LEGAMBIENTE
emilia-romagna

SONO UN PENDOLARE #MeritoDiPiù VIAGGIO SOSTENIBILE
LEGAMBIENTE con i pendolari

SONO PENDOLARE #MeritoDiPiù

Dossier sulla situazione e gli scenari del trasporto pendolare in Emilia Romagna **2014/15**

LEGAMBIENTE
emilia-romagna

DOSSIER SULLA SITUAZIONE E GLI SCENARI DEL TRASPORTO PENDOLARE IN EMILIA ROMAGNA

Raccolta dati e analisi
Valerio Lancianese

Grafica ed impaginazione
Alessandra Monti

La stesura del presente dossier è stata possibile anche grazie ai contributi informativi di:
Comitato RomBO. Oltre la linea gialla.
Arch. Fioretta Gualdi - Comitato SFM 2012. Ultima chiamata
Ing. Donato Nigro - Città Metropolitana di Bologna
Associazione "In Prima Classe per Bologna-Vignola"
Associazione Pendolari Piacenza
Associazione Pendolari Reggio Emilio "FuoriServizio"
Comitato Utenti Ferrovia "Modena-Carpi-Mantova"
Comitato "Salviamo Gigetto - Utenti della linea Modena-Sassuolo"
CRUFER (Comitato Regionale Utenti Ferroviari Emilia Romagna)

I Circoli di Legambiente Emilia Romagna

INDICE

Introduzione e sintesi..... 5

Descrizione generale del sistema ferroviario in Emilia Romagna 11

1.1 Dati generali 11
1.2 Vecchio e nuovo contratto di servizio 12
1.3 I pendolari in Emilia Romagna 13
1.4 Investimenti 14
1.5 Una panoramica sulle problematiche generali 16
1.6 Penali 17
1.7 Trasporto intermodale e tariffazione integrata 17
1.8 Buone notizie 18

Descrizione dei principali nodi ferroviari 19

2.1 Nodo bolognese 20
Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) di Bologna 21
2.2 Nodo ravennate 34
2.3 La linea Ferrara-Ravenna-Rimini 39
2.4 Nodo modenese 41
2.5 Nodo reggiano 46
2.6 Nodo ferrarese 49
2.7 Nodo parmense 52
2.8 Nodo piacentino 55

INTRODUZIONE E SINTESI

Introduzione

Questo lavoro nasce da un approfondimento sulle problematiche del trasporto su ferro della nostra regione riscontrate "sul campo" da parte di Circoli di Legambiente e dei comitati pendolari. Non un documento perfettamente analitico (compito semmai da uffici tecnici e universitari) ma certo un quadro di insieme molto dettagliato nella fotografia e nelle proposte da lanciare alla politica.

Il Dossier censisce, purtroppo, disagi quotidiani, problemi del materiale rotabile, ritardi e mancanza di adeguati investimenti sul trasporto pendolare. Fatiche e disagi inflitti ai circa 144.000 viaggiatori che in Emilia Romagna ogni giorno si muovono nelle linee regionali e nazionali per lavoro o studio.

Problemi che di fatto disincentivano, invece di favorire, l'accesso al mezzo pubblico e allontanano il raggiungimento degli obiettivi di riduzione di inquinamento, decongestione del traffico e lotta ai cambiamenti climatici. Riducendo anche in questo campo lo spazio di azione del servizio Pubblico, con una tendenza generale comune anche ad altri settori, dalla scuola alla sanità.

Nonostante ciò la richiesta di spostamenti pubblici e su ferro è forte, come testimoniano i numeri dei pendolari in crescita (laddove il servizio è stato incrementato), e come ci raccontano i dati sul servizio ferroviario metropolitano di Bologna (SFM).

Nelle classifiche di confronto relativo con le altre regioni l'Emilia Romagna è ancora in buona posizione in rapporto ai vari indicatori di servizio e investimento, anche se si registra un calo in valore assoluto degli investimenti. Di conseguenza anche l'Emilia-Romagna risente dell'andamento generale, **con tagli al servizio (-5,4 % dal 2010 ad oggi) e aumenti tariffari (+16,1).**

Certo le scelte nazionali non aiutano, con tagli ai trasferimenti a regioni ed enti locali e priorità sempre verso le autostrade. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti, attraverso la Legge Obiettivo ed il Piano Infrastrutture, hanno premiato per il 66% gli investimenti in strade e autostrade, e comunque le grandi opere. Stesso verso di marcia col recente *Sblocca Italia*.

Ma **sono soprattutto le scelte strategiche regionali a segnalare un problema di residualità del trasporto pubblico nelle priorità politiche**: si acuisce il distacco delle prestazioni della nostra regione dalle realtà europee di punta sul piano dei trasporti, ed è assente un vero progetto di mobilità alternativa in grado di spostare il traffico da gomma ad altre modalità. **Il documento regionale di programmazione dei trasporti (PRIT 1998) è scaduto da 5 anni** e si sono perse le tracce del suo adeguamento. La nuova giunta Bonaccini, sollecitata anche dal Consiglio, ha annunciato di volere mettere mano in fretta a questo tema, ma le prime scelte di bilancio e le dichiarazioni sulle priorità non sembrano discostarsi molto dal passato.

Gli sforzi economici e politici sono tutti a favore delle autostrade, come testimoniano banalmente la frequenza dei titoli di giornali a favore della Cispadana, dell'E55 e del Passante autostradale nord.

Nell'ultimo bilancio approvato dalla Regione sono stati confermati 180 milioni di Euro di risorse pubbliche per la realizzazione di un'autostrada regionale come la Cispadana.

Caso paradigmatico di questo disinteresse verso i pendolari è quello della città metropolitana di Bologna, snodo di tutta la regione e tra i principali nodi nazionali del tpl. Dei progetti ritenuti "strategici" dalle amministrazioni, al momento nessuno è a favore del trasporto pendolare. Si prevedono investimenti per almeno 1300 milioni sul passante autostradale; altri 100 milioni andranno per il People Mover, linea diretta di collegamento tra Stazione Centrale e Aeroporto Marconi, meta quest'ultima facilmente e più ampiamente raggiungibile attrezzando adeguatamente le linee ferroviarie esistenti. Sono previsti inoltre 48 milioni per l'intervento sulla linea Bologna-Portomaggiore: un progetto per superare gli attuali cinque passaggi a livello e agevolare il traffico veicolare, ma che allontana l'ipotesi del raddoppio del binario necessaria per garantire un servizio più efficace all'utenza del trasporto su ferro. Basterebbero invece 197 milioni di euro per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), secondo il progetto originale del 2007 e si risolverebbero tutte le strozzature attualmente esistenti, con un conseguente aumento dell'utenza di diverse decine di migliaia di passeggeri.

Anche sul trasporto merci l'impostazione è sempre la stessa. Per il distretto ceramico di Sassuolo, le cui produzioni sono dimezzate negli ultimi 10 anni, si invoca la bretella Campogalliano-Sassuolo che permetterebbe ai camion di risparmiare forse 10 minuti di percorrenza sull'intero tragitto. Non si lavora però per creare un sistema franco destinazione (in cui cioè il trasporto si organizzano collettivamente tra più imprese verso un'unica destinazione) ma permane ancora quello franco impresa (in cui ogni impresa organizza le proprie spedizioni, magari con camion mezzi vuoti). Non si tiene conto che realtà dinamiche dello stesso distretto come Kerakoll di fatto abbiano investito sul ferro per ragioni di competitività e sostenibilità.

Molto simile la situazione del corridoio TI-BRE che dovrebbe collegare La Spezia al Brennero. Stanno partendo i lavori per un moncone di autostrada di 9 km del costo di 430 milioni di euro che si fermerà in mezzo al nulla, mentre è al palo l'adeguamento della ferrovia Parma-LaSpezia e non si prende in considerazione il collegamento ferroviario che già esiste e che potrebbe essere adeguato con un intervento stimato di circa 70-90 Mln di euro.

Quali strade per invertire la rotta

Alla politica, in particolare quella regionale, chiediamo un cambio di marcia immediato che sposti le priorità sul ferro, sul trasporto pubblico locale e sulla mobilità dolce. Scelte che devono avvenire da una parte rivedendo le priorità di investimento, dall'altra frenando sulle opere inutili.

Il luogo idoneo per dare organicità a questo nuovo corso deve essere un nuovo PRIT, la cui impostazione deve essere improntata a misurarsi con le realtà più virtuose d'Europa.

Molte sollecitazioni arrivano dai documenti elaborati durante gli Stati generali della Mobilità Nuova di Bologna, manifestazione alla quale l'11 aprile hanno partecipato oltre 500 persone in rappresentanza di associazioni, imprese, tecnici, comitati cittadini insieme agli amministratori locali di 42 capoluoghi di provincia.

Di seguito forniamo alcune proposte generali e puntuali.

- elaborare un piano regionale per la mobilità urbana che metta al centro gli spostamenti urbani e quelli a corto e medio raggio;
- adottare target di mobilità che obblighino i comuni (almeno i capoluoghi) a portare sotto il 50% la quota di spostamenti individuali in auto all'interno del proprio territorio;
- attuare un percorso per introdurre il limite dei 30km orari nei centri urbani con eccezione delle principali arterie di scorrimento, strumento utile non solo a ridurre la mortalità per incidenti ma anche per garantire una più facile convivenza tra auto, TPL e biciclette;
- vincolare alla realizzazione di opere per TPL, pendolare e non motorizzato almeno il 50% della spesa regionale destinata alle infrastrutture per la mobilità;
- favorire e incentivare la mobilità autonoma dei bambini, attraverso la messa in sicurezza delle strade sui percorsi casa / scuola e prevedendo ztl sulle fasce orarie di ingresso/uscita;
- procedere ad un forte rinnovo del materiale rotabile sulla rete ferroviaria;
- dar vita ad un'agenzia regionale che si occupi di pianificazione del TPL e mobilità dolce, appalti, vigilanza sul servizio e mobility management;
- rendere effettiva la tariffazione integrata, completando ed implementando il percorso avviato con "Mi Muovo" per facilitare, tramite una tessera unica ricaricabile, l'accesso a tutti i servizi del TPL regionale (inclusi i servizi di car sharing e bike sharing); in questo senso andrebbero promosse maggiormente azioni di comunicazione agli utenti e strumenti web e mobile per la consultazione di orari e fermate;
- favorire la mobilità integrata bici+treno attraverso l'acquisto di elettrotreni dotati di almeno 18 posti portabiciclette con facile accessibilità (piano del treno ribassato);
- dare priorità al completamento del progetto strategico SFM con il potenziamento e la regolarizzazione nell'offerta oraria, l'attuazione delle linee passanti, l'integrazione con gli autobus, il potenziamento delle infrastrutture (pensiline, banchine), il raddoppio della linea Porrettana e l'attivazione del nuovo collegamento tra Portomaggiore e Dogato (che consentirebbe il collegamento diretto Bologna-Codigoro), oltre che un raddoppio completo della tratta stessa;
- attuare il collegamento TI-BRE ferroviario attraverso l'adeguamento delle linee esistenti (in particolare la Piadena-Mantova-Verona), e completare l'adeguamento della linea Parma-La Spezia.
- riattivare le linee esistenti e oggi dismesse tra cui la Piacenza-Cremona e la Budrio-Massalombarda.

Lorenzo Frattini
Presidente Legambiente Emilia Romagna

La sintesi dei singoli nodi ferroviari

Di seguito un breve estratto sulle criticità e priorità di azione sui diversi nodi del ferro in regione

Nodo bolognese

Il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) presenta numerose criticità: ritardi, soppressioni, materiale rotabile obsoleto e mancata manutenzione della linea sono i punti cardine che affliggono linee come la Porrettana, la Vignola-Bologna e la Bologna-Portomaggiore. Laddove questi problemi sono limitati, subentrano altri aspetti negativi come il sovraffollamento dei treni che viaggiano sulla direttrice principale (Piacenza-Rimini), o il pessimo stato delle stazioni e dell'informazione all'utenza in linee come la Bologna-Firenze e la Bologna-Poggio Rusco.

I principali investimenti andrebbero riversati sulle infrastrutture, le quali non reggono la quantità di materiale ferroviario che viaggia ogni giorno su alcune linee molto affollate, come ad esempio nel caso della Porrettana. In secondo luogo andrebbero sostituiti i treni obsoleti i cui guasti sono sempre più frequenti e andrebbe risolto il problema dei treni corti e sovraffollati programmando in maniera adeguata orari e carrozze.

Le stazioni e le infrastrutture necessitano di numerosi investimenti per il miglioramento dei controlli in stazione e sul potenziamento dell'informazione all'utenza. Inoltre si dovrebbe migliorare lo stato delle infrastrutture necessarie a garantire una reale intermodalità e che riguardano gli spazi per le bici in stazione, i percorsi ciclabili e pedonali casa-stazione. In questo senso sono di buon auspicio i lavori di riqualificazione della Stazione Centrale di Bologna partiti nella seconda metà di aprile 2015.

Nodo ravennate

La situazione dei trasporti nel nodo ravennate è influenzata da evidenti problemi di programmazione oraria che influiscono su numerosi disagi quali ritardi, allungamento dei tempi di percorrenza e mancanza di coincidenze. La situazione è aggravata dalla sostituzione delle corse in treno con autobus di linea in caso di soppressioni. La linea Ravenna-Faenza/Lavezzola è l'emblema di questa mancata logica di programmazione del servizio, poiché con i suoi disservizi contribuisce a rendere poco accessibile un importante capoluogo come Ravenna.

Le aziende competenti dovrebbero programmare in modo adeguato il calendario orario, il numero di treni e di carrozze, cercando di valorizzare al meglio le tratte che uniscono l'entroterra e la riviera romagnola con importanti città d'arte come Ravenna e Firenze, se non addirittura allungare le tratte stesse. Requisito fondamentale per mettere a punto questi miglioramenti è l'elettrificazione di linee come la Faenza-Lavezzola: il miglioramento del servizio permetterebbe di eliminare le corse sostitutive in autobus che oltre ad incidere negativamente sul traffico veicolare allungano i tempi di percorrenza. Altra linea d'intervento è la riattivazione della dismessa Budrio-Massalombarda, che raddoppierebbe i collegamenti tra Bologna e Ravenna attraversando i territori di Budrio, Medicina, Castel Guelfo e Massa Lombarda e integrando i collegamenti di un'area attualmente scarsamente servita.

Linea costiera

Sulla linea costiera Rimini-Ravenna-Ferrara si riscontrano seri problemi di affollamento durante il periodo estivo, dovuti alla grande affluenza di turisti che ogni anno frequentano la riviera romagnola sia di mattina che di sera. I tempi di percorrenza, anche a causa delle lunghe attese per le coincidenze, risultano inoltre molto accentuati. I collegamenti da Bologna e dall'Emilia per alcune delle principali mete turistiche della costa (come ad es. Cesenatico a Cervia, i lidi ferraresi) risultano quindi assenti o fortemente penalizzanti. Il trasporto ferroviario sulla costa andrebbe potenziato tramite il raddoppio della linea Rimini-Ravenna mentre i collegamenti con la costa andrebbero agevolati attraverso l'aumento di treni e carrozze.

Nodo modenese

Da tempo questo nodo soffre di un degrado costante che ha visto intensificare la soppressione di corse con conseguente sostituzione di autobus, l'aumento dei ritardi, il progressivo ridimensionamento del personale viaggiante sfociato in assenza di controlli, manutenzione e soppressione del trasporto bici. A questi gravi aspetti si somma la presenza di materiale rotabile vetusto e carente, la mancata manutenzione delle stazioni e la quasi totale assenza di informazioni all'utenza.

Nella situazione in cui versa il nodo modenese risulta evidente l'esigenza di ingenti investimenti, a partire dall'acquisto di nuovi treni. Questo punto essenziale risolverebbe il problema delle soppressioni e delle sostituzioni con autobus. Per incentivare l'uso del treno le amministrazioni locali dovrebbe agire innanzitutto sul miglioramento del trasporto intermodale tramite integrazioni tariffarie con i servizi locali e su una migliore pianificazione delle corse e degli orari. In secondo luogo è necessario intervenire sulle infrastrutture, attraverso il raddoppio delle linee, e sullo stato delle stazioni, migliorando la qualità dell'informazione e tutelando i luoghi di attesa dall'incuria e dagli atti di vandalismo.

Si ritiene essenziale il potenziamento della linea Modena-Sassuolo nell'ottica di uno sfruttamento del servizio merci da parte delle aziende presenti nel distretto ceramico. Questo eviterebbe la costruzione di opere inutili come la bretella Campogalliano-Sassuolo e ridurrebbe la congestione delle vie di comunicazione da parte del traffico veicolare.

Nodo reggiano

La mancanza di coincidenze e corrispondenze tra la linea principale (Reggio Emilia-Bologna) e le 3 linee secondarie (Reggio Emilia-Sassuolo, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Reggio Emilia-Guastalla), arreca i principali disservizi e causa l'allungamento dei tempi di percorrenza. A questo problema si uniscono ulteriori criticità come la frequente soppressione dei treni, il sovraffollamento a causa del numero ridotto di carrozze e la totale assenza di informazione ai passeggeri in caso di ritardi, guasti e malfunzionamenti. Le priorità sono una migliore programmazione degli orari e delle carrozze ed il potenziamento dell'informazione all'utenza. Questi obiettivi dovrebbe comportare investimenti nell'ammodernamento delle stazioni, oltre che l'aumento del numero delle carrozze, come previsto effettivamente dal contratto di servizio.

Nodo ferrarese

Il nodo ferrarese presenta due facce: da un lato gli investimenti sul servizio metropolitano, sulla risoluzione delle strozzature e sulla buona programmazione della linea Ferrara-Codigoro; dall'altro le numerose inefficienze dalla linea Ferrara-Suzzara. Le proposte riguardano principalmente quest'ultima tratta, sottovalutata e lasciata in secondo piano nonostante le sue notevoli potenzialità logistiche. La linea potrebbe rappresentare un'alternativa all'autostrada regionale Cispadana, poiché per stessa definizione del PRIT regionale del 1998, rappresenta un segmento essenziale della cosiddetta "Cispadana ferroviaria". A questa andrebbero dirottati gli investimenti per il materiale rotabile e per il raddoppio della linea nell'ottica di un potenziamento del trasporto merci col Brennero, dal porto di Ravenna e come linea integrativa della direttrice Rimini-Bologna-Milano

Considerando le opere che sono già in atto nel nodo ferrarese, si auspica il completamento dei lavori e la prosecuzione della strada intrapresa per la linea Ferrara-Codigoro come esempio di programmazione per altre linee pendolari.

Nodo parmense

I principali problemi di questo nodo gravitano attorno alla linea Parma-La Spezia. Alla soppressione delle corse, in favore della sostituzione con autobus, si aggiungono il ritardo nei lavori di potenziamento mentre avanzano opere inutili e dannose come il TI-BRE autostradale.

In primo luogo andrebbero eseguiti tutti i lavori di potenziamento della linea, quindi il raddoppiamento dei binari e la realizzazione della galleria di valico (anche se alcuni pareri tecnici indicano la possibilità di utilizzare la linea esistente con adeguati ammoderamenti e l'utilizzo di nuove motrici), che andrebbero contestualmente a migliorare la qualità di questo corridoio strategico che collega il Brennero al Tirreno. Nella prospettiva di realizzare un vero e proprio TI-BRE ferroviario basterebbero 70-90 milioni per chiudere completamente l'opera, invece dei 430 previsti per l'autostrada. In secondo luogo è necessario elettrificare le linee secondarie Parma-Suzzara e Parma-Brescia per garantire una maggiore efficienza su tratte che collegano centri importanti e con un notevole bacino d'utenza.

