

**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, che nel 2019 è stato pari a circa 19.000.000 treni\*km per servizi regionali, nel 2020, caratterizzato dall'emergenza sanitaria, si è fermato a un incremento del 3% rispetto all'anno precedente, per un **corrispettivo pari a circa 161 milioni di euro**. I proventi da traffico sono passati da 135 mln € del 2019 ai 62 dell'anno 2020.

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.

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.

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 2020, sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono risultati nel "giorno feriale medio" invernale, in base alle rilevazioni acquisite nel mese di novembre, circa 64.500, con una diminuzione del 60% rispetto all'anno precedente. Nella rilevazione estiva la contrazione dei passeggeri rispetto all'anno precedente è stata più contenuta, pari al 27% (84.500 passeggeri), per via delle minori restrizioni alla mobilità del periodo estivo. Su base **annua i passeggeri del servizio ferroviario regionale sono passati da 45,4 milioni a 22,5 milioni**, con una diminuzione media annuale di circa il 50%.

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 2020 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.

È stato 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, come risultato atteso.

I **servizi estivi Bologna-Ravenna-Rimini** nei mesi di giugno, luglio e agosto hanno visto il rafforzamento della programmazione estiva sperimentata l'anno precedente. Sono stati modificati gli orari della relazione **Pesaro/Rimini e Pesaro/Bologna**. In particolare, sono state mantenute le corse aggiuntive nel fine settimana della notte rosa.

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

Nel 2020 si sono avuti molti interventi sull'infrastruttura che hanno determinato revisioni nell'offerta per periodi variabili, a cui si è fatto fronte con servizi sostitutivi:

#### ▪ **Lavori programmati:**

- Bologna-Prato: avvio in dicembre 2020 dell'intervento pluriennale di adeguamento della sagoma allo standard PC80. Si sono programmati servizi sostitutivi integrati con l'offerta dei treni della Porrettana;
- Varo nuovo ponte Teodorico stazione di Ravenna 7-8 novembre 2020 modifica circolazione treni;
- Suzzara Ferrara: interruzione linea per lavori infrastrutturali tra Suzzara e Ferrara dal 5 al 13 dicembre 2020;
- Pontremolese: interruzione linea tra Berceto e Pontremoli dal 14 giugno al 21 luglio 2020 per consentire l'effettuazione di interventi di potenziamento e manutenzione all'infrastruttura ferroviaria.

#### ▪ **Eventi imprevisti:**

- Budrio-Portomaggiore: lavori di messa in sicurezza idraulica della linea da Budrio a Mezzolara. Bus sostitutivi con interscambio a Budrio;
- Reggio-Ciano: interruzione per lavori di sopralzo della linea a Bibiano. Auto sostituzione 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 ed alla quale la Legge Regionale 30/98 affida anche la conseguente e necessaria attività di monitoraggio rivolta al controllo degli standard contrattuali.

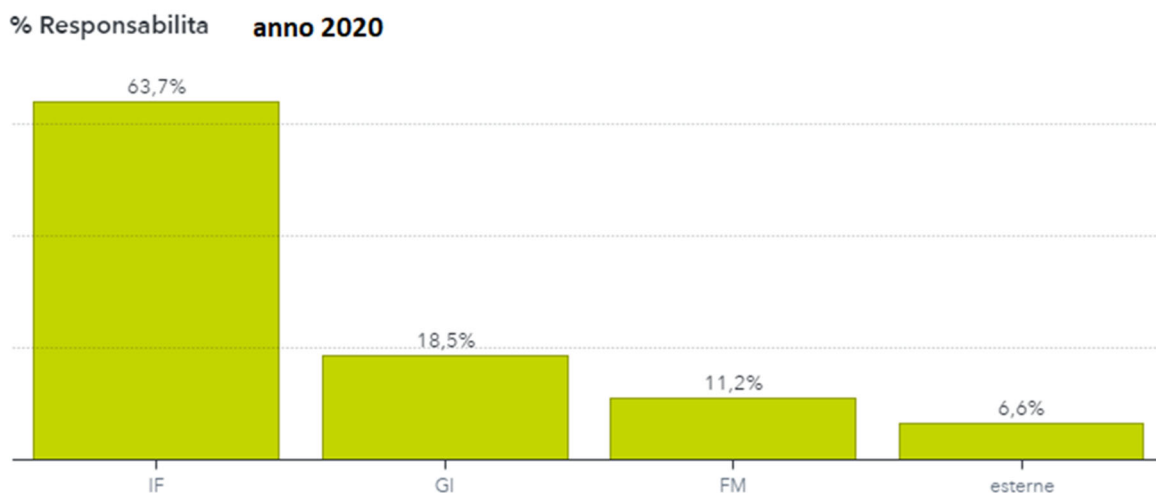
#### ■ PUNTUALITÀ

Nel 2020 sono circolati su **Rete Nazionale 172.655 treni** a Contratto dell'Emilia-Romagna con una puntualità complessiva entro i 5' del 92,83% ed entro i 15' del 97,82%.

Su **Rete Regionale i treni circolati sono stati 58.079** con una puntualità dell'86,25% entro i 5' e del 97,11% entro i 15'.

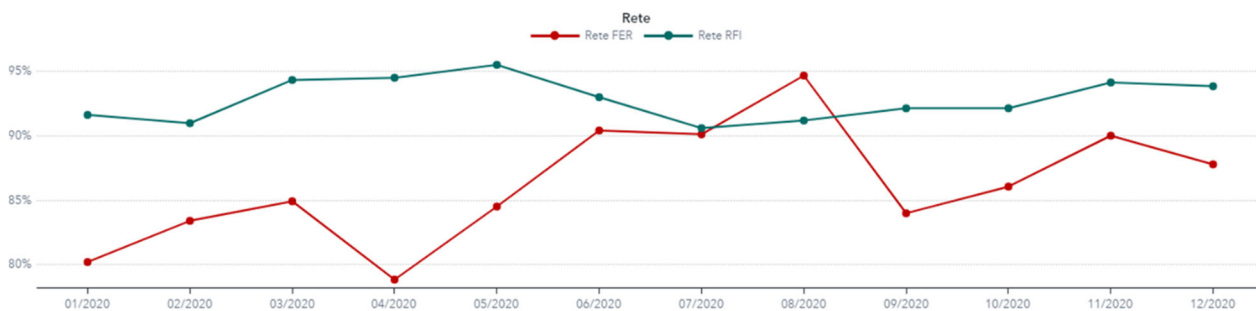
Le cause dei ritardi sono imputabili principalmente all'Impresa ferroviaria seguita dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI o FER). Quasi il 18% dei casi di ritardo sono, invece, riconducibili a cause esterne al sistema ferroviario.

Figura 86



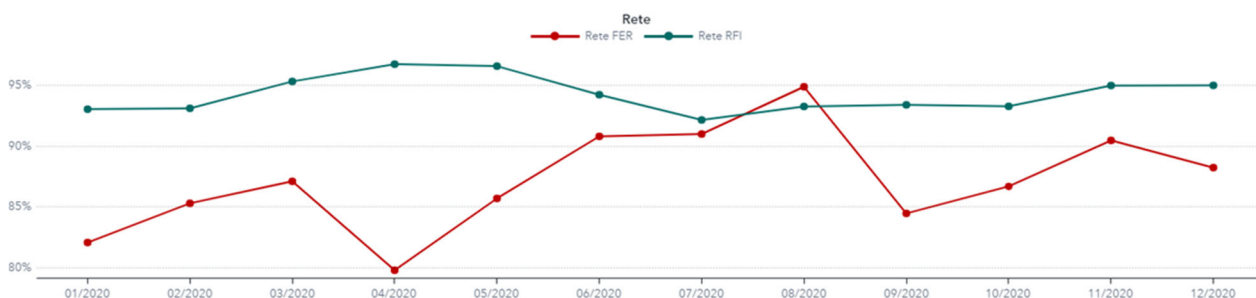
Il seguente grafico rappresenta l'andamento della puntualità ai 5', suddiviso per infrastruttura ferroviaria, realmente percepita dagli utenti in quanto tiene conto anche dei ritardi dovuti a eventi di forza maggiore e quindi non imputabili al sistema ferroviario.

