

**Processo verbale n. 21**

Seduta del 4 luglio 2019

Il giorno 4 luglio 2019 alle ore 14,30 è convocata, con nota prot. n. AL.2019.15578 del 28/06/2019, presso la sede dell'Assemblea legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità.

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
RONTINI Manuela	Presidente	Partito Democratico	5	presente
IOTTI Massimo	Vicepresidente	Partito Democratico	5	presente
LIVERANI Andrea	Vicepresidente	Lega Nord	2	presente
ALLEVA Piergiovanni	Componente	L'altra Emilia Romagna	1	assente
BERTANI Andrea	Componente	Movimento 5 Stelle	1	presente
CALLORI Fabio	Componente	Fratelli d'Italia	3	presente
CAMPEDELLI Enrico	Componente	Partito Democratico	2	presente
GALLI Andrea	Componente	Forza Italia	1	assente
GIBERTONI Giulia	Componente	Movimento 5 Stelle	3	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico	5	presente
PETTAZZONI Marco	Componente	Lega Nord	3	assente
POLI Roberto	Componente	Partito Democratico	2	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Nord	1	assente
PRODI Silvia	Componente	Gruppo Misto	1	presente
PRUCCOLI Giorgio	Componente	Partito Democratico	1	assente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Nord	1	assente
RANCAN Matteo	Componente	Lega Nord	1	assente
RAVAIOLI Valentina	Componente	Partito Democratico	2	presente
ROSSI Nadia	Componente	Partito Democratico	3	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico	2	presente
SASSI Gian Luca	Componente	Gruppo Misto	1	presente
TARASCONI Katia	Componente	Partito Democratico	1	presente
TARUFFI Igor	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
TORRI Yuri	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
ZAPPATERRA Marcella	Componente	Partito Democratico	1	presente

È presente la consigliera: Silvia PICCININI

Partecipano alla seduta: A. MEGGIATO (Res. Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile), A. SALANI e D. D'AVANZO (FER)

Presiede la seduta: Manuela RONTINI

Assiste la segretaria: Samuela Fiorini

Funzionario estensore: Vanessa Francescon

La presidente **RONTINI** dichiara aperta la seduta alle ore 14,35.

**8093** - Petizione popolare per richiedere un efficientamento della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 14 del 07 03 19)

La presidente **RONTINI** introduce l'esame della petizione e ricorda che la Commissione è chiamata a formulare la relazione di risposta, sulla base della nota già trasmessa ai consiglieri unitamente alla convocazione.

L'arch. MEGGIATO svolge il suo intervento.

Intervengono i consiglieri **PICCININI, IOTTI, SASSI e GIBERTONI**.

Riprendono la parola i consiglieri **PICCININI e IOTTI**.

L'arch. MEGGIATO fa alcune precisazioni e risponde alle domande dei commissari.

Prende la parola il consigliere **CALLORI**.

In assenza di ulteriori richieste di intervento, la presidente **RONTINI** pone in votazione la nota stessa come relazione di risposta alla petizione.

*La Commissione approva la relazione ai sensi dell'articolo 121, comma 2, del Regolamento interno con 23 voti a favore (PD, SI, Misto/Prodi), nessun contrario, 7 astenuti (M5S, FDI, Misto/Sassi).*

La seduta termina alle ore 15,30.

Approvato nella seduta dell'11 luglio 2019.

La segretaria  
*Samuela Fiorini*

La Presidente  
*Manuela Rontini*

## ALLEGATO I

### **Relazione all'Assemblea legislativa della Commissione III Territorio, Ambiente, Mobilità sulla petizione oggetto n. 8093, ai sensi dell'articolo 121, comma 2, del Regolamento interno**

Al fine di inquadrare la situazione della linea in oggetto si è provveduto a chiedere informazioni sia alla Società Tper che svolge i servizi sia alla Società FER che gestisce il Contratto di Servizio e l'infrastruttura.

Innanzitutto si conferma una perdita di performance sulla puntualità rispetto alla media regionale mentre per quanto concerne l'affidabilità i dati sono in linea con la media regionale. Per maggiori dettagli sulle cause e gli andamenti si allega il report redatto da FER.