Nodo piacentino

Seppur rappresenti un nodo strategico per il trasporto pendolare regionale e nazionale si registrano forti criticità, ovvero la presenza di materiale rotabile inefficiente e l'allungamento dei tempi di percorrenza. Il problema principale è legato alla risoluzione del contratto di servizio tra Emilia Romagna e Lombardia e occorre definire le competenze tra regioni per sbloccare la situazione di stallo.

Si propone di dare maggiore attenzione all'area piacentina investendo sull'acquisto di nuovo materiale rotabile e lavorando conseguentemente sul miglioramento della puntualità nella tratta Piacenza-Milano e dei tempi di percorrenza nella Piacenza-Torino, reintroducendo possibilmente un treno diretto. Ulteriori sforzi dovrebbero essere compiuti nel riaprire la linea Piacenza-Cremona e compiere lavori di manutenzione: tali investimenti permetterebbero di eliminare buona parte del traffico veicolare costituito dagli autobus sostitutivi e di accorciare i tempi di percorrenza.

1. DESCRIZIONE GENERALE DEL SISTEMA FERROVIARIO IN EMILIA ROMAGNA

1.1 Dati generali

In Emilia Romagna sono 1400 i Km di rete ferroviaria in esercizio di cui circa 1050 di competenza statale e 350 di competenza regionale. Le stazioni attive sul territorio emiliano-romagnolo sono 266 di cui 11 in territorio lombardo. La Regione è percorsa giornalmente da oltre 900 treni .

I principali nodi sui quali si organizzano le linee della Regione sono il nodo ravennate, quello bolognese, il modenese, il reggiano, il ferrarese e per finire il nodo parmense e il piacentino.

Le linee sono per la maggior parte elettrificate ad esclusione di una parte del nodo ravennate, del nodo ferrarese e del nodo parmense e dell'intero nodo reggiano.

I titolari delle linee regionali sono RFI[1] e FER[2]: in particolare FER è in possesso di tutte le linee del nodo reggiano e del nodo ferrarese, oltre alle linee Modena-Sassuolo, Parma-Suzzara, Bologna Vignola e Bologna-Portomaggiore, mentre tutte le altre appartengono invece a RFI.

I gestori sono TPER[3], Trenitalia[4] e Trenord[5]: TPER gestisce da sola la Bologna-Portomaggiore, la Bologna-Vignola, le linee del nodo modenese e ferrarese, tutte le linee reggiane, la linea Parma-

[1] **Rete Ferroviaria Italiana** è stata costituita il **1° luglio 2001** come **Società dell'Infrastruttura** del Gruppo Ferrovie dello Stato, per rispondere alle Direttive comunitarie recepite dal Governo italiano sulla separazione fra il gestore della rete e il produttore dei servizi di trasporto, e a completamento del processo di societarizzazione del Gruppo FS. A decorrere dalla data della sua costituzione, Rete Ferroviaria Italiana acquisisce gli effetti della **concessione** rilasciata a F.S. S.p.A., con **Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000** e riveste il ruolo di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In attuazione delle Direttive Comunitarie numero 12, 13, 14 del 2001, il **Decreto Legislativo n. 188 del 2003**, ha confermato al Gestore dell'Infrastruttura la sua missione, delineandone le diverse aree di responsabilità (www.rfi.it).

[2] **FER Srl (Ferrovie Emilia Romagna)** nasce nel 2001 dalla fusione di quattro linee in Gestione Commissariale Governativa: la Bologna Portomaggiore, (FBP), le Ferrovie Padane, le Ferrovie Venete - linea Parma Suzzara, la Ferrovia Suzzara Ferrara. Nel 2003 si aggiunge il ramo ferroviario dell'ATC di Bologna, mentre fra il 2008 e 2009 si compie il percorso di unificazione di tutte le aziende ferroviarie regionali, voluto dalla Regione Emilia-Romagna, con l'ingresso del ramo ferroviario di ATCM Modena, la cessione da parte di ATC di Bologna anche delle infrastrutture ferroviarie e con l'entrata nella compagine aziendale di ACT di Reggio Emilia con la conseguente cessione del suo Ramo ferroviario. Dal 1 Febbraio 2012, con la nascita di **TPER Spa**, **FER** è la società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (www.fer-online.it).

[3] **TPER** (**Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna**) è la società di trasporti pubblici nata il 1° febbraio 2012 dalla fusione dei rami-trasporto di ATC, azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria. Le aree di attività della società coprono diversi segmenti del settore del trasporto, da quello automobilistico, a quello filoviario, a quello ferroviario di passeggeri. Gestisce il tpl su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara ed il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia. Alle aree di attività che coprono diversi segmenti del settore del trasporto dal maggio 2014 si aggiungono attività complementari allo sviluppo della mobilità bolognese, quali la gestione della sosta, il car e il bike sharing (www.tper.it).

[4] **Trenitalia S.p.A.** è un'azienda partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, ed è la principale società italiana per la gestione del trasporto ferroviario di passeggeri e merci. Nata come Italiana Trasporti Ferroviari Spa, facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Spa, diventò Trenitalia Spa il 7 giugno 2000, per scorporo di Divisione Passeggeri, Divisione Trasporto Regionale, Divisione Cargo ed Unità Tecnologia e Materiale Rotabile dalla vecchia FS Spa in seguito alla direttiva europea n. 440/91 che prevedeva la separazione contabile fra soggetti che operano come vettori e gestori delle infrastrutture (in Italia RFI Spa) in modo da aprire il mercato alla libera concorrenza tra le aziende che si occupano del traffico.

Suzzara in collaborazione con Trenord e le linee Bologna-Rimini/Ravenna e Bologna-Poggio Rusco insieme a Trenitalia. Trenitalia si occupa invece della gestione delle restanti, ad esclusione della Parma-Brescia gestita da Trenord.

1.2 Vecchio e nuovo contratto di servizio

Il vecchio Contratto di Servizio per il trasporto pubblico locale ferroviario di interesse regionale e locale, era stato stipulato tra Regione Emilia-Romagna e Consorzio Trasporti Integrati (formato da Trenitalia e da Fer), a partire dal 1/07/2008 fino al 30/06/2011, e venne prorogato per ulteriori 3 anni.

Il 17/12/2014 si è svolta la seduta pubblica per l'assegnazione del nuovo contratto, per il quale era stata indetta una gara europea.

Il nuovo bando prevede una base d'asta da 153 milioni di euro annui di contributi assicurati dalla Regione a chi si aggiudica il servizio, più i 100 milioni di euro di incassi da biglietti stimati per un anno di trasporti, che spettano al vincitore per 15 anni più possibilità di proroga di 7 anni (potenzialmente 5,5 miliardi in 22 anni). In cambio le aziende devono assicurare corse per circa 20 milioni di chilometri annui, gli standard del servizio (pulizia, puntualità, sicurezza) più investimenti per l'acquisto di 75 nuovi treni, per 450 milioni di euro.

Alla procedura di accreditamento preliminare si erano presentate l' ATI (Associazione Temporanea d'Impresa) costituita da Trenitalia e TPER ed il gruppo Arriva controllato da Deutsche Bahn, mentre all'apertura delle buste di fine 2014 era presente un solo concorrente. Durante la seduta sono state aperte le buste contenenti la documentazione amministrativa e la documentazione tecnica tranne la busta contenente l'offerta economica dell'Associazione Temporanea d'Impresa.

Il **23 febbraio 2015** è stata aperta l'ultima busta che ha portato ad una situazione di stallo: gli attuali gestori e unici partecipanti in alleanza al bando (Trenitalia e Tper), hanno chiesto quasi 14 milioni di euro in più, un aumento di circa il 9% rispetto alla base d'asta. Trenitalia mandataria per l'ATI ha partecipato con una quota pari al 70%, mentre la quota TPER è pari al 30%. Inoltre per i servizi sostitutivi, ha presentato domanda (come impresa ausiliaria) la società BusItalia (questo perché Trenitalia, a differenza di Tper, non è abilitata al servizio su gomma).

Un esito poco incoraggiante per l'obiettivo di garantire servizi migliori in tempi rapidi, ma anche decisamente ambiguo visto che la Regione è anche azionista al 46% di una delle aziende partecipanti (TPER). Inoltre la mancanza di competitori nella corsa all'affidamento del servizio ferroviario, non contribuisce al miglioramento dei servizi.

Attualmente sembra che la Regione proseguirà con procedura negoziata per ottenere il servizio alla cifra posta in base d'appalto: procedura alla quale dovrebbe essere stata invitata anche la società Arriva.

[5] TRENORD S.r.l. è nata il 3 maggio 2011 dall'unione di esperienza, competenza e strutture di Trenitalia (Divisione Regionale Lombardia) e Gruppo FNM (**LeNORD**) - partecipanti al 50% ciascuna - al fine di razionalizzare e ottimizzare il servizio ferroviario in Lombardia.

1.3 I pendolari in Emilia Romagna

I viaggiatori su treno ogni giorno in Regione Emilia-Romagna sono circa 144 mila di cui buona parte si dirige o transita attraverso il nodo bolognese. Il numero di treni circolanti all'interno del quadro regionale in un giorno sono in media 872 per una popolazione di circa 4.400.000 abitanti. Esclusi i grandi agglomerati urbani di Roma, Milano e Napoli, molte delle linee bolognesi sono tra le più frequentate d'Italia. Basti pensare alla direttrice principale e quindi alle tratte Bologna-Ancona e Bologna-Milano che trasportano rispettivamente (in termini di saliti/discesi) circa 57.000 e 64.000 passeggeri al giorno (Tabella 1), oppure le linee che collegano Bologna con grandi città del nord est come Padova (quasi 30.000 passeggeri al giorno) e Verona (16.000 passeggeri al giorno). Se consideriamo le linee locali troviamo ugualmente numeri considerevoli: è sufficiente osservare il numero di passeggeri che ogni giorno si servono di linee come la Bologna-Portomaggiore (oltre 9.000), la Porrettana (circa 20.000) e la Bologna-Vignola (oltre 8.000). Considerando il periodo 2010-2013, l'aumento dell'utenza in ambito regionale segna un + 0.7%, mentre è molto maggiore nell'area metropolitana di Bologna, in cui l'aumento è stato di circa il 6%.

Se si osserva il periodo 2004/2013 (Tabella 2), il trend complessivo è in crescita di circa il 26%. Si nota infatti che per la Rete Nazionale i valori si attestano su circa 123.650 saliti/giorno (di cui circa 12.000 saliti/giorno effettuati da treni della TPER sulla Rete Nazionale) mentre per la Rete Regionale si stimano circa 21.500 saliti/giorno, che portano a oltre 145.000 saliti/giorno in tutta la rete per il solo trasporto regionale.

	NOVEMBRE 2010		NOVEMBRE 2011		NOVEMBRE 2012		NOVEMBRE 2013	
LINEE	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI
Bologna - Ancona	29.212	26.928	30.668	26.403	30.124	25.735	29.993	26.857
Bologna - Firenze	4.288	4.248	4.299	4.440	4.235	4.447	4.289	4.508
Bologna - Milano	33.105	33.834	28.863	31.442	31.049	33.525	31.553	32.751
Bologna - Padova	15.233	15.565	14.502	15.190	14.920	16.055	14.428	15.037
Bologna - Pistoia	10.022	10.036	9.667	9.666	10.607	10.589	10.051	10.044
Bologna - Portomaggiore	4.480	4.480	3.978	3.978	4.168	4.163	4.627	4.627
Bologna - Verona	8.138	8.180	7.442	7.417	7.792	7.813	8.298	8.141
Bologna - Vignola	3.226	3.226	2.970	2.970	3.478	3.478	3.616	3.615
Castelbolognese - Ravenna	3.614	4.061	3.896	4.308	3.836	4.663	3.960	4.794
Faenza - Firenze	859	768	1.051	1.000	933	900	1.008	974
Faenza - Lugo - Lavezzola	926	860	664	583	667	625	614	587
Faenza - Ravenna	349	486	438	693	357	510	265	409
Ferrara - Codigoro	1.261	1.275	750	750	1.017	1.017	991	991
Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara	1.966	1.996	1.736	1.739	1.763	1.763	1.790	1.751
Ferrara - Ravenna - Rimini	5.972	5.411	6.009	6.219	5.803	5.799	5.616	5.928
Fidenza - Cremona	1.062	958	715	591	574	435	671	548
Fidenza - Salsomaggiore	1.719	1.747	1.624	1.695	2.091	2.254	1.769	1.893
Modena - Mantova - Verona	4.293	4.333	4.840	4.830	4.394	4.403	4.920	4.778
Modena - Sassuolo	2.413	2.413	2.205	2.205	2.508	2.508	2.585	2.581
Parma - Brescia	940	1.005	952	1.084	66	65	756	855
Parma - Guastalla - Suzzara	826	796	1.078	1.078	2.078	2.078	1.977	1.978
Piacenza - Alessandria	1.465	1.608	1.469	1.504	1.165	882	1.131	1.257
Piacenza - Cremona	352	331	64	53	38	47	53	69
Pontremolese	3.213	3.299	2.929	3.083	3.454	3.407	3.285	3.677
Reggio Emilia - Ciano d'Enza	1.438	1.506	2.389	2.389	2.260	2.259	2.355	2.355
Reggio Emilia - Guastalla	1.641	1.642	1.741	1.741	1.941	1.944	2.018	2.018
Reggio Emilia - Sassuolo	2.173	2.166	2.217	2.217	2.038	2.038	1.900	1.899
	144.188	**143.156**	**139.154**	**139.268**	**143.355**	**143.403**	**144.519**	**144.922**

Tabella 1. Frequentazioni sulla rete regionale e sulla rete nazionale durante il periodo invernale (2008-2013)

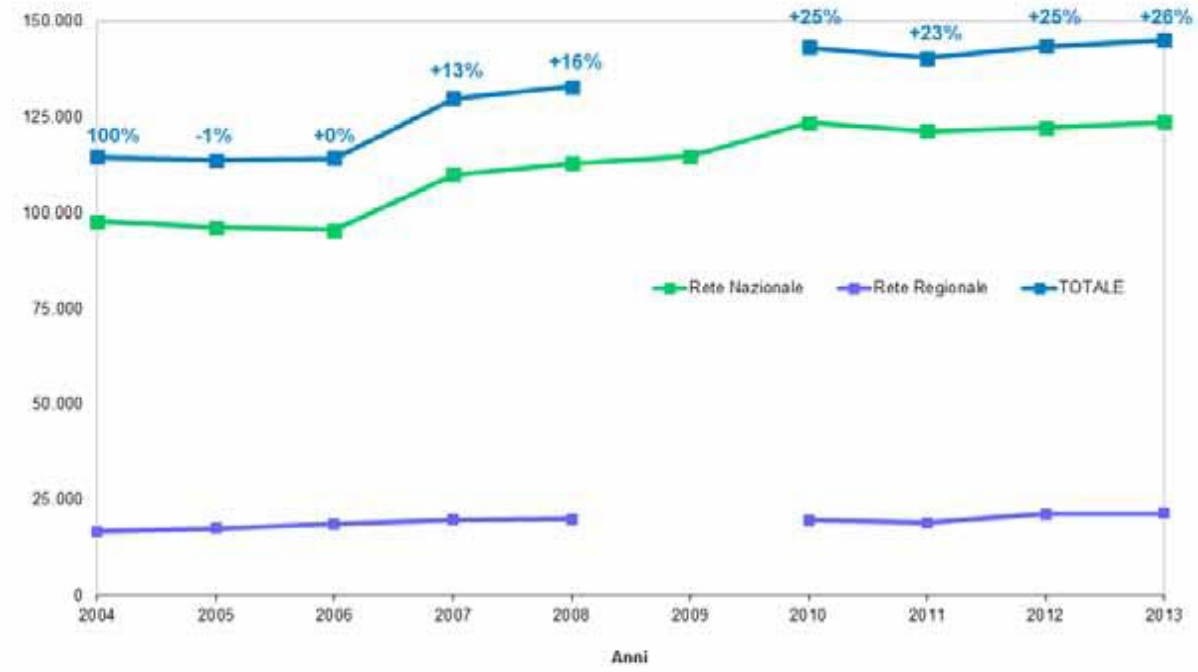


Tabella 2. Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale (2004-2013)

1.4 Investimenti

Mentre i passeggeri del trasporto locale sono in crescita, le risorse statali per il trasporto regionale su gomma e ferro sono state ridotte del 5,4% dal 2010 a oggi, con aumenti tariffari di circa il 16,1%. Infatti le priorità della politica locale e nazionale rimangono altre. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti, attraverso la "Legge Obiettivo" ed il "Piano Infrastrutture", hanno premiato per il 66% gli investimenti in strade e autostrade. Con il recente "Sblocca Italia" sono state stanziate ingenti somme per nuove autostrade, come la E55 lungo la costa romagnola. Anche le Regioni continuano a scegliere strade e autostrade come priorità degli investimenti, infatti la Regione Emilia Romagna sta investendo 180 milioni di Euro di risorse pubbliche per la realizzazione di un'autostrada regionale come la Cispadana.

Dei progetti "strategici" sulla mobilità metropolitana previsti, inoltre, 1.300 milioni sono destinati al passante autostradale, 100 milioni al People Mover e 48 milioni per l'assurdo intervento dell'interramento in ambito urbano della linea Bologna-Portomaggiore. Nessuno di questi è a favore del trasporto pendolare. Opere inutili come il People Mover si potrebbero evitare completando la costruzione della nuova Fermata (ex Aeroporto, oggi B.P. Scala) prevista a cavallo delle due linee per Modena e per Verona, costruita al grezzo e interrotta, e di cui è prevista l'ultimazione solo per la parte sulla linea per Modena. La fermata dista circa 1000 metri dal nuovo Terminal previsto dal Master Plan dell'aeroporto, una distanza facilmente superabile con sistemi di collegamento. Nelle due linee oggi passano 4 treni regionali (R e RV) all'ora per direzione, oltre agli IC che potrebbero fermarsi. Con l'incremento dei servizi previsti per il SFM si arriverebbe a 1 treno ogni 10 minuti per direzione, collegando direttamente tutta la Città Metropolitana e la

Regione. Da qui basterebbe un raccordo navetta tra la fermata ferroviaria ed il Gate dell'aeroporto Marconi. Nonostante ciò, la programmazione sembra andare totalmente a svantaggio di queste scelte sostenibili tanto che RFI ha ceduto gratuitamente al Comune gli spazi per il passaggio del **People Mover.**

Nelle tabelle successive viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno nel periodo dal 2004 al 2014 (con i dati di previsione) e poi i finanziamenti totali. Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dati molto interessanti perché permettono di capire, a parità di numero di pendolari, chi ha stabilito come prioritario il tema del trasporto ferroviario e chi non lo ha fatto. L'**Emilia-Romagna è terza** con uno stanziamento di circa 40 milioni di euro, rinnovato per il 2015. Come si osserva dalla tabella 3, i finanziamenti sono sempre stati costanti in particolare nel corso degli ultimi 6-7 anni.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2004/2014 PER SERVIZI (in Mln di €)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0	0,51 FER	2 T	2 T	31,86 CTI	31,35 CTI	44,08 CTI	67,96 CTI	48,04 CTI	48,93 CTI	39,63 CTI
		1 FER	2 ATC							
			0,5 ATCM							

*Tabella 3. Abbreviazioni: FER=Ferrovie Emilia Romagna; T=Trenitalia; ATC= Azienda Trasporti Consorziali di Bologna; ATCM= Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità di Modena ; CTI= Consorzio Trasporti Integrati***.**

La tabella sugli investimenti per il **materiale rotabile** (Tabella 4) è particolarmente importante dal punto di vista dei pendolari, perché **mette in evidenza i fondi per l'acquisto di nuovi treni** e, proprio per questo motivo, si è deciso di considerare anche gli stanziamenti provenienti dai Fondi FAS, per mostrare chi ha scelto di spostare qui, invece che su altre voci di spesa, queste risorse. Nel 2013 in **Emilia-Romagna**, sono stati 20 i milioni di euro (da fondi FAS) destinati a FER per nuove locomotive e vagoni, a cui si sono aggiunti 2,9 milioni come cofinanziamento regionale per l'acquisto di 12 nuovi elettrotreni a 5 casse ed è quarta dopo Lombardia, Lazio e provincia autonoma di Bolzano.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2004/2014 PER MATERIALE ROTABILE (in Mln di €)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
7,9 T	16 FER	10,6 T	10 T	8 T	22 FER	13,8 FER	0	36 FER	22,9 FER	6,7 FER
		25 FER		8,5 FER						

Tabella 4. Abbreviazioni: T=Trenitalia; FER=Ferrovie Emilia Romagna

L' Emilia-Romagna, con circa 462 milioni di euro, è la terza regione, dopo Lombardia e Provincia di Bolzano, che ha investito di più in valore assoluto per i servizi aggiuntivi ed il materiale rotabile nel periodo 2004-2013. Di questi, 281 milioni sono stati spesi per i servizi e 181 milioni sono stati destinati al materiale rotabile. In **proporzione al numero di abitanti** delle singole Regioni possiamo capire ancora più nel dettaglio chi è stato virtuoso e chi meno: l'**Emilia-Romagna**

insieme alla **Toscana** (con 10 euro/abitante/anno) è risultata quinta dietro Province autonome di Bolzano, Trento, Friuli Venezia Giulia e Lombardia.

