

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO A BOLOGNA: UNA PRIORITA' PER TUTTA LA REGIONE

18 marzo 2010



Arch. Fioretta Gualdi

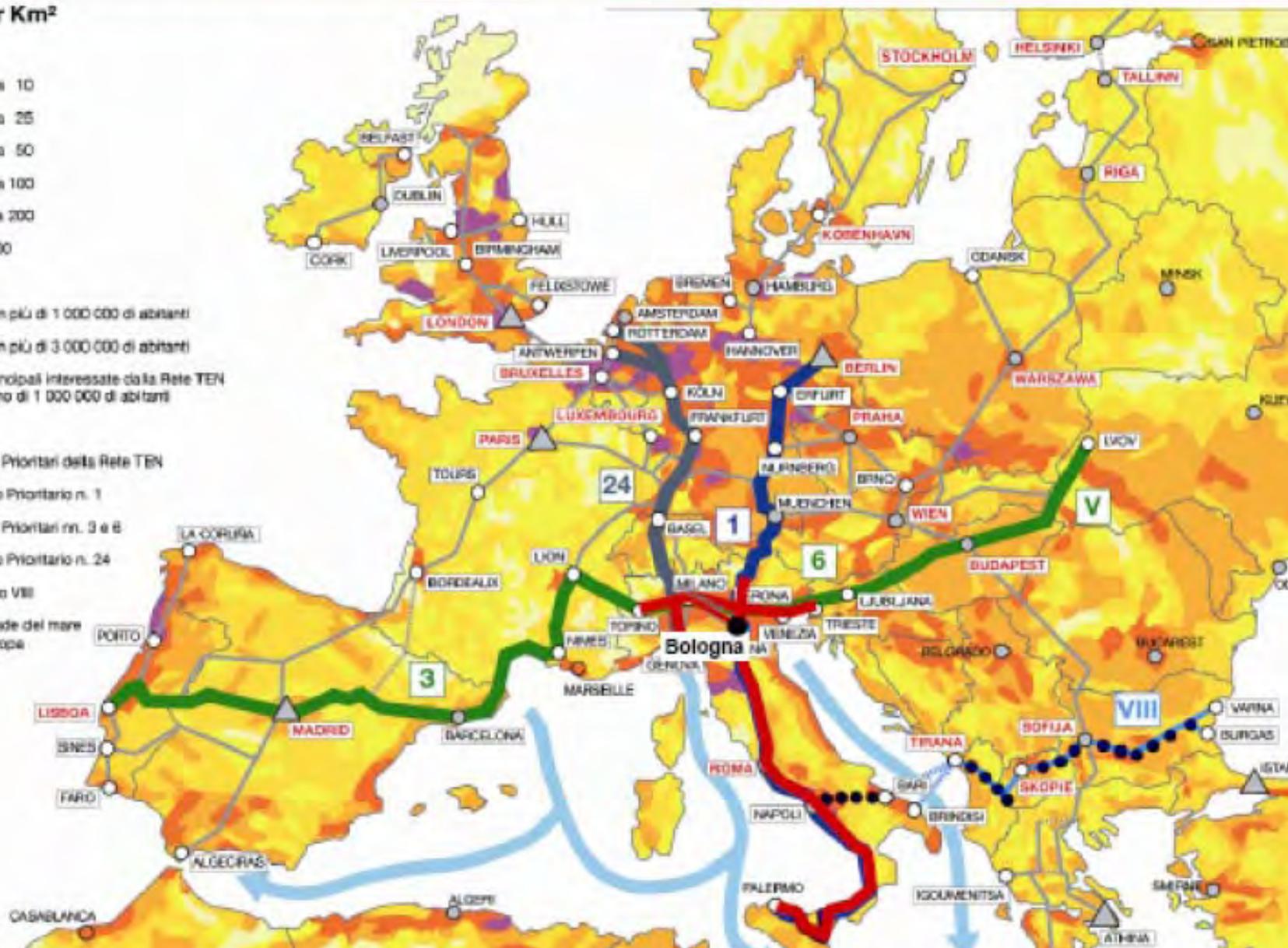
sviluppo dei Corridoi Paneuropei

Abitanti per Km²



- Città con più di 1 000 000 di abitanti
- ▲ Città con più di 3 000 000 di abitanti
- Città principali interessate dalla Rete TEN con meno di 1 000 000 di abitanti

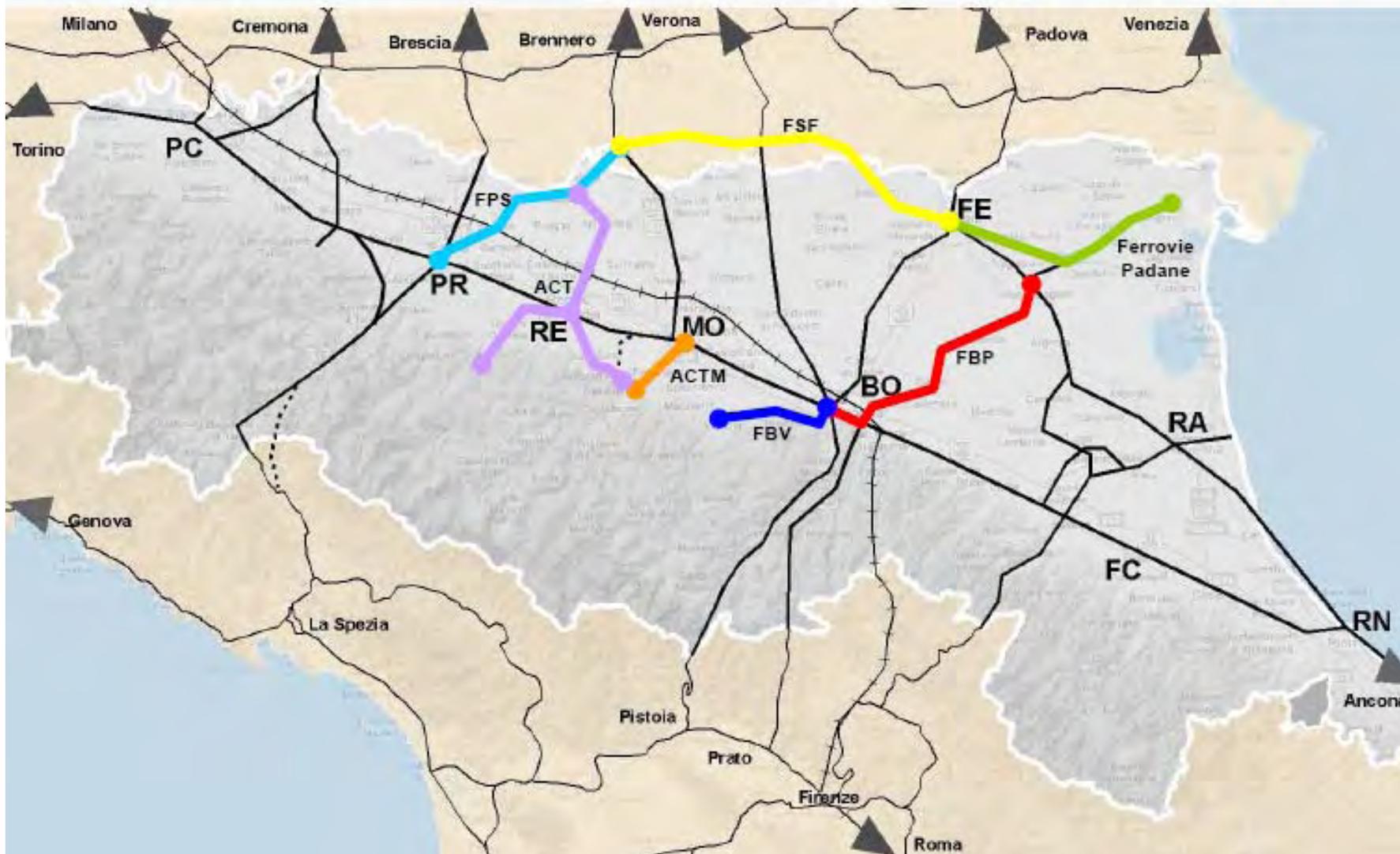
- Progetti Prioritari della Rete TEN
- Progetto Prioritario n. 1
- Progetti Prioritari nn. 3 e 6
- Progetto Prioritario n. 24
- Corridoio VIII
- Autostrade del mare Sud Europa



nel '92 fs presenta il progetto di attraversamento di
Bologna con la linea AV



Bologna pone come condizione la realizzazione del SFM come
redistribuzione dell'aumento di viaggiatori previsto e
come spina dorsale del trasporto pubblico a livello metropolitano