**Figura 87**



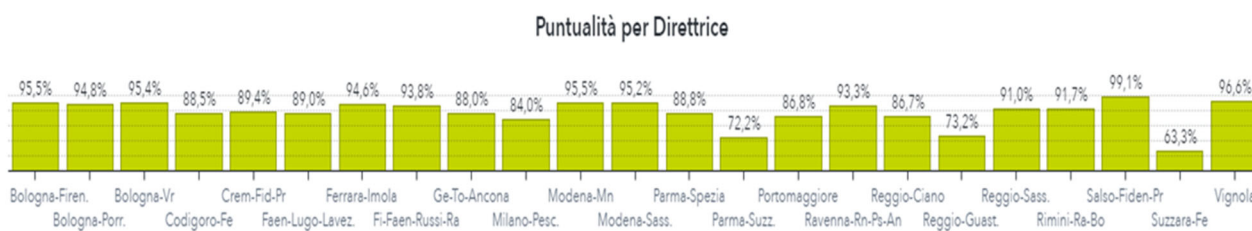
Lo stesso grafico con esclusione delle cause di forza maggiore:

**Figura 88**



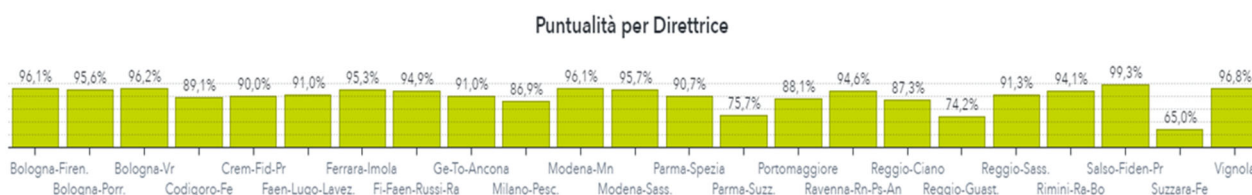
L'analisi seguente è invece relativa alla puntualità ai 5' per singole direttrici:

**Figura 89**



Lo stesso grafico con esclusione delle cause di forza maggiore:

**Figura 90**



## ■ 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.

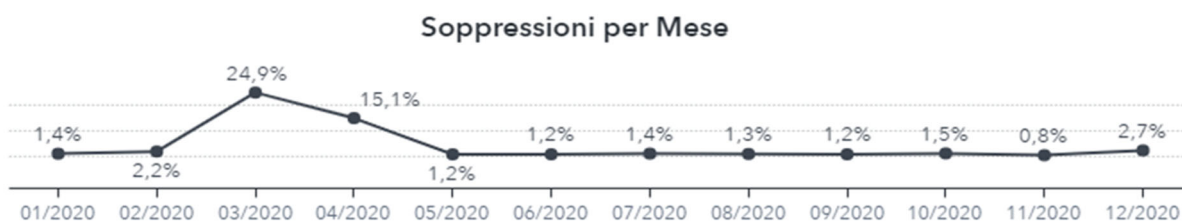
Nel 2020 sono circolati 230.734 treni e ne sono stati soppressi, durante tutto l'arco dell'anno, 10.747 pari a circa il 4,5% dei treni programmati, dei quali l'88% totalmente.

Figura 91



Il numero dei treni soppressi, anomalo rispetto agli anni precedenti, è fortemente influenzato dalle soppressioni per COVID effettuate in Gestione Operativa, nel caso in cui le riprogrammazioni del servizio fossero effettuate non in linea con i tempi tecnici necessari all'aggiornamento dei sistemi informatici di programmazione e gestione della circolazione. Il grafico che segue mostra l'andamento mensile delle soppressioni: si evidenziano i picchi dei mesi di marzo e aprile.

Figura 92



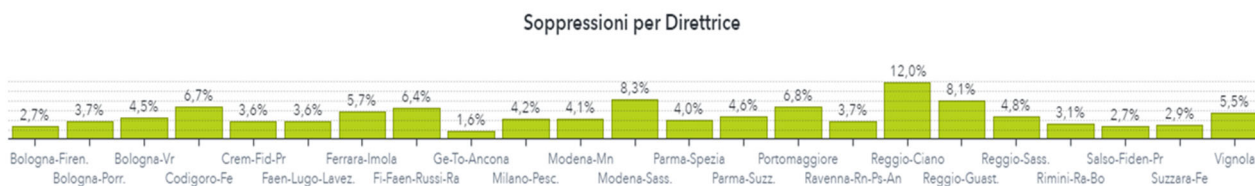
I motivi delle soppressioni sono riconducibili principalmente per il:

- 40% a problemi dell'Impresa ferroviaria (ad es. mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione);
- 52% a forza maggiore;
- 2% a sciopero;
- 6% 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 93



## 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>15</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>16</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>15</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>16</sup> Per un resoconto di queste indagini si possono consultare le edizioni precedenti del Monitoraggio.

**Tabella 14**  
**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	conteggi
stazioni rete regionale Tper			conteggi	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 – generalmente luglio e novembre. I 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.

Tuttavia, la rappresentazione dei dati riferiti al **2020 risente del particolare momento caratterizzato dalla pandemia**, per cui potrebbero presentare qualche margine di errore in più rispetto agli anni precedenti.

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 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 questo dato non è presente.

Come già accennato il **2020**, caratterizzato dall'emergenza sanitaria legata al COVID19, **non si presta a un diretto confronto con le annualità precedenti** per via di una serie di modifiche ai servizi e di restrizione alla mobilità delle persone che si sono susseguite durante l'intero anno.

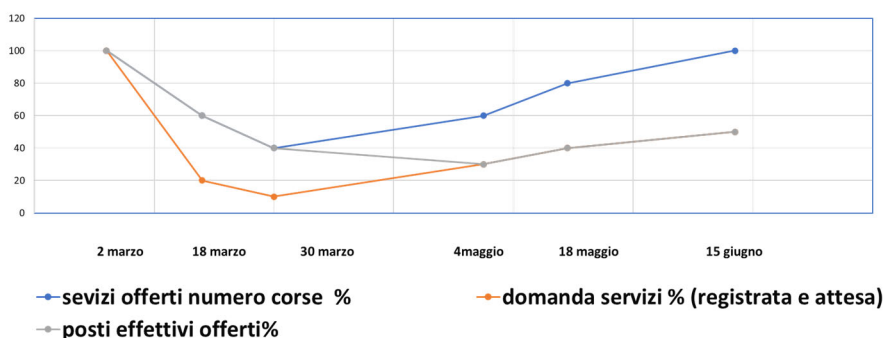
Nei mesi di marzo e aprile, ovvero nella prima ondata della pandemia, oltre alla **quasi completa riduzione dei passeggeri dovuta alle restrizioni** agli spostamenti delle persone, **il servizio ha visto una consistente riduzione del servizio**: quest'ultimo è stato **diminuito del 39%** in termini di treni\*km rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, a fronte di **una diminuzione del 93% dei passeggeri**. A partire dal mese di maggio, le progressive riaperture delle attività e riduzioni delle restrizioni hanno portato a un leggero incremento della domanda di mobilità e a un ripristino pressoché totale del servizio nel mese di giugno. A partire da maggio le norme di contenimento del virus hanno imposto una forte riduzione di capacità dei mezzi di trasporto finalizzata a garantire il distanziamento delle persone, per cui a un ripristino pressoché completo del servizio rispetto all'anno precedente non si è verificato un analogo aumento della domanda. Nella tabella che segue si riportano le variazioni di domanda e di servizio offerto da marzo a giugno

**Tabella 15**  
**Variazioni di domanda e di servizio ferroviario offerto**  
 (Da marzo a giugno 2020)

	riduzione % del servizio	riduzione % domanda
marzo-aprile	39	93
maggio	30	87
giugno	5	60

**Figura 94**  
**Servizi ferroviari in Emilia-Romagna**  
 (2 marzo-15 giugno 2020)

servizi ferroviari in ER

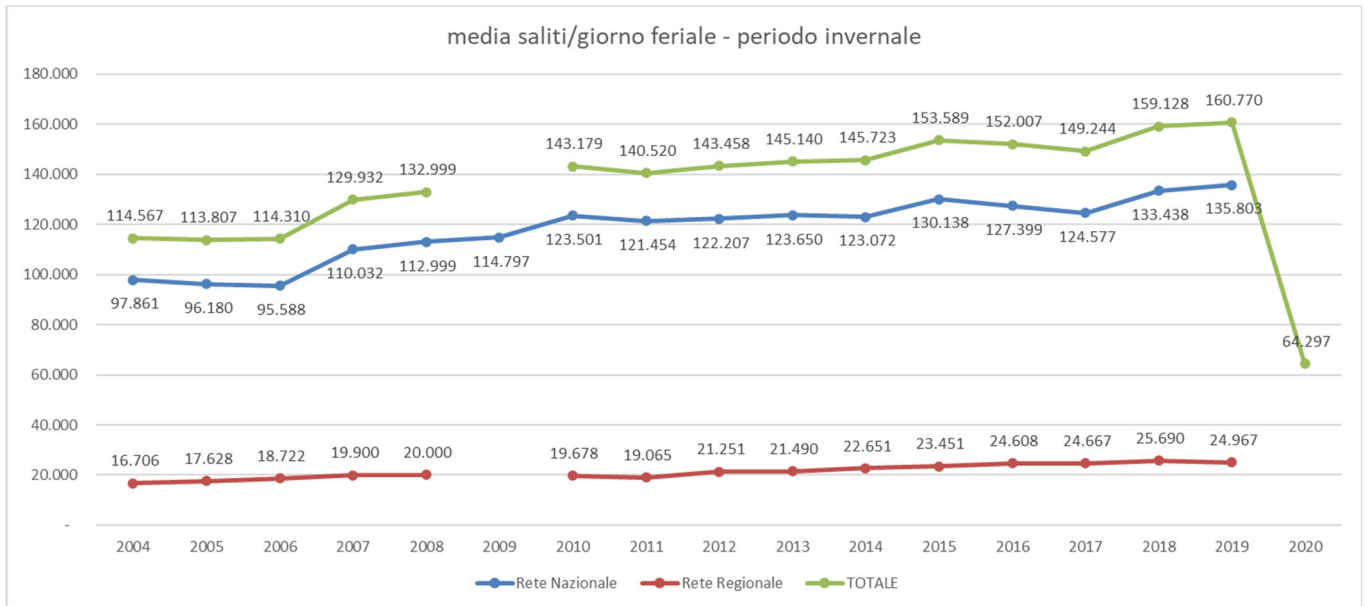


A partire **dal mese di luglio**, e per tutti i mesi estivi si è verificato **un incremento della domanda e il ripristino della totalità dei servizi**, caratterizzati da un limite di capacità dei mezzi portato all'80% della piena capacità. In questo periodo **la contrazione della domanda rispetto all'anno precedente è stata limitata al 27%**.