Al fine di far fronte a tali disservizi Tper informa che sono allo studio modifiche di traccia che hanno lo scopo di migliorare la puntualità intervenendo su alcune criticità presenti nell'attuale orario quali ad esempio l'itinerario di arrivo a Guastalla. In particolare, risultano difficoltà nella percorrenza della tratta S. Giacomo – Guastalla.

Inoltre, alcuni treni ad alta frequentazione non riescono a rispettare i tempi di fermata di 30" previsti in orario anche a causa dell'incremento di viaggiatori trasportati e del conseguente perditempo nell'incarozzamento. Prendendo come riferimento le rilevazioni delle frequentazioni del mese di novembre, dal 2016 al 2018 si registra un incremento del 15% di viaggiatori trasportati.

Tper ha pertanto richiesto una revisione degli orari per portare il tempo di fermata nelle stazioni più frequentate ad 1'.

I mezzi che attualmente ottengono le migliori performance sulla linea sono ATR220 e Aln72422. L'elettificazione della linea consentirà l'utilizzo di mezzi elettrici maggiormente performanti. Tuttavia, anche con l'utilizzo di nuovi elettrotreni, a parità di condizioni della linea, non saranno possibili incrementi di velocità.

Tper indica le seguenti azioni per avere migliori prestazioni in attesa della elettificazione e materiale elettrico:

- dal 2019 è stata aggiunta un'automotrice sul treno a maggiore frequentazione;
- con la ripresa del servizio scolastico sui treni a maggiore frequentazione sarà impiegato personale di supporto con la funzione di favorire l'incarozzamento dei viaggiatori in tempi brevi e controllo dei titoli di viaggio.
- inoltre, sono stati intrapresi interventi manutentivi volti a una diminuzione dei guasti più ricorrenti.

FER da tempo ha provveduto a progettare interventi sulla linea utili all'ammodernamento dell'infrastruttura per consentire migliori prestazioni e limitare gli inconvenienti di servizio:

- elettificazione della linea – il primo step si è iniziato e concluso nel 2018 con il posizionamento della palificazione di supporto della linea aerea; i lavori del secondo e definitivo step che prevede la costruzione di una sottostazione ed il completamento della linea aerea sono già stati appaltati e sono in corso di esecuzione;
- installazione del Sistema di Controllo della Marcia Treno – entro il 2019 sarà completata la tratta Reggio Emilia – Bagnolo, la realizzazione completa è prevista entro il 2020.
- rimozione dei rallentamenti in linea dovuti ai terremoti del 2012 e 2016:

- uno tra Reggio Mediopadana e Bagnolo al km 26, dovuto al cedimento del corpo stradale;
- uno tra Bagnolo e Novellara al km 31, dovuto al cedimento del corpo stradale;
- uno tra Bagnolo e Novellara al km 34, dovuto al cedimento delle spalle del ponte;
- uno tra Novellara e Guastalla al km 43, dovuto al cedimento della corda interna del ponte;

in attesa di finanziamento.

In relazione alle questioni poste nella petizione riguardanti la situazione e le azioni volte a favorire il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di trasporto delle persone diversamente abili, si premette innanzitutto che intervenire nelle stazioni comporta oltre ad un ingente impegno finanziario, un impatto non trascurabile sull'utenza che, oltre ai disagi per i lavori in corso nelle aree di stazione, risente delle limitazioni o interruzioni del servizio ferroviario necessari per poter lavorare in sicurezza sui marciapiedi. È pertanto necessaria un'accurata programmazione degli interventi. Oltre a ciò, si rileva che non tutte le stazioni presentano le caratteristiche fisiche adeguate all'innalzamento dei marciapiedi. Si evidenzia, infatti, che per motivi tecnici, di regolamento ferroviario, di sicurezza o per la già esistente ridotta larghezza (si ricorda che l'innalzamento comporta un restringimento della larghezza) o per marciapiedi sotto determinati raggi di curvatura, non è sempre possibile attuare l'innalzamento, senza intervenire pesantemente anche sul piano del ferro.

Ciò premesso si evidenzia che la Regione ha approvato con la DGR 445/2015 le linee guida di indirizzo al piano degli interventi per la razionalizzazione, riqualificazione ed accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni delle ferrovie regionali, proprio al fine di far fronte a tali problemi. Il Piano di investimenti che supera i 10 milioni di euro verrà progressivamente realizzato da FER in rapporto ai finanziamenti disponibili, per riqualificare e rilanciare le 117 fermate/stazioni della Rete ferroviaria regionale, per renderle più accessibili, gradevoli e sicure.

