

La ferrovia Vignola-Bologna si conferma, tra le tratte regionali, una delle peggiori in termini di puntualità. I dati del primo semestre 2026 smentiscono l'inversione di tendenza annunciata lo scorso marzo da Regione e Aziende ferroviarie, che ora sperano nei benefici conseguenti i lavori programmati da FER in agosto sulla tratta.

La linea Vignola-Bologna torna ad essere la linea con la performance di puntualità dei treni peggiore di tutta la rete regionale. Questa, in estrema sintesi, la valutazione della puntualità dei treni della linea emersa in occasione dell'incontro del tavolo di coordinamento degli enti locali ferrovia Vignola-Bologna di lunedì 13 luglio u.s. Dalle stalle alle stelle ...e poi di nuovo alle stalle! Nei primi anni di funzionamento, quando la linea era servita dai vecchissimi treni a gasolio ALN663, la linea ferroviaria Vignola-Bologna era la meno puntuale (ritardi) e la meno affidabile (soppressioni) della rete regionale. Poi con l'elettificazione della linea e il rinnovo dei treni, in particolare con la messa in servizio degli ETR350, è divenuta quella con la performance migliore attraendo sempre più utenti (tanto da diventare anche la più frequentata tra le linee FER), ma è durato poco. Dalla fine del 2024 gli utenti hanno assistito al progressivo declino delle performance, a causa soprattutto dell'aumento dei treni in ritardo e, seppur in misura minore, delle soppressioni. In merito alla puntualità, il problema della linea Vignola-Bologna è "esploso" dalla fine del 2024, lo sanno bene i passeggeri, soprattutto i pendolari, con l'associazione utenti a chiedere invano spiegazioni sulle cause, nonché interventi concreti. Il tema è stato oggetto di confronto e discussione all'incontro tra aziende ferroviarie, Regione, Città Metropolitana, rappresentanti dei comuni e l'associazione utenti il 13 luglio u.s., quattro mesi dopo la precedente riunione conclusasi con l'impegno dei soggetti interessati sia ad approfondire le cause sia ad attuare interventi in grado di produrre da subito un'inversione di rotta, che nelle loro intenzioni era attesa già prima dell'estate. I dati del primo semestre '26 (**Figura 1**) da un lato hanno smentito quanto sopra, evidenziando anche l'inefficacia delle misure (non si sa bene quali) adottate dopo la riunione di marzo, dall'altro confermano il persistere di un grave problema di ritardi dei treni, addirittura peggiore della già pessima performance del 2025 (+75% di ritardi rispetto il biennio 2023-24).

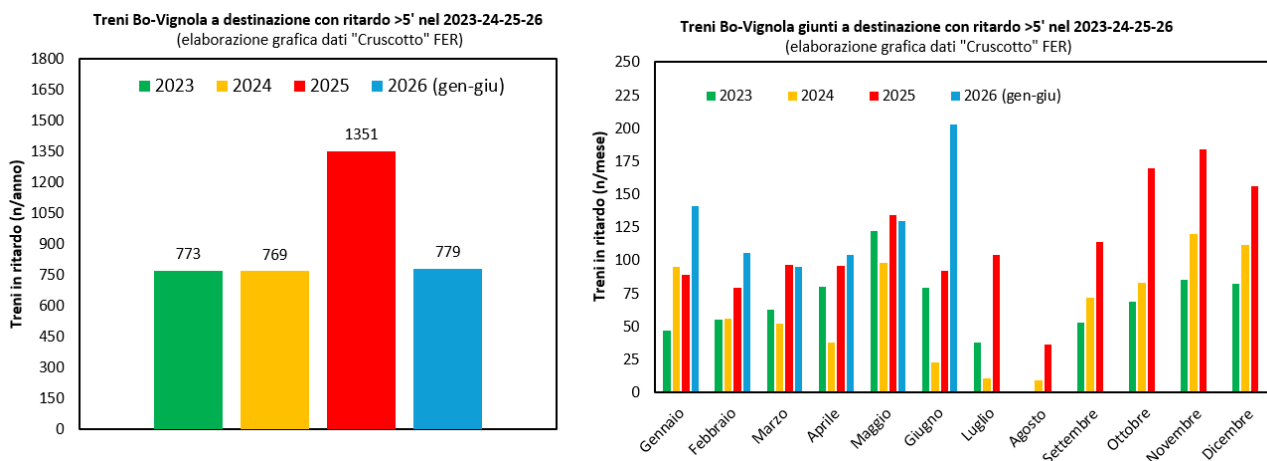


Figura 1. Riepilogo annuale e mensile dei treni giunti a destinazione con un ritardo superiore a cinque minuti nel primo semestre 2026 (barra blu), a confronto con i dati del 2023-24-25.