Nei mesi successivi, caratterizzati da una seconda ondata di contagi da virus, non si sono operate riduzioni dei servizi (anzi, le limitazioni di capacità fino al 50% dei posti hanno reso necessario incrementare l'offerta con servizi aggiuntivi), ma, a seguito dei provvedimenti di riduzione degli spostamenti, **nel mese di novembre si è registrata una diminuzione della domanda di trasporto ferroviario pari al 60%**.

**I viaggiatori che quotidianamente sono saliti, nel 2020**, sui treni del trasporto regionale all'interno della regione Emilia-Romagna, sono risultati nel "giorno ferialo medio" invernale, in base alle rilevazioni acquisite nel mese di novembre, circa **64.500, con una diminuzione del 60% rispetto all'anno precedente**. Nella rilevazione estiva la contrazione dei passeggeri rispetto all'anno precedente è stata più contenuta, pari al **27%** (84.500 passeggeri), per via delle minori restrizioni alla mobilità del periodo estivo.

**Figura 95**  
**Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale**  
 (Anni 2004-2020)



Escludendo il 2020 per le motivazioni appena espresse, si rileva che 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.

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

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

Nel corso del 2020 le consultazioni istituzionali con il Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviari dell'Emilia-Romagna, C.R.U.F.E.R. si sono svolte con regolarità. Oltre ai contatti specifici ci sono stati incontri plenari il 29 aprile, il 18 settembre e il 17 dicembre.

Si registra che nel 2021 si è svolta l'Assemblea C.R.U.F.E.R. per il rinnovo dei componenti. Di seguito l'elenco aggiornato:

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

- Comitato per la ferrovia Porrettana (che esprime l'attuale presidenza)
- Associazione utenti Bologna-Verona
- Associazione Pendolari Piacenza
- Unione Pendolari Piacenza
- Associazione Pendolari Bologna - Portomaggiore
- Utenti Bologna - Modena – Carpi - Mantova
- Comitato Pendolari Bologna - Prato "Direttissima"
- Comitato Pendolari della Romagna RomBO
- Comitato Pendolari Ferrara - Bologna
- Comitato Pendolari AV Bologna-Firenze
- Associazione in prima classe Vignola – Bologna
- Comitato Pontremolese

#### **Organizzazioni**

- UTP - Utenti Trasporti Pubblici

#### **Associazioni dei Consumatori**

- Cittadinanzattiva
- Federconsumatori ER
- Codacons
- U.Di.Con Emilia Romagna

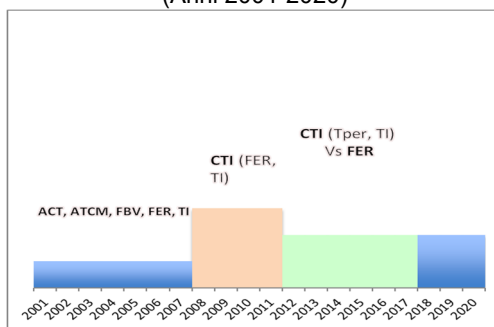
## 4.6 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

### 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, e 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 riguarda le **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 96**  
**Settore ferroviario in RER**  
(Anni 2001-2020)



**Le analisi sono focalizzate sul periodo 2008-2020**, 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 dalle manovre tariffarie (nel quadro del sistema "STIMER/Mi Nuovo"), nonché dall'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 2020**, 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 dove 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 che riguardano il comparto dei servizi di trasporto ferroviario. Questo 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 col proseguire del 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;
- **l'anno 2020** è stato profondamente segnato dall'emergenza Covid, che ha penalizzato pesantemente le aziende del trasporto, sia in termini di drastica riduzione dei ricavi da traffico, sia in termini di maggiori costi operativi quali i costi per materiale di sicurezza e igienizzazione.

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

La Regione, nel periodo 2008-2020, 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 165,35 milioni di euro nel triennio 2018-2020** (inclusa indicizzazione, L. 2/09 e CCNL), con un incremento complessivo del **40% dal 2008**.

Figura 98

##### Risorse regionali correnti settore ferroviario

(Anni 2008-2020, trasporto passeggeri e rete, mln di euro)

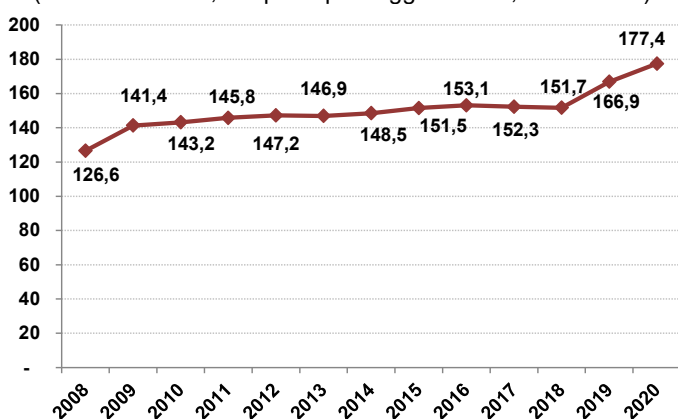
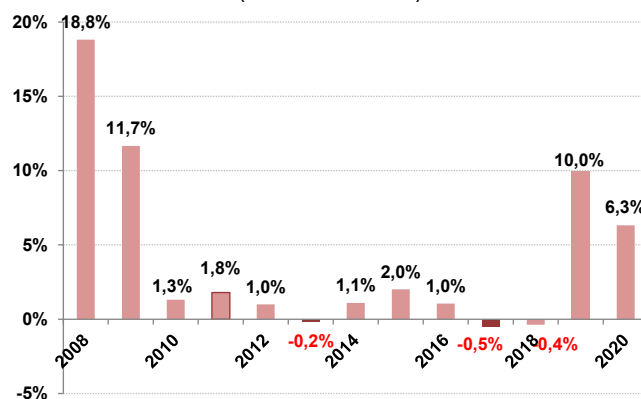


Figura 97

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

(Anni 2008-2020)

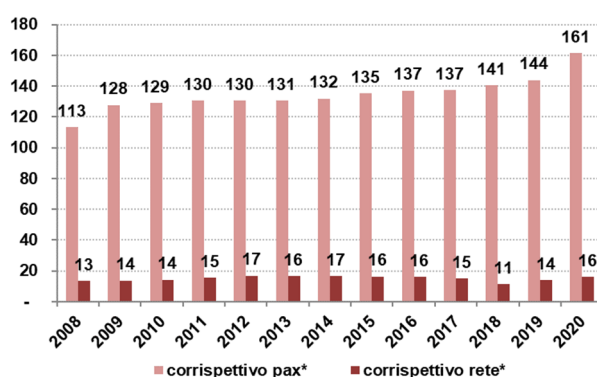


**I corrispettivi per i servizi di trasporto e per la gestione della rete**, come si rileva dalla figura che segue, sono in un **rapporto di quasi 10:1**. Il corrispettivo del trasporto include la quota da destinare al pagamento del canone di pedaggio e degli altri oneri correlati all'accesso

all'infrastruttura. Il dato relativo agli esercizi 2008-2020, 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 DLgs 422/97), che erano rimasti da allora invariati e comunque riferiti all'ammontare dei servizi originari. Queste risorse messe a disposizione dallo Stato (L. 2/09), a partire dal 2016 sono state 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.**

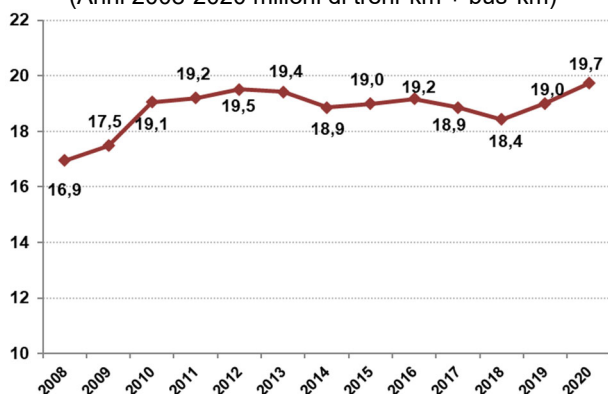
Con l'avvento della nuova gara nel giugno 2019, il cui valore di partenza è pari a 155 mln €, cambia anche il calcolo del riconoscimento inflattivo, riconoscendo l'inflazione programmata dell'anno di riferimento, definita nel NADEF dell'anno precedente, sul corrispettivo unitario treno\*km.

