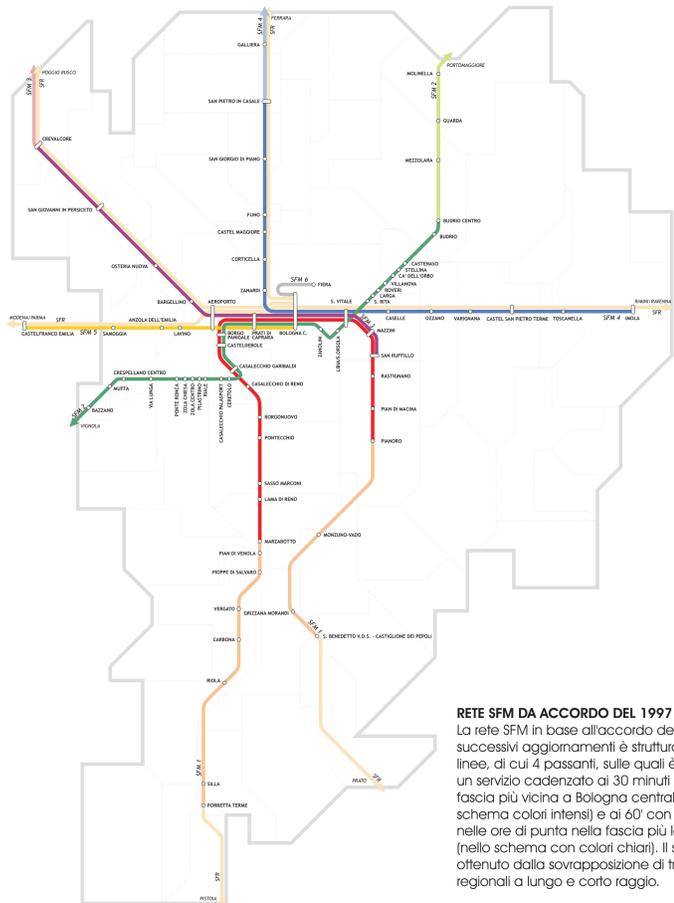
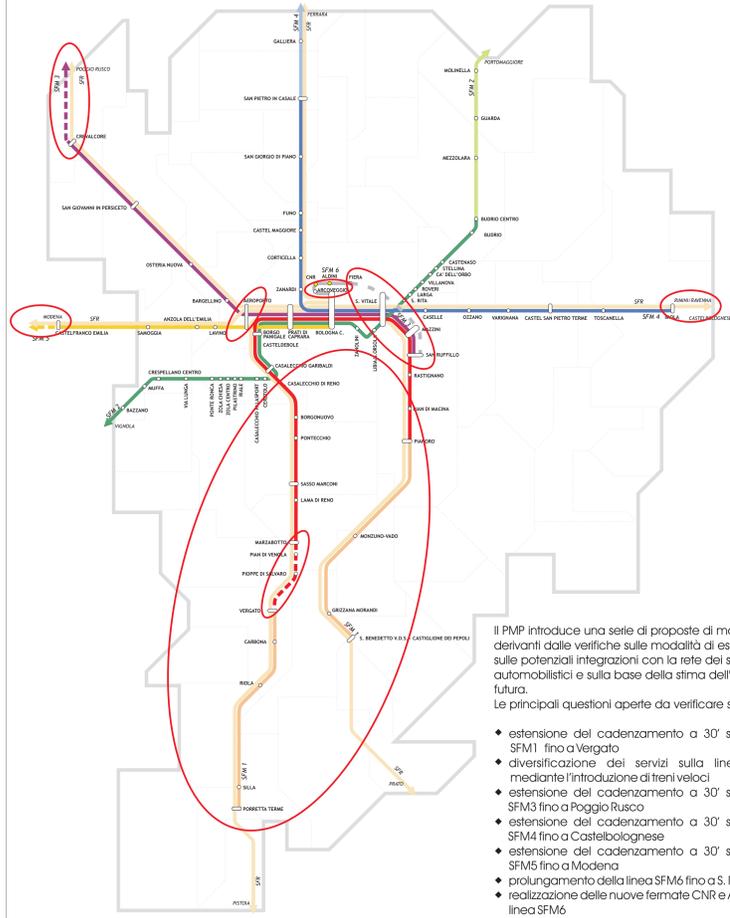