Riguardo le cause dei ritardi, durante la riunione l'azienda FER ha presentato i risultati dell'analisi degli eventi accaduti il mese di maggio u.s. (e in questo si riscontra un primo limite dello studio, visto che il problema insiste dalla fine del 2024!), con un focus su alcune giornate particolarmente critiche (circa il 50% dei ritardi del mese), da cui è emersa l'importanza di due fattori su tutti gli altri (**Figura 2**): i problemi alla "rete FER/RFT" e l'"operatività e materiale" (ovvero i treni). Minore rilievo hanno avuto "fattori esterni ed emergenze" (es. malore di un passeggero sul treno con necessità di intervento sanitario) e "ordine pubblico" (i cosiddetti passeggeri "intemperanti", a volte con necessità di intervento delle forze dell'ordine). Quest'ultimo fattore è in crescita su tutti i servizi ferroviari regionali a contratto, come più volte denunciato dalle aziende stesse; non può dunque giustificare il peggioramento della puntualità della Vignola in rapporto alle altre linee regionali.

Lo studio, che come già ricordato ha interessato il mese di maggio, ha individuato la principale causa nei problemi infrastrutturali; tra questi, FER ne ha evidenziati due tra Bazzano e Vignola che costringono i macchinisti a rallentare la velocità del treno, accumulando mediamente 3' di ritardo (in aggiunta ai 5' "tollerati" per contratto), e che sarebbero responsabili di buona parte dei ritardi attuali, superabili grazie ai lavori di manutenzione programmati dal gestore della rete quest'estate. Sull'efficacia degli interventi programmati qualche dubbio, tuttavia, resta visto che i rallentamenti in corso sono recenti (2026), mentre il problema della puntualità risale a oltre un anno fa; è evidente, quindi, che ci sono problemi "strutturali" che interessano quotidianamente sia la rete sia la gestione (IF) del servizio (**Figura 2**), e che necessitano un'analisi approfondita per poi essere affrontati.

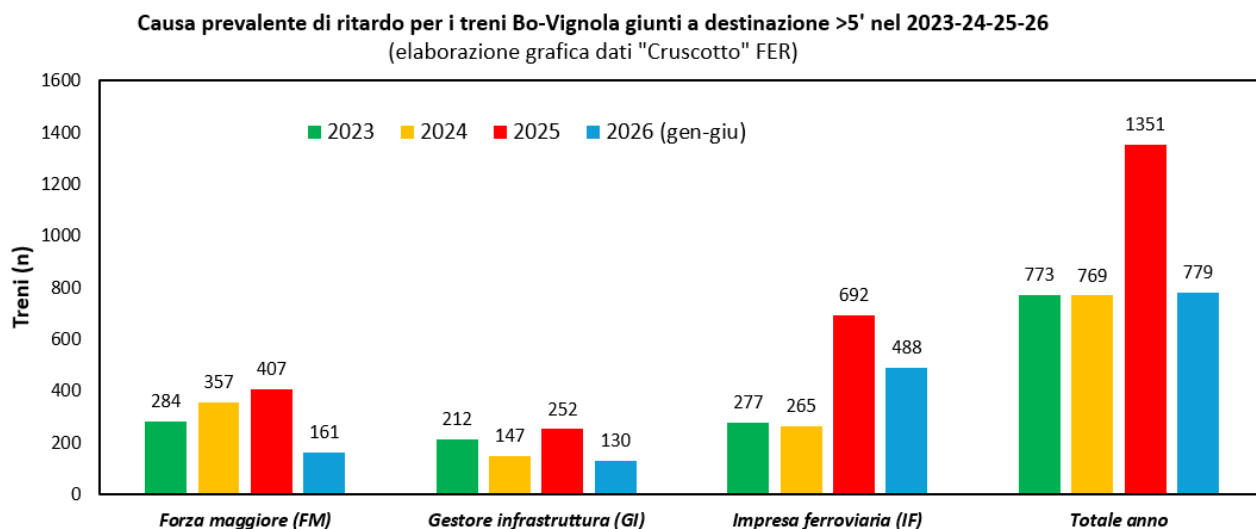


Figura 2. Cause di ritardo dei treni Bo-Vignola riconducibili a eventi di forza maggiore, problemi infrastrutturali (GI) e alla gestione del servizio (IF) nel primo semestre 2026 (barra blu), a confronto con le performance 2023-24-25.