**Figura 99**  
Corrispettivi trasporto passeggeri e gestione infrastruttura  
(Anni 2008-2020, milioni di euro)

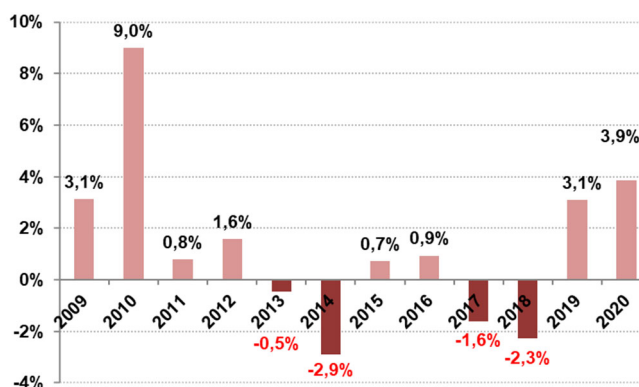


Nel periodo 2001-2012 il **servizio di trasporto passeggeri è stato costantemente potenziato**, passando **da 15 a oltre 19 milioni di km/anno** (treni più bus sostitutivi), con un incremento dal 2008 del 15%. **Il periodo successivo registra una stabilizzazione dell'offerta del servizio, fino a un aumento del 3,9% dei servizi programmati nel 2020 rispetto all'anno precedente.**

**Figura 100**  
Servizi di trasporto passeggeri  
(Anni 2008-2020 milioni di treni\*km + bus\*km)



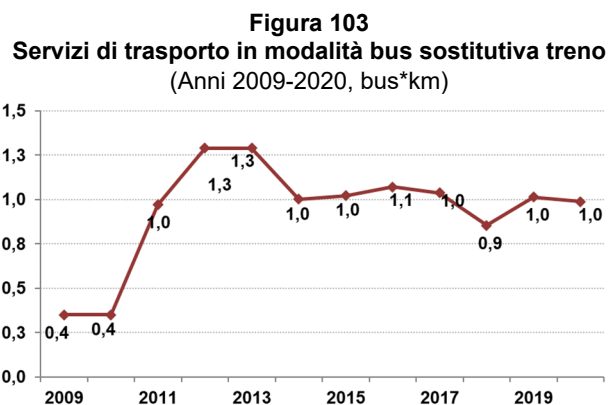
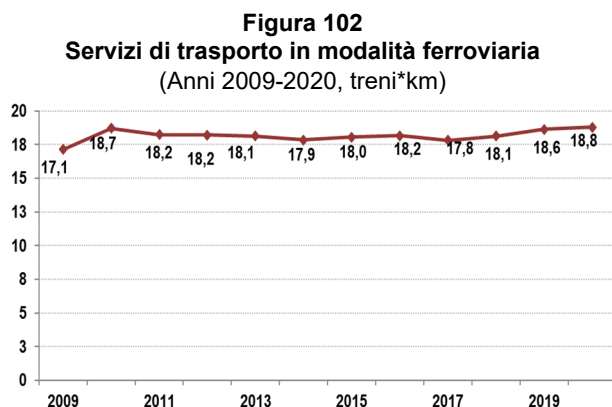
**Figura 101**  
Variaz. % annua dei servizi di trasporto passeggeri  
(Anni 2009-2020)



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 incrementa nel triennio 2018-2020.



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'**elettificazione** di alcune linee (40% della rete). Attualmente è in corso l'elettificazione delle linee reggiane, successivamente si provvederà all'elettificazione della linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco e della linea Ferrara-Codigoro, provvedendo così alla completa elettificazione della rete regionale entro il 2025.

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 **1.641 addetti<sup>17</sup> nel 2020**, 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.

<sup>17</sup> Il dato relativo agli addetti individua la consistenza media del personale assegnato al settore sulla base delle 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).

**Figura 104**  
**Addetti settore ferroviario**  
 (Teste equivalenti, anni 2008-2020)



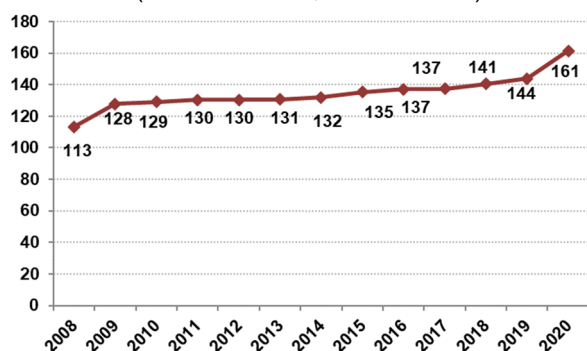
### 4.6.3 Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario

Il paragrafo focalizza i principali dati e indici di caratterizzazione dei **servizi regionali di trasporto passeggeri per ferrovia**, con riguardo al periodo 2008-2020; dove 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 all'affidamento tramite gare e alle strategie aziendali che l'hanno accompagnata e seguita a partire dal 2008.

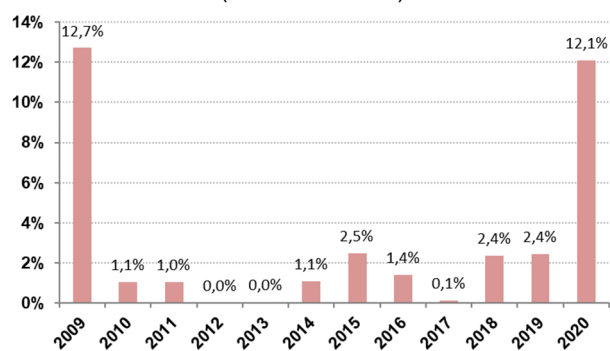
#### 4.6.3.1 Corrispettivo contrattuale

Il **corrispettivo erogato** all'Impresa ferroviaria (CTI fino a maggio 2019 e TrenitaliaTper scrl da giugno 2019) per il trasporto passeggeri (indicizzato e al lordo di CCNL e L. 2/09) si attesta intorno ai **161,4 milioni di euro nel 2020, 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 contributi ex L. 2/2009, e **soprattutto all'avvio della nuova gara e conseguente contratto con TrenitaliaTper Scrl.**

**Figura 105**  
**Corrispettivo erogato per trasporto passeggeri**  
 (Anni 2008-2020, milioni di euro)



**Figura 106**  
**Variatz. % annua corrispettivo trasporto passeggeri**  
 (Anni 2009-2020)



Rispetto al dato contrattuale, il **corrispettivo effettivamente erogato** al CTI, e poi a TrenitaliaTper scarl dal 1 giugno 2019, nel periodo 2008-2020 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).

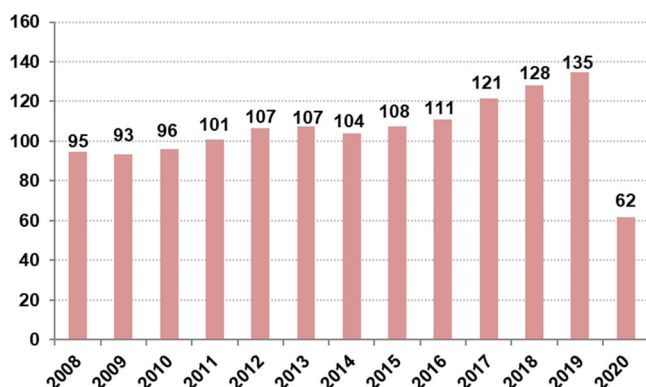
Le risorse trattenute, a parziale compensazione dei disagi sofferti, sono pressoché integralmente **restituite agli utenti** in diverse forme: incrementi del servizio, abbonamenti mensili gratuiti (per almeno il 50% delle riduzioni di corrispettivo dal 2013, L.R. n. 9), operazioni tariffarie d'incentivazione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

#### 4.6.3.2 Proventi da traffico e passeggeri trasportati

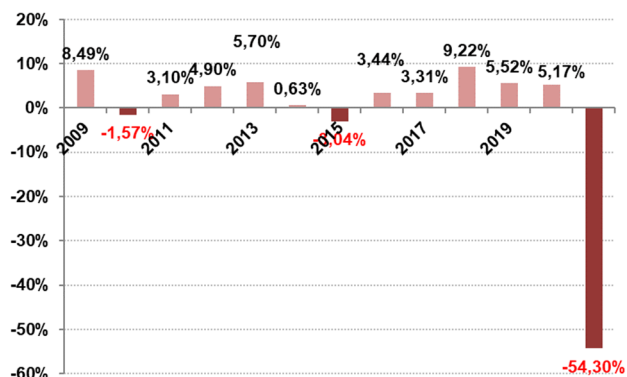
I **proventi** del traffico del trasporto passeggeri superano stabilmente quota **100 milioni di euro dal 2011** e toccano i **134 milioni di euro nel 2019**, in esito a importanti manovre tariffarie (2008, 2010, 2011, 2013, 2014 e 2016) intervenute nella logica dell'uniformazione alle tariffe obiettivo 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 causa della pandemia da COVID-19, dal 2020 i proventi da traffico vedono una fortissima contrazione, in parte compensata da fondi ministeriali a copertura dei mancati ricavi, la cui quantificazione ed erogazione è ancora in corso.

**Figura 107**  
**Proventi del traffico trasporto passeggeri**  
 (Anni 2008-2020, milioni di euro)



**Figura 108**  
**Variaz. % annua proventi traffico trasporto passeggeri**  
 (Anni 2009-2020)



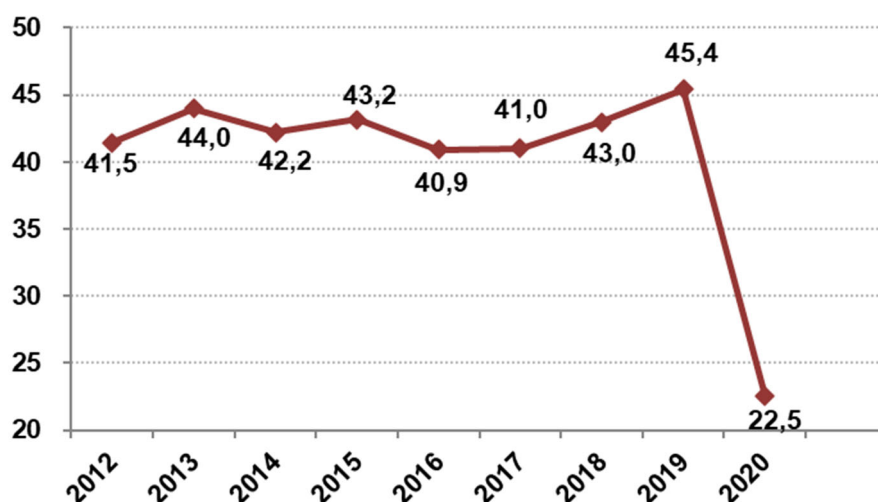
A decorrere dall'1° gennaio 2013 le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, dati economici e trasportistici.