1.5 Una panoramica sulle problematiche generali

I risultati di questa tendenza al ribasso si vedono tutti i giorni sulle linee, dove è generalizzato il problema dei ritardi, delle soppressioni e dei treni con numero di vagoni insufficienti.

Ovviamente i disagi sono più percepibili dove l'utenza è elevata: non è un caso che le situazioni insostenibili si verifichino su quelle linee nazionali come le direttrici Milano-Bologna, Bologna-Ancona, Verona-Bologna e le linee locali Bologna-Porretta Terme, Bologna-Poggio Rusco, Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore in cui il numero di utenti raggiunge carichi superiori ai mezzi messi a disposizione. Ciò porta inevitabilmente al degrado delle carrozze e alla mancanza di servizi da prima classe che, in molti casi, è inesistente o inadeguata. La qualità del servizio infatti è decaduta rispetto ad altre regioni, in parte anche a causa del rinnovo del vecchio contratto la cui scadenza naturale era al 2011.

La scarsa considerazione nei confronti delle linee pendolari è testimoniata anche **dalla costante precedenza data agli Eurostar rispetto ai regionali che transitano nelle fasce pendolari e che vengono messi puntualmente in ritardo**.

Al problema delle linee si affianca sicuramente quello dello stato delle stazioni e delle infrastrutture annesse. Il degrado in cui versano le sale d'aspetto, i servizi igienici, le tettoie e gli ambienti esterni, rendono in molti casi le stazioni inospitali e non incentivano la frequentazione da parte dell'utenza. Se si considerano invece i parcheggi e i depositi delle biciclette (che si rendono essenziali nel momento in cui sia indispensabile assicurare un servizio realmente sostenibile ed integrato non solo tra stazione e luogo di lavoro, ma anche tra l'abitazione personale e la stazione), bisogna registrare che le rastrelliere sono carenti, parzialmente protette dalle intemperie e non controllate adeguatamente. Alle stazioni è anche collegato il tema delle informazioni all'utenza che continua ad essere carente o errata. Innanzitutto manca un efficiente livello comunicativo tra le aziende, per cui i pendolari si trovano in difficoltà in caso di ritardi o soppressioni e hanno difficoltà ad ammortizzare i disservizi prendendo altri treni che, spesso, non vengono segnalati dalle aziende concorrenti. A questo si aggiunge la mancanza pressoché totale delle informazioni di base in molte stazioni periferiche perché prive di pannelli informativi (tipico è il caso della Modena-Sassuolo).

L'indagine sulle frequentazioni di tutti i convogli regionali, che ogni anno redigono a novembre Trenitalia e TPER, è stata più volte contestata dai comitati i quali segnalano errori di calcolo nel numero di utenti. Questo dato è particolarmente importante perché, in base a questa indagine, viene stabilito il numero di carrozze utili per ciascun treno. Anche il calcolo della puntualità e qualità del servizio è in discussione per come viene analizzato.

Secondo i rilievi dei comitati pendolari i dati forniti da Trenitalia:

- non tengono conto delle cancellazioni (questo "sballerebbe" i dati relativi agli obiettivi prefissati dal contratto di servizio);
- escludono il ritardi nelle stazioni intermedie;

- non sono calcolati in maniera distinta i treni in arrivo da quelli in partenza, mentre le problematiche in un senso di marcia possono essere molto diverse da quelle della tratta in verso contrario.
- comprendono i treni circolanti nelle giornate del sabato e della domenica (quando è quasi assente la frequentazione pendolar e il numero dei treni viene fortemente tagliato, quindi, inevitabilmente la media di puntualità si alza);
- si basano su medie mensili molto alte che non rispecchiano il dato effettivo dei disagi, in quanto giornate di gravissimi disagi possono venire "nascoste" da successive giornate di servizio regolare.

Sulla base di queste ultime osservazioni sarebbero più giuste ed opportune delle analisi quindicinali dal lunedì al venerdì che tengano conto anche delle cancellazioni e dei differenti orari del fine settimana.

Ultime, ma non come importanza, sono le questioni che riguardano il tema del rimborso dei ritardi e della gestione degli oggetti smarriti, servizi carenti e non ancora adeguati agli standard europei.

1.6 Penali

Nel 2013, l'Emilia Romagna è risultata seconda nell'applicazione delle penali più consistenti per non aver rispettato gli standard (puntualità, pulizia, numero di carrozze dei convogli ecc.) previsti dal Contratti di Servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario. Sono stati versati infatti 3 milioni di euro e se si considera il periodo 2001-2013 si sale a 25 milioni di Euro. Le risorse generate dall'applicazione di queste ammende hanno permesso un reinvestimento diretto nel servizio: in Emilia-Romagna si è scelto di restituire agli abbonati un bonus rendendo la gratuità di un mese di abbonamento mensile.

1.7 Trasporto intermodale e tariffazione integrata

Sarà fondamentale per il prossimo futuro lo sviluppo di un vero trasporto pubblico intermodale, attraverso la promozione della tariffazione integrata regionale.

Per promozione del trasporto intermodale, intendiamo la spinta all'utilizzo di più mezzi di trasporto (sia pubblici che privati) su un tragitto definito, che può essere ad esempio casa-scuola o casa-lavoro, riducendo al minimo l'utilizzo dell'automobile. Come? Ci sono due modalità principali: la prima è ad esempio l'utilizzo della bicicletta per raggiungere la prima stazione ferroviaria, caricare la bicicletta in treno ed una volta arrivati utilizzare la propria bici per arrivare a destinazione. Per questa modalità è necessario implementare due azioni fondamentali: la possibilità di avere a disposizione un abbonamento bici+treno, assieme all'acquisto di nuovi treni pendolari che abbiano appositi spazi per il trasporto biciclette (almeno 18). In previsione di un massiccio utilizzo della modalità bici+treno, però, la soluzione più adeguata sarebbe l'attrezzaggio delle stazioni di partenza e di arrivo con depositi biciclette attrezzati e sicuri, magari con posto assegnato con chiave e associato alla "tessera della mobilità", con cui pagare e utilizzare tutti i mezzi.

La seconda modalità di trasporto intermodale prevede ad esempio l'utilizzo di un autobus per arrivare alla stazione di partenza, poi il viaggio in treno fino all'arrivo, dove si potrà prendere un altro autobus per arrivare a destinazione, oppure si potranno utilizzare le biciclette a noleggio Comunali o il servizio di Car Sharing pubblico, se la destinazione è lontana e non servita dal TPL. Attualmente questo implica la necessità di acquistare svariati biglietti per le diverse tipologie di mezzi pubblici, ed un incastro di orari e servizi non sempre comodo e agevole.
Come risolvere questo problema rendendo attrattivo il servizio pubblico? Con un sistema di tariffazione integrata: un'unica tessera, che possa essere utilizzata su tutti i mezzi del trasporto pubblico in Emilia Romagna, da treno agli autobus, passando per le bici comunali ed il Car Sharing dove presente. Una vera e propria "tessera della mobilità", utilizzabile come una tessera ricaricabile per pagare i chilometri percorsi, oppure dove poter caricare i propri abbonamenti annuali. Una tessera associata ad un'applicazione per smartphone che consenta in pochi secondi di calcolare il proprio tragitto mediante l'utilizzo dei vari mezzi pubblici disponibili.
Attualmente il servizio "Mi Muovo" della Regione Emilia Romagna, associato al sito internet "Travel Planner", sono un abbozzo di questa possibilità: un sistema parziale di tariffazione integrata con un sistema altrettanto parziale di accesso ai dati di viaggio.
Crediamo sia indispensabile, per rendere competitivo ed attrattivo il servizio pubblico, arrivare nel più breve tempo possibile ad un sistema di tariffazione integrata regionale che favorisca il trasporto intermodale. Sistemi utilizzati con efficacia già da anni in altre regioni Italiane, se non vogliamo prendere ad esempio il "solito" nord Europa.

1.8 Buone notizie

Un passo ulteriore verso una migliore qualità del servizio pendolare è stato fatto da Tper con l'acquisto di 7 nuovi elettrotreni Stadler Etr 350, che si aggiungono ai 12 acquistati da FER e già in circolazione dal 2013 sulle linee Bologna-Vignola, Bologna-Portomaggiore, Bologna-Porretta T., Bologna-Rimini, Ferrara-Ravenna, Bologna-Milano, Ferrara-Bologna-Imola e Bologna-Poggio Rusco.
I treni Stadler Etr 350 sono convogli a 5 carrozze, capaci di 270 posti a sedere e 350 in piedi, 8 ampie porte per favorire l'incarrozzamento e l'accessibilità ai disabili, postazioni e toilettes attrezzate per passeggeri con disabilità motoria, 18 posti portabiciclette per favorire la mobilità integrata treno+bici, pianale ribassato sul 90% di tutta la superficie calpestabile e climatizzazione integrale. Questi treni meritano una particolare menzione poiché rappresentano il punto di partenza da cui partire per avere in futuro un trasporto realmente integrato in cui tutti i treni indistintamente, possano garantire un trasporto bici gratuito e possano portare un numero minimo di 18 posti bici per non lasciare nessun ciclista a piedi.

2 . DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI NODI FERROVIARI

	Titolare linea	Chi fa servizio	Lunghezza tratto (solo regionale)	Elettrificazione	N° binari	Stazioni	Quando è stata aperta	Corse giornaliere complete nei feriali			Frequenza fascia (a)	Frequenza pendolari fasce (7-9/17-19)[1]
								giorni		17 (b) - 13 (c)		
Rimini-Ravenna-Ferrara	RFI	TPER/Trenitalia	124	si	1	29	1883-1889	Ri - Fe	Fe-Ri	17 (b) - 13 (c)	1 h (b) - 1 h (c)	40 min (a) - 40 min (b)
Faenza-Firenze	RFI	Trenitalia	101	no	1	22	1888-1893	Fa-Fi	Fi-Fa	11 9	1 h 1 h	1 h 1 h
Faenza - Lavezzola/Ravenna	RFI	Trenitalia	40	no	1	10	1888-1921	Fa-La	La-Fa	7 (d) 9 (d)	3 h 1 h	1 h 3 h
Ancona - Rimini -Bologna	RFI	Trenitalia	204	si	2	28	1861	Bo-An	An-Bo	16 16	1 h 1 h	1 h 1 h
Bologna-Ravenna	RFI	Trenitalia	84	si	1-2	15	1863	Bo-Ra	Ra-Bo	20 20	1 h 1 h	20 min 15-30 min
Bologna Portomaggiore	FER	Trenitalia/TPER	48	si	1	17	1887	Bo-Pm	Pm-Bo	15 16	30 min 1 h	30 min 30 min
Bologna Porretta	RFI	Trenitalia/TPER	59	si	1	17	1862-1864	Bo-Pr	Pr-Bo	22 21	30 min 1 h	30 30
Bologna - Firenze (direttissima)	RFI	Trenitalia	97	si	2	13	1934	Bo-Fi	Fi-Bo	48 50	1 h 1 h	30 min 30 min
Bologna - Vignola	FER	TPER	33	si	1	18	1938	Bo-Vi	Vi-Bo	20 18	30 min 1 h	30 min 60 min
Bologna - Padova/Venezia	RFI	Trenitalia/TPER	160	si	2	17	1862	Bo-Ve	Ve-Bo	14 14	1 h 1 h	1 h 1 h
Bologna - Verona /Brennero	RFI	Trenitalia/TPER	351	si	2	22	1887-1924	Bo-Vr	Vr-Bo	13 14	30 min 1 h	30 min 60 min
Bologna-Milano	RFI	Trenitalia	147	si	2	16	1859-1861	Bo-Mi	Mi-Bo	12 12	1 h 1 h	1 h 1 h
Bologna-Genova/Torino	RFI	Trenitalia	334	si	2	19	1859-1860	Bo-To	To-Bo	13 (e) 12 (e)	1 h 1 h	35 min 1 h
Modena - Suzzara - Verona	RFI	TPER/Trenitalia	98	si	1-2	18	1851-1874	Mo-Vr	Vr-Mo	14 14	1 h 1 h	1 h 1 h
Modena - Sassuolo	FER	TPER	19	si	1	11	1881	Mo-Sa	Sa-Mo	25 26	1 h 30 min	30 min 30 min
Suzzara - Ferrara	FER	TPER	82	si	1	16	1888	Su-Fe	Fe-Su	13 13	1 h 30 min 1 h 20 min	45 min 30 min
Ferrara - Codigoro	FER	TPER	53	no	1	16	1931	Fe-Co	Co-Fe	12 12	1 h 1 h 30 min	30 min 30 min
Parma - Suzzara	FER	TPER/Trenord	44	no	1	14	1883	Pr-Su	Su-Pr	13 12	1 h 1 h	1 h 1 h
Parma - Brescia	RFI	Trenord	92	no	1	18	1884-1893	Pr-Br	Br-Pr	14 12	1 h 1 h	30 min 30 min
Parma-Fornovo-LaSpezia	RFI	Trenitalia	120	si	1-2	17	1892	Pr-Ls	Ls-Pr	18 18	1 h 1 h 15 min	30 min 30 min
Fidenza-Cremona	RFI	Trenitalia	34	si	1	7	1906	Fd-Cr	Cr-Fd	15 15	1 h 1 h 30 min	1 h 30-40 min
Fidenza-Salsomaggiore Terme	RFI	Trenitalia	10	si	1	3	1937	Fd-SaT	SaT-Fd	25 26	30 min 30 min	30 min 30 min
Reggio Emilia - Ciano d'Enza	FER	TPER	26	no	1	18	1907-1911	Re-Ci	Ci-Re	12 11	1 h 20 min 1 h 30 min	30 min 30 min
Reggio Emilia - Guastalla	FER	TPER	29	no	1	16	1886-87	Re-Gu	Gu-Re	17 17	1 h 1 h 30 min	20 min 20 min
Reggio Emilia - Sassuolo	FER	TPER	23	no	1	12	1883-1892	Re-Ss	Ss-Re	11 11	2 h 1 h 30 min	30 min 30 min

NOTE: a) Frequenze stimate su orari Trenitalia del periodo 14/12/2014-13/06/2015 per la Regione Emilia Romagna; b) Corse Rimini-Ravenna; c) Corse Ravenna-Rimini; d) Corse fino a Lavezzola; e) Tratta Piacenza-Voghera.

2.1. Nodo bolognese

È il cuore del sistema ferroviario italiano in quanto da esso si diramano linee ferroviarie verso le principali direttrici con flussi nazionali e locali. Nonostante sia notevole il numero di pendolari che transita ogni giorno attraverso il nodo bolognese, continuano ad essere molti di più quelli che usano l'automobile, proprio a causa della mancanza di politiche dedicate al trasporto locale, sebbene negli ultimi anni siano stati fatti passi avanti, come l'attivazione di numerose nuove stazioni, ma ancora molto resta da fare sulla qualità del servizio offerto (cadenzamento e servizio a tutte le fermate).

Le linee ferroviarie, di cui è già dotata la città di Bologna, andrebbero potenziate e sfruttate per pervenire ad una piena attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano. Con la realizzazione della nuova stazione per i treni ad Alta Velocità, quella attuale dovrebbe essere utilizzata solo per i treni che utilizzano le linee storiche, per gli Inter City e per quelli regionali. Si sono però verificati ritardi nella piena attivazione della stazione di Bologna Centrale AV e nell'ultimazione dei lavori nel Nodo.

Nonostante varie opere siano state realizzate ed altre inutili, come il People Mover, siano alle porte, rimangono sulla carta le vere priorità del trasporto pendolare, che incidono sulle esigenze di chi si sposta in treno tutti i giorni, come ad esempio il raddoppio della Porrettana e della Portomaggiore e il completamento della linea passante Vignola-Portomaggiore in stazione Centrale. Esistono inoltre linee che raccolgono ampi bacini d'utenza, come la direttissima Bologna-Firenze e la Bologna-Poggio Rusco, che sono lasciate all'abbandono con frequenti problemi di soppressioni e carenze nella qualità delle stazioni. Numerosi sono anche i problemi di sovraffollamento e carenza di carrozze che affliggono le tratte della principale direttrice emiliana, da Rimini a Bologna e da Bologna a Piacenza.

Nei successivi paragrafi verranno affrontanti nel dettaglio i problemi di queste linee.

2.1.1 Il Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna

Per un buon funzionamento dell'SFM, non serve esclusivamente far viaggiare meglio chi già lo usa o è costretto ad usarlo, ma è indispensabile farlo funzionare meglio affinché aumenti l'utenza e una parte delle tante persone che oggi si muovono in macchina possa trovare convenienza nell'utilizzare il treno.

Il progetto SFM, nato 20 anni fa, è stato tra i primi progetti di questo tipo a livello nazionale. Ad oggi però, anche per la mancanza di strumenti di sviluppo e di governance, è stato sorpassato da altre realtà metropolitane come Torino e Milano.

L'ultimo accordo sul SFM è del 2007 (anno in cui si sono sottoscritti gli altri accordi sulla nuova stazione di Bologna e sulla valorizzazione delle aree ferroviarie), e prevedeva l'avvio a regime del servizio nel 2011. E' evidente nel 2015 il ritardo accumulato nel completamento del servizio, che deve necessariamente essere colmato.