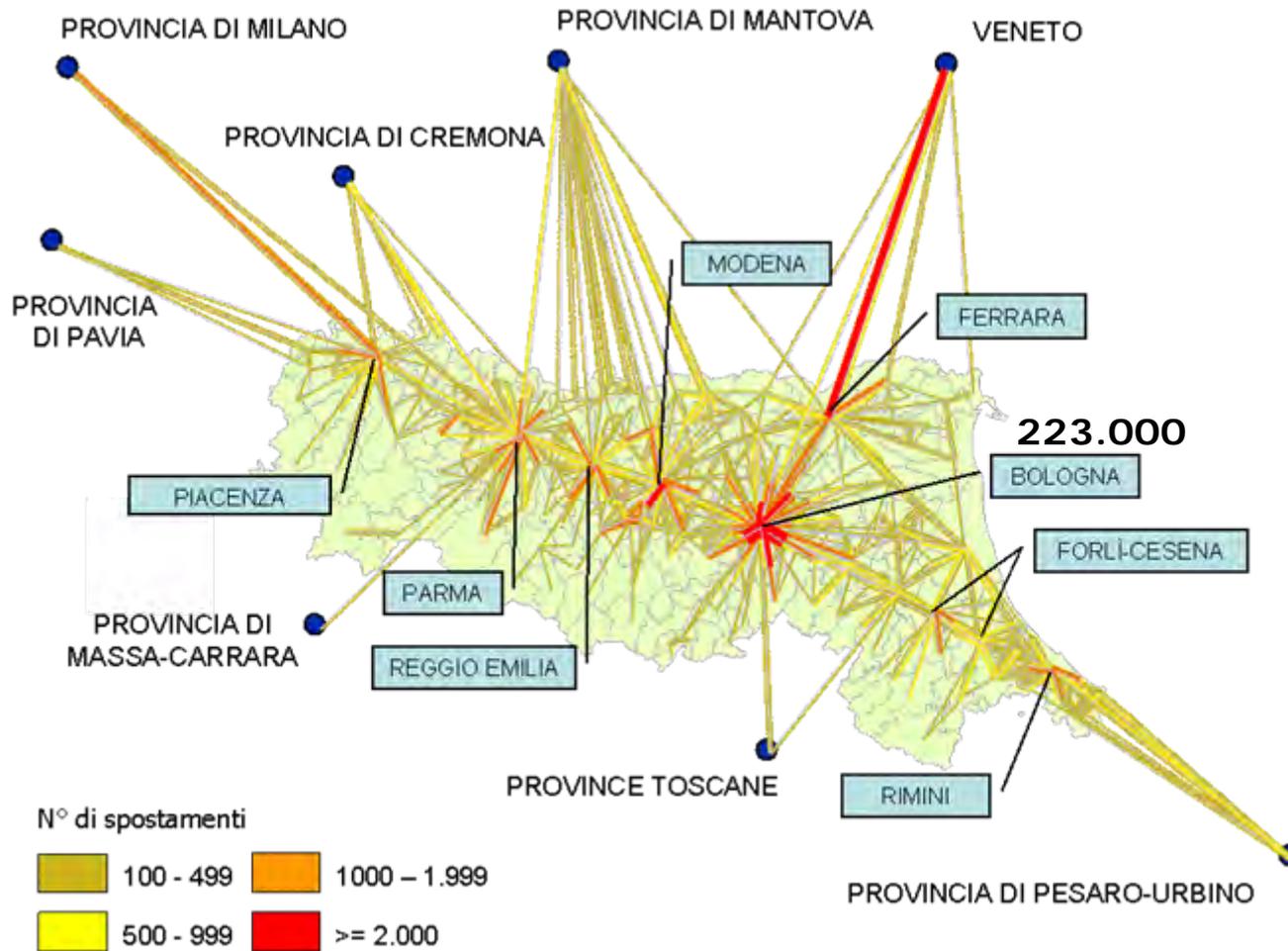


LINEE DI DESIDERIO, TUTTI I MODI (ISTAT 2001, SPOSTAMENTI INTERZONALI-FASCIA DI PUNTA 7.15-9.15)



ANALISI DELLA MOBILITÀ

Le **linee di desiderio** relative alla mobilità che si genera nella **fascia di punta mattinale** relativa agli spostamenti sistematici. **Bologna risulta il maggior "polo attrattore" della Regione.**



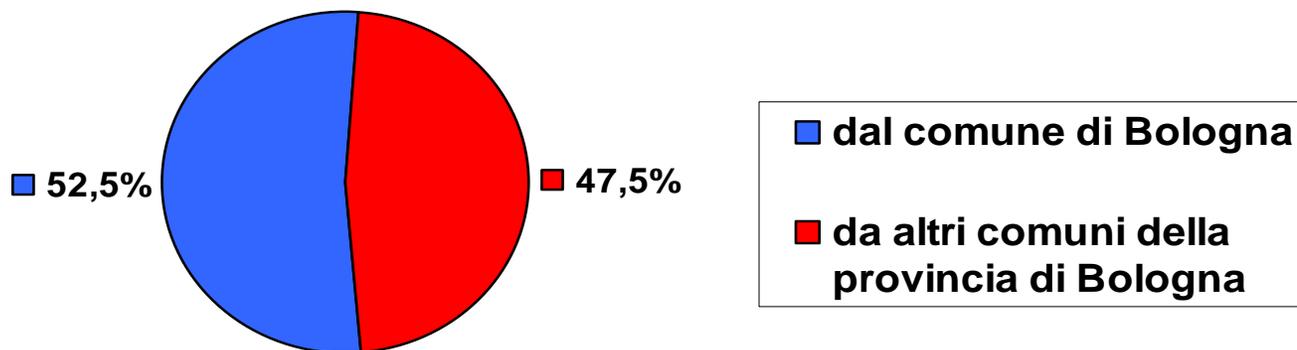
ORIGINE DELLE AUTO A BOLOGNA (censimento 1991-2001)

Mezzi utilizzati dai residenti nella provincia di Bologna negli spostamenti per studio o lavoro con destinazione comune di Bologna, effettivamente verificatisi ai censimenti 1991 e 2001

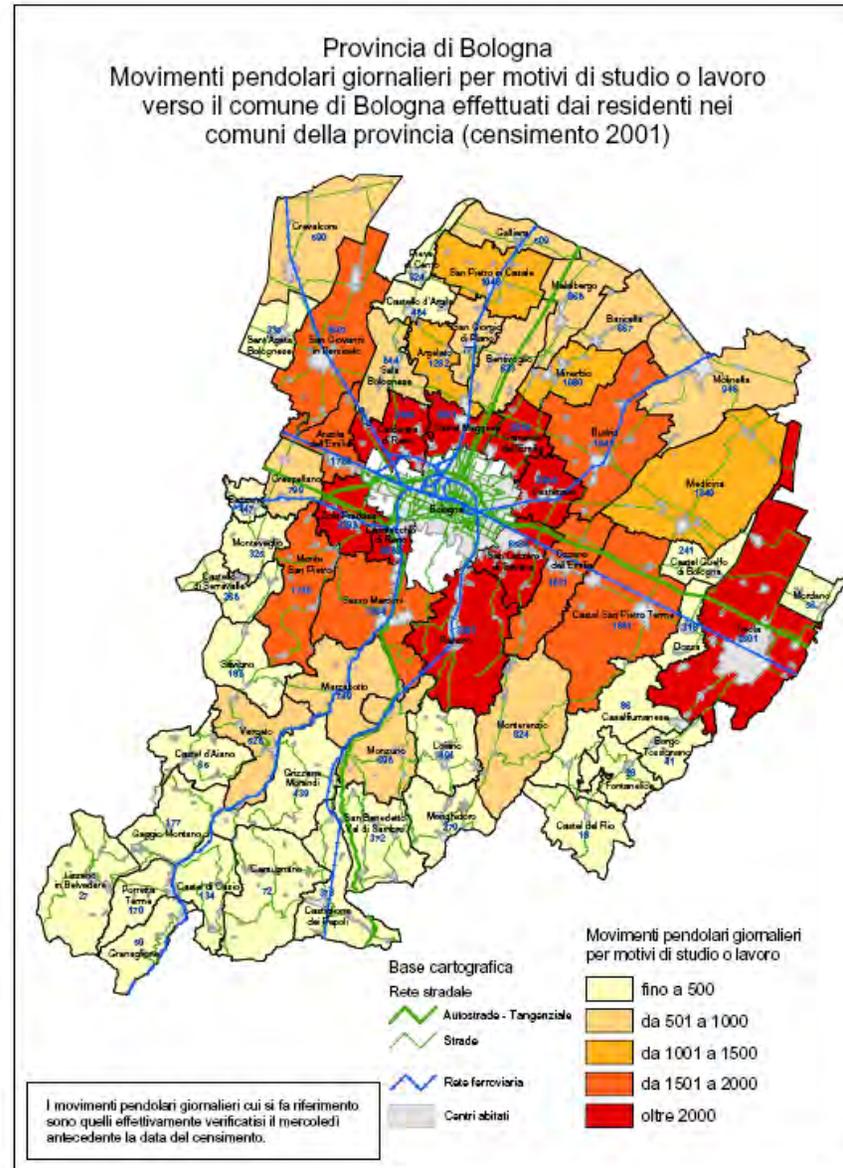
AGGIORNARE DATI STAISTI SU ER

AUTO PRIVATE (conducente)	1991	%	2001	%
Dal comune di Bologna	52.736	58,8%	40.914	52,5%
Da altri comuni della provincia di bologna	36.972	41,2%	36.956	47,5%
totale provincia	89.708	100,0%	77.870	100,0%