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 **assostamento 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, dato anche dall'inserimento in esercizio di materiale rotabile nuovo, molto più accattivante e attraente per l'utenza.

Anche nel caso del calo del numero dei passeggeri, il dato 2020 è giustificato dall'emergenza COVID 19, causato prima dal lockdown totale e poi con la possibilità di utilizzo dei mezzi di trasporto con una percentuale di riempimento calmierata.

**Figura 109**  
**Passeggeri su Rete Regionale e Nazionale**  
 (Anni 2012-2020, milioni di passeggeri)

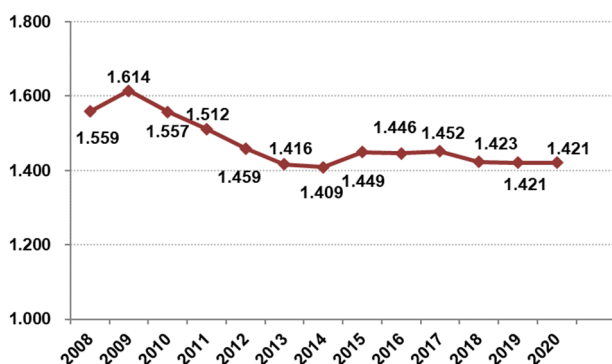


#### 4.6.3.3 Addetti, produttività e costo del personale

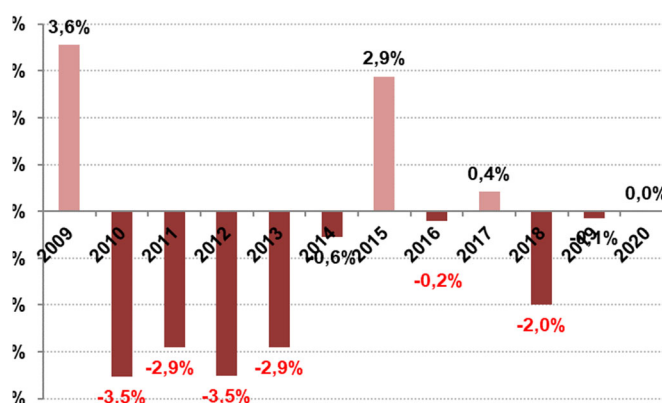
Il dato degli addetti è individuato in termini di “teste equivalenti” e non tiene conto delle aziende controllate (vedi precedente nota a piè di pagina). Gli **addetti del trasporto passeggeri**, compreso il personale impiegatizio, con andamento altalenante **si riducono progressivamente fino al 2014, portandosi nel 2020 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 2008-2020)

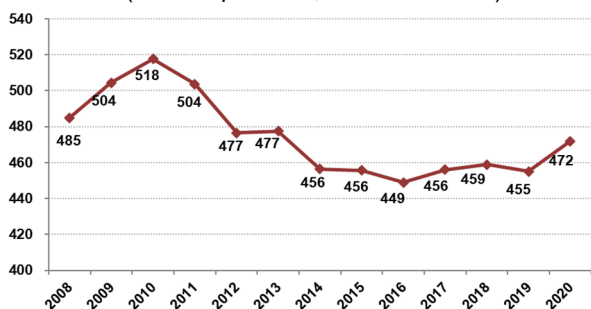


**Figura 111**  
Variaz. % annua addetti del trasporto passeggeri  
(Anni 2009-2020)

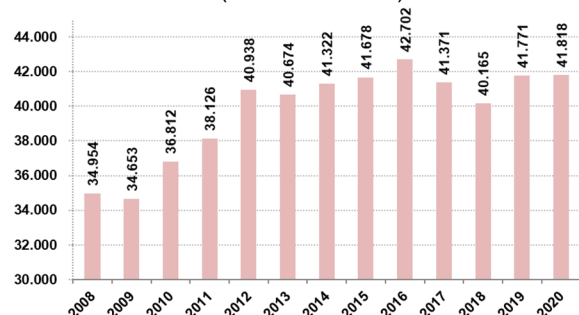


Il dato sul **personale di macchina**<sup>18</sup> presenta un andamento correlato alla dinamica e alla riorganizzazione dell’offerta (servizi treno Vs bus sostitutivi, nuova gara), attestandosi sulle 472 unità nel 2020. La **produttività pro capite**, stabile sino al 2009, è in decisa crescita, portandosi costantemente oltre i **41.000 treni\*km dal 2012**, presumibilmente in esito a logiche 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 2008-2020)



**Figura 113**  
Produttività dei macchinisti del trasporto passeggeri  
(Anni 2008-2020)

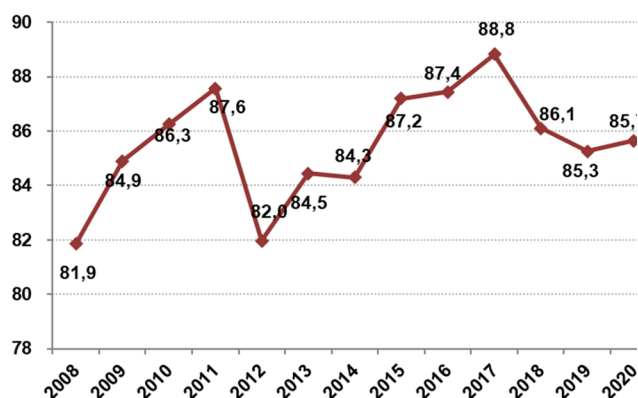


Il **costo del personale** (lordo IRAP), dopo un andamento altalenante, in coincidenza delle già menzionate strategie riorganizzative delle aziende ferroviarie, della dinamica salariale e degli effetti congiunturali si regolarizza a partire dal 2008, attestandosi sugli **85,3 milioni di euro nel 2020**.

<sup>18</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.

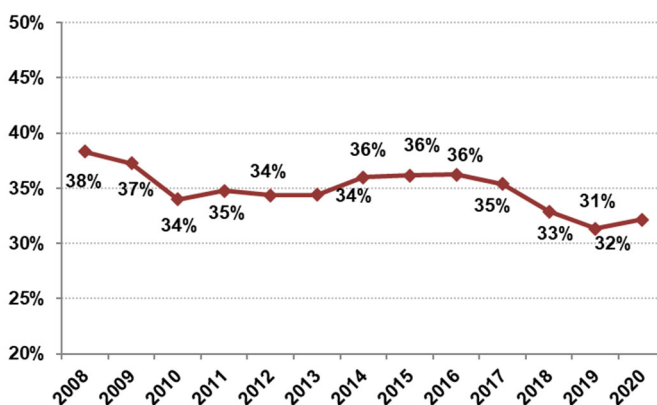
**Figura 114**

**Costo totale del personale del trasporto passeggeri**  
(Anni 2008-2020, milioni di euro)



**Figura 115**

**Rapp. % costo personale e costo operativo aziendale**  
(Anni 2008-2020)



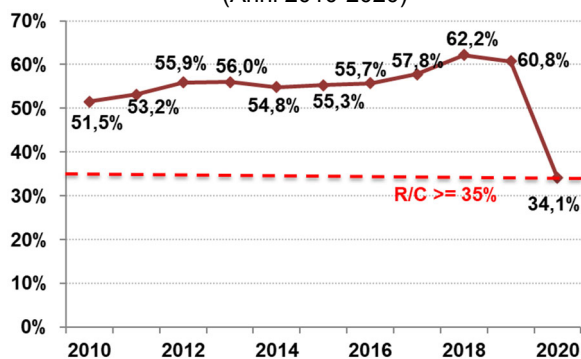
#### 4.6.3.4 Efficacia-Efficienza-Economicità

Il rapporto **ricavi da traffico/costi operativi**, determinato sulla base del **metodo di calcolo** adottato a livello di monitoraggio nazionale<sup>19</sup> e riferito al periodo temporale esaminato in tale ambito (2010-2019), presenta un **dato medio attorno al 55%** e un massimo del **62,2%** nel 2018, ben al di sopra della soglia minima del 35% individuata, con riguardo ai costi operativi veri e propri, dal DLgs 422/97 e s.m.i. Nel **2020** è evidente un calo del rapporto in esame, causato da una drastica riduzione dei ricavi da traffico, causa emergenza COVID-19.

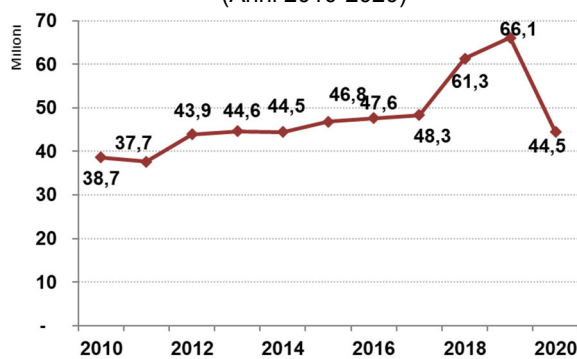
La figura a destra, per completezza del quadro di riferimento, con riguardo alla rete nazionale e regionale, riproduce l'andamento del dato dei **costi d'infrastruttura** (oneri per pedaggio, per energia elettrica di trazione e altri costi di accesso) considerati nel calcolo precedente per il periodo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

<sup>19</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).