Nello specifico i principali interventi previsti nelle "Linee Guida" e nel "Piano di proposte" riguardano:

- l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone con disabilità o persone a ridotta mobilità (PRM) attraverso, ove possibile, l'ampliamento della larghezza, della lunghezza e dell'altezza (portandola a 55 cm sul piano del ferro) dei marciapiedi di stazione/fermata e rifacendone la pavimentazione. L'adeguamento delle stazioni per ipovedenti e non vedenti si attua con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza;
- la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa, utilizzando un tipologico di pensilina;
- la riqualificazione dell'informazione in tempo reale sia visiva che sonora.

In questi anni si è dato avvio all'attuazione di un primo lotto di interventi per un valore di circa due milioni di euro con il quale si sono riqualificate, rendendole accessibili per tutti gli utenti, dodici stazioni delle linee reggiane e quattro della linea Modena - Sassuolo Terminal. In particolare sulla linea Reggio – Guastalla si è intervenuti a S. Bernardino, S. Giovanni e Vezzola. È stata inoltre installata la nuova cartellonistica in tutte le stazioni della Rete Regionale, uniformandola e colmando le carenze e le inefficienze informative presenti. Con una quota di 1,5 milioni dei fondi POR FESR infine sono stati posizionati monitor in grado di fornire i dati sull'effettivo andamento della circolazione dei treni nelle principali stazioni.

I disservizi lamentati sulla linea Reggio Emilia-Guastalla sono ascrivibili anche alla presenza di un elevato numero di passaggi a livello pubblici e privati.

Per quanto riguarda l'elevato numero di passaggi a livello pubblici e privati, molti di questi, sulle strade secondarie, potrebbero essere soppressi senza particolari conseguenze per il traffico stradale in quanto insistenti su reticoli di strade che effettuano lo stesso percorso e intersecano la linea ferroviaria a poca distanza l'una dall'altra. Da molto tempo FER è impegnata ad un dialogo continuo e costante con le Amministrazioni comunali attraversate dalla linea ferroviaria al fine di addivenire ad un programma di soppressione dei passaggi a livello: il percorso si è dimostrato non facile per il diniego alla chiusura delle strade anche a fronte dell'impegno di FER alla realizzazione di opere di miglioramento della circolazione stradale. Anche la proposta di realizzare sulle strade secondarie sottopassi ad uso veicolare è quasi sempre ritenuta insufficiente e comunque non risolutiva. Questo porta FER a seguire il proprio piano di adeguamento degli impianti, che per i passaggi a livello consiste nella realizzazione di sistemi di protezione ottemperanti i moderni schemi di principio comprensivi del nuovo Sistema di Controllo Marcia Treni SCMT.

Per migliorare la sicurezza della circolazione, i nuovi sistemi di protezione impongono la chiusura del passaggio a livello in anticipo rispetto al transito del treno in quanto il sistema deve fornire al treno l'informazione esatta, senza incertezze, sullo stato di regolare chiusura del passaggio oppure per preparare al treno la curva di frenatura che lo obbliga ad arrestarsi prima di impegnare il passaggio a livello qualora siano presenti anomalie di qualsiasi tipo. Questi moderni sistemi di protezione dei passaggi a livello tengono abbassate le barriere per un tempo sensibilmente maggiore rispetto ai precedenti impianti in quanto, mentre in passato il treno poteva superare un solo segnale, oggi il treno deve superare almeno due segnali a non meno di 1000 m di distanza. Da qui ne consegue che l'eliminazione dei passaggi a livello, oltre al miglioramento della sicurezza della circolazione treni per l'eliminazione dell'interferenza stradale, costituisce un miglioramento per la circolazione veicolare in quanto verrebbe meno l'attesa degli automobilisti alle barriere chiuse, con conseguenti disagi e proteste.