**ORIGINE AUTO A BOLOGNA
censimento 2001**



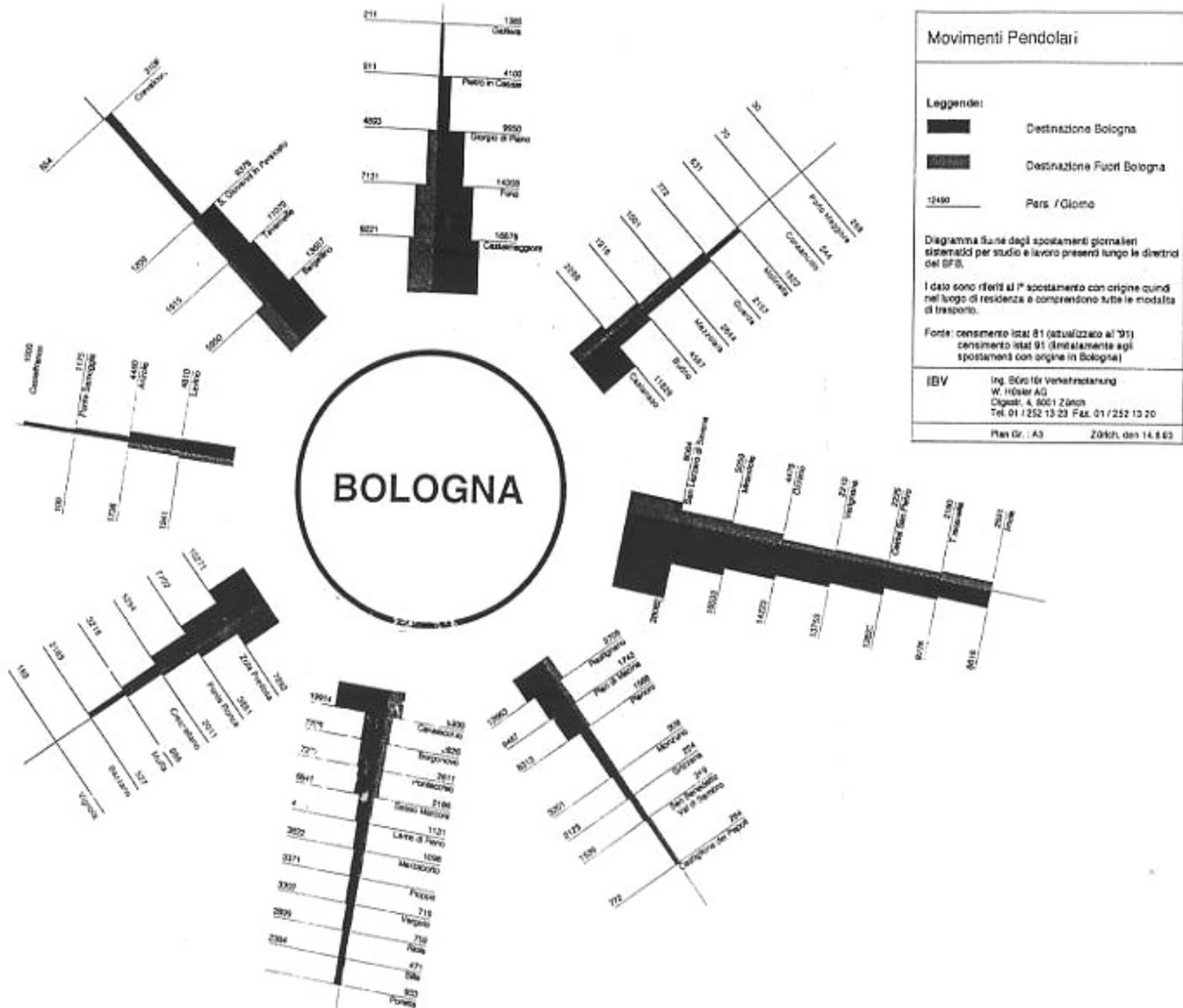
Censimento 2001- movimenti pendolari per studio e lavoro



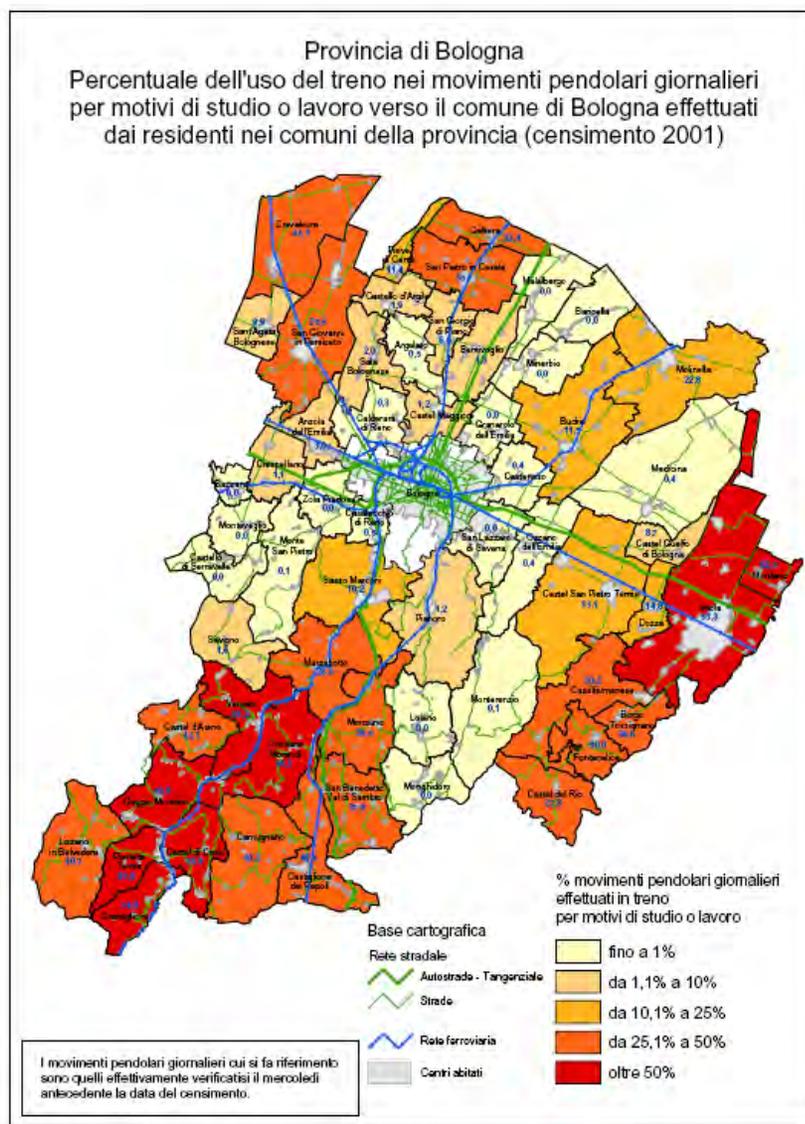
COMUNE DI BOLOGNA - Settore Programmazione Controlli e Statistica

Al Censimento 2001 i movimenti pendolari giornalieri per motivi di studio o lavoro effettuati dai residenti nei comuni della provincia di Bologna verso il comune di Bologna erano pari a 64.904.

