attività lungo altre linee, tra cui la zona di Lugo (soppressi 2 nel 2010) e la linea Ravenna-Rimini (soppresso 1 a Bellaria nel 2014 ed 1 a Cervia nel 2017).

Sulla Bologna-Verona restano 2 passaggi a livello, di imminente soppressione.

Per gli importanti lavori di potenziamento che interessano la linea, inserita dell'itinerario TiBre, meritano una particolare attenzione gli interventi in corso sulla Parma-La Spezia (Pontremolese). Dal 1992 al 2009 sono stati soppressi 34 PL, di cui 14 in territorio dell'Emilia-Romagna.

Nel 2010 i lavori in corso di realizzazione hanno riguardato:

In comune di Collecchio: 9 passaggi a livello pubblici e 2 passaggi a livello sulla viabilità privata. In comune di Parma: soppressi dal 2016 cinque PL tra le stazioni di Parma e Vicofertile.

La recente normativa sui Passaggi a livello in consegna agli utenti ("PL privati") con i relativi rallentamenti ha portato RFI a concentrarsi sulla soppressione o adeguamento di questi ultimi.

#### ■ Nuova stazione di Parma

Nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e rinnovamento della stazione di Parma, entrati nel vivo nei primi mesi del 2009, per quanto riguarda la parte più strettamente ferroviaria, due degli 8 binari (l'VIII è tronco) di cui dispone la stazione sono stati messi fuori servizio a rotazione per circa 6-8 mesi per permettere la realizzazione dei nuovi marciapiedi e dei sottopassaggi, come previsto nei progetti di ammodernamento di tutta l'area della stazione.

La cantierizzazione ha creato in passato sensibili condizionamenti alla circolazione ferroviaria, in particolare per quelle relazioni che si attestano alla stessa stazione, terminati con la riattivazione di tutte le parti in superficie e la attivazione delle nuove aree dei livelli sotto i binari: atrio, biglietteria, sottopassaggio, fermate bus urbani, ascensori, sosta Taxi, Kiss & Ride. La nuova stazione è stata inaugurata nel maggio 2014. Purtroppo, i binari 6, 7 ed 8 non sono nemmeno parzialmente conformi al REG UE 1300/2014 (PRM).

#### ■ Nuova stazione AV di Reggio Emilia

La nuova stazione AV è elemento costitutivo del "nodo intermodale di Mancasale", dove la linea AV sovrappassa la linea ferroviaria regionale Reggio Emilia-Guastalla, divenendo quest'ultima elemento funzionale di alimentazione del traffico della prima.

Nel dicembre 2008 è stata sottoscritta una convenzione tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, RFI SpA, TAV SpA e Consorzio ACT di Reggio Emilia, per la realizzazione del nuovo nodo intermodale.

La spesa complessiva per la sua realizzazione è di circa 80 milioni di euro, spesa in larga misura sostenuta da fondi messi a disposizione dalla Regione nell'ambito degli interventi sul nodo.

La stazione è stata attivata con il "piccolo" cambio di orario del 9 giugno 2013, a lavori accessori non ancora ultimati, tra i quali anche la corrispondente fermata della linea regionale RE-Guastalla, la cui apertura è avvenuta a settembre 2013.

#### ■ Nuova interconnessione AV "Modena Ovest"

Sono stati completati i lavori dell'interconnessione "Modena Ovest" della linea AVAC Milano-Bologna. In tale ambito è stato attivato un tratto di doppio binario di circa 4 km tra le stazioni di Modena e la fermata "Villanova-Quattro Ville"; il previsto raddoppio del binario della linea Modena-Mantova tra le stazioni di Modena e Soliera è attualmente limitato alle sole opere civili e non è dato sapere quando i lavori riprenderanno. Resta inoltre a binario unico il tratto di ingresso a Modena, il cui raddoppio avverrà dopo la attivazione dell'impianto ACCM del Nodo di Modena, di cui non è ancora noto l'anno di attivazione.

#### ■ Linea "rilocata" tra Modena e Rubiera"

Sono stati completati, i lavori della linea "rilocata" tra Modena e Rubiera, comprendenti anche il P.M./Bivio Freto e lo Scalo Merci di Marzaglia, i cui binari sono tutti posati, giacché riutilizzano i binari rimossi dalla linea "storica" nel tratto abbandonato. Tale variante di tracciato, che non ha velocità di tracciato apprezzabilmente superiori alla vecchia linea, è più lunga di circa 750 metri, causando un



maggior costo per le imprese ferroviarie perché i pedaggi si pagano in proporzione alla lunghezza della linea.