Così come, un preoccupante fattore di rischio per la sicurezza legato all'allungamento dei tempi di chiusura dei passaggi a livello è causato dagli attraversamenti indesiderati della linea ferroviaria quando, a barriere chiuse, soprattutto pedoni e ciclisti oltrepassano le protezioni ed attraversano imprudentemente. L'eliminazione dei passaggi a livello rappresenta quindi il principale obiettivo per tendere a valori nulli di incidentalità per l'eliminazione dei punti di conflittualità tra strada e ferrovia e per questo le Amministrazioni locali della linea devono favorire la soppressione dei passaggi a livello.

Senza contare che generalmente il disservizio si registra al momento del guasto del sistema di protezione o a seguito di tallonamento.

Infatti, i sistemi di protezione dei passaggi a livello sono impianti di sicurezza e, come tale, al manifestarsi di una qualsiasi irregolarità di funzionamento mantengono il segnale ferroviario a via impedita fino alla risoluzione del problema.

È assodato, quindi, che i passaggi a livello rappresentano un elevato fattore di criticità per la regolarità della circolazione treni in quanto arrestano la marcia dei treni sia a causa di un sopravvenuto guasto, sia a causa di fattori strettamente dipendenti dal traffico stradale come, ad esempio, il tallonamento delle barriere. In entrambi i casi la circolazione ferroviaria risulta pesantemente compromessa a causa delle norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza

Ferroviaria che impongono la ripresa della circolazione treni solo a seguito del presenziamento dell'attraversamento stradale da parte di agenti di polizia o di personale FER con il compito di arrestare il traffico veicolare sul passaggio a livello.

Il ritardo alla circolazione treni è, quindi, dipendente dal tempo impiegato dalle forze di polizia e dal personale FER per raggiungere il passaggio a livello ed operare il prescritto presenziamento.

Per quanto sopra, tenuto conto che la linea Reggio Emilia-Guastalla presenta un elevato numero di passaggi a livello pubblici e privati, cioè punti di estrema criticità per la circolazione ferroviaria e fonte di disservizio, il raggiungimento dei normali standard di qualità ne impone l'eliminazione, fin da subito quelli ravvicinati che non determinano particolari disagi. Viceversa possono risultare vanificati gli obiettivi raggiungibili dagli interventi di riqualificazione impiantistica della linea, che prevedono, oltre al miglioramento della sicurezza, l'aumento della velocità e la conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza.

Non deve passare in secondo piano anche la realizzazione dell'elettrificazione della linea che consentirà, dal prossimo anno, la circolazione di moderni treni elettrici di elevate prestazioni, che finalmente sostituiranno gli attuali treni in circolazione, già citati.

Solo con l'adozione dei provvedimenti sopra descritti si potranno raggiungere sulla linea Reggio Emilia-Guastalla condizioni tecniche e di esercizio tali da migliorare sensibilmente le attuali condizioni di circolazione dei treni.

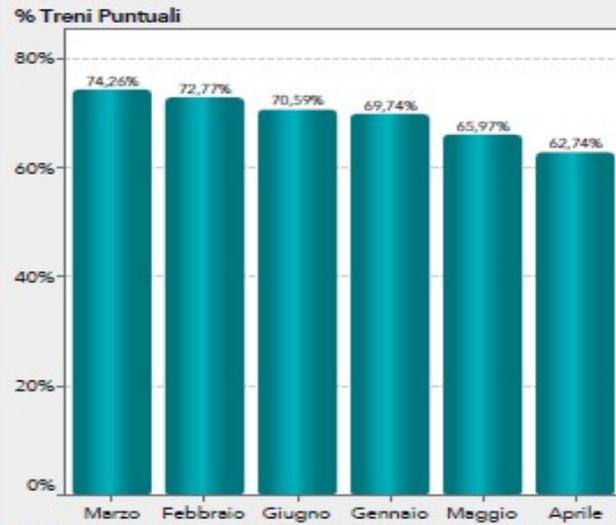
**Andamento del servizio sulla Relazione  
Reggio Emilia – Guastalla  
Anno 2019  
(aggiornato al 18 giugno)**