Movimenti pendolari nella provincia di bologna al censimento '91



% uso del treno dalla Provincia verso Bologna

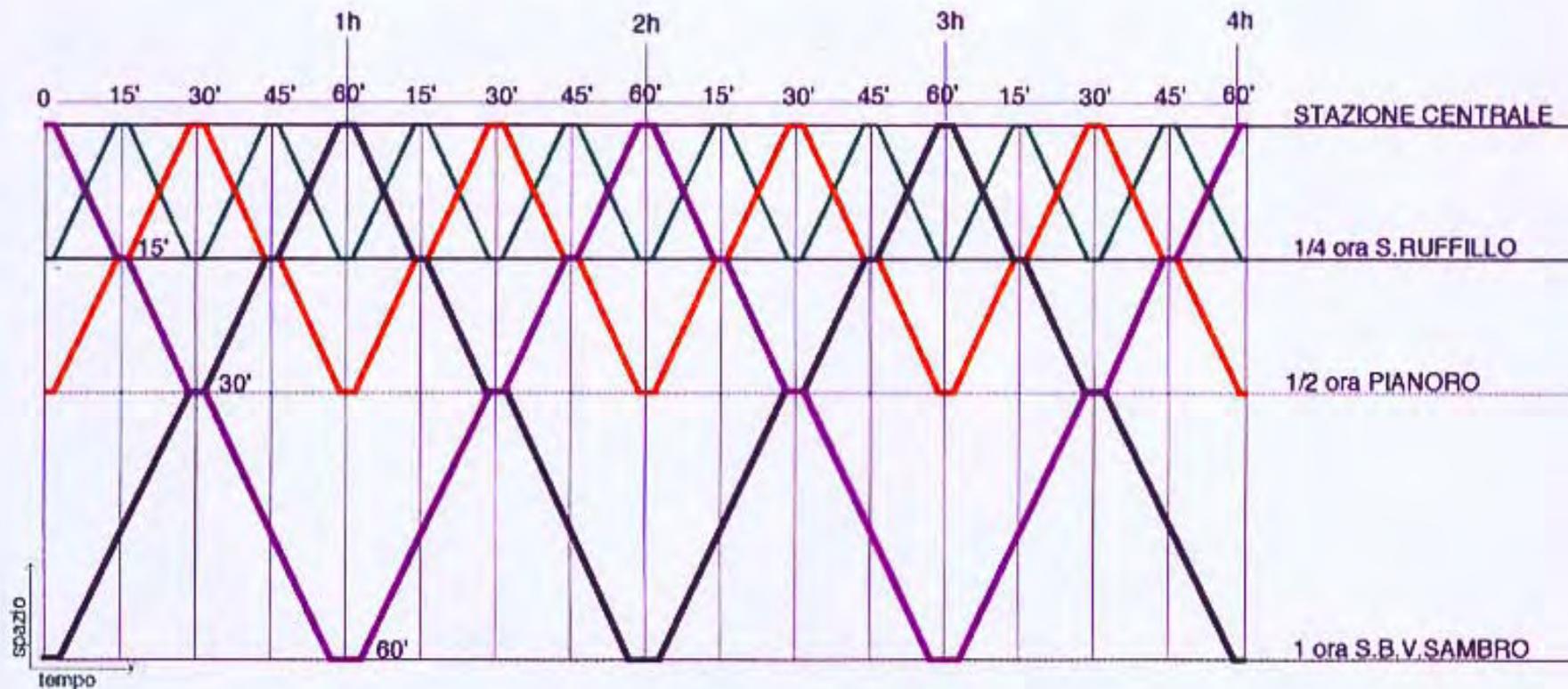


COMUNE DI BOLOGNA - Settore Programmazione Controlli e Statistica

Al Censimento 2001 i movimenti pendolari giornalieri in treno per motivi di studio o lavoro effettuati dai residenti nei comuni della provincia di Bologna verso il comune di Bologna erano l'8,7 % del totale.

Schema di orario grafico previsto per il SFM di Bologna

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO



SCHEMA DI ORARIO - GRAFICO

SERVIZIO CON 4 CONVOGLI

Trasporto Pubblico a Bologna e in E-R

**Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo della provincia
(passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)**

Anni 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Comuni									
Piacenza	79,3	82,5	83,0	82,4	82,2	82,5	84,9	84,4	80,2
Parma	142,9	149,2	155,3	157,8	154,0	152,9	154,6	163,0	168,3
Reggio nell'Emilia	82,1	82,3	80,3	78,1	76,2	75,4	77,5	80,8	78,0
Modena	43,9	46,3	45,3	43,2	43,7	43,5	41,1	43,7	45,4
Bologna	237,6	241,3	249,0	244,9	247,8	248,2	248,5	255,4	254,7
Ferrara	62,8	64,3	64,9	62,9	66,6	66,8	61,2	60,4	63,0
Ravenna	39,4	39,8	39,4	37,2	39,7	37,9	38,8	40,0	40,4
Forlì	34,8	36,8	38,3	39,7	42,3	43,7	47,2	48,2	48,3
Rimini	98,7	91,9	93,4	93,0	92,3	91,0	91,6	88,8	87,6

Passeggeri trasportati da autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolari
Alcuni valori degli indicatori sono stati stimati

Relazione tra costo del parcheggio e TP

le città con maggior n° di stalli a pagamento hanno un maggior uso del TP

Statistica - Regione Emilia-Romagna

Stalli di sosta a pagamento su strada per 100 abitanti Anni 2000-2007

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Province	2,7	3,1	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4	3,0
Piacenza								
Parma	3,1	4,2	4,7	4,6	5,7	6,3	6,6	6,5
Reggio nell'Emilia	0,8	0,9	0,9	0,8	1,2	1,4	1,9	2,7
Modena	0,4	0,6	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
Bologna	6,1	5,7	6,4	6,3	6,5	6,4	6,9	7,8
Ferrara	1,2	1,2	1,2	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9
Ravenna	1,3	1,4	1,6	1,7	1,5	1,5	1,6	1,6
Forlì	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7
Rimini	3,6	3,7	5,1	5,3	2,0	2,0	2,3	2,2

Alcuni valori degli indicatori sono stati stimati

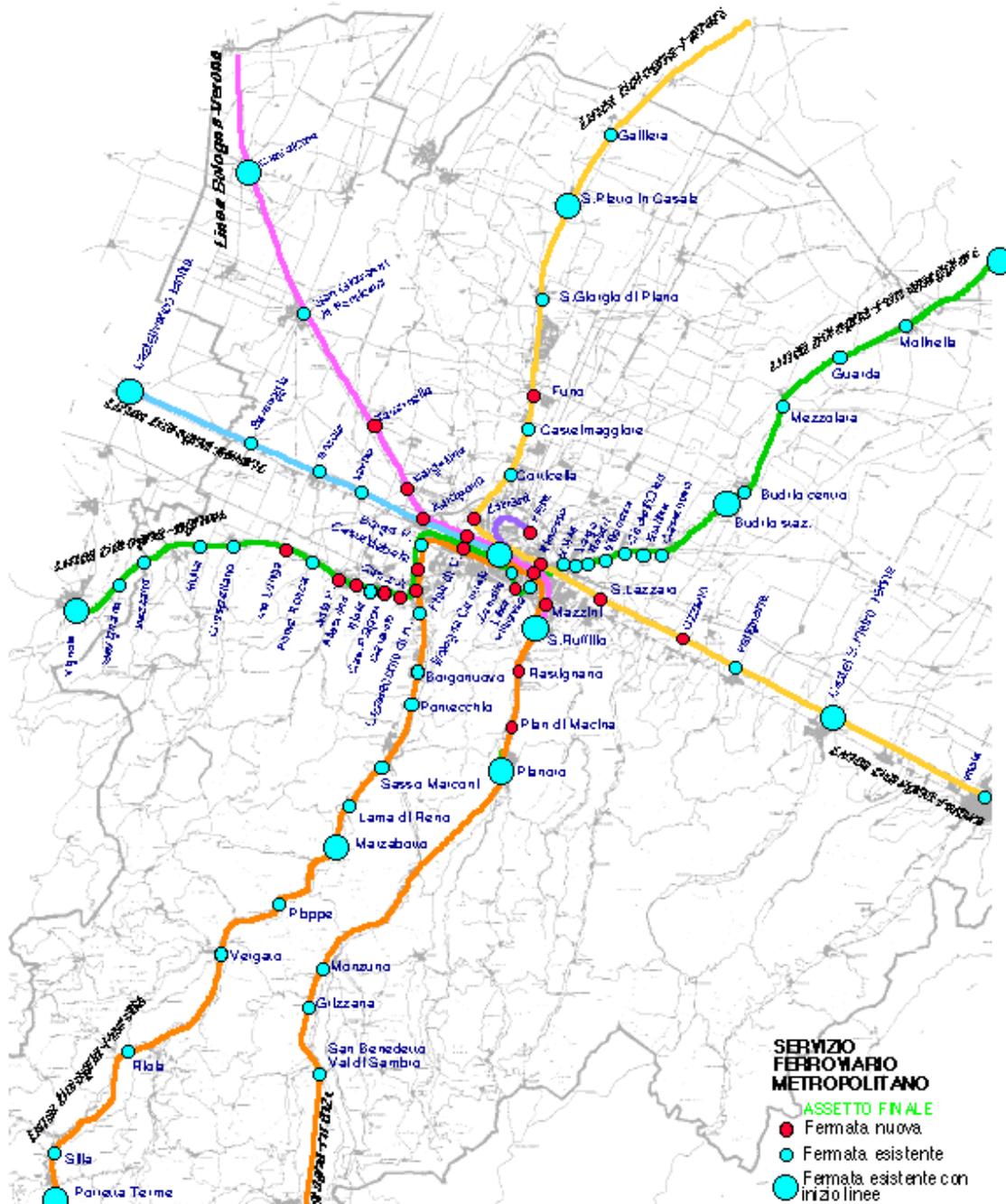
Relazione tra Trasporto Pubblico e tasso di motorizzazione

le città con maggior uso del TP hanno un tasso di motorizzazione minore

Tasso di motorizzazione per i comuni capoluogo di provincia
(autovetture per 1000 abitanti)
Anni 2000-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Comuni									
Piacenza	620,7	634,4	639,7	634,9	622,9	617,4	616,1	609,2	603,5
Parma	605,5	619,6	632,6	637,8	624,1	610,2	610,7	606,8	602,7
Reggio nell'Emilia	645,5	660,2	672,1	673,7	647,7	638,1	647,5	646,5	651,2
Modena	651,4	659,3	664,0	661,6	651,7	649,1	650,7	646,8	642,6
Bologna	564,2	572,2	575,1	568,5	551,9	545,8	539,1	534,7	528,8
Ferrara	612,8	620,2	623,9	627,9	627,8	625,5	626,4	623,7	621,8
Ravenna	649,3	668,0	684,2	683,1	664,7	652,3	652,6	646,8	645,7
Forlì	649,1	649,8	649,9	645,3	636,5	632,7	635,8	632,7	629,9
Rimini	598,7	615,4	623,2	619,1	621,6	617,1	621,2	612,4	608,2

Il Servizio Ferroviario Metropolitano



Bologna: diversa importanza delle fermate

- fermata attivata
- fermata da costruire o attivare

CENSIMENTO 1991

DATI ORIGINE/DESTINAZIONE SUGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVI DI STUDIO E LAVORO ENTRO UN RAGGIO DI 1,5 KM DALLE FERMATE DEL SFM