#### ■ **Attività di contenimento del rumore ferroviario lungo le linee di RFI SpA**

Nel 2001 la Regione Emilia-Romagna (Direzione Generale Ambiente e Difesa del suolo e della costa), RFI e il Comune di Bologna hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la progettazione e la realizzazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche ricadenti nel territorio di tale comune. Ad oggi questi interventi risultano completati per i siti di via Bonvicini, via Emanuel, mentre per l'intervento previsto in via Zagabria non risulta avviata ancora alcuna attività.

Nel 2003 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Regione, RFI e tutte le Province della regione per la progettazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche ricadenti nei loro territori (cd. "progetti pilota"). Attualmente quasi tutte le Province hanno completato la "progettazione acustica", inviata a RFI per l'approvazione. Alcune Province hanno anche ricevuto da RFI il "nulla osta" alla progettazione definitiva e stanno provvedendo in tal senso. Questa attività è stata rallentata da difficoltà incontrate per l'acquisizione di dati di dettaglio e per l'effettuazione di misurazioni sulla circolazione ferroviaria. Nel corso del 2014 è stata definita tra Regione, RFI e Province interessate la conclusione delle progettazioni allo stadio raggiunto ad aprile 2014, per il mutato quadro economico e tecnico degli interventi.

Nel 2004 inoltre si è avuta la presentazione (e parziale approvazione in Conferenza Unificata) del cosiddetto "**Piano Nazionale di Risanamento**", predisposto da RFI in conformità alla legislazione vigente. Vista la carenza di alcune basi dati utilizzate per la stesura del "Piano", la Conferenza ha ritenuto di approvare solo le prime 4 annualità di intervento (su un totale di 15), con facoltà per le Regioni di posticipare o anticipare gli interventi. Questa formulazione ha posto seri problemi interpretativi e operativi tra RFI, Ministero dell'Ambiente e Regioni, che hanno portato a uno stallo di fatto degli interventi. RFI ha inviato ad alcuni Comuni i progetti preliminari delle barriere per l'approvazione di competenza, riscontrando notevoli resistenze a causa dell'invasività degli interventi previsti: barriere non trasparenti di oltre 7 metri non sono infatti accettate dalla popolazione.

È ancora aperto il tavolo di confronto con i soggetti coinvolti per cercare di sbloccare la situazione e dare almeno inizio a una parte degli interventi previsti. RFI ha comunque avviato, in accordo con i Comuni interessati, la progettazione acustica e preliminare di alcuni degli interventi delle prime 4 annualità, grazie alla decisiva mediazione della Regione su alcuni aspetti progettuali particolarmente critici.

Il Regolamento UE 429/2015 che introduce la possibilità di "sconti" sui pedaggi per i veicoli silenziosi e di "sovrapedaggi" per i veicoli rumorosi dovrebbe consentire di accelerare la sostituzione dei ceppi dei freni in ghisa (tipo GG, rumorosissimi) con altri in materiale composito omologati da anni (tipo K e LL, silenziosi).

#### **4.7.2 Le stazioni ferroviarie**

La Regione, nell'ambito della propria azione di riqualificazione del trasporto ferroviario, ha posto particolare attenzione all'adeguamento delle fermate/stazioni e più in generale al miglioramento della loro accessibilità sia dall'esterno sia al loro interno (nei percorsi di accesso ai treni, e nell'interscambio tra banchina e treno) e a una maggiore integrazione con il territorio.

Tale attenzione, già presente negli obiettivi regionali, ha trovato impulso sia nell'avviato rinnovo del parco rotabile, che ha messo in evidenza la necessità di favorirne l'accesso "a raso" da parte dei viaggiatori e delle biciclette, portando i marciapiedi ad altezza di 55 cm dal bordo superiore della rotaia, che nel vigente quadro normativo europeo (ad es. Regolamento (CE) 1371/2007, Regolamento (UE) n. 1300/2014 (cd STI PRM)) che si pone l'obiettivo di eliminare progressivamente tutti gli ostacoli all'accessibilità al sistema di trasporto ferroviario, sia adattando e rinnovando i diversi elementi che lo compongono sia attraverso l'applicazione di misure operative.

In questo ambito si inseriscono i diversi piani di riqualificazione delle stazioni sia della Rete Regionale che Nazionale.

Per quanto riguarda la **Rete Regionale** è stato avviato, con la Delibera 445/2015, il **Piano regionale** per la riqualificazione e l'accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni della rete regionale, supportato da linee guida e di indirizzo, che prevede una spesa complessiva di circa 10.800.000 euro, già finanziati per 8.200.000 euro.