Come sopra ricordato, c'è attesa per i lavori previsti da FER durante l'estate nella tratta Vignola-Casalecchio G. (altri interventi sono stati programmati sempre in agosto da RFI nella tratta C.G.-Bologna): tra gli interventi si citano il ricalzo della massicciata in due punti responsabili di rallentamenti da alcuni mesi, la riqualificazione dei deviatori alla stazione di Bazzano, la modifica del terzo binario della stazione di Vignola per consentire la sosta notturna del primo treno del mattino (corsa 90000), il rinnovo del manto stradale di due passaggi a livello ubicati nel comune di Savignano s.P. (PL 19 e 21), la sostituzione degli ascensori a Casalecchio Garibaldi e la manutenzione straordinaria dei pilastri della tettoia della stazione di Casalecchio Garibaldi (lavori in corso già da metà giugno), la sostituzione delle traversine sul ponte ferroviario di Ceretolo e (a cura di RFI) l'impermeabilizzazione del canale Navile. Sono soprattutto i primi due interventi elencati sopra quelli che dovrebbero consentire secondo le aziende di riportare la performance della linea al 92% delle corse effettuate "puntuali". Per verificare l'azione di parte dei sopra citati lavori di nuovo sulla performance del servizio (affidabilità ma soprattutto puntualità), l'assessora regionale Irene Priolo ha chiesto che il tavolo di coordinamento sia riconvocato nel mese di ottobre p.v. Ma se l'obiettivo è arrivare al 92% dei treni effettuati puntuali, la performance rimane lontana dal 95-96% che contraddistingueva il servizio fino a pochi anni fa; anche questo dato dovrebbe fare riflettere i soggetti interessati sul fatto che alla base dei ritardi ci siano anche altri elementi della gestione del servizio ad oggi sottovalutati; tra quelli ritenuti responsabili dei ritardi dall'utenza vi è sicuramente il materiale rotabile: l'uso frequente dei treni POP a scapito dei ETR350 richiede un maggior tempo di discesa/salita dei passeggeri essendo dotati di una sola porta per carrozza (gli ETR ne hanno 2!), soprattutto per le corse molto frequentate. Una situazione che si è "aggravata" (si fa per dire) recentemente per via dell'aumento degli utenti registrato nel 2025 per il servizio Bo-Vignola.

Un altro tema affrontato nel corso dell'incontro è stato quello del potenziamento infrastrutturale della linea. Nel corso della legislatura 2024-2029 la Regione prevede alcuni investimenti sulla linea Vignola-Bologna; è prevista la soppressione di un passaggio a livello nel comune di Zola Predosa (quello di Via Roma), con

realizzazione di viabilità alternativa (spesa prevista circa 8 milioni di euro). La Regione poi è intenzionata a reperire ulteriori risorse per attuare un “raddoppio selettivo” della linea, con un primo intervento finalizzato a prolungare il doppio binario da Casalecchio Garibaldi a C. Palasport); si tratta di un intervento che tuttavia deve necessariamente entrare nel nuovo PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) in corso di redazione per poter essere finanziato. Anche su questo ne sapremo di più ad ottobre, quando sarà riconvocato il Tavolo.

PS: nei giorni successivi il 13/7 la Regione ha presentato alla stampa il Piano triennale di investimenti (20 mln di euro) a beneficio delle stazioni ferroviarie RFI e FER, con l’obiettivo di contrastarne il degrado e farle diventare “porte di accesso alle città”. Un quinto delle risorse stanziare saranno destinate alle stazioni delle linee FER; per la tratta Vignola-Casalecchio G., quelle citate nel comunicato stampa del Presidente De Pascale e dell’assessora Priolo sono Casalecchio Garibaldi e C. Palasport, Bazzano e le due di Savignano s.P.. Una scelta che questa rappresentanza non condivide pienamente e, pertanto, si attiverà per chiedere chiarimenti sui criteri alla base della scelta attuata.