LA RETE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE PREVISTA DALL'ACCORDO 1997 E SUCCESSIVI ADEGUAMENTI



RETE SFM DA ACCORDO DEL 1997
 La rete SFM in base all'accordo del '97 e ai successivi aggiornamenti è strutturata in 6 linee, di cui 4 passanti, sulle quali è previsto un servizio cadenzato a 30 minuti nella fascia più vicina a Bologna centrale (nello schema colori intensi) e ai 60' con rinforzi nelle ore di punta nella fascia più lontana (nello schema con colori chiari). Il servizio è ottenuto dalla sovrapposizione di treni regionali a lungo e corto raggio.

PROPOSTA DI POTENZIAMENTO DELLA RETE DEL SFM

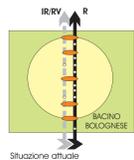


Il PMP introduce una serie di proposte di modifica derivanti dalle verifiche sulle modalità di esercizio, sulle potenziali integrazioni con la rete dei servizi automobilistici e sulla base della stima dell'utenza futura.
 Le principali questioni aperte da verificare sono:

- estensione del cadenzamento a 30' sulla linea SFM1 fino a Vergato
- diversificazione dei servizi sulla linea SFM1 mediante l'introduzione di treni veloci
- estensione del cadenzamento a 30' sulla linea SFM3 fino a Poggio Rusco
- estensione del cadenzamento a 30' sulla linea SFM4 fino a Castelfranco
- estensione del cadenzamento a 30' sulla linea SFM5 fino a Modena
- prolungamento della linea SFM6 fino a S. Ruffillo
- realizzazione delle nuove fermate CNR e Aldini sulla linea SFM6

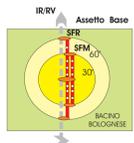
MODELLO DI ESERCIZIO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE

Attualmente l'offerta di trasporto ferroviario locale è realizzata dalla combinazione di treni Regionali e Interregionali. Il servizio che ne risulta non è né costante in tutte le stazioni né sempre cadenzato.



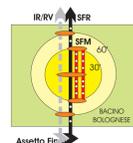
Il Piano della Mobilità Provinciale propone un percorso evolutivo del modello d'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitan, corrispondente ad una progressiva attribuzione di competenze alla Provincia in materia di programmazione dei servizi ferroviari.

ASSETTO BASE: SFM LUNGO (bacino 30' - 60')