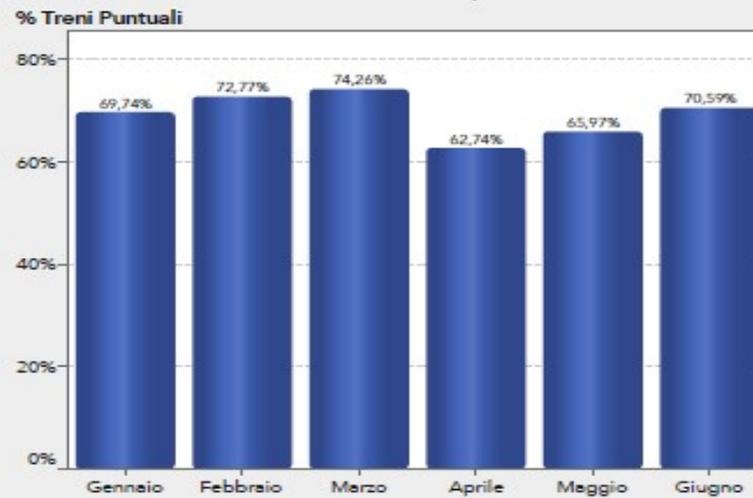
# PUNTUALITÀ

## Indicatori

### Puntualità mensile

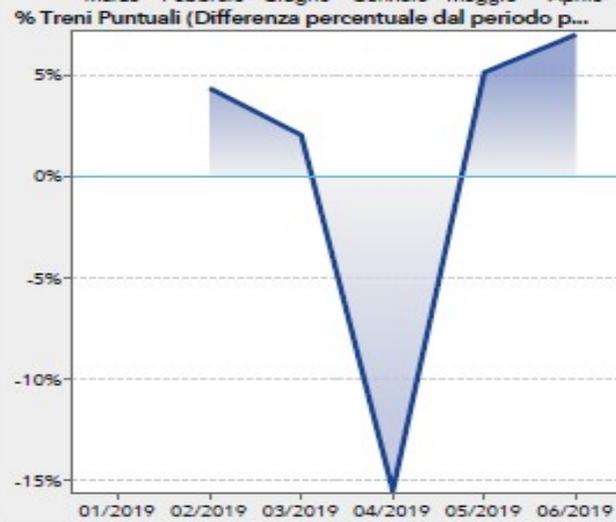


### Puntualità mensile per Rete

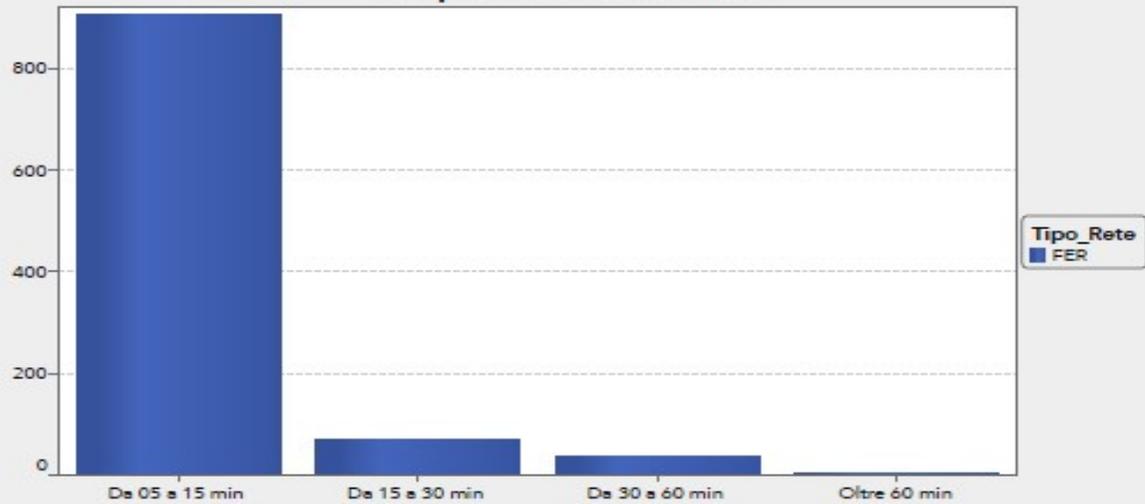


