

Al Presidente della Provincia di Reggio Emilia

p.c. al Segretario della Provincia di Reggio Emilia

ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO: ADEGUAMENTO E TRASFORMAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA REGGIO-CIANO IN TRANVIA

Premesso che:

- La tratta ferroviaria Reggio-Ciano serve un'area che comprende i comuni di Canossa, San Polo d'Enza, Quattro Castella, Bibbiano, Cavriago, Montecchio Emilia e Reggio Emilia. La tratta ha una lunghezza di 26 Km e attraversa 37 passaggi a livello, 34 pubblici e 3 privati.

Linea



- Il servizio feriale in periodo scolastico prevede 10 corse con treni e 2 corse con autobus e nel periodo estivo 7 corse con treni e 4 corse con autobus; il servizio festivo prevede 4 corse con autobus.
- I tempi di percorrenza per i treni vanno da 55 a 45 minuti e per gli autobus da 59 a 55 minuti. La media giornaliera di passeggeri è di soli 1.720, mentre i residenti dell'area servita sono circa 250.000.

Considerato che:

- La tratta Reggio-Ciano utilizza il Sistema Controllo Marcia Treno, un sistema di sicurezza del tipo "Automatic Train Stop" che è obbligatorio per legge, anche se non è l'unico esistente, in quanto sono già attivi sistemi alternativi quali quelli del tipo "Satellitare" tipo ERTMS. Il problema del SCMT è che è stato concepito in ambito RFI, le cui linee hanno caratteristiche diverse da quelle secondarie come numero di passaggi a livello, numero di fermate, caratteristiche infrastrutturali delle stazioni ecc ...
- Il sistema SCMT ha un notevole impatto sulla viabilità soprattutto per l'allungamento dei tempi di chiusura dei 37 passaggi a livello.
- Le lunghe file di auto ferme ai passaggi a livello in attesa del passaggio dei treni causano gravi problemi di inquinamento, disagi ai cittadini nonché possibili problemi di sicurezza per i mezzi di soccorso.
- Siamo di fronte a pesanti vincoli e a rigidità connesse al sistema ferroviario che, con l'evoluzione normativa in atto, richiede sempre più un'onerosa e costosa "separazione" dall'ambiente esterno, che significa eliminazione dei passaggi a livello, stazioni con sottopassi e altre opere di mitigazione ed adattamento.
- I costi tipici del sistema ferroviario, sia di esercizio (pari a circa 12,4 euro/km, con costo giornaliero di circa 7.000 euro, pari a circa 2,1 milioni di euro annui), sia di manutenzione dell'infrastruttura (circa 1,5 milioni di euro all'anno), ci impongono di verificare se nel bacino di utenza della ferrovia Reggio - Ciano, vi siano i numeri di viaggiatori tali da giustificare questi costi o se valga la pena di allargare gli orizzonti e capire se esistono soluzioni alternative più efficaci, più sostenibili economicamente, più vicine alle esigenze degli utenti, ma sempre basate sulla sede riservata, su ferro ed elettrificata, che ha indubbi vantaggi trasportistici ed ecologici.
- In tratte quali la Reggio-Ciano, l'opzione tranvia potrebbe risolvere diversi problemi, primo tra tutti l'eliminazione dei passaggi a livello con incroci semaforici intelligenti comandati automaticamente dall'arrivo dei tram. I passaggi a livello infatti non rappresentano un problema per le tranvie, tanto che in città si possono addirittura eliminare le barriere, sostituite da semplici incroci regolati da semafori. Nella tratta extraurbana i passaggi a livello sono di tipo semplificato con limitati tempi di chiusura.
- In tratte quali la Reggio - Ciano si possono ipotizzare minori costi di gestione, in quanto i convogli tranviari possono avere un solo operatore, inoltre le moderne linee tranviarie aumentano il numero di passeggeri nella media dal 50 al 100% su singola tratta.

Rilevato che:

- I tram di ultima generazione sono ecologici, sono efficienti perché consumano esclusivamente l'energia che serve al moto del veicolo, sono confortevoli con marcia regolare e senza scossoni, sono del tutto accessibili con un piano di salita ribassato rispetto a quello degli autobus, permettendo una facile salita e discesa dei passeggeri, in particolare di quelli più deboli, bambini, anziani e persone con disabilità, sono silenziosi, sono molto più longevi degli autobus, sono ormai tecnicamente molto affidabili, sono economicamente competitivi, sia dal punto di vista tecnologico che gestionale, garantendo costi accessibili ai cittadini, hanno elevata capacità di trasporto, circolano in sede propria o mista, su strade interdette o parzialmente interdette al traffico veicolare e dunque presentano una modalità di trasporto più efficiente e rapida degli stessi autobus, che invece condividono la sede stradale con le automobili e gli altri mezzi di trasporto.

(Alcuni dati sono tratti da "La ferrovia Reggio-Ciano" di Marcello Nizzoli)

Tutto quanto premesso

si impegna il Presidente della Provincia di Reggio Emilia:

ad attivarsi presso i Sindaci dei Comuni dell'area della tratta Reggio-Ciano e la Regione Emilia Romagna, al fine di valutare la possibilità di adeguare e trasformare la linea ferroviaria Reggio-Ciano in una moderna linea tranviaria.

La Capogruppo Cristina Fantinati

Reggio Emilia 06/06/2025