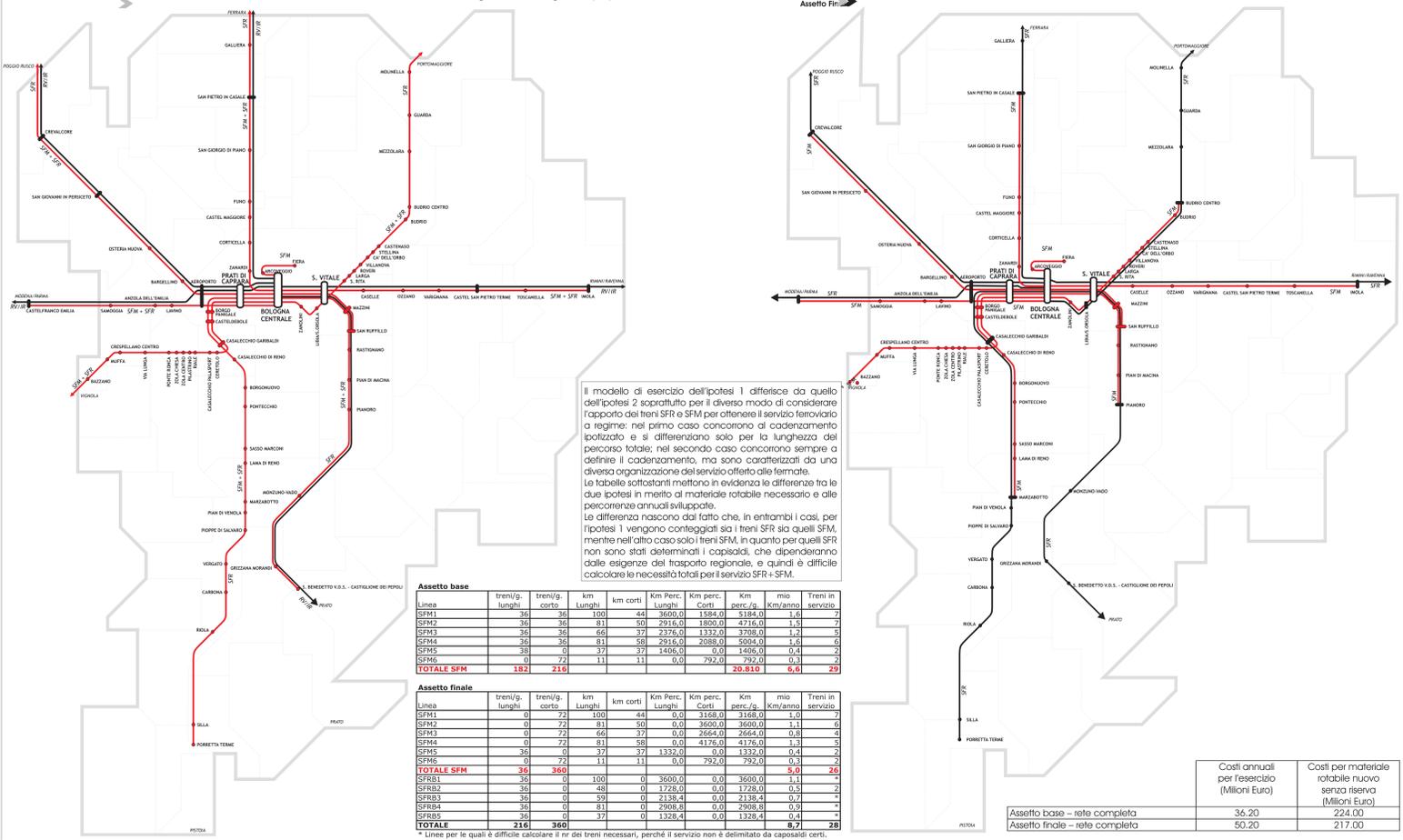


Lo schema di gestione dell'assetto base deriva dall'Accordo del 1997 ed è caratterizzato da treni Metropolitan e Regionali con cadenzamento orario e perfettamente integrati tra loro. Il potenziamento del servizio per le stazioni principali viene ottenuto grazie ai treni Espressi Regionali (RV). Nello schema le linee rosse rappresentano i treni Metropolitan e Regionali con cadenzamento orario, mentre le linee nere gli Espressi Regionali (RV).

ASSETTO FINALE: SFM CORTO (bacino 30')



Lo schema di gestione dell'assetto finale propone una netta distinzione fra i treni Metropolitan, che serviranno con cadenzamento a 30' la zona più vicina a Bologna centrale, e i treni Regionali, che serviranno con cadenzamento orario tutte le fermate del bacino bolognese fino ai terminali dei treni Metropolitan e le principali fermate della prima fascia.



Il modello di esercizio dell'ipotesi 1 differisce da quello dell'ipotesi 2 soprattutto per il diverso modo di considerare l'apporto dei treni SFR e SFM per ottenere il servizio ferroviario a regime: nel primo caso concorrono al cadenzamento ipotizzato e si differenziano solo per la lunghezza del percorso totale; nel secondo caso concorrono sempre a definire il cadenzamento, ma sono caratterizzati da una diversa organizzazione del servizio offerto alle fermate. Le tabelle sottostanti mettono in evidenza le differenze tra le due ipotesi in merito al materiale rotabile necessario e alle percorrenze annuali sviluppate. Le differenze nascono dal fatto che, in entrambi i casi, per l'ipotesi 1 vengono conteggiati solo i treni SFR sia quelli SFM, mentre nell'altro caso solo i treni SFM, in quanto per quelli SFR non sono stati determinati i capisaldi, che dipenderanno dalle esigenze del trasporto regionale, e quindi è difficile calcolare le necessità totali per il servizio SFR + SFM.