Fermata	Origine	Destinazione	Totale
Casteldebole	11797	5334	17131
Borgo Panigale	15151	10515	25666
Aeroporto	10595	9837	20432
Prati di Caprara	17752	17990	35742
Zanardi	12183	13465	25648
Corticella	6452	3846	10298
Stazione Centrale	38064	93842	131906
Fiera	18359	18846	37205
Bivio Crociali	32883	30997	63880
Mazzini	44187	27406	71593
San Ruffillo	18108	8104	26212
Totale	225531	240182	465713

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Gli accordi sottoscritti (tra EELL – Ferrovie – Ministero dei Trasporti)

1994

- **Intesa** per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'Area Metropolitana bolognese – 29.07.1994

1997

- **Accordo Attuativo ed Integrativo** dell'Intesa del 1994 – 17.07.1997 (conclusione della Conferenza dei Servizi del Nodo di Bologna)

2007

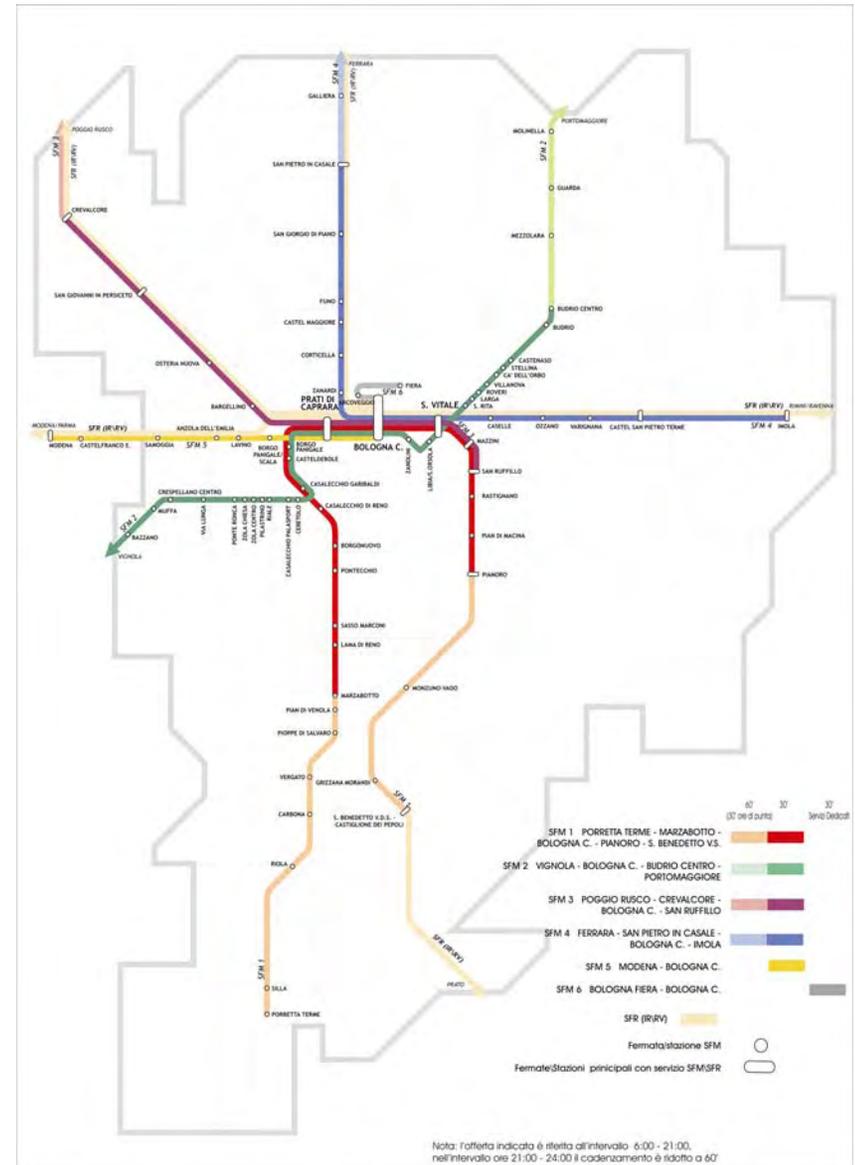
- **Accordo per il completo sviluppo** e attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese del 19.06.2007

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

La descrizione del progetto

La rete SFM

- il SFM si appoggia sulla rete ferroviaria esistente
- sono presenti **8 rami** per **350 km** di rete (278 km di rete RFI e 72 Km di rete regionale) che si articoleranno in **6 linee** (di cui 4 "passanti")
- il **cadenzamento** previsto è di **30 minuti** (**15 minuti** e anche meno nell'area centrale per sovrapposizione di linee) e 60' con intensificazioni a 30' nelle ore di punta per le zone più lontane
- le **stazioni** saranno in totale **87** (di cui 65 preesistenti), delle quali **16** nel **comune di Bologna** (di cui **7 nuove**)



Il Servizio Ferroviario Metropolitano

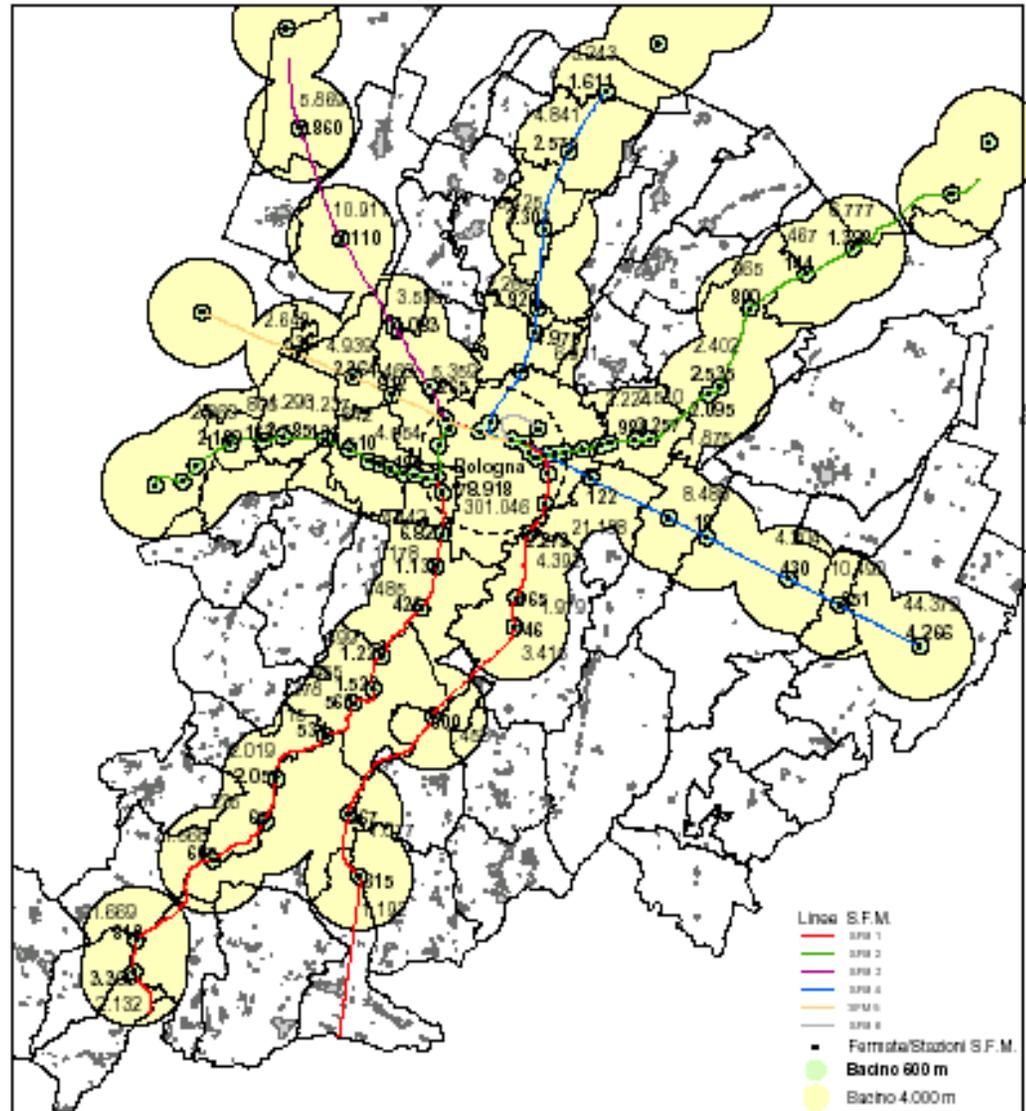
L'utenza prevista

Utenza potenziale

I residenti nel bacino di influenza delle fermate (raggi di 600 m pedonale e di 4 km con la bici) sono circa 795.000 abitanti, pari all'**87,6 %** dell'intera popolazione della provincia

Utenza prevista

Oltre **150.000 spostamenti** giorno stimati a progetto completato.