**Figura 116**  
**Rapporto ricavi da traffico Vs "Costi operativi"**  
 (Anni 2010-2020)



**Figura 117**  
**Costi d'infrastruttura**  
 (Anni 2010-2020)



#### 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** (2018-2020) dell'arco temporale complessivo di riferimento (2001-2020), in considerazione dell'operatività dell'Azienda nel nuovo assetto societario e gestionale, intervenuto nel 2012 in esito alla scissione del trasporto.

Fer Srl nasce **nel 2001** dalla fusione di quattro linee in Gestione Commissariale Governativa (FERROVIA BOLOGNA-PORTOMAGGIORE (Linea Bologna-Portomaggiore), FERROVIE PADANE (Linea Ferrara-Codigoro), FERROVIE VENETE (Linea Parma-Suzzara), FERROVIA SUZZARA-FERRARA (Linea Suzzara-Ferrara), a cui si aggiunge nel 2003 il ramo ferroviario di ATC di Bologna, e tra il 2008 e il 2009 il ramo ferroviario di ATCM Modena; FER diventa unico gestore della rete ferroviaria e del trasporto.

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 DLgs 188/03 (art. 15), è stata predisposta una struttura di **riclassificazione del conto economico aziendale (attività regolatoria)**.

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%.

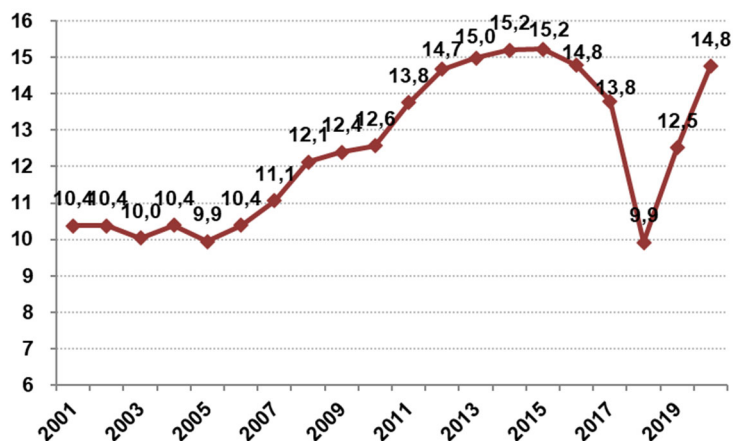
Nell'ottobre 2016 è entrata in funzione la linea Porto Maggiore- Dogato, che ha portato i km di rete a circa 362 km. Questi sono attualmente utilizzati per formazione e collaudi.

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

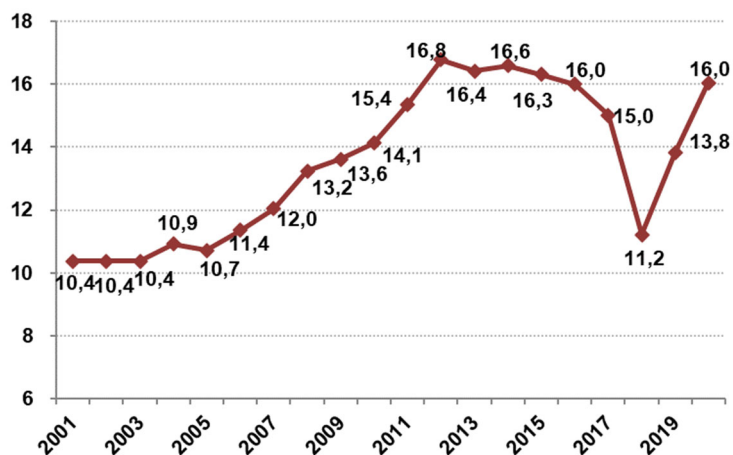
Il corrispettivo contrattuale erogato dalla Regione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, con un andamento in costante crescita a partire dal 2005, si attestava a **15 milioni di euro circa nel 2013**. Tale corrispettivo, ai sensi di un generale processo di revisione e **razionalizzazione**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

**Figura 118**  
Corrispettivo erogato per gestione infrastruttura  
(Anni 2001-2020, milioni di euro)



**Figura 119**  
Risorse erogate dalla Regione  
(Anni 2001-2020, milioni di euro)

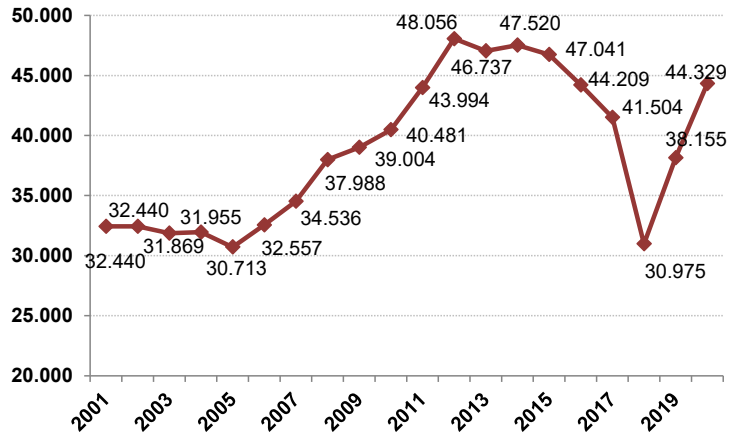


La dinamica delle **risorse per km di rete** evidenzia un dato medio di periodo di 37.000 euro e un dato 2020 a quota 44.329,00 euro.



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'**elettrificazione** di diverse linee, agli sforzi compiuti per uniformare gli **standard** regionali con quelli nazionali e per promuovere l'**interconnessione e l'intermodalità** tra i due sistemi, e ad un processo di **razionalizzazione** riferibile agli ultimi anni.

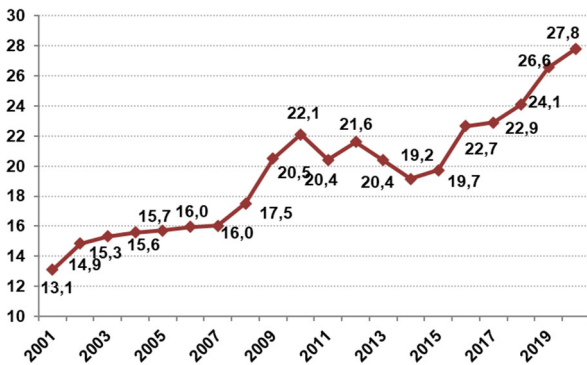
**Figura 120**  
Risorse erogate per km di rete  
(Anni 2001-2020)



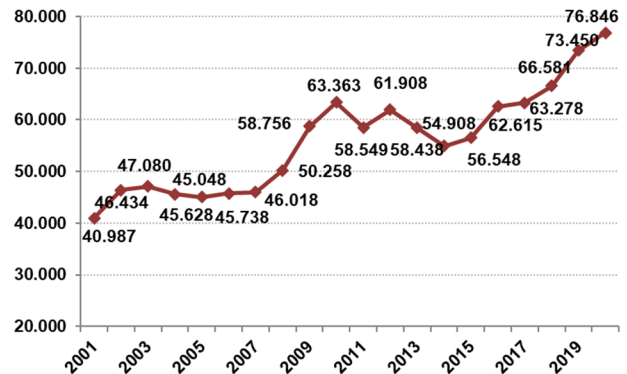
#### 4.6.4.2 Costi e ricavi della rete

Il **costo operativo annuo** della gestione dell'infrastruttura nel quinquennio 2016-2020, riferito a tale linea di attività in senso stretto, si attesta in media sui **24,8 milioni di euro** in termini complessivi e sui **68.500 euro** in termini unitari (per km di rete in esercizio).

**Figura 121**  
Costo operativo per gestione rete  
(Anni 2001-2020, milioni di euro)



**Figura 122**  
Costo operativo per km di rete  
(Anni 2001-2020, euro)



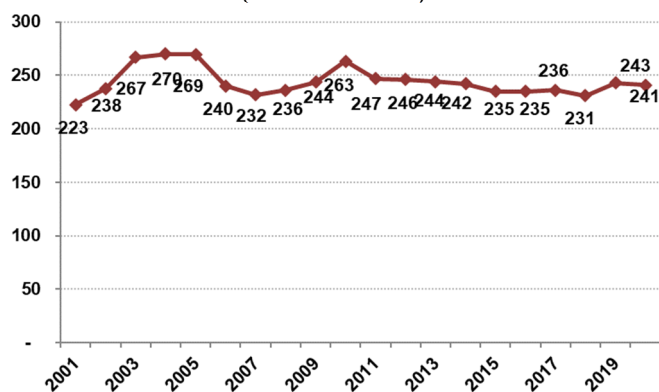
L'andamento del costo operativo della rete, con **fluttuazioni concentrate negli estremi** del periodo, connota lo sviluppo delle infrastrutture, prima, e il loro progressivo adeguamento, dopo, secondo le esigenze e le finalità sopra richiamate.

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**. Nel **2020** il valore si riduce notevolmente a causa dell'emergenza Covid-19, aggirandosi intorno a 3,6 milioni di euro.