Assetto base									
Linea	treni/g. Lunghi	treni/g. Corti	km Lunghi	km Corti	Km Perc. Lunghi	Km Perc. Corti	Km perc. km/anno	miro km/anno	Treni in servizio
SFM1	36	36	100	44	3600,0	1564,0	5164,0	1,6	7
SFM2	36	36	81	50	2916,0	1800,0	4716,0	1,5	7
SFM3	36	36	66	37	2376,0	1332,0	3708,0	1,2	3
SFM4	36	36	81	50	2916,0	2088,0	5004,0	1,6	4
SFM5	36	0	37	37	1406,0	0,0	1406,0	0,4	2
SFM6	0	72	11	11	0,0	792,0	792,0	0,3	2
TOTALE SFM	182	216					20.910	6,6	29

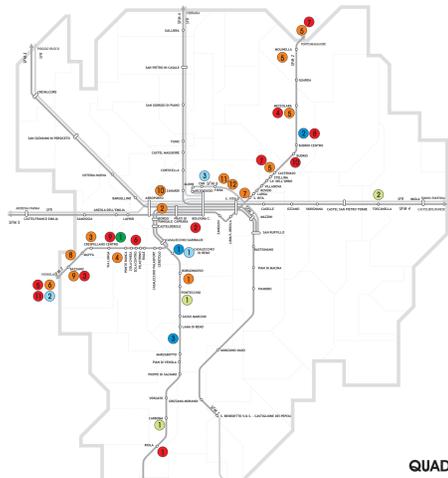
Assetto finale									
Linea	treni/g. Lunghi	treni/g. Corti	km Lunghi	km Corti	Km Perc. Lunghi	Km Perc. Corti	Km perc. km/anno	miro km/anno	Treni in servizio
SFM1	0	72	100	44	0,0	3168,0	3168,0	1,0	7
SFM2	0	72	81	50	0,0	3600,0	3600,0	1,1	0
SFM3	0	72	66	37	0,0	2664,0	2664,0	0,8	4
SFM4	0	72	81	50	0,0	4176,0	4176,0	1,3	3
SFM5	36	0	37	37	1332,0	0,0	1332,0	0,4	2
SFM6	0	72	11	11	0,0	792,0	792,0	0,3	2
TOTALE SFM	36	360					5,0	26	
SFRB1	36	0	100	0	3600,0	0,0	3600,0	1,1	4
SFRB2	36	0	66	0	1296,0	0,0	1296,0	0,5	2
SFRB3	36	0	59	0	2138,4	0,0	2138,4	0,7	4
SFRB4	36	0	81	0	2908,8	0,0	2908,8	0,9	4
SFRB5	36	0	37	0	1328,4	0,0	1328,4	0,4	4
TOTALE	216	360					8,7	28	

* Linee per le quali è difficile calcolare il nr dei treni necessari, perché il servizio non è delimitato da capisaldi certi.

	Costi annuali per l'esercizio (Miliardi Euro)	Costi per materiale rotabile nuovo senza riserva (Miliardi Euro)
Assetto base - rete completa	36,20	224,00
Assetto finale - rete completa	50,20	217,00

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICI AGGIUNTIVI NECESSARI PER IL COMPLETAMENTO E IL POTENZIAMENTO RETE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