Il Servizio Ferroviario Metropolitano nel Territorio

PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale):

nuovo modello insediativo: legame inscindibile tra
sviluppo territoriale,
tutela ambientale e
pianificazione dei trasporti

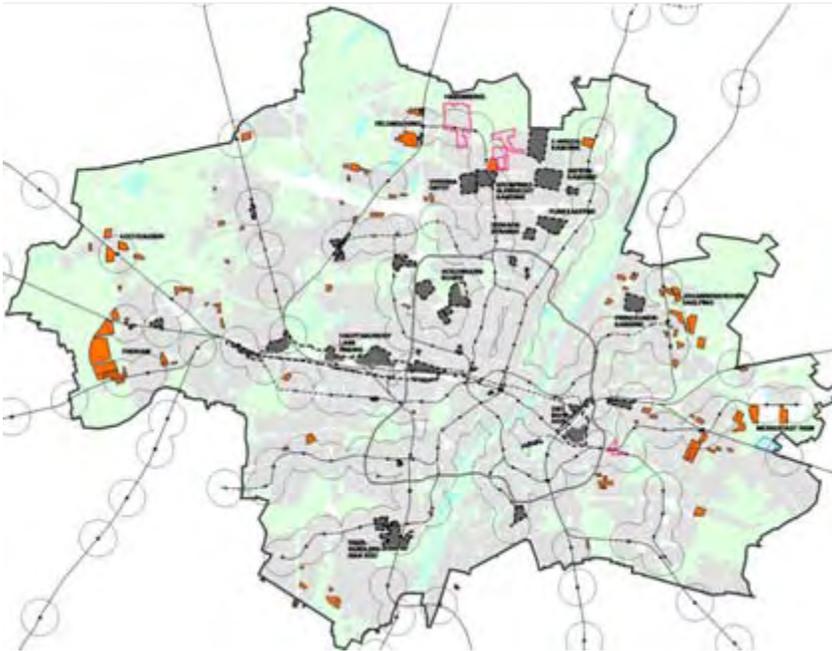
Il PTCP prevede che il **SFM** costituisca la **rete
portante del sistema insediativo** nell'area
metropolitana, sui cui nodi dovranno aggregarsi i
nuovi insediamenti.

Esempio:

Monaco di Baviera: da quando il progetto dell'S-Bahn è stato realizzato, i nuovi insediamenti sono stati costruiti solo intorno alle fermate, con fasce verdi tra le linee.

Sviluppo urbano

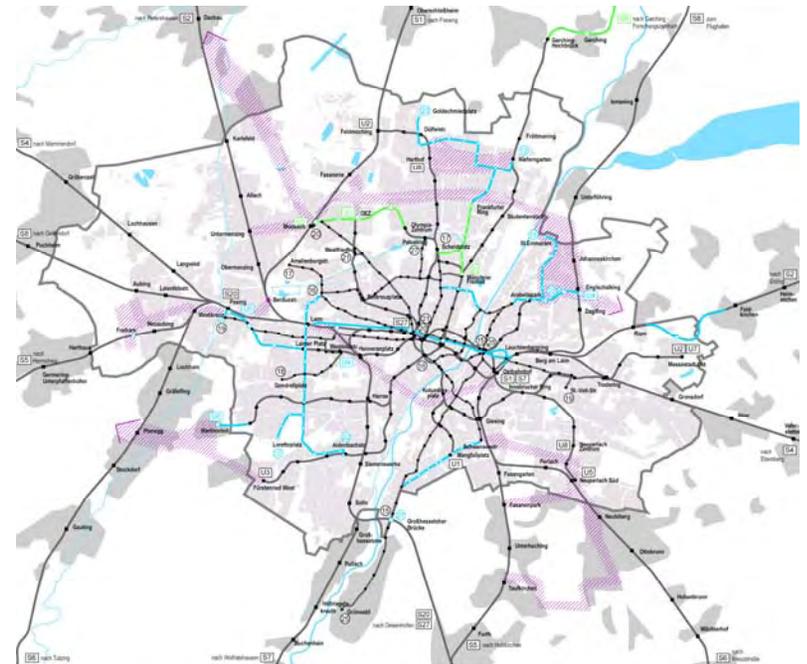
COMPATTO-VERDE



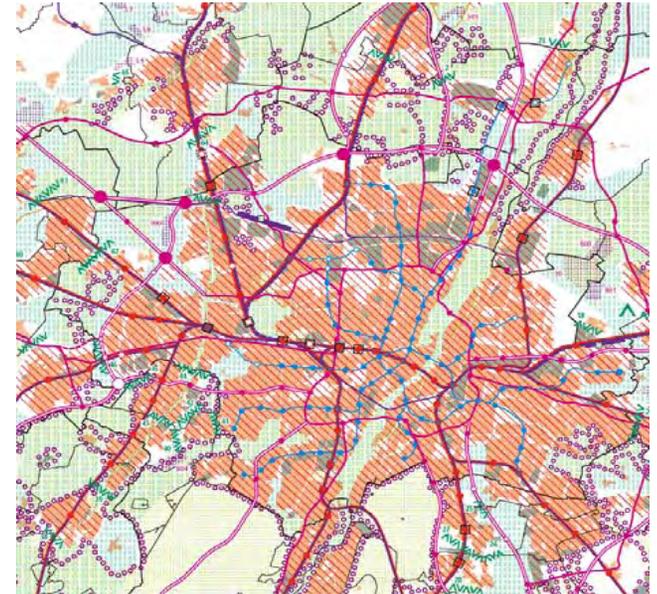
Pianificazione attuale della città:

Grigio: aree edificate

Nero: aree di ristrutturazione



Piano regionale (parte centrale)



SFM Bologna – integrazione dei due sistemi di trasporto, su ferro e su gomma, con bus (da casa) in adduzione alle fermate SFM.

Esempio: progetto di integrazione con i mezzi su gomma nella zona nord-ovest



BOLOGNA RETE BUS SUBURBANA

GRAFICA B5
RETE BUS SUBURBANA

RETE SFM

SCENARIO A/B

AREA NORD - OVEST

BOLOGNA C. - CRESPPELLANO - (VIGNOLA)

BOLOGNA C. - ANZOLA - (MILANO)

BOLOGNA C. - S. GIOV. IN PERSICETO - (VERONA)

BOLOGNA C. - S. GIORGIO DI PIANO - (PADOVA)

SCALA 1: 150'000

LEGENDA :

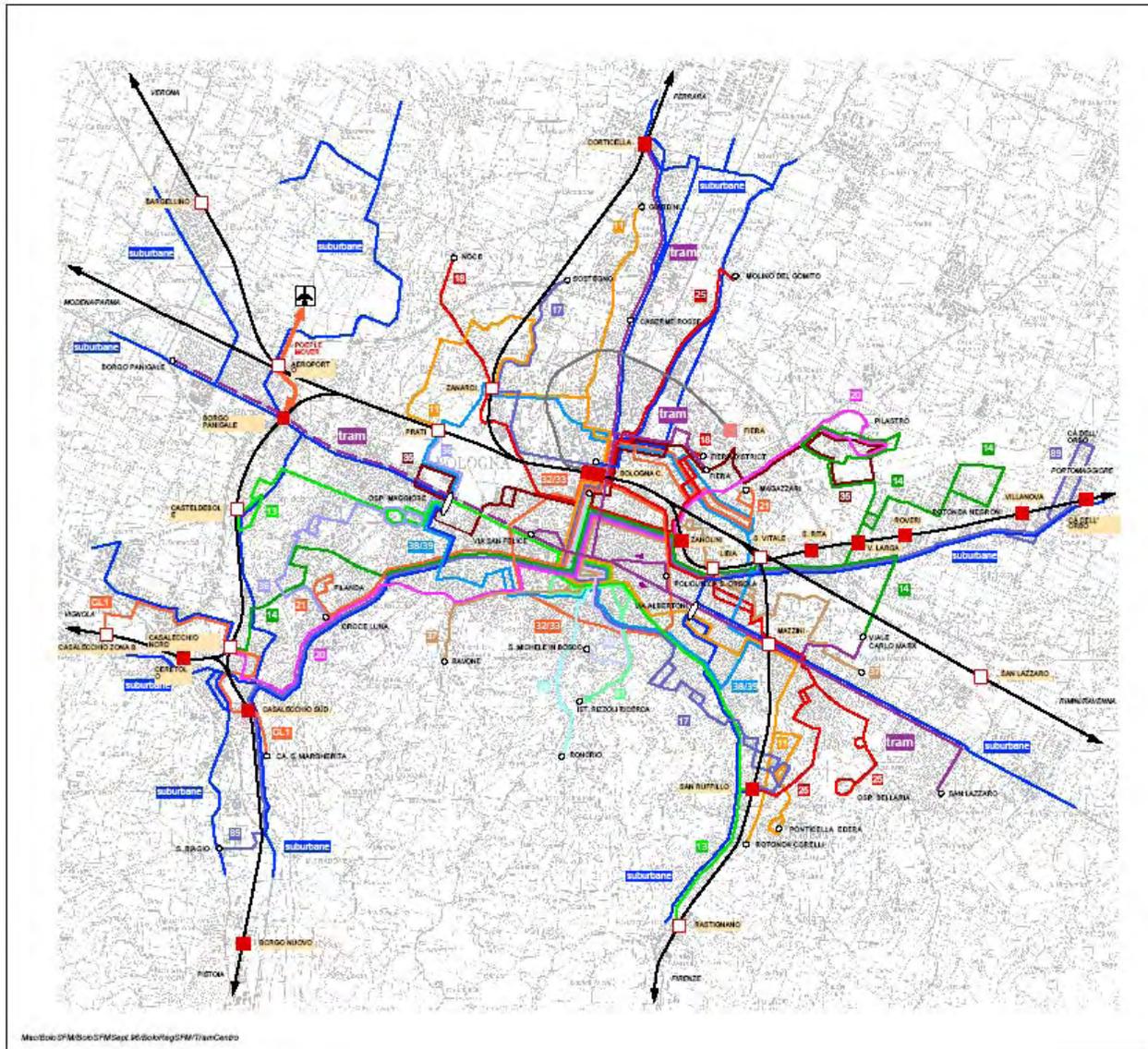
- BUS SUBURBANE
- FERROVIA SFM
- STAZIONE E FERME ESISTENTI CADENZAMENTO A 15/30'
- STAZIONE E FERME ESISTENTI CADENZAMENTO A 60'
- STAZIONE E FERME PROGETTO CADENZAMENTO A 15/30'
- STAZIONE E FERME PROGETTO CADENZAMENTO A 60'