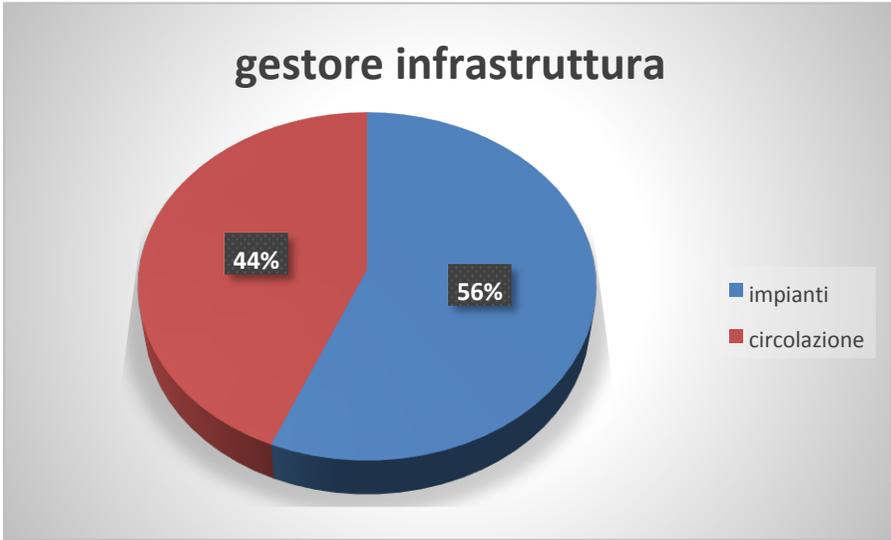
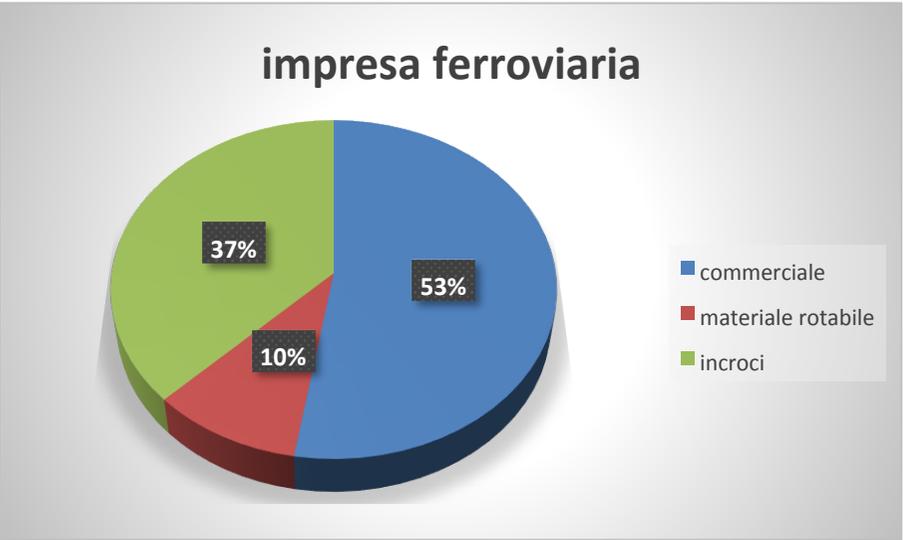
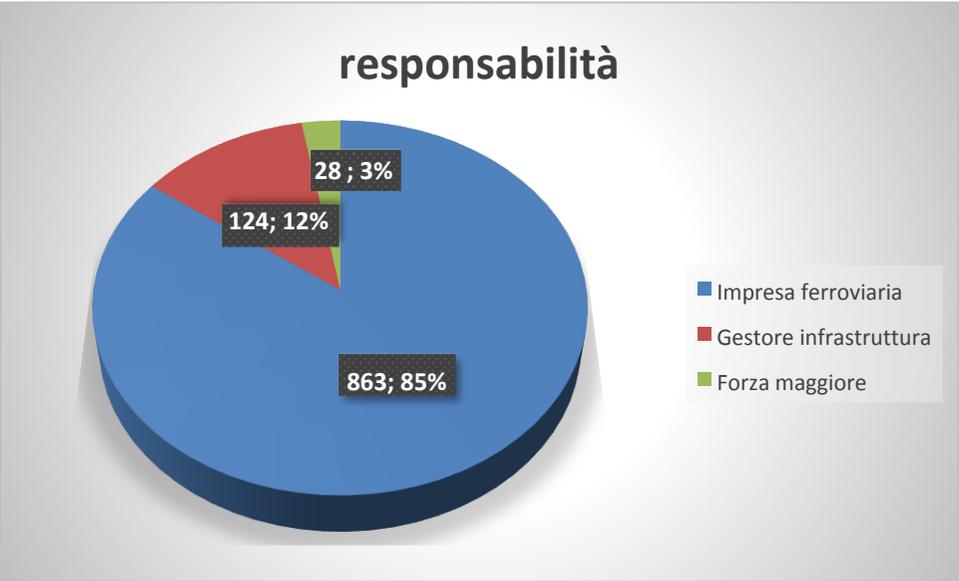
Rete	Treni Circolati	Programmati
	3.303	3.352
	3.303	3.352