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

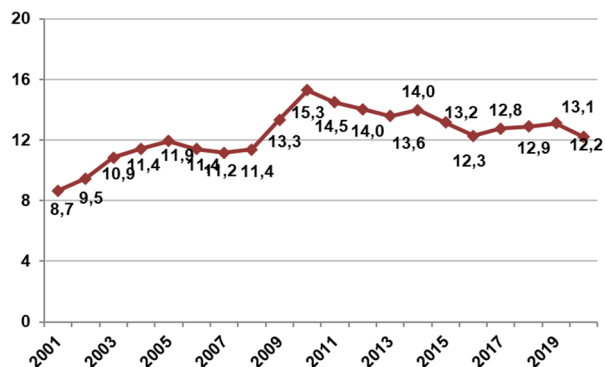
L'organico aziendale dalle 244 unità del 2013 si attesta a **241 nel 2020**, di cui il **93,5%** circa impegnato nella **gestione e manutenzione della rete ferroviaria regionale** (incluse attività di gestione della sicurezza e ambientale). Gli andamenti alternati nell'arco dell'intero periodo sono legati 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 2001-2020)

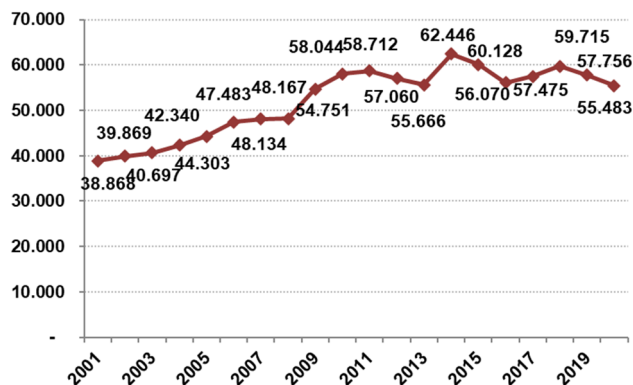


Quanto alla **produttività del personale**, il cui andamento è anche legato alle fasi di potenziamento, adeguamento e messa a produzione di nuove tratte, si osserva che sono mediamente necessari **0,60 addetti per km di rete** per assicurare il complesso delle necessarie attività di amministrazione, esercizio e manutenzione. Il **costo del personale** aziendale addetto alla rete (lordo IRAP) presenta un andamento in calo nell'ultimo quinquennio, attestandosi a quota **12,2 milioni di euro** nel 2020 (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 **57.400 euro**.

**Figura 124**  
**Costo del personale addetto alla rete**  
 (Anni 2001-2020, milioni di euro)



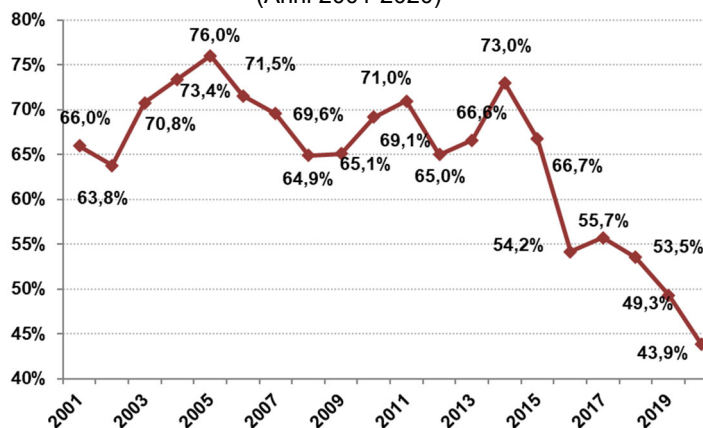
**Figura 125**  
**Costo medio per addetto del personale di rete**  
 (Anni 2001-2020, euro)



L'**incidenza** dei costi del personale sul totale dei costi operativi aziendali, nel triennio 2018-2020 si attesta al **49%**.

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 2001-2020)



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

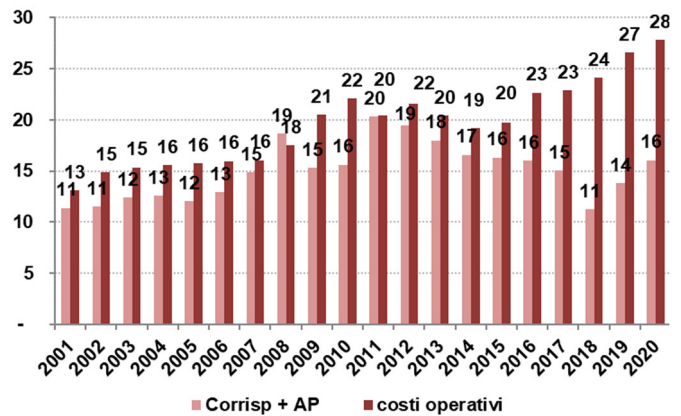
La **copertura dei costi operativi** di gestione della rete, seppur sempre riconducibile in via principale, com'è naturale, al **corrispettivo** contrattuale, può contare come sopra anticipato sugli **introiti da pedaggio** che le Imprese Ferroviarie versano al Gestore per l'accesso alle infrastrutture 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%**. Tale dato si riduce a **16%** nel **2020**, a causa della riduzione dell'introito da pedaggio, dovuto all'emergenza COVID-19.

Il **corrispettivo contrattuale** erogato dalla Regione nel triennio 2018-2020 concorre alla copertura dei costi operativi dell'infrastruttura per un valore pari in media all'**52%** (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 2001-2020)



**Figura 128**  
**CorrISP., CCNL e altri proventi Vs costi operativi**  
 (Anni 2001-2020, 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.

**Nel 2020** il pareggio di bilancio non è stato raggiunto: il risultato netto indicato dalla società è pari a -1,7 milioni di euro. Tale esito è dato in parte dai maggiori costi legati alla pandemia e ai minori ricavi da tracce.

Per la copertura di tale risultato d'esercizio sono stati utilizzati i fondi di riserva straordinaria.

## 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 attuati sull'infrastruttura**.

Gli interventi che risultano realizzati negli ultimi anni da RFI su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ricadono 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 16  
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 192,4)
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>	2022	40,7
Soppressione passaggi a livello (con viabilità sostitutiva)	<b>IN CORSO</b>	2021	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 e il completamento è previsto per fasi tra 2019 e il 2022.**

#### ■ **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 tra Regione, RFI e Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, 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**).

Nel 2020 è stato sottoscritto un ulteriore Protocollo di Intesa tra RFI SpA, Regione Emilia-Romagna e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la elaborazione di un nuovo piano di interventi per ottenere un cadenzamento a 30' con tutte le fermate in entrambi i sensi di marcia.

#### ■ **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 (**completato**);
- 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 2014-2020<sup>20</sup>** (secondo le informazioni in possesso della Regione, il segno "+" indica effetti positivi, il segno "-" negativi):

#### **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 +;

<sup>20</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>



- 04/10/2015: soppressione di alcuni deviatori nella stazione di Forlì, linea Bologna-Rimini, la stazione è quindi inutilizzabile per effettuare precedenza, 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, + ;

## **2020:**

- 8/3/2020: soppressione dei deviatori da 100 km/h in stazione di Tavernelle Emilia (non effettua servizio viaggiatori) e sostituzione con deviatori a 60 km/h, - ;
- 8/3/2020: allungamento binari di precedenza in stazione di Tavernelle Emilia (non effettua servizio viaggiatori), + ;
- 15/6/2020: soppressione del PL al km 80+475 ambito stazione di Ferrara (strada bianca), + ;
- 28/6/2020: soppressione del PL al km 13+505 tra le stazioni di Collecchio e Fornovo, linea Parma-Vezzano Ligure, +

- 3/8/2020: soppressione del PL privato al km 37+009 tra le stazioni di Suzzara e Gonzaga-Reggiolo, linea Modena-Mantova, + ;
- 9/8/2020: attivazione di nuovo PPM nella stazione di Porretta Terme, con alcune modifiche impiantistiche ed estensione alla tratta Riola-Porretta dell'ACCM, linea Bologna Pistoia, + ;
- 9/8/2020: soppressione della stazione di Molino del Pallone, ora solo fermata, linea Bologna Pistoia, - ;
- 9/8/2020: soppressione della stazione di Valdibrana (non effettua servizio viaggiatori), ora solo fermata, linea Bologna Pistoia, - ;
- 9/8/2020: soppressione del PL km 118+828 tra le stazioni di Casalecchio Garibaldi e Sasso Marconi, linea Bologna Pistoia, + ;

### ■ 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 200 km/h. In prima fase si è intervenuto 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, già eseguito in alcune tratte. 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 stati completati a dicembre 2019 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 rinnovo del segnalamento comporterà la attivazione di ACCM "ERTMS-oriented", che consentiranno l'adozione 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, che ha subito ritardi anche per le restrizioni COVID19, è previsto per il 2022.

## ■ **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 (a Ravenna solo ora sono in corso i lavori ai 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.

Dal 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 pesantissimi 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 per alcune decine di metri 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 Protocollo d’intesa per il potenziamento del collegamento ferroviario Ravenna-Rimini**

La Ravenna-Rimini è una linea a semplice binario della lunghezza di circa 50 chilometri, che presenta 9 località di servizio intermedie (7 stazioni e 2 fermate), e ad oggi caratterizzata da un traffico ferroviario di tipo promiscuo, con prevalenza di servizi a carattere viaggiatori e di ambito regionale. La linea è interessata da alcuni servizi di lunga percorrenza e da un limitato numero di servizi merci. La linea è gestita in telecomando dalla Sala Circolazione di Bologna; le stazioni di Ravenna e Rimini sono le uniche che vedono ancora la presenza di un regolatore circolazione sul posto. L’intera linea è classificata a rango B con velocità massima pari a 130 km/h.