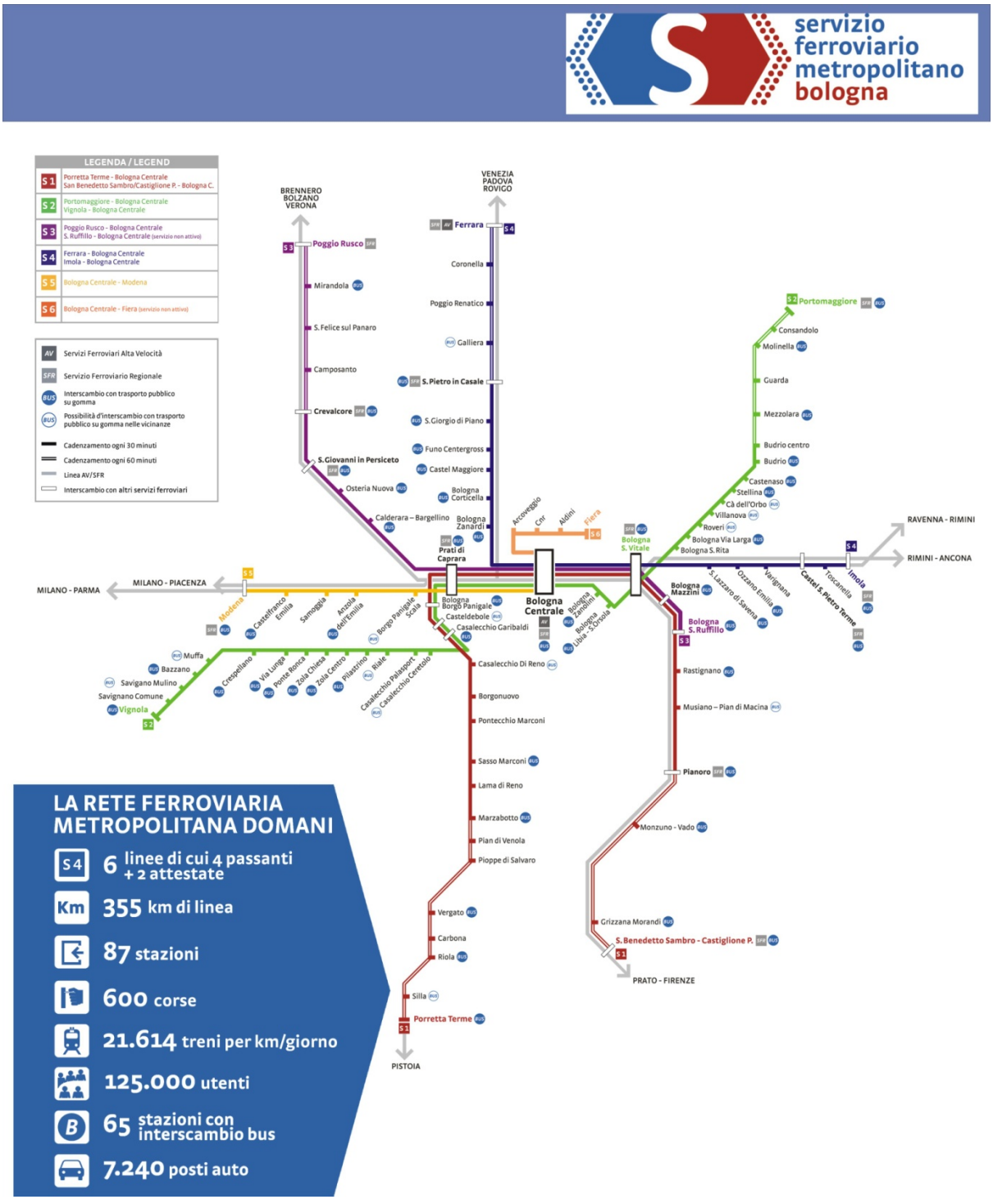
In termini di corse offerte, il progetto SFM è stato realizzato solo al 70%, mentre sull'aspetto qualitativo non si va oltre il 50%. Ciò comporta un servizio che su molte linee è caratterizzato da irregolarità e da numerosi "buchi in orario" in fasce appetibili, soprattutto per il conflitto con i treni della lunga percorrenza e AV. Il progetto prevede la realizzazione di 22 nuove fermate di cui 17 già attivate, mancano quindi 5 stazioni: la nuova Bologna San Vitale, lato Bologna-Prato (sulla Bologna-Rimini\Ravenna la fermata è stata attivata nel settembre del 2014), Bologna Borgo Panigale Scala, Bologna Prati di Caprara, Via Libia-S. Orsola e Bologna Zanardi. Inoltre su alcune linee sono ancora necessarie opere infrastrutturali per consentire il rafforzamento del servizio metropolitano: si pensa alla possibilità di avere dei collegamenti nuovi come è il caso della Modena-Vignola-Bologna e la Firenze-Prato-San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Aeroporto-Verona.

Si sono visti negli ultimi anni dei miglioramenti, con l'apertura di nuove stazioni, il miglioramento di alcuni servizi, l'acquisto di 7 nuovi treni ed il lavoro sulla "riconoscibilità" del SFM. Le principali novità intervenute dalla sottoscrizione dell'accordo del 2007, sono l'aumento dell'offerta, portata a 4.900.000 km/anno nel 2009, con la contestuale apertura ed entrata in servizio di 6 nuove fermate (Calderara Bargellino, San Lazzaro, Musiano Pian di Macina, Zola Chiesa, Bologna Mazzini, Bologna S. Vitale/linea Rimini), oltre alle 12 già realizzate.

Per quanto riguarda il nodo e la Stazione di Bologna, sono previsti (e finanziati) i lavori di completamento della Stazione AV, dell'Asse Nord-Sud, il Restyling della stazione storica e l'interconnessione AV della linea alta velocità Bologna-Firenze con la linea storica per Venezia. Resta però da capire se saranno avviati i lavori di ripristino dei binari alti di superficie dal 12-esimo al 15-esimo, necessari per assicurare gli aumenti di offerta ed i servizi passanti.

Per aumentare il bacino d'utenza però, oltre ai miglioramenti già portati a termine, è necessario completare il progetto secondo i suoi basilari ed indispensabili principi di funzionamento. L'efficacia del SFM richiede infatti che siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- cadenzamento regolare del servizio, con una frequenza generalizzata ed omogenea di 30', senza differenziazioni di offerta tra le stazioni (un potenziamento del SFM porterebbe anche ad una frequenza di 15');
- completamento delle linee passanti;
- integrazione funzionale e tariffaria tra autobus e treni.



Senza un servizio ferroviario affidabile, frequente e regolare nella distribuzione dell'offerta (in modo da non dovere sempre studiare l'orario), che limiti al massimo le rotture di carico (i servizi passanti) e che permetta di utilizzare un solo titolo di viaggio sia per gli autobus che per i treni, le persone ricorreranno al treno solo in assenza di altre soluzioni.

Il primo grave colpo inferto al raggiungimento di tali obiettivi, è stata l'approvazione in consiglio Comunale a Bologna dell'interramento parziale a binario singolo della Linea Bologna Portomaggiore, che renderà praticamente impossibile un cadenzamento alla mezz'ora della tratta.

Il progetto approvato prevede inoltre la costruzione solo al grezzo della fondamentale fermata S.Orsola, che sarà destinata a non vedere mai la luce.
Anche il potenziamento dell'intera infrastruttura del SFM, con la rimozione di strozzature di nodi e di linea prevista nell'accordo del 2007, non è ancora stato effettuato. A tutto questo va aggiunta la necessità di arrivare alla soglia del servizio minimo a regime di 5.700.000 km/anno, con il completamento del sistema di tariffazione integrata e l'acquisto di nuovi elettrotreni oltre ai sette già acquistati.
Investire nel SFM potrebbe portare grossi benefici poiché il servizio può attirare i residenti nel bacino di influenza delle fermate (raggi di 600 m pedonale e di 4 km con la bici) che sono stimati in circa 795.000 abitanti, pari all'87,6% dell'intera popolazione della provincia. A progetto completato potrebbero essere previsti 100.000 spostamenti/giorno in luogo dei 40.000 calcolati nel 2013.
Tra le notizie positive si segnala l'inizio dei lavori in stazione centrale a Bologna che, con un investimento di 110.000 euro, prevederanno: l'introduzione di due telecamere "Rita" per evitare l'accesso delle auto private, l'aggiunta di passaggi pedonali e marciapiedi più larghi, lo spostamento degli stalli per gli scouter, 600 nuovi posti per le biciclette sul piazzale Est e dieci parcheggi per la sosta rapida delle auto su viale Pietramellara.

2.1.2 Bologna-Portomaggiore

La linea elettrificata e a singolo binario è lunga 48 km. Il gestore dell'infrastruttura è FER, mentre il servizio è svolto da TPER. Le stazioni presenti sono 17: Bologna Centrale, Bologna Zanolini, Bologna Rimesse, Bologna S. Rita, Bologna Via Larga, Bologna Roveri, Villanova, Cà dell'Orbo, Castenaso Stellina, Castenaso, Budrio, Budrio Centro, Mezzolara, Guarda, Molinella, Consandolo, Portomaggiore. Sono circa 4.500 i cittadini che ogni giorno usufruiscono della linea per raggiungere il posto di lavoro o la scuola, preferendo il trasporto pubblico al proprio mezzo privato e riducendo quindi il traffico sulle strade e l'inquinamento dell'aria: sulla via San Vitale entrano verso la città circa 12.000 veicoli al giorno e ne escono quasi altrettanti (in totale vengono rilevati 22.000 transiti ad altezza di Villanova dalla postazione della Regione. Si tratta quindi di una linea nodale per il disegno complessivo del trasporto pubblico bolognese che potrebbe aumentare l'utenza con alcune migliorie del servizio.

Problemi

Una delle criticità maggiori del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna riguarda il progetto di interramento della linea, discusso da un decennio e votato il 21 aprile 2015 dal consiglio comunale di Bologna con larghissima maggioranza, che ha come obiettivo quello di eliminare 5 passaggi a livello interni alla città di Bologna per velocizzando e mettere maggiormente in sicurezza la linea. In particolare sarà realizzato un primo tratto di interramento della linea di 1.150 m tra Via Paolo Fabbri e Via Rimesse in galleria profonda 12 m (diaframmi 18 m), e un secondo tratto di 930 m in trincea profonda 7 m (diaframmi 15 m) tra Via Cellini e Via Larga.

I dubbi sul progetto riguardano:

- la realizzazione della fermata Sant'Orsola (a 18 mt. di profondità, con prevedibilissimi rischi di degrado e conseguente insicurezza per i fruitori del servizio), nodo nevralgico per il potenziale numero di passeggeri dovuto alla presenza del centro ospedaliero, e che al momento nel progetto è prevista solo al grezzo;
- l'eliminazione del passaggio a livello di Via Libia, che richiede l'escavazione di un tunnel di 18 metri di profondità che costerebbe molto e che è previsto in modo tale da non permettere di raddoppiare la linea in futuro e quindi di rendere il passaggio dei treni più frequente;
- questo intervento comporterà la sospensione totale del servizio tra le stazioni Roveri e Bologna Centrale per circa due anni e mezzo, un catastrofico blocco dei servizi di trasporto, proprio quando l'attivazione della tratta ferroviaria Portomaggiore-Dogato (prevista per il 2015), avrebbe consentito il collegamento diretto Codigoro – Bologna, attraverso la linea Bologna-Portomaggiore;
- Costo 48 milioni contro 41 (35,5 Regione + 5,5 Comune) disponibili
- i costi aggiuntivi per interrare prevedendo il doppio binario si stimano attorno ai 6Ml€;
- Tutto questo per ottenere, a fine lavori, un servizio ferroviario pressoché immutato nelle modalità, nei tempi di percorrenza, nella frequenza delle corse e nei mezzi circolanti.

Proposte

- Realizzare la sede per l'infrastruttura ferroviaria più larga reperendo i circa 3 Milioni in più necessari, così da poter in un futuro raddoppiare la linea senza troppe difficoltà
- Ridurre l'intervento eliminando la parte più costosa in galleria e realizzando solo la parte in trincea, utilizzando le risorse risparmiate per la riqualificazione complessiva della Vignola-Bologna-Portomaggiore. Si otterrebbe così la riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione
- Chiudere i passaggi a livello di via Larga e Rimesse, prevedendo una sopraelevazione stradale di attraversamento sulla linea portata in trincea, mentre per le restanti attuali intersezioni carrabili abbiamo proposto soluzioni diverse da quanto previsto dal progetto istituzionale:

  a) la realizzazione di un ponte ad una sola corsia per l'intersezione di via Libia, contestualmente alla collocazione della linea ferroviaria non a 19 mt. sotto il livello del suolo e alla costruzione in superficie della fermata Sant'Orsola; questa soluzione comporterebbe la viabilità a doppio senso di marcia sulla vicina via Bentivogli con lo spostamento dei parcheggi sul primo tratto di Via Libia;
  b) il possibile mantenimento degli attuali passaggi a livello di via Fabbri e via Cellini (nell'impossibilità di costruzione di un sovrappasso in punto di importante collegamento tra due settori della zona) in relazione ad un più attento studio dei flussi di traffico.

Ulteriori problematiche:

- Servizio inaffidabile (ritardi e soppressioni frequenti);
- Orari carenti e non sistematici, cioè non ben cadenzati;

- Linea non passante con la Bologna-Vignola;
- Dei 12 treni elettrici nuovi, solo 2 sono stati destinati alla linea mentre gli altri 2 che vengono utilizzati sono ancora diesel, più lenti e con un'accelerazione inferiore. Questa differenza di tempi di percorrenza rende difficile riorganizzare il servizio dando regolarità alle corse e migliorando i tempi di percorrenza, dovendo calibrare l'orario sui più lenti treni diesel;
- Mancanza di informazioni a terra e a bordo treno (sia in situazioni normali che per ritardi, soppressioni, ecc...);
- Pannelli luminosi vecchi e poco chiari con difficoltà di lettura;
- Difficile accessibilità ai disabili con scarse condizioni di sicurezza:
    - quasi ovunque, i marciapiedi sono "bassi" rispetto al piano di accesso dei nuovi ETR350 con l'impossibilità per il disabile di salire;
    - in altri casi invece (stazioni di Consandolo, Molinella. Guarda, Mezzolara, Castenaso), il marciapiede non ha la classica rampa ma un gradino;
- Servizi igienici totalmente mancanti o chiusi per evitare atti di vandalismo (restano esclusi Budrio e Molinella con le chiavi in dotazione al bar, negli orari di apertura);
- Mancanza della videosorveglianza, con libertà per coloro che vogliono compiere atti di vandalismo;
- Nella stazione Bologna-Zanolini, che dovrebbe essere la stazione maggiormente rilevante della linea per la vicinanza alla zona universitaria e all'Ospedale S. Orsola, la sala d'attesa non è accessibile (la porta è stata chiusa da diversi mesi), costringendo gli utenti a costeggiare tutto il fabbricato; inoltre si denuncia la mancanza di idonee sedute per i passeggeri in attesa (fondamentali se pensiamo che siamo a due passi dall'Ospedale S. Orsola e quindi fortemente utilizzata da persone anziane o persone in attesa di cure), la mancanza di un luogo sicuro dove lasciare le biciclette e di un sistema di videosorveglianza. Nella stessa stazione sono anche presenti un grande numero di senza tetto, rendendo insicura la permanenza agli utenti della stazione; l'ascensore è fuori servizio da mesi e non è possibile salire in superficie se non tramite le scale, rendendo difficile l'accesso a disabili, persone anziane e invalidi .

Proposte

- Aumento della frequenza delle corse ma soprattutto cadenzamenti esatti, in modo che l'utente sappia che ogni ora/mezzora può trovare un treno agli stessi minuti di partenza (la distanza tra i treni deve quindi essere regolare). Infatti i treni si susseguono ogni 20 e 40 minuti, invece che regolarmente ogni 30'.
- Sosta di tutti i treni in tutte le stazioni;
- Utilizzare treni elettrici omogenei (stessa accelerazione e velocità) e contestuale acquisto di quelli mancanti (compresi quelli per le ore di punta e per scorta e manutenzione);
- Verifica e realizzazione delle velocizzazioni possibili e di ulteriori cabine elettriche;
- Verifica e realizzazione dei nuovi incroci;

- Realizzare i servizi passanti per raggiungere la parte opposta della città senza cambiare treno;
- Mettere a disposizione treni più lunghi o accoppiati tra loro con il supporto di banchine più lunghe, consentendo una vera integrazione con gli autobus (specialmente nelle ore di punta);
- Realizzare la sede ferroviaria più larga, in modo da non rendere impossibile qualsiasi miglioramento successivo del servizio, a meno di costi ingentissimi (se l'intervento venisse fatto contestualmente all'interramento, il costo aggiuntivo sarebbe di 3 mln € in più, senza posa del 2°binario, da fare in un 2° momento).

***Miglioramenti già previsti con il progetto di riconoscibilità (fondi ex metrò*)**

- Sistema informativo audio-video alle fermate (richiesto dalla normativa europea EU 1371);
- Nuove pensiline (innalzamento a 55 cm) e allargamento delle banchine (ma non allungamento banchine per consentire l'inserimento di treni più capienti).

2.1.3 Bologna-Vignola

La linea elettrificata e a singolo binario è lunga 33 km (considerando la distanza Vignola-Stazione di Casalecchio Garibaldi. Il gestore dell'infrastruttura è FER ed il servizio è svolto da TPER. Le stazioni presenti sulla linea sono 18: Bologna Centrale, Bologna Borgo Panigale, Casteldebole, Casalecchio Garibaldi, Casalecchio Ceretolo, Casalecchio Palasport, Riale, Pilastrino, Zola centro, Zola chiesa, Ponte Ronca, Via Lunga, Crespellano, Muffa, Bazzano, Savignano Mulino, Savignano Centro, Vignola. La ferrovia Bologna-Vignola è una delle più importanti realtà del trasporto ferroviario regionale: con i circa 8000 utenti/giorno del 2014 è stata la seconda linea più frequentata tra le nove tratte che costituiscono la rete ferroviaria regionale. La linea, inoltre, è tra quelle individuate per la realizzazione della *linea S2* del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna (insieme alla ferrovia Bo-Portomaggiore) e teoricamente dovvrebbe permettere di viaggiare da Vignola verso Portomaggiore e viceversa con un servizio passante per Bologna C.le.

La linea è stata riaperta per il solo trasporto passeggeri nel 2003 (inizialmente fino a Bazzano, poi dal 2004 fino a Vignola), dopo un lungo processo di ammodernamento infrastrutturale (in parte poi rivelatosi inadeguato rispetto alle esigenze di un servizio di trasporto moderno) e di modifica del suo tracciato (spostamento del capolinea da Casalecchio di Reno al piazzale ovest della stazione di Bologna C.le).

Il processo di ammodernamento è proseguito, seppur lentamente e in grave ritardo rispetto alle attese degli utenti, anche dopo la riattivazione del servizio. Tra le più importanti innovazioni degli ultimi anni vanno certamente ricordate: il completamento dell'elettrificazione della linea, la messa in servizio degli ascensori nelle stazioni di Bazzano e Crespellano (aprile 2014), l'adeguamento dei marciapiedi di alcune stazioni, la sostituzione dei vecchi treni con materiale rotabile nuovo (i treni diesel ATR220 nel 2011, ma soprattutto gli elettrotreni Stadler ETR350 in servizio dal settembre 2013). Il servizio è divenuto quindi pienamente accessibile a tutti gli utenti solo nel corso del 2014, anno caratterizzato anche da un netto miglioramento delle performance del servizio (comfort,

puntualità e affidabilità dei treni). Un salto di qualità certamente importante, ma ancora insufficiente se paragonato agli standard qualitativi che caratterizzano i servizi ferroviari di altre realtà italiane ed europee.