INTERVENTI	SFM 1 Porretta-Marzabotto-Planoro-S. Benedetto v.s.	SFM 2 Vignola-Budrio-Portomaggiore	SFM 4 Ferrara-S. Pietro-C. Imola	SFM 5 Castelfranco Emilia-Bologna C.	
Accordo 97 NECESSARI	Infrastrutturali	Raddoppio binario tra Pontecchio e Borgonuovo Nuove fermate di Prati di Caprara e Aeroporto Nuove fermate di Mezzolana, Castenaso, Malneta, Casalecchio PL a Savignano SP Adeguamento a stazione di S. Rita Raddoppio binario tra Muffa e Bazzano Impedimento di 80 m a Bazzano	Nuova fermata Zanardi	Raddoppio binario tra Lina Irotta di 1 km Nuova fermata Fiera	
	Tecnologici	Tranchini a Rota Nuove sezioni di blocco tra Bologna c.le e Casalecchio Linea oleata tra Bazzano e Vignola ASCV a Zola Centro Spostamento dei segnali di protezione PL e stazioni nel tratto Portomaggiore - Castenaso Adeguamento ACE tra Portomaggiore e Castenaso PL tra Casalecchio e Vignola Incrocio contemporaneo alla Stazione di Budrio Impianti opera civili alla Stazione di Vignola			
	Proposta PMP PRIORITARI	Infrastrutturali	Spostamento delle fermate di Pontecchio e Carbonara	Nuova fermata a Toscanella	
		Tecnologici	SCMT		
	Proposta PMP ULTERIORI	Infrastrutturali	Adeguamento del deposito di Casalecchio		Nuove fermate di Aldini e CNR
		Tecnologici	Adeguamento tratto interala di Casalecchio al doppio binario Nuove sezioni di blocco sulla Portomaggiore Nuove sezioni di blocco tra Casalecchio e Marzabotto		



L'Accordo Attuativo e Integrativo del 1997 impegna la Regione e il Ministero per le Infrastrutture a reperire i finanziamenti per realizzare quanto necessario per l'attuazione del progetto SFM.

Secondo verifiche recenti risulta una carenza dei finanziamenti ad oggi stanziati dai soggetti interessati sia in merito all'erogazione dei servizi ferroviari sia nella realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici indispensabili sia sull'acquisto del materiale rotabile. Il PMP intende prima di tutto reperire le risorse necessarie per realizzare quanto previsto nell'Accordo ma non ancora finanziato, tramite anche la stipula di un aggiornamento dell'Accordo stesso. Contemporaneamente si intende avviare la discussione con i vari soggetti per reperire le risorse indispensabili per concretizzare le modifiche ipotizzate alla rete del SFM.

QUADRO DELLE RISORSE PER INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICI

	Opere previste nell'Accordo del '97, ma non finanziate (MEuro)	Opere propedeutiche all'Accordo del '97, ma non previste né finanziate (MEuro)	Opere necessarie per lo sviluppo della rete SFM (MEuro)	TOTALE NECESSITA' (MEuro)
Interventi infrastrutturali necessari	21,70	34,00	8,50	70,20
Interventi tecnologici necessari	8,20	25,20	4,50	39,90
TOTALE NECESSITA'	29,90	59,20	21,00	110,10

LEGENDA

LA RETE DEL SFM BOLOGNESE PREVISTA DALL'ACCORDO 1997 E SUCCESSIVI ADEGUAMENTI - PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO

- SFM 1 PORRETTA TERME - MARZABOTTO - BOLOGNA C. - PLANORO - S. BENEDETTO V.S.
- SFM 2 VIGNOLA - BOLOGNA C. - BUDRIO CENTRO - PORTOMAGGIORE
- SFM 3 POGGIO RUSCO - CREVALCORE - BOLOGNA C. - SAN RUFFILLO
- SFM 4 FERRARA - SAN PIETRO IN CASALE - BOLOGNA C. - IMOLA
- SFM 5 CASTELFRANCO EMILIA - BOLOGNA C.
- SFM 6 BOLOGNA FIERA - BOLOGNA C.

SFR

Fermata/stazione SFM

Nuove fermate SFM proposte

Modifiche proposte dal PMP

MODELLO DI ESERCIZIO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO BOLOGNESE

Servizio ferroviario attribuito alla Provincia

Servizio ferroviario attribuito alla Regione

Fermata/stazione SFM

Fermata/stazione SFM/SFR

Stazioni strategiche

Interventi infrastrutturali

Interventi tecnologici

Accordo 1997
 Proposta PMP
 Proposta PMP
 Necessari Prioritari Ulteriori