I principali interventi previsti riguardano l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone con disabilità od a ridotta mobilità (PRM), la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa, scaturite dalla progettazione di un tipologico di pensilina che individua un modello ripetibile da applicare, con le opportune variazioni, alle diverse situazioni e localizzazioni, e la riqualificazione dell'informazione agli utenti.

La **prima fase** degli interventi ha avuto come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni per tutti gli utenti, attraverso, ove possibile, l'ampliamento della larghezza, della lunghezza e dell'altezza dei marciapiedi di stazione/fermata e rifacendone la pavimentazione. L'adeguamento delle stazioni per ipovedenti e non vedenti si è attuata con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza. Le linee interessate sono state le Reggiane con un investimento di circa € 500.000

Il 2016 è stato caratterizzato dalla realizzazione della **seconda fase** con l'attuazione degli interventi per la riqualificazione completa delle tre stazioni tipo Scandiano, Sassuolo Radici e Lentigione. Le tre stazioni sono state scelte per poter individuare tre tipologici di pensilina (grande, medio e piccolo) da adattare alle frequentazioni delle stazioni.

Nel 2017 si è attuata la **terza fase** relativa all'installazione di cartellonistica al fine di uniformare l'immagine delle stazioni della Rete Regionale che presentavano segnaletica carente, inefficace e caratterizzate dalle gestioni precedenti alla creazione della Società unica FER. La segnaletica è stata adattata ai diversi tipi di stazioni. Nelle stazioni a più alta frequentazione sono stati posizionati anche totem riportanti l'indicazione della località e dei servizi in essa presenti.

Nel corso dell'anno sulla linea Modena - Sassuolo Terminal, anche al fine di renderla utilizzabile da treni più capienti, è stata completamente riqualificata la fermata di Casinalbo ed allungati e innalzati i marciapiedi di Formigine, Fiorano e Sassuolo Terminal.

Sono inoltre state posizionate altre sei pensiline nuove in fermate che ne erano sprovviste. Resta il rammarico che in alcune località atti di inciviltà di pochi abbiano in parte vanificato l'obiettivo di rendere più gradevoli, per la maggior parte degli utenti, gli spazi di attesa.

Negli anni 2018 e 2019 si è proceduto all'attuazione della **quarta fase** che chiude questo primo ciclo di investimenti. Nell'ambito della programmazione dei fondi POR-FESR 2014-2020, e in particolare all'interno dell'Asse 4 dedicato alla promozione della low carbon economy nei territori e nel sistema produttivo, è stato approvato il Quadro di riferimento per l'attuazione dell'Azione 4.6.3 - Sistemi di trasporto intelligenti - che contiene azioni, modalità e risorse per l'attuazione dell'Obiettivo 4.6 - Promozione della mobilità sostenibile nelle aree urbane. Tra le Azioni dei sopracitati sistemi di trasporto intelligenti è stata prevista l'installazione di dispositivi di informazione all'utenza presso le

stazioni ferroviarie regionali proprio per continuare e sviluppare ulteriormente il Piano approvato con la già richiamata Deliberazione 445/2015.

Pertanto, con contributo regionale dei sopracitati fondi POR FESR 2014-2020, ammontante complessivamente a € 1.500.000,00, sono stati installati 90 monitor in 61 stazioni della Rete regionale scelte fra le più frequentate o in qualità di nodi di interscambio, oltre a 27 sistemi di videosorveglianza. La carenza di informazioni sull'andamento del viaggio nelle stazioni della Rete regionale costituisce un ostacolo alla pianificazione del viaggio da parte di utenza, anche occasionale, ed è uno dei motivi di mancata scelta del servizio ferroviario. Con tale primo lotto di installazioni si sta superando tale mancanza, avvicinando lo standard informativo a quello della Rete Nazionale, integrando in modo importante l'azione complessiva della Regione e facilitando il modal split verso il trasporto pubblico. I primi risultati della politica regionale di riqualificazione del sistema ferroviario trovano riscontro nella crescita dell'utenza che si sta attualmente registrando.

### **Stazione di Crespellano - Teleindicatore di binario**



### **Stazione di Castenaso - monitor**



Per quanto riguarda la **Rete Nazionale** RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, al già avviato piano di riqualificazione delle stazioni medio-grandi, ha affiancato un piano indirizzato alle stazioni medio-piccole (cd **Progetto Easy/Smart station**). La Regione ha chiesto che tale piano venisse ampliato, e garantisse potenziamenti e lavori di riqualificazione su un maggior numero di stazioni rispetto a quelle inizialmente programmate; azione che ha avuto successo poiché entro il 2026 RFI prevede di adeguare complessivamente, in Emilia – Romagna, 51 stazioni per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico e funzionale.