Problemi

Diverse sono le problematiche ancora irrisolte, sia sul fronte infrastrutturale sia su quello dell'organizzazione e gestione del servizio:

- Degrado degli edifici *ex* stazione e delle aree limitrofe: la maggior parte degli edifici adibiti un tempo a stazione, così come le aree che li ospitano, sono oggi inutilizzati e alcuni di essi (es. Savignano Comune, Savignano Mulino, Muffa), versano in condizioni di assoluto degrado e sono vissuti dagli utenti e dai cittadini come luoghi poco sicuri;
- Un sistema d'informazione all'utenza inadeguato: l'informazione in tempo reale dell'andamento del servizio è erogata da dispositivi (display elettronici e altoparlanti) obsoleti e spesso guasti, i cui limiti tecnologici e gestionali emergono soprattutto in concomitanza di criticità (ritardi e/o soppressioni delle corse), cioè quando l'informazione è più rilevante per l'utenza. L'informazione a terra fornita mediante le bacheche è incompleta (mancano ad esempio le informazioni riguardanti le agevolazioni tariffarie, gli orari di apertura delle rivendite di titoli di viaggio, la reperibilità della Carta dei servizi, le modalità per presentare un reclamo, ecc…);
- Un tempo di percorrenza non competitivo con le altre forme di mobilità: gli investimenti (diversi milioni di euro) fatti in questi anni sulla linea non hanno prodotto ad oggi una significativa riduzione del tempo di percorrenza. La tratta Bo-Vignola è percorsa in circa 60 minuti, cioè lo stesso tempo di viaggio impiegato dieci anni fa (riapertura della linea), ma per alcune corse il tempo di percorrenza è addirittura aumentato. L'aspetto più inaccettabile, tuttavia, emerge dal confronto con i tempi di percorrenza del 1939: a parità di tragitto (Vignola-Casalecchio) e di alimentazione dei treni (elettrica), allora i treni impiegavano 37 minuti, mentre oggi ne occorrono in media 44 (pur con 2 fermate in più) anche con i nuovi ETR350. Uno dei principali limiti alla velocizzazione del servizio era rappresentato dall'uso dei vecchi treni ALn. Le potenzialità dei nuovi elettrotreni, tuttavia, oggi non possono essere sfruttate pienamente a causa di limiti infrastrutturali come la presenza di molti passaggi a livello (19), di tratti di binario in curva, di numerose stazioni/fermate intermedie (16), alcune delle quali distanti tra loro poche centinaia di metri, tutti elementi che impongono riduzioni della velocità di esercizio; a ciò si aggiunge il limitato numero e la posizione delle stazioni d'incrocio (la linea è a binario singolo da Vignola a Casalecchio Garibaldi);
- Reperibilità e vidimazione dei titoli di viaggio molto difficoltosa: è una delle principali criticità del servizio denunciata dall'utenza. Per la vendita dei titoli ferroviari Bo-Vignola, l'azienda TPER utilizza la stessa rete di vendita dei titoli del servizio bus presente sul territorio, poiché lo stesso titolo può essere utilizzato per entrambi i servizi. Tra i principali disservizi segnaliamo: l'esaurimento dei titoli presso i punti vendita, l'orario di apertura non sempre compatibile con quello ferroviario (il mattino presto, la sera tardi e nelle ore centrali della giornata, così come nei giorni festivi, è praticamente impossibile acquistare i titoli di viaggio) e l'assenza nelle stazioni di informazioni dell'orario di apertura dei punti vendita. Riguardo l'obliterazione dei titoli, obbligatoria prima di salire a bordo del mezzo, gli apparati a terra risultano spesso fuori servizio e il loro ripristino avviene anche dopo diversi mesi. Le obliteratrici, inoltre, sono protette con una scocca metallica che ostacola la validazione sia dei titoli cartacei, sia delle tessere con microchip. Si segnala, infine, che non

tutte le stazioni sono dotate di due obliteratrici, come prevede il contratto di servizio in vigore.

- Il sistema dei trasporti pubblici del territorio non è sufficientemente integrato: i servizi di trasporto pubblico ferroviari e automobilistici sulla direttrice della "Bazzanese" manifestano un'insufficiente integrazione, ancor più ingiustificata essendo offerti dallo stesso vettore TPER. Viene segnalato, inoltre, il reiterato mancato rispetto delle coincidenze ferro/gomma già programmate da orario per alcuni servizi (es. bus 686 alla stazione di Pilastrino), a causa dell'assenza di adeguati sistemi di interscambio delle comunicazioni tra i due servizi dello stesso vettore. Nelle ore di punta la possibilità di integrazione è limitata dalla possibilità dei treni attuali di accogliere gli utenti degli autobus perché già stracolmi;
- Processo di ammodernamento risultato a volte inadeguato, come nel caso della stazione di Via Lunga che nel progetto di origine doveva fungere da interscambio con il territorio circostante tramite servizi bus che dovevano farvi confluire gli utenti e che è quindi stata attrezzata con un parcheggio molto esteso che invece risulta praticamente sempre inutilizzato;
- L'orario ha un cadenzamento quasi regolare all'ora con qualche corsa aggiuntiva alla mezzora.

Proposte:

- Riassegnare una funzione di presidio sociale alle aree delle stazioni, avviando in collaborazione con le amministrazioni locali e il mondo dell'associazionismo progetti di recupero e valorizzazione finalizzati a rafforzarne la qualità (es. decorazione delle pareti tramite "murales", predisposizione di bacheche a tema per piccoli annunci privati e avvisi su iniziative culturali e turistiche della città, attività di "animazione" curate da associazioni eventualmente ospitate negli edifici ex stazione, l'apertura di esercizi commerciali nelle stazioni a maggiore frequentazione, ecc.). È necessario, inoltre, incrementare la percezione di sicurezza anche attraverso l'attivazione di sistemi di videosorveglianza, meglio se collegati alla rete locale gestita dalle forze dell'ordine;
- Dotare la linea di un sistema d'informazione moderno e accessibile a tutti (incluse le persone diversamente abili), in grado di erogare in tempo reale tutte le informazioni necessarie a chi viaggia (numero del treno, destinazione, binario, eventuale ritardo e modifiche al servizio, ecc.), fornire all'utenza un'offerta informativa più completa e meglio organizzata anche attraverso le bacheche;
- Occorre mettere a disposizione dell'utenza un servizio di vendita dei titoli di viaggio moderno, facilmente accessibile a tutti e pienamente compatibile con l'orario di servizio; devono essere attivati nuovi canali di vendita dei titoli (ad es. la vendita via internet), accessibili anche attraverso le moderne tecnologie (smartphone, tablet, ecc). A breve entrerà in vigore la validazione obbligatoria ad ogni accesso ai mezzi anche per i titolari di abbonamento ed è più che mai necessario dotare ogni stazione della linea di due obliteratrici e verificarne costantemente il corretto funzionamento;
- Occorre rafforzare l'integrazione tra il trasporto ferroviario e il servizio bus (urbano e extraurbano) coordinando meglio il sistema degli orari dei diversi mezzi e l'ubicazione delle fermate; ove possibile, la stazione ferroviaria deve diventare intermodale, sull'esempio di quelle già esistenti (es. Bazzano e Pilastrino), adeguando la capacità dei treni all'utenza prevista, eventualmente accoppiando tra loro i convogli e occorre rafforzare la mobilità ciclabile, anche attraverso il servizio di bike sharing, attivandolo nelle stazioni che oggi ne sono sprovviste;

- Rendere il servizio pienamente fruibile alle persone con disabilità, ovvero adeguare alle norme dell'accessibilità anche le stazioni di Bazzano, Crespellano, Casalecchio Palasport – ancora più urgente con la dismissione dei vecchi treni ALN non accessibili. A tal fine risulta importante anche prevedere il superamento dell'attuale disposizione che richiede la "prenotazione/segnalazione" telefonica dell'accesso al servizio di persone con disabilità.

2.1.4 Bologna - Porretta Terme

La linea elettrificata e a singolo binario (dopo la stazione di Casalecchio Garibaldi) è lunga 59 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. Le stazioni presenti sono 17: Bologna Centrale, Bologna Borgo Panigale, Casteldebole, Casalecchio Garibaldi, Casalecchio di Reno, Borgonuovo, Pontecchio Marconi, Sasso Marconi, Lama di Reno, Marzabotto, Pian di Venola, Pioppe di Salvaro, Vergato, Carbona, Riola, Silla, Porretta Terme.

Dal settembre 2003 è entrato in funzione l'SFM sulla ricostruita ferrovia per Vignola, ridenominata Suburbana Bologna-Vignola, con conseguente aumento del servizio sulla tratta Bologna C.le-Casalecchio Garibaldi (nuova stazione e porta del nodo di Bologna e di diramazione della linea per Vignola dalla Porrettana, l'unica oggi presenziata da personale oltre a Porretta Terme), insieme alla realizzazione di un nuovo ponte sul Reno, di un binario indipendente per le due linee da Bologna Panigale a Bologna Centrale, e dell'entrata in esercizio della nuova fermata di Casteldebole. L'inquadramento di questa tratta all'interno dell'SFM nella cinta di Bologna, con le 2 nuove fermate (oltre a quella di Pian di Venola) ha coinciso con un "allontanamento" di Porretta da Bologna, portando i tempi di percorrenza da 63-64 minuti a 70 minuti, causato anche dall'introduzione del nuovo sistema di sicurezza SCMT (Sistema di Controllo della Marcia Treno). Tali tempi di percorrenza non sono stati accettati dai pendolari, nonostante la Porrettana rimanga sempre la linea più utilizzata nell'Area Metropolitana di Bologna e l'andamento dell'utenza risulti altalenante, con calo nel periodo 2008-2009, per poi aumentare di nuovo, fino al 2013, anno in cui si è registrata un'ulteriore diminuzione. Ciò probabilmente è dovuto principalmente all'inaffidabilità del servizio, caratterizzato da frequenti cancellazioni di corse e da ritardi.

Negli anni 2000 la linea ha visto anche l'introduzione di nuovo materiale rotabile per i metropolitani Bo C.le - Marzabotto, quali i TAF in sostituzione delle datate Ale 803, unitamente alle versioni rinnovate di carrozze per servizi navetta e alle ALe 642, anch'esse progressivamente aggiornate e rinnovate con l'introduzione del condizionamento e miglioramento del comfort per l'utenza. A questi si unisce l'introduzione nell'ultimo orario di nuovi treni Flirt Stadler di Tper che, nonostante le migliori prestazioni il comfort e i maggiori posti a sedere, non ha portato grandi cambiamenti tanto da presentare ancora tutte quelle grandi criticità e disagi per cui la linea era stata classificata negli anni precedenti da Legambiente tra le 10 peggiori d'Italia.

Problemi

- Treni obsoleti, datati o non idonei: i guasti sono sempre più frequenti;
- Infrastrutture: non reggono la quantità di materiale ferroviario che viaggia ogni giorno sulla linea e il numero di utenti (almeno 10.000 al giorno con punte di 20.000);

- Continui disservizi, quotidiani ritardi e soppressioni: la linea è appesantita ogni giorno da questi problemi senza possibilità di soluzione;
- Stazioni, scambi e deviatoi: si verificano dei guasti ogni qualvolta la temperatura si abbassa o piove, quindi non è solo colpa dei treni ma anche e soprattutto della linea sulla quale si verificano blocchi per guasti agli impianti della stazione. Emblematico risultò essere il viaggio inaugurale del nuovo treno Flirt Stadler che rimase fermo alla stazione di Sasso Marconi per una rottura al deviatoio creando un ritardo di circa un'ora.
- Scelte sbagliate: treni a doppio piano vengono inseriti in orari di scarso afflusso e non di pendolarismo mentre in orari di punta le composizioni dei convogli risultano insufficienti;
- Tempi di percorrenza troppo alti: si calcolano 70 km per un'ora e 10 minuti;
- Cadenzamento: l'orario è cadenzato all'ora e alla mezzora nelle fasce di punta fino a Porretta, e alla mezzora tutto il giorno fino a Marzabotto, quasi regolarmente.

Proposte

- Migliore organizzazione e disponibilità: i treni devono essere messi quando e dove c'è più bisogno, oltre alla necessità di nuovi treni, a potenza distribuita, con capacità e accelerazione adeguate; bisognerebbe regolarizzare le prime corse del mattino, riducendone i tempi, e prolungare il servizio la sera, in particolare il sabato;
- Stazioni e infrastrutture: dal momento che i principali problemi che creano ritardi e soppressioni provengono dai guasti che avvengono sulla linea, si auspica una manutenzione costante delle infrastrutture;
- Raddoppio linea: i fondi dovrebbero essere investiti nel potenziamento della linea con il completamento dei tratti a doppio binario necessari.

2.1.5 Ancona-Bologna

La linea elettrificata e a doppio binario è lunga 204 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia e Tper (per il tratto "Metropolitano"). Le stazioni presenti sono 28: Bologna Centrale, Bologna S. Vitale, San Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Varignana, Castel S. Pietro Terme, Imola, Castelbolognese-Riolo Terme, Faenza, Forlì, Forlimpopoli-Bertinoro, Cesena, Gambettola, Savignano sul Rubicone, S.Arcangelo di Romagna, Riminifiera, Rimini, Rimini Miramare, Riccione Misano Adriatico, Catolica-Gabicce, Pesaro, Fano, Marotta-Mondolfo, Senigallia, Falconara M.ma, Ancona Torrette, Ancona.

La Direttrice Adriatica è una linea fondamentale per il trasporto pendolare ed il trasporto merci poiché, sviluppandosi lungo la costa orientale italiana da Bologna a Lecce/Taranto, collega il Nord Italia e il Centro Europa. Gli interventi realizzati negli ultimi anni sono stati finalizzati principalmente al miglioramento del trasporto merci, dato che la direttrice è parte integrante del sistema dei corridoi merci di interesse europeo denominati "Rete Terfn". Gli interventi infrastrutturali a favore del trasporto viaggiatori riguardano invece il completamento del raddoppio nei tratti ancora a semplice binario.

Problemi

- Sovraffollamento insostenibile dei treni, dovuto al numero di carrozze inferiore al necessario (si registrano infatti soste davanti alle porte già a metà percorso con situazioni di convogli talmente affollati da rendere pericoloso il viaggio e difficoltosa la discesa dal treno) e all'organizzazione dei treni a lunga percorrenza che diventano treni metropolitani. Ad esempio nelle nuove fermate metropolitane di Ozzano, S.Lazzaro e S.Vitale, attualmente il servizio è carente, irregolare e con servizi mancanti proprio negli orari di punta.

Proposte

- Sulla direttrice è indispensabile un lavoro di specializzazione dei servizi e l'istituzione di vere corse metropolitane che servano il bacino bolognese (distinte da quelle a lunga percorrenza) e il bacino della Romagna.

2.1.6 Bologna-Padova/Venezia

La linea elettrificata e a doppio binario è lunga 160 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia e TPER. Le stazioni presenti sono 17: Bologna Centrale, Bologna Corticella, Castel Maggiore, Funo Centergross, S. Giorgio di Piano, S. Pietro in Casale, Galliera, Poggio Renatico, Coronella, Ferrara, Pontelagoscuro, Rovigo, Monselice, Terme E.-Abano-Montegrotto, Padova, Venezia Mestre, Venezia S.Lucia.

Questa linea costituisce un importante collegamento fra l'area Nord/Est dell'Italia e la dorsale nazionale Nord/Sud, tanto che in questi anni sono stati programmati rilevanti investimenti infrastrutturali e tecnologici allo scopo di migliorare l'offerta del trasporto passeggeri e merci.

Attualmente sono stati eseguiti i seguenti lavori: adeguamento del ponte sul fiume Po, che consiste nell'innalzamento e adeguamento del ponte esistente, nonché nella realizzazione di un nuovo ponte per completare il raddoppio della tratta da Pontelagoscuro ad Occhiobello; introduzione del blocco Automatico Banalizzato (B.A.B.) che consiste in un intervento tecnologico di potenziamento del sistema di segnalamento sull'intera linea e di potenziamento tecnologico delle stazioni ferroviarie.

Problemi

- L'orario è irregolare e non ben cadenzato;
- Solo qualche treno attualmente prosegue per Imola, come primo passo dei servizi passanti tra le linee Bologna- Ferrara e Bologna-Imola.

Proposte

- Organizzazione di un orario cadenzato;
- Integrazione della linea con il SFM attraverso la realizzazione dei servizi passanti.

2.1.7 Bologna-Verona/Brennero

La linea elettrificata e a doppio binario è lunga 351 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia e TPER. Le stazioni presenti sono 22: Brennero Brenner, Fortezza Franzensfeste, Bressanone Brixen, Bolzano Bozen, Ora Auer, Mezzocorona, Trento, Rovereto, Verona P.N., Buttapietra, Isola della Scala, Nogara, Ostiglia, Poggio Rusco, Mirandola, S.Felice sul Panaro, Camposanto, Crevalcore, S. Giovanni in Persiceto, Osteria Nuova, Calderara-Bargellino, Bologna Centrale. Il tratto emiliano Bologna-Poggio Rusco con i suoi oltre 10.000 utenti nei giorni feriali è una tra le linee più frequentate.

Negli ultimi anni su questa linea sono stati effettuati interventi di raddoppio per migliorare le proprie funzioni di asse primario di comunicazione tra Italia e Europa e che hanno interessato diversi tratti: Nogara–Ca' di David (2002), Tavernelle-San Giovanni in Persiceto (2005), San Giovanni in Persiceto–Crevalcore (2006), Crevalcore–San Felice sul Panaro (2007), Poggio Rusco–Nogara binario pari, con attivazione del nuovo ponte sul Po (2008), Poggio Rusco–Nogara binario dispari e nuovo ponte sul Po (2008), San Felice sul Panaro-Poggio Rusco (2008), Nuovo PRG delle stazioni di Nogara e di Isola della Scala (2008). A questi interventi, che hanno avvantaggiato sia il trasporto pendolare sia il trasporto merci, si aggiungono lavori di potenziamento tecnologico. Attualmente l'orario è cadenzato alla mezzora quasi regolarmente per tutta la giornata.

Problemi

- Numerose cancellazioni per guasti tecnici dovuti principalmente all'insufficienza di personale che si occupi della manutenzione;
- Treni corti: mancano molto spesso carrozze poiché il materiale a disposizione è vetusto (25/30 anni) e soggetto a rotture;
- Stato delle stazioni: lo stato generale delle stazioni è discreto anche se in alcuni casi manca il riscaldamento e le pulizie sono carenti, così come i servizi igienici.

Proposte

- Migliore organizzazione nel calcolo delle frequenze e delle carrozze necessarie;
- Investimenti nell'acquisto di nuovo materiale rotabile e nella ristrutturazione di alcune stazioni.

2.1.8 Bologna-Firenze (direttissima)

La linea elettrificata Bologna-Firenze è lunga 97 km, ha due binari e attraversa 13 stazioni: Bologna Centrale, Bologna Mazzini, Bologna S. Ruffillo, Rastignano, Musiano-Pian di M., Pianoro, Monzuno-Vado, Grizzana, S. Benedetto S.-C-P-, Vernio-Montepiano-Cantag., Vaiano, Prato Centrale, Firenze S.M. Novella. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. L'orario è cadenzato all'ora con molti treni alla mezzora, con un buco nell'ora di punta del mattino, alle 8,19 in arrivo a Bologna (e alle 8,11 alla fermata Mazzini, utilissimo per l'ingresso al liceo Fermi, ai piedi della fermata, alle 8,15).