Nelle prospettive di sviluppo la linea si caratterizza come prevalentemente dedicata al traffico viaggiatori, non essendo inserita in alcun itinerario di rete merci Core o Comprehensive.

Il modello di esercizio dei servizi regionali è attualmente basato sulle relazioni Bologna-Ravenna-Rimini (frequenza oraria per ciascuna direzione, con fermate sistematiche Imola, Castelbolognese, Lugo, Bagnacavallo, Russi, Godo, percorrenza 128 minuti) e Ravenna-Rimini (frequenza oraria per ciascuna direzione, con fermate sistematiche a Classe, Lido di Classe, Cervia M.M., Cesenatico, Bellaria, Igea Marina, percorrenza 55 minuti), con utilizzo prevalente delle sedi d’incrocio di Lido di Classe/Lido di Savio, Cesenatico ed Igea Marina in quanto opportunamente adeguate alcuni anni fa per consentire ingressi contemporanei.

Il modello di esercizio atteso vedrebbe la sovrapposizione di due relazioni, entrambe con frequenza oraria e con l’effettuazione di tutte le fermate presenti tra Ravenna e Rimini:

- la relazione Bologna-Ravenna-Rimini;
- la relazione Ravenna-Rimini.

Con la situazione infrastrutturale attuale vi è l’impossibilità di conseguire il modello di offerta atteso, senza appesantire in maniera commercialmente non appetibile le percorrenze dei diversi servizi. La

caratteristica del semplice binario porta infatti a riprogrammazioni estese (soprattutto delle sedi d'incrocio) anche con l'incremento di pochi minuti di percorrenza dato dalle fermate mancanti.

Il 3 agosto 2020 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Emilia-Romagna ed RFI è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per il potenziamento del collegamento ferroviario Ravenna-Rimini che prevede siano individuate le soluzioni progettuali condivise e gli scenari di breve-medio periodo e di lungo periodo per effettuare un potenziamento dei servizi sulla tratta, oltre che gli specifici impegni delle parti in relazione alle priorità di intervento, alla programmazione delle attività e le forme di finanziamento, per i successivi sviluppi progettuali e realizzativi.

Ministero, Regione ed RFI, ognuno per gli ambiti di propria competenza, si sono impegnati a valutare gli esiti degli studi di un Gruppo di lavoro costituito appositamente, assumendo le necessarie determinazioni in ordine agli interventi da realizzare e a farsi parte attiva per il loro recepimento all'interno di un successivo Accordo Attuativo.

Nello specifico le parti hanno dato mandato al Gruppo di lavoro di sviluppare:

- le valutazioni trasportistiche sulla domanda di mobilità viaggiatori regionale e interregionale che rendano comprovabile la necessità di rivedere l'offerta dei servizi ferroviari, tenendo conto dei differenti scenari di sviluppo e delle oscillazioni della domanda di trasporto durante i diversi periodi dell'anno, giustificate dalla vocazione prettamente turistica dell'area;
- le analisi delle possibili alternative progettuali con le quali attuare il modello di offerta prospettato e raggiungere gli obiettivi di integrazione con il territorio, con valorizzazione, per ciascuna soluzione progettuale individuata, dei costi di investimento e gestione, dei tempi presumibili di realizzazione e dei benefici attesi;
- la verifica tecnico-economica e dell'impatto sull'organizzazione dei servizi per l'introduzione, nel lungo periodo, di **ulteriori nuove fermate** finalizzate all'incremento della capillarità del servizio, in linea con quanto prospettato nel PRIT. Per salvaguardare i tempi di percorrenza, parallelamente saranno studiati ulteriori potenziamenti dei punti d'incrocio e/o raddoppi selettivi di tratta.

Sono inoltre previsti incontri del gruppo di lavoro con gli Enti locali interessati alla soppressione dei Passaggi a Livello, con la partecipazione degli amministratori e dei tecnici comunali di volta in volta coinvolti.

Sono oggetto di approfondimento le ipotesi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea tali da consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto espressa da Regione Emilia-Romagna, mantenendo allo stesso tempo delle caratteristiche prestazionali del servizio vicine all'attuali, con la possibile percorrenza obiettivo intorno ai 60 minuti tra Ravenna e Rimini.

Si potrà considerare in un secondo momento e a valle di questo studio, l'opportunità di allacciare l'attuale relazione con cadenza oraria Ravenna-Rimini sulla relazione Ravenna Ferrara, valutandone i possibili benefici in relazione ad eventuali ricadute negative sulla regolarità del servizio.

A fattore comune di tutti gli interventi, è stata posta l'attenzione sulla potenziale sopprimibilità dei passaggi a livello attualmente presenti (27 in totale) sia per la ricaduta potenziale sulla qualità del servizio ferroviario data da eventi anomali che li interessino (guasti, tallonamenti, attraversamenti indebiti, ecc.) sia per l'incrementato "effetto barriera" che tali punti singolari possano far derivare sulla mobilità stradale delle aree circostanti, in virtù dell'atteso incremento dei servizi ferroviari e quindi della numerosità delle chiusure programmate.

Il Protocollo d'Intesa ha previsto lo studio di alcune possibili alternative progettuali per attuare il modello di offerta prospettato e raggiungere gli obiettivi di integrazione con il territorio, con individuazione dei costi di investimento e gestione, dei tempi presumibili di realizzazione e dei benefici attesi; riguarda i seguenti interventi infrastrutturali:



- la soppressione dei passaggi a livello mediante la realizzazione di opere sostitutive, tenendo conto della forte urbanizzazione dell'area;
- il ripristino del binario di incrocio nella stazione di Rimini Viserba per permettere di conseguire il modello d'offerta proposto in un orizzonte di breve termine;
- il raddoppio selettivo di binario della tratta Rimini Viserba-Rimini con il quale si prevede un ulteriore incremento della capacità della linea e un miglioramento dei tempi di percorrenza.

Il protocollo prevede che la soppressione dei passaggi a livello avvenga al fine di migliorare la permeabilità rispetto alla linea ferroviaria, favorendo la viabilità ciclabile e pedonale e tenendo conto della forte urbanizzazione dell'area, mediante la realizzazione di opere sostitutive.

Il Gruppo di Lavoro, per sviluppare gli approfondimenti attiva, con il coordinamento della Regione, il confronto con gli Enti locali titolari del diritto di attraversamento, al fine di indentificare soluzioni progettuali che tengano conto dei singoli sistemi urbani e delle singole necessità territoriali, e costituire proposte progettuali integrate e condivise con le realtà locali.

Dei 29 PL presenti sulla linea Ravenna-Rimini, 27 sono oggetto di analisi da parte del Gruppo di lavoro in quanto:

- il PL Via Canale Molinetto (Prov. RA) inserito nel Protocollo legato al Porto di Ravenna, è già finanziato, il progetto esecutivo redatto dopo conferenza di servizi e in fase di avvio la realizzazione;
- il PL Via Polazzi-Via Morri (Prov. RN), è già formalmente soppresso.

In relazione alle priorità individuate per i 27 PL distribuiti sui quasi 50 km di linea, occorre definire un programma attuativo di soppressione e successivamente procedere allo sviluppo della fattibilità tecnico-economica e alla conseguente valutazione dei costi.

L'effettiva individuazione delle priorità presuppone necessariamente il coinvolgimento degli Enti locali interessati, ai fini di una conferma della fattibilità degli interventi in relazione alla pianificazione urbanistica.

### 4.7.3 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 ad 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 o 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 e 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, con contributo regionale ammontante complessivamente a € 1.500.000,00, sono stati installati 90 monitors in 61 stazioni della Rete regionale scelte fra le più frequentate o in qualità di nodi di interscambio, oltre a 27 sistemi di videosorveglianza.

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 2020, nonostante il difficile periodo dovuto alla pandemia, sia a conclusione di interventi avviati nei precedenti anni sia con nuovi interventi anche con proseguimento nell'anno in corso, RFI è intervenuta nelle stazioni di Faenza, Ravenna, Rimini, Monzuno, Castel S. Pietro Terme, Parma, Borgo Val di Taro, Collecchio, Castel S. Giovanni, Rottofreno.

Altre importanti iniziative e progetti finalizzati alla riqualificazione delle aree delle stazioni e a incentivo della mobilità sostenibile sono state avviate dalle Amministrazioni comunali interessate

quali ad esempio l'intervento di rinnovo e ridisegno del piazzale della stazione a S. Giovanni in Persiceto a favore della mobilità ciclistica o il progetto di rivitalizzazione della stazione di Gambettola. Altro importante intervento di ambito urbanistico ma che comporterà una rivisitazione dell'accessibilità alla stazione con il prolungamento del sottopasso e la riqualificazione dell'area di Piazzale Europa è in corso a Reggio Emilia.

#### Stazione di Castel S. Pietro Terme



#### Stazione di S. Giovanni in Persiceto



#### 4.7.4 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 treni Rock a 6 casse).

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

Durante il 2020 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 DLgs 422/97, ha comportato l'istruttoria delle seguenti pratiche, suddivise per tipologia di procedimenti amministrativi:

- **approvazione progetti infrastrutturali**

(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 31

- **autorizzazioni di attività edilizia in fascia di rispetto**

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

n° pratiche istruite 47

- **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 77