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung
W. Hüsler AG
Olgastr. 4 CH - 8001 Zürich
Tel / Fax + (01) 252 13 23 / 20
e - mail ibv@access.ch

Zurigo, 15.12.1999 A3 WH, DST



In città il SFM deve integrarsi con il sistema di TP urbano, per portare l'utente nel luogo di destinazione. Progetto di integrazione a Bologna del 2000



BOLOGNA RETE BUS URBANA

GRAFICA B4 RETE BUS URBANA

RETE TRAMVIARIA / RETE SFM

SCALA 1:60'000

LEGENDA:

- BUS URBANE
- BUS SUBURBANE
- TRAM PRIMA FASE
- TRAM SECONDA FASE
- FERROVIA SFM
- STAZIONE E FERMAE ESISTENTI CADENZAMENTO A 15/30'
- STAZIONE E FERMAE ESISTENTI CADENZAMENTO A 60'
- STAZIONE E FERMAE PROGETTO CADENZAMENTO A 15/30'
- STAZIONE E FERMAE PROGETTO CADENZAMENTO A 60'



IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung
W. Hüslar AG
Olgastr. 4 CH - 8001 Zürich
Tel. / Fax. + (01) 252 13 23 / 20
e - mail ibv@access.ch

Zurigo, 15.12.1999

A3

WH, DST

INTEGRAZIONE FERRO-GOMMA

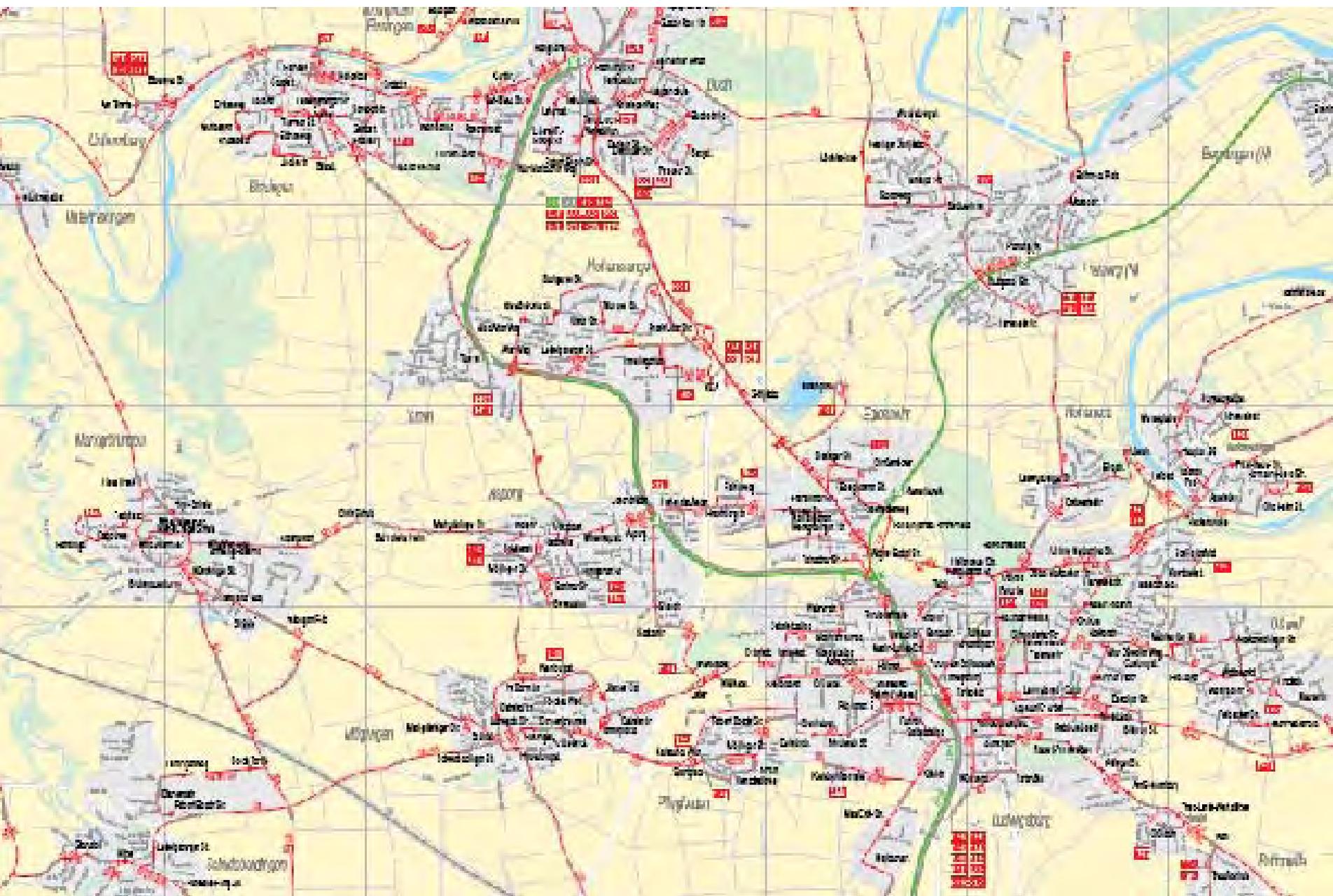
S-bahn di Monaco (linea verde)

integrazione con i mezzi su gomma (linee blu) a Freising

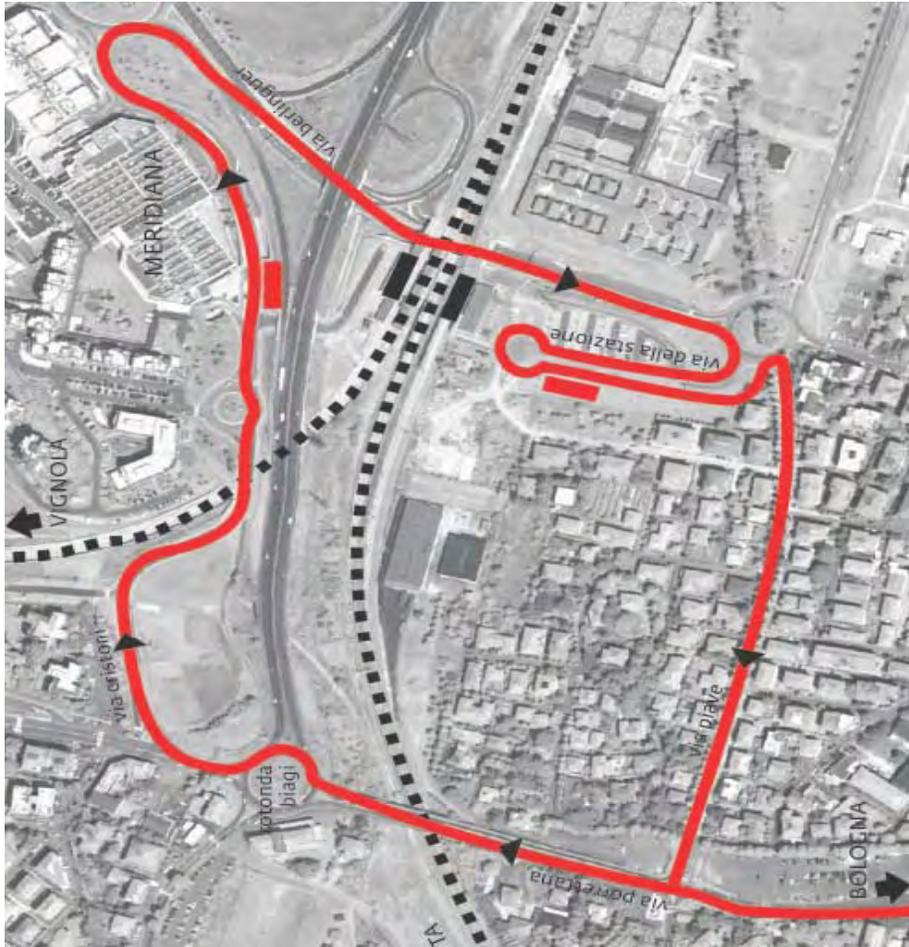


S-bahn di Stoccarda (linea verde)

integrazione con i mezzi su gomma (linee rosse)