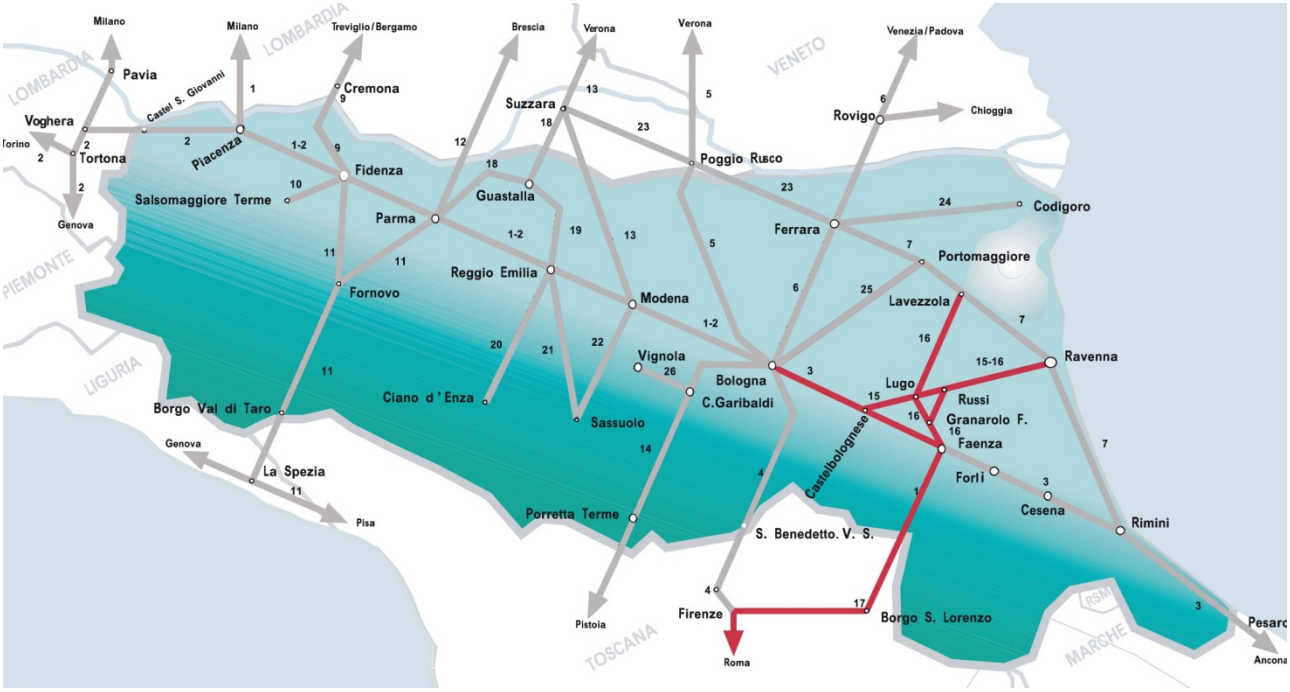
Problemi:

- Numerose cancellazioni per guasti tecnici dovuti principalmente all'insufficienza di personale che si occupi della manutenzione;
- Treni corti: mancano molto spesso carrozze poiché il materiale a disposizione è vetusto (25/30 anni) e soggetto a rotture;
- Stato delle stazioni: alcune sono prive di sale d'aspetto (Musiano/Pian di Macina-Rastignano e Bologna Mazzini), altre presentano riscaldamento mancante o insufficiente (Grizzana Morandi, Monzuno e Pianoro), in una stazione la sala d'aspetto è chiusa (Bologna S. Ruffillo), 3 stazioni presentano pulizie carenti (Monzuno – Pianoro – Bologna p.le Est), alcune stazioni presentano tettoie inadeguate (San Benedetto Val di Sambro, Grizzana Morandi, Monzuno, San Ruffillo), 2 stazioni hanno i servizi igienici attivi, ma non sempre puliti (Pianoro e S. Benedetto VdS, dove sono chiusi per un mese in estate), 7 stazioni non sono provviste di servizi igienici;
- Impianti di sorveglianza: 6 stazioni ne sono prive e questo fattore aumenta l'incidenza di vandalismo, come nel caso di Musiano/Pian di Macina dove l'ascensore, le emettitrici dei titoli di viaggio e i monitor informativi vengono danneggiati e le biciclette vengono danneggiate o rubate;
- Accessibilità disabili: 6 stazioni sono prive di ascensori per i disabili;
- Rastrelliere per biciclette: sono spesso insufficienti come nel caso di Pianoro, Grizzana Morandi, Musiano/Pian di Macina, Bologna p.le Est, Bologna Mazzini);
- Parcheggi per auto e ciclomotori: alcune stazioni ne sono spesso prive come a Bologna p.le Est o sono insufficienti (ad es. a S. Benedetto VdS – Monzuno – Bologna S. Ruffillo);
- Piste ciclabili e pedonali per arrivare alla stazione: 3 stazioni ne sono prive (S. Benedetto VdS – Grizzana – Bologna S. Ruffillo, per la quale però sono previste nell'ambito del progetto di Trasporto Pubblico Integrato Metropolitano - ex-metro).

Proposte:

- Acquisto di nuovo materiale rotabile: sicuramente è la prima azione da compiere per risolvere il problema delle continue soppressioni e dei treni corti;
- Miglioramento dello stato delle stazioni: per una linea che attraversa l'Appennino sono necessari tutti quei lavori che migliorino il comfort delle sale d'aspetto e degli ambienti esterni, specialmente d'inverno quando le condizioni climatiche diventano proibitive. Inoltre è necessario investire nel miglioramento della sorveglianza e delle strutture necessarie ai pendolari per recarsi in stazione in tutta semplicità (parcheggi, rastrelliere per bici, percorsi ciclabili fino in stazione).

2.2 Nodo ravennate



Il nodo ravennate rappresenta un importante punto di snodo per i pendolari della Romagna che ogni giorno dai paesi della provincia si muovono verso i centri più grandi, ossia Bologna, Ferrara, Rimini e Firenze. Nonostante l'area sia decentrata rispetto al nodo bolognese, può essere considerata un vero e proprio punto strategico per il trasporto pendolare regionale in quanto esistono delle linee storiche che svolgono un servizio indispensabile per i cittadini, a basso costo e con migliori tempi di percorrenza dei servizi su gomma (basti pensare alla linea Firenze-Faenza).
Il nodo ravennate include le linee ferroviarie Ravenna-Castelbolognese-Bologna, Faenza-Firenze, Faenza- Lavezzola/Ravenna e incrocia la direttrice Bologna-Ancona.

2.2.1 Ravenna-Castelbolognese/Faenza-Bologna

La linea elettrificata e lunga 84 km è a singolo e doppio binario per alcuni tratti. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. Le stazioni interessate sono 15: Bologna Centrale, Bologna S.Vitale, San Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Varignana, Castel S.Pietro Terme, Imola, Castelbolognese-Riolo T., Solarolo, Barbiano, Lugo, Bagnacavallo, Russi, Godo, Ravenna.

Problemi

- Materiale rotabile obsoleto: la pessima qualità dei treni rende il viaggio poco confortevole. Ciò è dovuto principalmente all'inadeguata insonorizzazione dei convogli e agli scossoni causati dalla vetustà dei mezzi. Vanno segnalate inoltre le pessime condizioni dei treni più moderni a due piani i cui bagni sono inutilizzabili.
- Mancata manutenzione delle infrastrutture: in alcune stazioni, ad esempio Russi, si riscontrano spesso problemi sugli scambi, causati dalle gelate invernali.

Proposte

- Rinnovo del materiale rotabile;
- Manutenzione delle infrastrutture;
- Aggiustamenti nella programmazione oraria:
    - Bologna-Ravenna-Rimini: si suggerisce il proseguimento del treno 11561, in partenza alle 17.56 da Bologna e in arrivo a Ravenna alle 18.55, fino a Rimini;
    - Ravenna-Bologna e Bologna-Parma-Piacenza: Ravenna e' praticamente isolata dall'Emilia, in quanto non esistono coincidenze per i treni in arrivo a Bologna e quelli in partenza per l'Emilia. Anche in questo caso basterebbero aggiustamenti di pochi minuti almeno per le ore di punta.
    - Rimini-Ravenna-Bologna: far proseguire il treno 6514 Rimini (6.16)-Ravenna (7.12) fino a Bologna.

2.2.2 Faenza-Firenze

La linea non elettrificata e a singolo binario è lunga 101 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. Le stazioni presenti sono 22: Faenza, Brisighella, Fognano, Strada Casale, Sant'Eufemia di Brisighella, San Cassiano, San Martino in Gattara, Popolano di Marradi, Marradi-Palazzuolo sul Senio, Biforco, Crespino del Lamone, Fornello, Ronta, Borgo S. Lorenzo, San Piero a Sieve, Campomigliaio, Vaglia, Montorsoli, Fiesole-Caldine, Pian di Mugnone, Firenze San Marco Vecchio, Firenze Santa Maria Novella.

La linea, costruita negli anni ottanta del XIX secolo, è stata riaperta al pubblico nel 1999 anche se il collegamento con la stazione di Firenze è stato ritardato di 4 anni. Presenta un paesaggio notevole caratterizzato da valli, paesi, viadotti di inizio '900 che attraversa paesini interessanti come Brisighella, Marradi, Ronta e Borgo S Lorenzo. La linea non è stata mai elettrificata per problemi legati all'altezza necessaria per la posa della catenaria e ad oggi è servita da automotrici termiche sostituite in parte da Minuetto in versione diesel (2007).

La linea ha assicurato un buon successo negli anni, registrando una forte affluenza pendolare di almeno 2.700 pendolari al giorno (con un incremento del 14% nel solo 2013 ed un ulteriore lieve aumento nel primo semestre 2014) e l'aumento delle corse a cadenza bioraria e oraria (dal 2008).

I tempi di percorrenza sono simili a quelli impiegati passando per Bologna con il Frecciarossa con una notevole differenza tariffaria e di servizi: il costo in regionale è di 10,55 euro contro i 40/50 euro del Frecciarossa, il servizio bici non è disponibile sull'Alta Velocità ed infine quest'ultima corre quasi interamente in galleria a differenza della faentina.

Sicuramente la linea potrebbe avere un maggiore successo raccogliendo il bacino d'utenza romagnolo: sono infatti molte le richieste di unificare la linea Faenza-Firenze fino a Lugo e fino a Ravenna ma allo stato attuale esiste solo una coppia di treni al giorno che collega interamente la tratta.

Problemi

- Il problema principale sono gli orari e le coincidenze: osservando i tabelloni orari alla stazione di Faenza si nota che non ci sono coincidenze tra i treni romagnoli e quelli diretti a

Firenze oppure sono minime, dell'ordine di cinque minuti massimo. Inoltre una volta persa la coincidenza bisogna aspettare almeno un'ora prima di poter prendere il treno successivo. In alcuni casi invece bisogna aspettare più di un'ora per il "servizio sostitutivo" con autobus, sul quale non si possono caricare le bici e che impiega solitamente più del treno ad arrivare a destinazione;

- Consumo inutile di carburante e inutile perdita di tempo: il treno molto spesso rimane fermo nella stazione di Faenza a motore acceso per un tempo utile a proseguire il viaggio almeno verso Lugo. La tratta Lugo-Faenza, infatti, dura al massimo 15 minuti.

Proposte

- Allungamento delle tratte fino a Ravenna e alla Bassa Romagna: le corse attualmente si interrompono a Faenza, tranne una sola coppia di corse e sicuramente sarebbero molti di più i viaggiatori se potessero usufruire del servizio anche i cittadini romagnoli. I motivi per cui sarebbe utile attuare questa proposta sono vari:
  - la rete fungerebbe da "metropolitana di superficie" tra città d'arte sul triangolo Ravenna-Firenze-Ferrara ed i turisti che utilizzerebbero questo servizio sono già numerosi;
  - si eviterebbero inutili sprechi facendo sostare il treno alla stazione di Faenza;
- Orario cadenzato: oltre ad allungare le tratte si potrebbero adeguare gli orari per avere maggiori coincidenze
- Nuovo materiale rotabile: i vecchi diesel ancora circolanti sulla linea potrebbero essere sostituiti dai minuetti.

2.2.3 Faenza-Lavezzola/Ravenna

La linea non elettrificata e a singolo binario è lunga 40 km. Il titolare è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. Le stazioni presenti sono 10: Faenza, Granarolo Faentino, Cotignola, Lugo, S. Agata sul Santerno, Massalombarda, S. Patrizio, Conselice, Lavezzola. La linea interessa un bacino notevole di traffico poiché raccoglie il pendolarismo di tutti gli studenti e lavoratori della Bassa Romagna che sono diretti a Lugo e rappresenta un prezioso collegamento di valenza turistica se integrato con la linea Ravenna-Firenze. La situazione della linea Lavezzola-Faenza è ormai quella tipica di un malato cronico senza che Provincia di Ravenna e i Comuni interessati, oltre che la Regione Emilia-Romagna (responsabile del trasporto pubblico) siano capaci di interessarsi e trovare soluzioni.

Problemi

- Riduzione delle corse, con una sola coppia di treni al mattino (6403-6490) e una al pomeriggio (6495-6500), calibrate tutte e due sugli orari delle lezioni mattutine della Scuola Secondaria di Secondo grado;
- Aumento degli autobus sostitutivi e conseguente aumento di traffico spropositato: questo determina un allungamento minimo del tempo di percorrenza pari a circa 22 minuti, passando dai 47 minuti su ferro ai 69 su gomma, e ciò senza tener conto di eventuali variabili quali il traffico o i lavori stradali;

- Programmazione oraria: assenza totale di corse in mattinata dopo l'autobus delle 07:00 (dir. Lavezzola) e quello delle 08:13 (dir. Faenza) fino a quello delle 12:08 (dir. Lavezzola) e quello delle 13:46 (dir. Faenza); vuoto tra le 14:40 e le 17:03 (dir. Faenza) e le 14:35 e le 17:40 (dir. Lavezzola); completa assenza di collegamenti serali dopo le 18:40 per Lavezzola e le 20:26 per Faenza; assenza totale di servizio nei festivi e fra il primo lunedì di Agosto e l'ultimo dello stesso mese. Le corse presenti sono programmate in modo molto impreciso di modo che il treno R 2121 direzione Forlì parta alle 07:16 impedendo di usufruirne ai pendolari che viaggiano con il treno R 6490 da Lavezzola (che arriva alle 07:18) e costringendoli a ripiegare sul R 11545 delle 07:46 con conseguente necessità di prendere permessi lavorativi o giustificazioni programmante negli istituti scolastici; analogo problema è quello del 6500 che parte alle 14:40 da Lavezzola con l'arrivo del 6517 alle 14:45: anche in questo caso viene impedito lo scambio di passeggeri fra convogli per mancata sincronia;
- Errori nelle segnalazioni dei treni: il treno R 6492, nonostante sia segnalato come treno da tutti gli orari ufficiali, in realtà è un autobus dal 17 Settembre 2012 e come tale è indicato da apposito cartello aggiuntivo affisso in tutte le stazioni della linea. Questa auto sostituzione è dovuta alla cessione da parte della DTR Emilia Romagna alla DTR Toscana di tutto il materiale Diesel con la clausola che venisse garantito il servizio sulla linea Faenza-Lavezzola. Questo accordo è stato rispettato solo in parte in quanto il 6492 non viene effettuato con rotabili.

Proposte

- Elettrificazione: è un requisito fondamentale per poter riuscire ad utilizzare la linea con treni regionali a cadenza oraria che aumenterebbero il flusso di passeggeri nonché per treni merci e per una nuova relazione passeggeri che metterebbe in contatto diretto Faenza a Ferrara e Firenze a Ferrara, rendendo questa linea un valido strumento di trasporto oltre che per studenti e lavoratori anche per i turisti;
- Realizzazione della linea Budrio-Massalombarda: la riattivazione della dismessa Budrio-Massalombarda, consentirebbe di raddoppiare i collegamenti tra Bologna e Ravenna attraversando i territori di Budrio, Medicina, Castel Guelfo e Massa Lombarda e integrando i collegamenti di un'area attualmente scarsamente servita. Da uno studio di fattibilità, condotto nel 2003 dalla società Metis per conto della Regione Emilia-Romagna e delle Province di Bologna e Ravenna, si evidenziano la fattibilità ed anche l'utilità della riattivazione. Il tracciato della linea, seppur attualmente sprovvisto di binari e massicciata, è ancora completamente libero (fatta eccezione per la strozzatura di una zona in località Villafranca dove è previsto un insediamento produttivo). Inoltre molte delle vecchie stazioni sono ancora presenti, anche se abbandonate. Lo studio, in merito allo scenario d'intervento riguardante il collegamento tra Bologna e Ravenna con frequenza oraria, prevede uno spostamento da gomma a "ferro" di circa 4.600 pendolari al giorno, con un sostanziale pareggio economico tra costi di produzione del servizio e benefici. Per facilitare la realizzazione dell'opera sarebbe opportuno evitare interventi (come l'insediamento

produttivo suddetto) che vanno a creare ulteriori strozzature e andrebbero identificate soluzioni alternative per superarle.

2.3 La linea Ferrara-Ravenna-Rimini

La linea elettrificata e a singolo binario è lunga 124 km. Il titolare è RFI e fanno servizio Trenitalia e TPER. Le stazioni presenti sono 22: Rimini, Rimini Viserba, Rimini Torre Pedrera, Igea Marina, Bellaria, Gatteo a Mare, Cesenatico, Cervia-Milano M.ma, Lido di Classe-Lido di Savio, Classe, Ravenna, Mezzano, Glorie, Alfonsine, Voltana, Lavezzola, S.Biagio, Argenta, Portomaggiore, Montesanto, Galbanella, Ferrara.

Questa linea ha una particolare importanza dal momento che, oltre al trasporto pendolare, serve numerose località balneari della Riviera romagnola. Purtroppo il servizio non è all'altezza delle richieste e andrebbe potenziato. Di particolare interesse risultano essere i lavori compiuti a partire dagli anni novanta per realizzare la diramazione lunga circa dieci chilometri, tra le stazioni di Portomaggiore e la stazione di Dogato sulla linea Ferrara-Codigoro, che permetterebbe l'interconnessione tra la suddetta linea e la linea Bologna-Portomaggiore.

Problemi

- Seri problemi di affollamento dovuti alla grande affluenza di turisti: la mattina i treni, in particolare alle 8.20 e alle 9.00, vengono presi d'assalto dai turisti che vanno a Cervia o Mirabilandia; negli orari serali la situazione è aggravata dalla sospensione estiva del treno proveniente da Ravenna delle ore 16.35 (regionale 6471) e sia i pendolari, sia i turisti, si riversano sul treno delle 17.35. Anche in questo caso basterebbe evitare di applicare la sospensione estiva per il treno delle 16.35.
- Sostituzione del materiale rotabile obsoleto: I treni più vecchi a gasolio, in estate diventano roventi e d'inverno sono ghiacciaie.
- Puntualità:i treni circolano sistematicamente con 15 minuti di ritardo.

Proposte

- Inserire la fermata nella stazione di Classe di tutti i Regionali da e per Ravenna;
- Integrare con un servizio sostitutivo la frequente mancanza di materiale rotabile;
- Ripristinare il servizio del trasporto biciclette, ad esempio sul treno delle 8.20 per Ravenna (regionale 3000) e sul treno da Ravenna per Rimini ore 15.32 (regionale 3005);
- Inserire il servizio di trasporto biciclette "ufficialmente" sul treno delle 9.00 (regionale 11594), dato che il materiale ferroviario attuale lo permette. Attualmente le biciclette vengono accettate a discrezione del capotreno.
- Inserire un treno Rimini-Ravenna nella fascia oraria dalle 9 alle 12.30;
- Aumentare il numero di carrozze.

2.4. Nodo modenese

Il nodo modenese raccoglie un ampio bacino d'utenza di circa 600 km^2 che va dall'Appennino alla Pianura Padana, interessa una popolazione di circa 400.000 abitanti e permette ai pendolari di molte località della provincia, tra cui le sue maggiori città (Sassuolo e Carpi) di raggiungere la direttrice Milano-Bologna. Il nodo ha grandi potenzialità poiché gli utenti hanno la possibilità di raggiungere facilmente diversi luoghi d'interesse, dagli ospedali ai centri commerciali (nelle località della tratta ferroviaria Carpi-Sassuolo si trovano i quattro maggiori ospedali della Provincia: Ramazzini di Carpi, Policlinico di Modena, Nuovo S. Agostino-Estense di Baggiovara, Nuovo Ospedale Civile di Sassuolo), passando per le numerose aziende del territorio che operano nel settore edilizio, in particolare quello ceramico, e nel settore della moda (Sassuolo e Carpi ne rappresentano, rispettivamente, delle eccellenze).

Nonostante ciò, le linee presenti in questo nodo stanno subendo un rapido e progressivo declino, materializzatosi nella soppressione di corse ferroviarie sostituite da autobus, nelle frequenti cancellazioni e ritardi, nell'assenza di controllo e di manutenzione, sia sui treni, sia nelle stazioni. Le linee sono tre: la direttrice Milano-Bologna e le linee complementari Modena-Carpi-Mantova e Modena-Sassuolo.