Gli interventi “tipo” previsti riguardano l'innalzamento dei marciapiedi, l'installazione di ascensori, la ristrutturazione dei sottopassaggi e delle pensiline, nuovi arredi e l'installazione di impianti di illuminazione a led, che coniugando efficacia e risparmio energetico contribuiscono a innalzare il livello di sicurezza – reale e percepita - nelle ore notturne.

Nel 2019, sia a conclusione di interventi avviati nel 2018 sia con nuovi interventi anche con proseguimento nell'anno in corso, RFI è intervenuta nelle stazioni di Reggio Emilia, Modena, Forlì, Cesena, Rimini, Ravenna, Faenza, Carpi, Castel S. Pietro Terme, S. Ilario d'Enza, Vergato, Fiorenzuola, Monzuno, Grizzana, Pianoro, Borgo Val di Taro e Collecchio.

### **Stazione di Carpi**



### 4.7.3 Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile regionale

La Regione Emilia-Romagna, a partire dal 2007, ha avviato un **“Piano straordinario di investimenti”** per potenziare e ammodernare le linee regionali e per rinnovare il proprio parco rotabile. Tale Piano ammonta a **oltre 400 milioni di euro**, suddivisi in misura circa paritaria tra materiale rotabile e interventi infrastrutturali.

L’originario piano di investimenti è stato alimentato con ulteriori risorse provenienti soprattutto dai fondi FSC che stanno consentendo di attrezzare tutta la rete regionale, nello specifico riguardo al miglioramento dell’esercizio ferroviario e all’incremento delle condizioni di sicurezza (SCMT e CTC).

In particolare, negli ultimi anni la Regione ha finanziato **22 nuovi treni** (14 Stadler ETR 350 e 8 composizioni Vivalto a due piani) inseriti nel “Piano anticipazione” della cosiddetta “Gara del ferro”, finanziato dalla Regione e Trenitalia/TPER per **150 milioni di euro**.

Nel 2017 è stata completata la messa in esercizio di otto nuovi treni Vivalto, la flotta di convogli a doppio piano di ultima generazione. Sempre nel corso del 2017, inoltre, Trenitalia ha aumentato il numero di collegamenti effettuati con treni Stadler ETR 350, grazie al conferimento di convogli da parte della Regione (in totale 6).

A seguito dell’affidamento dei servizi scaturito dalla nuova gara per i servizi ferroviari, intervenuto formalmente nel 2016, il parco regionale cui sono affidati i servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna vede il rinnovo di **96 nuovi treni (di cui i primi 86 completati entro il 2020)**, per un costo complessivo stimato di **750 milioni di euro**, a cui concorrono anche risorse statali:

- risorse FSC 2014-2020 - asse C (contributo totale **€ 41.500.000** - 7 elettrotreni ETR350 TPER già previsti in Contratto);
- risorse FSC 2014-2020 -asse F (annualità 2018-2019-2020-2021, contributo totale **€ 15.296.000**);
- risorse riparto DM 408/2017 (annualità 2019-2020-2021-2022, contributo totale **€ 41.734.302,77**).

### 4.7.4 Attività tecnico-amministrative di competenza regionale in ottemperanza al D.P.R. 753/80

Durante il 2019 l’attività tecnico-amministrativa che compete all’Amministrazione regionale ai sensi del D.P.R. 753/80 in qualità di proprietaria della rete ferroviaria, acquisita in ottemperanza al D.Lgs. 422/97, ha comportato l’istruttoria delle seguenti pratiche, suddivise per tipologia di procedimenti amministrativi:

#### ▪ approvazione progetti infrastrutturali

**e forniture di materiale rotabile (art. 3 D.P.R. 753/80) e**

**gestione delle attività inerenti i beni immobili dati in concessione**

**alla soc. FER Srl:**

n° pratiche istruite 13

#### ▪ autorizzazioni di attività edilizia in fascia di rispetto

**ferroviaria (art. 60 D.P.R. 753/80):**

n° pratiche istruite 59

#### ▪ autorizzazioni e nulla osta per attraversamenti impiantistici e tecnologici delle linee ferroviarie di proprietà regionale

(art. 58 e altri D.P.R. 753/80):

n° pratiche istruite 22