Confronto tra anni



### Frequenze Fasce Ritardo



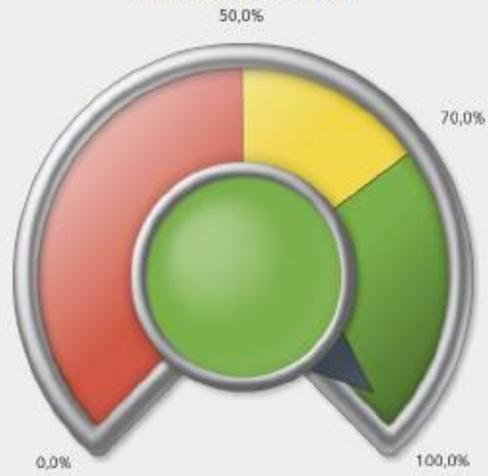


# AFFIDABILITÀ

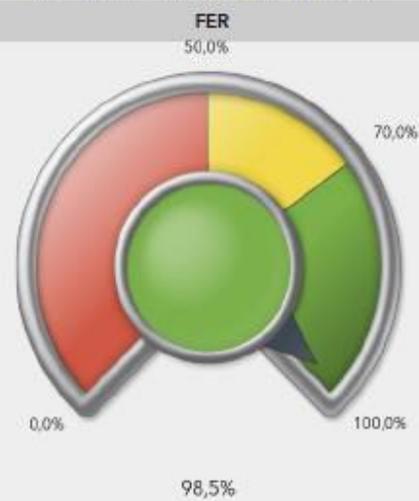
## Indicatori

Tipo_Rete	Programmati	Treni Circolati	Treni Soppresi
FER	3.352	3.303	49

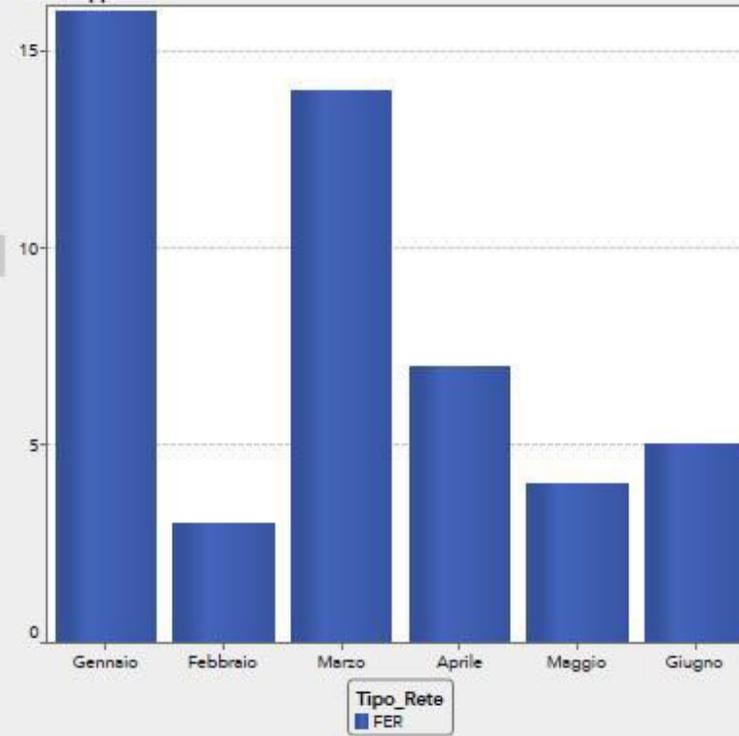
### % Treni Circolati



### % Treni Circolati per Rete



### Treni Soppresi



## responsabilità