2.4.1 Modena-Carpi-Mantova-Suzzara-Verona

La linea elettrificata Modena-Carpi-Mantova-Verona è lunga 98 km, ha prevalentemente un singolo binario (salvo i pochi km da Modena a Quattro Ville) e fa servizio in 18 stazioni: Modena, Quattro Ville, Carpi, Rolo-Novi-Fabbrico, Villanova di Reggiolo, Gonzaga-Reggiolo, Palidano, Suzzara, Romanore, Levata, Borgochiesanuova, Mantova, S. Antonio Mantovano, Roverbella, Mozzecane, Villafranca di Verona, Dossobuono, Verona Porta Nuova. Il titolare della linea è RFI e il servizio è svolto da Trenitalia e TPER.

La linea è importante per il nodo modenese, poiché raccoglie i pendolari della pianura modenese (in particolare di Carpi), diretti al capoluogo, ma permette anche a molti modenesi di raggiungere i luoghi di studio e lavoro a Carpi. Tale possibilità di collegamento fra il capoluogo e le località di pianura ha anche una valenza strategica, in quanto costituisce un'alternativa di trasporto, in caso di problemi della viabilità su strada dovuti alla chiusura dei ponti in caso di piene dei fiumi.

Problemi

- Carenze dell'orario: dal giugno 2012 è stato avviato un servizio a orario cadenzato con treni ogni ora sulla tratta Modena-Mantova e ogni mezz'ora sulla Modena-Carpi. Purtroppo, in occasione di questo cambio di orario, di per sé positivo, è stata attuata la "rottura di carico" a Mantova (sono state interrotte a Mantova tutte le corse che prima collegavano direttamente Modena a Verona); altro elemento negativo è l'eliminazione di alcuni prolungamenti di corse oltre Carpi (fino a Rolo o Suzzara), che davano risposta alle esigenze di mobilità di un bacino territorialmente più ampio. In questa occasione, inoltre, sono stati ulteriormente allungati i tempi di percorrenza, che ora sono più elevati che non negli anni '70. A causa della suddetta interruzione di continuità a Mantova, i tempi di attesa del treno sono aumentati ed i trasporti verso Verona sono peggiorati. Anche per questo, probabilmente, si sta assistendo a una progressiva diminuzione del numero di passeggeri (-12% rispetto al 2011). Il cadenzamento, comunque, non ha risolto tutti i problemi di interscambio con le altre destinazioni: per esempio, i regionali che alla mezz'ora arrivano da Reggio Emilia (o Parma, Piacenza, Milano), in genere offrono un margine di soli 2 minuti per consentire di prendere il treno della mezz'ora per Carpi; per cui, a causa dei frequenti ritardi sulla direttrice principale, spesso la corrispondenza per Carpi salta.
- *Carenze del materiale rotabile:* in generale il materiale rotabile utilizzato su questa linea è mediamente obsoleto e il suo stato di conservazione tende a peggiorare per mancanza di manutenzione; ci sono porte e finestrini bloccati, condizionamento e riscaldamento spento o acceso al massimo, servizi indecorosi e scarsa igiene nelle carrozze;
- Vandalismo: è favorito dallo scarso controllo, a sua volta indotto dalle difficoltà del personale viaggiante (non sufficientemente tutelato nel proprio lavoro per la scarsa presenza della PolFer) e dal precario stato di conservazione delle carrozze stimola il perpetrarsi di nuovi comportamenti vandalici.
- Carenze dei servizi a terra: I servizi accessori a terra (tabelloni informativi, annunci vocali, biglietterie) non sono da meno; spesso le informazioni su ritardi e soppressioni vengono date in modo contraddittorio e non tempestivamente, o addirittura omesse, aumentando così il disagio dei malcapitati viaggiatori. Oltre alla progressiva riduzione di orario di apertura della biglietteria della stazione di Carpi, ultimamente si è registrata anche la chiusura della stazione di Suzzara, non accompagnata dall'adozione di soluzioni alternative per agevolare l'acquisto dei biglietti.
- *Carenze logistiche della stazione di Carpi:* da anni si è in attesa di una soluzione al problema dei furti e del vandalismo a danno di biciclette e auto nei pressi della stazione di Carpi, così come della razionalizzazione dell'accesso veicolare alla medesima, reso caotico nelle ore di punta, per l'infelice distribuzione degli spazi di sosta e di transito; attualmente sono in fase

di realizzazione una ciclabile e alcuni depositi per biciclette all'aperto, ma non è la prima volta che agli annunci non sono seguiti i fatti: un accordo del 2010 fra Trenitalia e Comune di Carpi doveva già allora portare alla realizzazione di un deposito di biciclette in un locale non più utilizzato all'interno della stazione, ma dopo aver ristrutturato il locale, esso è stato destinato alla sede della Protezione Civile. Con quell'accordo dovevano anche essere installate delle telecamere per monitorare la situazione dell'area esterna della stazione e del parcheggio adiacente, ma anche queste, sebbene installate, non sono state mai gestite in modo tale da fornire un reale contributo alla dissuasione dei malintenzionati. Le aree di parcheggio adiacenti alla stazione sono intasate di auto, il cui utilizzo viene preferito anche a causa del timore dei furti di biciclette e dello scarso coordinamento degli orari degli autobus urbani con quelli dei treni. Il progetto di collegamento della zona oltre la ferrovia tramite un sottopasso (almeno pedonale e ciclabile) è fermo da anni.

- Carenze dell'integrazione tariffaria: da anni si sta trascinando, proroga dopo proroga, una situazione di incertezza per gli abbonamenti integrati treno + autobus. Mentre una ventina di anni fa la convenzione "Ferrobus" era all'avanguardia a livello nazionale, permettendo di usufruire con lo stesso titolo di viaggio (abbonamento o biglietto singolo) sia dei treni, sia degli autobus (urbani ed extra-urbani), non solo sulla tratta Modena-Carpi, ma anche per varie località della pianura modenese raggiungibili con un percorso abbinato (in parte treno, in parte in autobus), ora ci si deve sobbarcare un costo aggiuntivo per un servizio più ridotto, potendo utilizzare solo il treno nel tratto da Carpi a Modena e l'autobus solo per gli altri tratti di percorso.
- Carenze infrastrutturali: la linea è stata parzialmente potenziata con le opere accessorie dell'Alta Velocità, ma anche in questo caso in modo incompleto rispetto alle promesse e alle premesse. Invece che essere portato fino a Carpi (cioè fino alla stazione ove si attestano le corse più frequenti), il raddoppio è stato predisposto fino a Soliera (senza riaprirne la stazione), ma completato solo fino a Quattro Ville. Nonostante il raddoppio sia operante fino a Quattro Ville, c'è ancora sofferenza nell'arrivo a Modena, a causa del perdurare dell'intasamento in ingresso alla stazione.

Proposte

- Ridurre il numero di cancellazioni dei treni e migliorare la scarsa qualità dei treni, mediante la sostituzione del materiale rotabile;
- Risolvere il problema della "rottura di carico" e delle coincidenze, per migliorare i tempi di percorrenza e riavvicinare i pendolari al trasporto su ferro;
- Migliorare lo stato complessivo delle stazioni tramite l'aggiunta di un adeguato servizio informativo all'utenza nelle stazioni (nuovi tabelloni informativi, annunci vocali e le biglietterie), il potenziamento del servizio di vigilanza (telecamere) e l'investimento sulle infrastrutture di accesso alla stazione (piste ciclabili per agevolare i percorsi casa-stazione, deposito bici gratuito, ampio parcheggio per decongestionare il traffico);
- Garantire il trasporto intermodale tramite integrazioni tariffarie con i servizi locali;
- Completare del raddoppio della linea.

2.4.2 Modena-Sassuolo

La linea elettrificata e a singolo binario Modena-Sassuolo, è lunga 19 km e serve 11 stazioni: Modena, Modena Policlinico, Modena P.za Manzoni, Modena Fornaci, Baggiovara Ospedale, Baggiovara, Casinalbo, Formigine, Fiorano, Sassuolo, Quattroponti e Sassuolo Terminal. Il titolare della linea è FER e il servizio è svolto da TPER.

A seguito del progressivo declino che ha colpito la linea dal 2007, le amministrazioni dei Comuni interessati dal passaggio della linea, a partire dagli assessori all'ambiente dei Comuni di Modena e Sassuolo, oltre alle giunte dei Comuni di Formigine e Fiorano, hanno sottoscritto il Manifesto di intenti promosso da Legambiente con il quale si richiedeva di impegnarsi a riqualificare stazioni e spazi pubblici, investire e riorganizzare il servizio di trasporto pubblico per rendere le stazioni accessibili per la mobilità pubblica con dei percorsi ciclabili e pedonali oltre a parcheggi di interscambio. Nel 2013 i continui tagli avevano portato alla possibile soppressione dell'intera linea con la sostituzione delle corse con autobus ma fortunatamente il servizio è stato mantenuto attirando nuovi utenti su una vera e propria "metropolitana di superficie" che attraversa nodi nevralgici del modenese come poli ospedalieri, università, centri commerciali e aziende. Nonostante ciò, si registra un certo disinteresse sul rilancio della linea ferroviaria Modena-Sassuolo e al momento le uniche opere previste sono quelle inutili e dannose come la Bretella Campogalliano-Sassuolo che insiste sulla stessa direttrice.

Problemi

- Soppressione dei treni con sostituzione autobus e ritardi*:* dal 2007 è avvenuta la soppressione di alcune corse ferroviarie, sostituite da bus che impiegano molto più tempo o non effettuano alcune delle fermate coincidenti con quelle della ferrovia;
- Vetustà e carenza del materiale rotabile: gli elettrotreni più recenti e riammodernati (della fine degli anni '80) sono stati ceduti alla linea Benevento-Napoli, lasciando mezzi vecchi e obsoleti che risalgono al 1954 e che sono tecnicamente superati e con pochi anni di vita utile. I possibili miglioramenti del materiale circolante sulla linea sono al momento bloccati in quanto demandati all'aggiudicazione dell'appalto regionale del trasporto su ferro, il cui bando è stato pubblicato a ottobre 2013 ed è attualmente fermo. I treni inoltre sono inaccessibili ai disabili e i servizi igienici non sono funzionanti;
- Degrado delle stazioni e delle aree limitrofe*:* la situazione delle stazioni è in costante peggioramento con mancanza di manutenzione, aumento del degrado e dell'abbandono, assenza di servizi elementari e spesso anche inaccessibili ai disabili per la mancanza di rampe e ascensori di accesso ai marciapiedi guasti o addirittura murati, persino nella fermata del polo ospedaliero "Modena Policlinico". Le nuove obliteratrici sono state messe in funzione dopo quasi un anno dall'entrata in vigore dei nuovi abbonamenti ma sono periodicamente guaste o vandalizzate;
- Mancanza di informazioni: nelle stazioni non sono funzionanti i display informativi, gli utenti non vengono informati sulle soppressioni e i ritardi, spesso ad attendere a lungo in situazioni poco ospitali;

- Soppressione del trasporto bici: questo è avvenuto non per mancanza di richieste, ma a causa di una pianificazione e organizzazione del servizio che fa sì che i numerosi utenti interessati ad usufruirne nelle ore di punta procurino ritardi alla linea per le operazioni di carico e scarico. Vista la qualità e vetustà del materiale rotabile c'è un problema di sicurezza sia nelle operazioni di carico e scarico sia durante il viaggio;
- Servizio integrato carente: la mancanza di un'integrazione della linea Modena-Sassuolo con la Modena-Carpi dimostra per l'ennesima volta la scarsa visione delle amministrazioni;
- Carenza di controlli a bordo treno (Percezione Sicurezza)*:* il personale viaggiante Tper è scarsamente presente sia in generale sia nei controlli per la corretta bigliettazione.

Proposte

- Rinnovo del materiale rotabile: Considerando le difficoltà economiche attuali si potrebbe ricorrere anche con mezzi usati ma più recenti e ammodernati;
- Creare un servizio integrato adeguato alle necessità dell'utenza, in cui potrebbero aumentare le coppie di corse dei treni ed adeguare quelle in autobus con minibus capaci di percorrere determinate strade di campagna, ripristinare senza se e senza ma il trasporto biciclette;
- Miglioramento dei servizi in stazione: informazioni in stazione con adeguamento dei pannelli orari, vendita biglietti, costante manutenzione per mantenere le obliteratrici funzionanti, indicazioni sui servizi in zona;
- Miglioramento dello stato delle stazioni;
- Riattivazione del servizio ascensori;
- Controlli sui treni a servizio dell'utenza;
- Necessità di un servizio integrato con i treni della direttrice Bologna-Piacenza e Modena-Suzzara-Verona.

2.5. Nodo reggiano

Questo nodo è costituito dalla linea principale Reggio Emilia-Bologna e da 3 linee secondarie: Reggio Emilia-Sassuolo, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Reggio Emilia-Guastalla. Tutte sono collegate attraversato la stazione di Reggio Emilia alla direttrice Milano-Bologna, nodo nevralgico da cui nascono e si sviluppano i principali problemi dell'area (soppressione dei treni e mancanza di coincidenze con la linea principale).

Nelle linee secondarie si riscontra un generalizzato miglioramento dello stato delle stazioni quanto a pulizia, decoro delle superfici e condizione delle obliteratrici (rese disponibili ad ogni fermata). Si segnala inoltre che due stazioni (Casalgrande e Pratofontana) sono state completamente ricostruite. Rimangono però alcune criticità, come la poca fruibilità del servizio da parte di persone disabili per la presenza di gradini, piattaforme sopraelevate non raccordate con rampe e sale d'attesa e la mancanza di macchinette automatiche per la vendita dei biglietti.

2.5.1 Reggio Emilia-Bologna

La linea elettrificata e a doppio binario attraversa principalmente le stazioni di Bologna Centrale, Castelfranco Emilia, Modena e Reggio Emilia. Recentemente nella stazione di Reggio Emilia è stato avviato un progetto per la messa in servizio di un deposito biciclette protetto. Il budget è già a bilancio per il 2015 e il progetto in fase di finalizzazione. Il deposito occuperà uno spazio al primo piano del parcheggio sotterraneo e sarà accessibile tramite chiave elettronica. Gli utilizzatori dovranno pagare un abbonamento annuale il cui costo sarà comunque contenuto.

Problemi

- Tempi di percorrenza dei treni: se negli anni '90 ci volevano 35 minuti tra Reggio Emilia e Bologna con i treni Interregionali, oggi molti treni impiegano quasi 50 minuti, alcuni anche

1 ora. Sono state aggiunte fermate intermedie che dovrebbero favorire la mobilità anche dai centri minori, ma i tempi sono stati comunque dilatati per minimizzare il rischio di ritardi. Ne è dimostrazione il fatto che la recente aggiunta della fermata di S. Ilario per il R2913 non ha comportato alcun allungamento del tempo di percorrenza. Non è raro che treni in ritardo riescano a recuperare 5-10 minuti tra RE e BO. I grandi miglioramenti promessi a seguito dell'attivazione dell'Alta Velocità non si sono visti. L'ingresso in stazione a Bologna continua ad essere lentissimo.

- Le condizioni di viaggio si fanno troppo spesso indecenti: treni sovraffollati a causa del numero ridotto di carrozze, spesso inferiore a quanto previsto dal contratto di servizio tra Regione e Trenitalia; malfunzionamento dell'aria condizionata; totale assenza di informazione ai passeggeri in caso di ritardi, guasti e malfunzionamenti.
- La frammentazione del trasporto in tratte regionali non facilita gli spostamenti di media percorrenza: è diventato difficile raggiungere Milano con i treni regionali a causa di mancate coincidenze e/o corrispondenze nelle stazioni di cambio (Parma e Piacenza). La strategia di Trenitalia è chiara, cioè obbligare all'utilizzo dei treni Frecciabianca, molto più costosi, ma non più veloci e sicuramente molto peggiori in termini di puntualità.

Proposte

- Adottare una metodologia di rilevazione dei ritardi più efficace: anziché monitorare i treni solo nella stazione finale, bisognerebbe rilevare i ritardi nelle singole stazioni, pesandone l'importanza in base al numero di passeggeri in partenza/arrivo. Solo in questo modo il quadro sarebbe rappresentativo dell'effettivo disagio;
- Inserire la fermata a Milano Rogoredo per i Frecciabianca di interesse per i pendolari emiliani, in particolare FB 9823 (da Milano Centrale alle ore 17,35) e del FB 9825 (da Milano Centrale alle 18,35);
- Sulle linee locali TPER: prolungamento dei treni fino a RE S. Lazzaro per servire il campus universitario;
- Migliorare il trasporto da/per la stazione AV, incluse le coincidenze con il treno della linea Reggio-Bagnolo;

2.5.2 Reggio Emilia-Ciano d'Enza

La linea non elettrificata e a binario singolo è lunga 26 km. Il titolare è FER e il servizio è svolto da TPER. Le stazioni presenti sono 18: Ciano d'Enza, Ciano Via Tedaldo da Canossa, S. Polo d'Enza, Piazzola, Corniano, Bibbiano Via Monti, Bibbiano, Bibbiano Fossa, Barco, Bivio Barco, Cavriago S. Nicolò, Cavriago, Codemondo, Reggio all'Angelo, Reggio S. Stefano, Reggio Via Fanti, Reggio Viale Piave, Reggio Emilia.

Per quanto riguarda lo stato delle stazioni, è stato rilevato che almeno 3 di queste versano in condizioni pessime, con servizi igienici carenti, strutture di accoglienza (panchine, biglietteria, sale d'attesa e tettoie) inadeguate e segnaletica di sicurezza assente.

2.5.3 Reggio Emilia-Guastalla

La linea non elettrificata e a binario singolo è lunga 29 km. Il titolare è FER e il servizio è svolto da TPER. Le stazioni presenti sono 16: Guastalla, S. Giacomo, S. Bernardino di Novellara, Novellara, S. Giovanni, Vezzola, S. Tomaso, Pieverossa, Bagnolo Soave, Bagnolo in Piano, Pratofontana, Reggio Mediopadana, Reggio Stadio, Reggio S. Croce, Reggio Emilia.

I lavori relativi al nodo medio padano dell'Alta Velocità hanno previsto nel dicembre 2013, l'attivazione sulla linea Reggio Emilia-Guastalla di una fermata dedicata all'interscambio dei passeggeri tra le due linee mediante la realizzazione di una pensilina. Ai lavori del nodo medio padano sono anche subordinati gli interventi di trasformazione che porteranno all'istituzione di un servizio ferroviario metropolitano.

Per quanto riguarda lo stato delle stazioni, come per la tratta Reggio Emilia-Ciano d'Enza, è stato rilevato che almeno 3 di queste versano in condizioni pessime, con servizi igienici carenti, strutture di accoglienza (panchine, biglietteria, sale d'attesa e tettoie) inadeguate e segnaletica di sicurezza assente.

2.5.4 Reggio Emilia - Sassuolo

La linea non elettrificata e a binario singolo è lunga 23 km. Il titolare è FER e il servizio è svolto da TPER. Le stazioni presenti sono 12: Sassuolo Radici, Veggia, Villalunga, Dinazzano, Casalgrande, Chiozza, Scandiano, Pratissolo, Bosco, Due Maestà[6], Reggio Ospizio, Reggio Emilia.

È in costruzione un nuovo stabile di 6.500 mq che avrà all'interno un binario, allacciato ai binari già esistenti, per aumentare le capacità dello Scalo Merci e migliorare le condizioni di lavorazione e stoccaggio di materiali deperibili. La copertura del tetto sarà predisposta per l'installazione di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica. Esternamente allo stabile verrà realizzato un piazzale della superficie complessiva di 15.000 mq servito da un binario di 350 m.

Lo stato delle stazioni è mediamente accettabile anche se mancano biglietterie e servizi igienici. Si segnala che in alcune stazioni le obliteratrici non sono funzionanti e che a segnaletica di sicurezza è assente o poco visibile.

[6] La stazione di Due Maestà è stata soppressa nell'aprile 2015.

2.6. Nodo ferrarese

Il nodo ferrarese presenta due linee gestite da FER (Ferrara-Codigoro e Ferrara-Suzzara) e due linee principali Bologna-Venezia e Bologna-Verona (passante per Poggio Rusco) gestite da RFI. Nonostante la zona ferrarese sia storicamente isolata dal territorio regionale per le sue caratteristiche territoriali, rappresenta un'importante zona strategica essendo uno dei corridoi principali per il collegamento con il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia e quindi con l'Europa orientale. A livello locale invece, il trasporto ferroviario costituisce uno degli ultimi baluardi per il rilancio del territorio in quanto permette di collegare realtà come Codigoro a Ferrara e, grazie ai lavori di collegamento con Portomaggiore, Codigoro stessa con Bologna. In particolare non sono da sottovalutare le potenzialità della linea Suzzara-Ferrara che potrebbe costituire una valida alternativa all'autostrada Cispadana. Di alcune linee si è già parlato nel capitolo sul nodo bolognese (Bologna-Venezia, Bologna-Verona), e la zona costiera (Ferrara-Rimini) per cui non verranno fatti ulteriori approfondimenti.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario metropolitano di Ferrara sono stati progettati lavori di potenziamento del nodo che prevedono un servizio ferroviario metropolitano sulla tratta urbana Ferrara-Quartesana. I lavori consistono nell'interramento della tratta presso la stazione di Porta Reno e nella costruzione di nuove fermate urbane. Il tracciato a doppio binario fra le stazioni di Cona e Città del Ragazzo dovrebbe servire anche il Polo Ospedaliero Sant'Anna. Inoltre presso la nuova stazione sotterranea di Porta Reno dovrebbero transitare la linea RFI per Rimini e la linea FER Suzzara-Parma.

2.6.1 Ferrara-Suzzara

La linea elettrificata e a singolo binario Suzzara-Ferrara, è lunga 82 km e serve 16 stazioni: Suzzara, Pegognaga, S. Benedetto Po, Quistello, S. Rocco Mantovano, Schivenoglia, Poggio Rusco,

Magnacavallo, Vallazza-Carbonara Po, Sermide, Felonica Po, Zerbinate, Stellata Ficarolo, Bondeno, Vigarano Pieve, Ferrara. Il titolare della linea è FER ed il servizio è svolto da TPER.
Il PRIT 1998-2010 forniva un profilo interessante della linea, in cui si scriveva che la Suzzara-Ferrara "costituisce un segmento essenziale della cosiddetta "Cispadana ferroviaria" che dovrà efficacemente collegare il porto di Ravenna con il porto di La Spezia e il Brennero, seguendo il tracciato parallelo al Po, costituendo nell'ambito del trasporto merci una linea integrativa ed alternativa alla direttrice Rimini-Bologna-Milano». In realtà gli investimenti sono stati pochi se non addirittura nulli, portando la Suzzara-Ferrara ad un progressivo degrado, agevolato tra l'altro, dalla sfavorevole collocazione geografica (la maggior parte del percorso è in Lombardia) che ha posto la linea ai margini della programmazione regionale.
Nell'ambito del progetto di potenziamento del nodo ferroviario di Ferrara, è in costruzione un raccordo fra la linea Suzzara-Ferrara e le linee per Ravenna e Rimini e Codigoro, che permetterà ai treni merci in transito di evitare l'inversione di marcia nella stazione di Ferrara. In seguito al terremoto dell'Emilia del 2002, tale progetto risulta attualmente sospeso.

Problemi

- Carenza di personale viaggiante: il personale non viene rimpiazzato e spesso è costretto a lavori straordinari di verifica delle strumentazioni, tipo quella dei freni, che si rendono necessari per via del materiale vetusto.
- Sostituzione totale dei treni con autobus nei giorni festivi: da segnalare che nonostante i tagli, i risparmi sono stati comunque dirottati a sostegno della linea di bus Ferrara-Cona;
- Vetustà del materiale rotabile: l'automotrice serie ALn 663, alimentata a gasoli è fuori produzione dal 1993;
- Mancanza di confort: su diversi mezzi non esistono servizi igienici, aria condizionata ed il livello sanitario delle carrozze è mediocre;
- Stato delle stazioni: stazioni come quella di Stellata e Felonica sono decadenti mentre in altri casi come quello di Sermide, mancano dei servizi di base.

Proposte

- Investimenti nel materiale rotabile: acquisto di nuovi elettrotreni e sostituzione totale dei vecchi convogli e delle vecchie motrici;
- Raddoppio della linea: utile nell'ottica di un potenziamento del trasporto merci tra il porto di Ravenna con il porto di La Spezia e il Brennero, e come linea integrativa della direttrice Rimini-Bologna-Milano;
- Miglioramento dello stato delle stazioni: investimenti sulla ristrutturazione delle infrastrutture e sui mezzi d'informazione all'utenza;
- Eliminazione del servizio sostitutivo con autobus.

2.6.2 Ferrara-Codigoro

La linea non elettrificata e a singolo binario Ferrara-Codigoro, è lunga 53 km e serve 16 stazioni: Ferrara, Ferrara Città Del Ragazzo, Ferrara Cona Ospedale, Cona F. C., Quartesana, Masi Torello, Tresigallo-Coreggi, Rovereto-S.V.-Medelana, Dogato, Ostellato, Migliarino, Valcesura, Migliaro, Massafiscaglia, Codigoro. Il titolare della linea è FER ed il servizio è svolto da TPER.

Da alcuni anni sono in corso i lavori di realizzazione della cosiddetta metropolitana di superficie ferrarese che dovrebbero apportare un miglioramento dei servizi e dei collegamenti tra le linee attraverso l'eliminazione delle strozzature. In particolare:

- l'interramento del tratto iniziale, a doppio binario, di un paio di chilometri della linea ferroviaria che va dalla stazione di Ferrara fino alla zona della periferia cittadina denominata Rivana, dovrebbe portare all'unione con la ferrovia Ferrara-Codigoro, garantire gli interscambi con la linea Ferrara-Bologna, permettere l'accesso in stazione ferroviaria e ottimizzare gli incroci fra i treni in andata e ritorno sulla stessa linea Ferrara-Codigoro ad unico binario e valorizzare, in assenza di risorse aggiuntive, il mantenimento della stessa quantità di km offerti;
- La diramazione Portomaggiore-Dogato, di circa 10 chilometri, sarebbe il collegamento della ferrovia Portomaggiore-Bologna alla stazione di Dogato.

Dal 14 dicembre 2015, con l'entrata in vigore dell'orario invernale, sono state apportate numerose modifiche agli orari della linea ferroviaria Ferrara-Codigoro in favore di pendolari e studenti e quindi degli spostamenti casa-lavoro/casa-scuola, ottimizzando orari e treni sulla base degli effettivi dati di frequentazione. È stata introdotta una coppia di corse veloci che permetterà di collegare Codigoro alla città di Ferrara in meno di un'ora. Nell'ottica di una logica programmazione degli orari, l'entrata negli istituti scolastici è stata programmata sulla base delle tabelle orarie.

Questi nuovi orari sono pensati per favorire anche le coincidenze con le linee bus che dalle stazioni ferroviarie principali della linea servono il resto del territorio ferrarese.

Problemi

- Vetustà del materiale rotabile: alcuni dei treni presenti risalgono al 1959 e presentano evidenti carenze di comfort e comodità. Da segnalare il deragliamento a circa 100 metri dalla stazione di Quartesana, di uno di questi treni il 17 dicembre 2014. Sul treno viaggiavano prevalentemente studenti e lavoratori;
- Eccessiva sostituzione con corse in autobus nei giorni festivi.

Proposte

- Acquisto di nuovo materiale rotabile;
- Elettrificazione della linea per consentire il servizio di nuovi elettrotreni.

2.7 Nodo parmense

Il nodo parmense svolge un ruolo logistico molto importante essendo un corridoio ideale che collega il Brennero al Tirreno. Le sue linee, la Parma-LaSpezia e la Parma-Piadena-Mantova-Verona, necessitano di opere di potenziamento i cui tempi di realizzazione sono stati fortemente ritardati negli anni. Questi potrebbero contribuire a rilanciare il ruolo del nodo sfruttando le linee già esistenti ed evitando di costruire ulteriori opere inutili e dannose come il Ti-BRE autostradale. Ad esempio, il tracciato Parma-Piadena-Mantova-Verona richiederebbe nella tratta Parma-Piadena (della linea Parma-Brescia) l'elettrificazione della linea già esistente, fra Piadena e Mantova (34 km) si sfrutterebbe la linea Codogno-Cremona-Mantova (linea a semplice binario) ed infine si utilizzerebbe la tratta Mantova-Verona (37 km) già elettrificata con un percorso complessivo di 111 km. Interventi dal costo stimato di 80 Mln di euro circa (Fonte Ti-BRE srl).
Il nodo rappresenta anche un importante punto di raccordo per i pendolari delle zone limitrofe, in particolare Guastalla, Fornovo, Fidenza e Salsomaggiore Terme, che necessitano ogni giorno di raggiungere centri come Bologna, Parma, Piacenza, Bergamo, Brescia e Milano.
Il nodo parmense consta di tre linee secondarie (Parma-Suzzara, Parma-Brescia e Parma-LaSpezia) e della linea principale Milano-Bologna. Al nodo possono essere associate le vicine linee secondarie che gravitano attorno a Fidenza e che sono rispettivamente: Fidenza-Cremona e Fidenza Salsomaggiore Terme.

2.7.1 Parma-La Spezia

La linea elettrificata Parma-La Spezia, è lunga 120 km e serve 17 stazioni: La Spezia Centrale, S. Stefano di Magra, Aulla Lunigiana, Pontremoli, Borgo Val di Taro, Ostia parmense, Berceto, Solignano, Fornovo, Ozzano Taro, Collecchio, Vicofertile, Parma. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. La linea è a binario singolo e per alcuni tratti presenta due binari.

La linea Parma-LaSpezia o anche detta Pontremolese è una linea storica di grande interesse in quanto rappresenta un corridoio naturale tra il Tirreno e il Brennero e può essere sfruttata per i traffici con i porti della costa tirrenica. L' infrastruttura merita una costante manutenzione e lavori di potenziamento (solo brevi tratti sono a doppio binario) che interessano un tratto di circa 64 km e che secondo le stime dovrebbe ridurre i tempi di percorrenza del 25% e un incremento delle prestazioni del 65%. Il progetto è già presente nei piani FS dagli anni '80, quando la Comunità Europea incluse questa tratta tra le strozzature da eliminare. Nel 2009 il CIPE approva il progetto preliminare con un'assegnazione di 234,6 milioni di euro e il governo nomina un commissario straordinario per l'opera. Nonostante i finanziamenti siano disponibili tutto è ancora fermo alla fase di progettazione preliminare.
Tra le altre opere previste ma mai realizzate c'è la galleria di valico: l'infrastruttura ha avuto una storia travagliata e al momento, anche a causa di ritardi nella presentazione dei progetti e alla perdita di fondi nazionali (Sblocca Italia) rischia di allungare i suoi tempi di realizzazione. Anche per il tratto di Fornovo era previsto un tunnel sotto il Monte della Croce che avrebbe evitato il raddoppio dell' attraversamento in centro città, oltre a progetti alternativi per i quali erano stati stanziati dei fondi che poi sono stati bloccati in favore di altre opere. Altro progetto rimasto sulla carta riguarda l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e l'interramento degli ultimi chilometri di ferrovia, prima della stazione di Parma.

Problemi

- Costante soppressione delle corse con sostituzione di servizi autobus e percorrenze che superano i 50 minuti. I pendolari dovranno quindi servirsi delle corse Tep o ricorrere al mezzo privato. Il rischio è quello di disincentivare l'uso del mezzo pubblico in favore dell'auto privata, con il conseguente aumento del traffico su gomma su una direttrice già intasata e colpita da forte inquinamento atmosferico.

Proposte

- Il completamento del tratto di attraversamento di Fornovo, potrebbe aprire grandi opportunità per un nuovo assetto della mobilità Provinciale, potenziando i collegamenti su ferro con una" metropolitana leggera" nel triangolo fra i territori delle vallate Taro-Ceno con Fornovo, la bassa con Fidenza, e il capoluogo Parma, favorendo la mobilità di pendolari e studenti verso i principali servizi presenti, istituti scolastici, sanitari ed ospedalieri, aziende.

2.7.2 Parma-Suzzara

La linea non elettrificata e a singolo binario Parma-Suzzara, è lunga 44 km e serve 14 stazioni: Parma, Chiozzola, Sorbolo, Sorbolo Levante, Lentigione, Brescello-Viadana, Boretto, Pieve Saliceto, Gualtieri, Guastalla, Tagliata, Luzzara, Codisotto, Suzzara. Il titolare della linea è FER ed il servizio è svolto da TPER e Trenord.

La linea Parma-Suzzara è lunga 44 km, non è elettrificata e consta di un solo binario. Il titolare è FER e svolgono il servizio TPER e Trenord. Le stazioni attraversate sono 14: Parma, Chiozzola, Sorbolo, Sorbolo Levante, Lentigione, Brescello-Viadana, Boretto, Pieve Saliceto, Gualtieri, Guastalla, Tagliata, Luzzara, Codisotto, Suzzara.

2.7.3 Parma-Brescia

La linea non elettrificata e a singolo binario Parma-Brescia, è lunga 92 km e serve 18 stazioni: Parma, Torrile-S.Polo, Colorno, Mezzani-Rondani, Casalmaggiore, S. Giovanni in Croce, Piadena, Canneto sull'Oglio, Asola, Remedello Sotto, Remedello Sopra, Visano, Calvisano, Viadana Bresciana, Ghedi, Montirone, S. Zeno-Folzano, Brescia. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenord.

Questa linea non elettrificata e a binario singolo è lunga 92 km e attraversa 18 stazioni: Brescia, S. Zeno-Folzano, Montirone, Ghedi, Viadana Bresciana, Calvisano, Visano, Remedello Sopra, Remedello Sotto, Asola, Canneto sull'Oglio, Piadena, S. Giovanni in Croce, Casalmaggiore, Mezzani-Rondani, Colorno, Torrile - S. Polo, Parma.

2.7.4 Fidenza-Cremona

La linea elettrificata e a singolo binario Fidenza-Cremona, è lunga 34 km e serve 7 stazioni: Fidenza, Castione dei Marchesi, Busseto, Villanova d'Arda, S. Giuliano Piacentino, Castelvetro, Cremona. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia.

In passato veniva offerto un servizio capace di collegare Brescia a Pisa tramite la "Freccia della Versilia" e fino al 2010 era a disposizione una coppia giornaliera di Eurostar della direttrice Bergamo-Roma.

2.7.5 Fidenza- Salsomaggiore Terme

La linea elettrificata e a singolo binario Ferrara-Codigoro, è lunga 10 km e serve 3 stazioni: Fidenza, Vaio-Ospedale, Salsomaggiore Terme. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia. Dal 2005 i vecchi treni sono stati sostituiti da convogli "Minuetto" elettrici di Trenitalia.

2.8. Nodo piacentino

Il nodo piacentino risente da sempre dei problemi tipici di una terra di confine in cui le competenze riguardanti il trasporto pubblico sono oggetto di disputa tra le due regioni interessate: Emilia Romagna e Lombardia. I disservizi sono legati alla presenza di due contratti di servizio (Lombardia, servizio sulla Piacenza – Milano erogato da Trenord , ed Emilia Romagna, servizio sulla Parma – Milano e Bologna -. Milano erogato da Trenitalia) mentre tariffariamente Piacenza come stazione di partenza verso Milano rientra nel contratto di servizio lombardo. Le due regioni non dialogano tra di loro, e ne consegue che negli anni i tempi di percorrenza sono aumentati, così come i problemi alle carrozze sempre più inadeguate e le rotture di carico sulla linea. Oltre a questo si riscontra la mancanza del personale viaggiante, e quindi di controlli di sicurezza, e l'indisponibilità delle carrozze che sono inferiori rispetto a quelle previste dal contratto di servizio.

Questo nodo dovrebbe rappresentare un esempio positivo essendo uno dei luoghi simbolo del trasporto pendolare nazionale; nonostante ciò, esistono numerosi problemi che sono da ostacolo alla vita dei pendolari e delle persone che vivono in questa zona. Piacenza è infatti una delle città col più alto tasso di inquinamento nel periodo invernale, considerando il numero di sforamenti del PM10 ed un miglior trasporto pubblico locale e ferroviario migliorerebbe la qualità dell'aria e disincentiverebbe l'uso di mezzi privati. Invece a questo nodo apparteneva proprio una tra le 10 linee peggiori d'Italia, ovvero la Piacenza – Cremona che, dalla fine del 2013, è stata soppressa e sostituita con autobus. I tempi di percorrenza dei bus sostitutivi sono superiori di almeno 30 minuti rispetto a quelli del treno, ne impiegano 50/60 rispetto a nemmeno mezz'ora con il treno, andando di fatto a peggiorare enormemente le condizioni di viaggio dei pendolari.

Il nodo piacentino include la linea Milano-Piacenza, la Bologna – Milano e la linea Bologna-Genova/Torino.

2.8.1 Linea Milano-Piacenza

La linea elettrificata e a doppio binario è lunga 72 km ed include 17 stazioni: Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi, Milano Greco Pirelli, Milano Lambrate, Milano Rogoredo, S. Donato Milanese, Borgo Lombardo, S. Giuliano Milanese, Melegnano, S. Zenone al Lambro, Tavazzano, Lodi, Secugnago, Casalpusterlengo, Codogno, S. Stefano Lodigiano, Piacenza. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenord.

Problemi:

- Tempi di percorrenza aumentati negli anni e ritardi;
- Carrozze inospitali con problemi ai sistemi di aerazione per cui risultano spesso fredde d'inverno e calde d'estate;
- Rotture di carico sulla linea;
- Personale viaggiante introvabile e controlli inesistenti che pregiudicano il funzionamento delle porte, specialmente quelle automatiche;
- Il numero di carrozze è inferiore rispetto a quelle previste dal contratto di servizio
- Il parcheggio comunale per le biciclette adiacente alla stazione di Piacenza è passato da gratuito e aperto 24 ore ad un servizio a pagamento e con limitazione di orari e chiusura al sabato pomeriggio ed alla domenica. In aggiunta, unica città in Italia, il Comune ha tolto le rastrelliere nel piazzale della Stazione ed emanato nel contempo una ordinanza di divieto di sosta con rimozione forzata delle biciclette.

Proposte:

- Servizio integrato: la mobilità deve essere veramente sostenibile e l' integrazione tra il trasporto locale su gomma, il trasporto su ferro deve essere totale; a questo si aggiunge la ciclabilità con la possibilità di portare le biciclette sul treno a costo zero.
- Utilizzo dell'alta velocità per il trasporto pendolare (proposta del 2007 ad opera dell'Associazione Pendolari di Piacenza): l'Utilizzo della TAV sulla Piacenza-Milano permetterebbe agli utenti diarrivare in 20 minuti a lavorare a Milano.

2.8.2 Bologna-Piacenza-Torino

La linea elettrificata Piacenza-Torino è lunga 334 km e interessa 19 fermate: Bologna Centrale, Modena, Reggio Emilia, Parma, Fidenza, Fiorenzuola, Piacenza, S. Nicolò, Rottofreno, Sarmato, Castel S. Giovanni, Stradella Voghera, Tortona, Alessandria, Asti, Torino Lingotto e Torino Porta Nuova. Il titolare della linea è RFI ed il servizio è svolto da Trenitalia.
Fino al 2013 esisteva il collegamento diretto Piacenza – Torino; ora per arrivare nel capoluogo piemontese è necessario cambiare a Voghera e ad Alessandria con tempi di percorrenza di circa 3 ore.