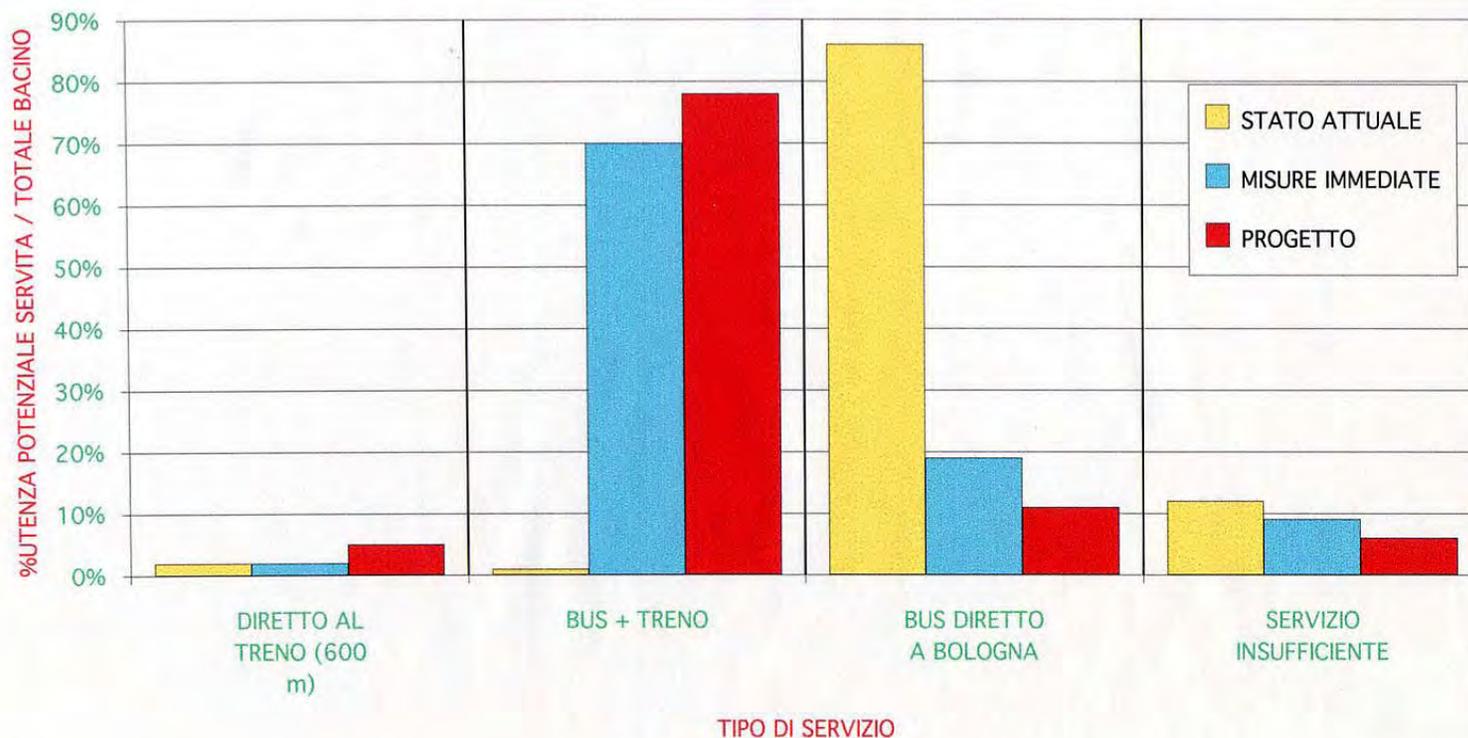
**ESEMPIO:
INTEGRAZIONE DELLA LINEA 20 CON LA FERMATA DI CASALECCHIO GARIBALDI,
A CASALECCHIO, PER INTEGRARE LE LINEE PORRETTANA E VIGNOLA
CON LA ZONA OVEST DI BOLOGNA**



*dal 15 settembre
la linea urbana 20 collegherà
la stazione di casalecchio garibaldi
e il quartiere meridiana con
casalecchio e bologna*

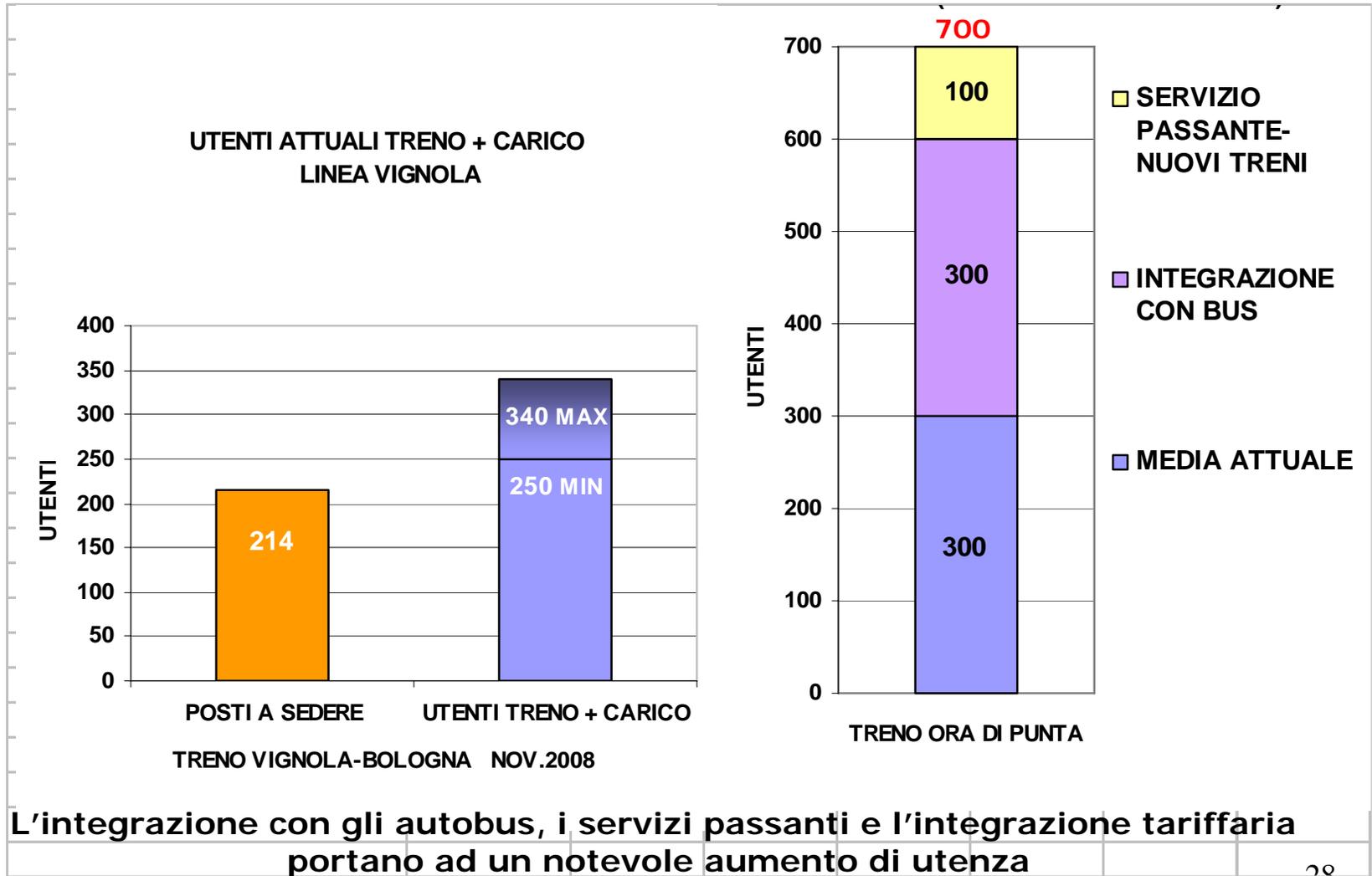
Incremento di % di utenza potenziale servita dal treno con l'integrazione con bus (studio del 2000)

DIRETTRICE EST - PROGETTO DI SERVIZIO INTEGRATO TRENO+BUS



CAPACITA' DEI TRENI - UTENZA POTENZIALE

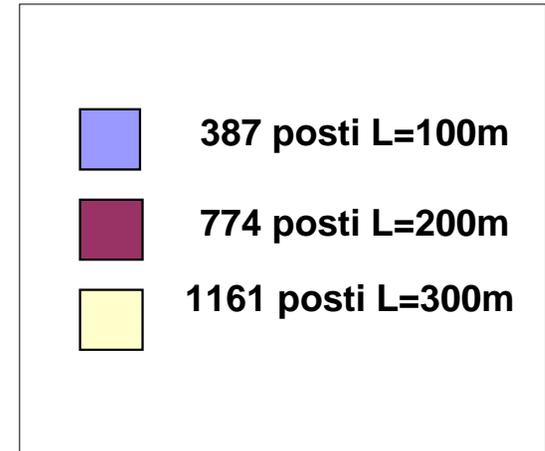
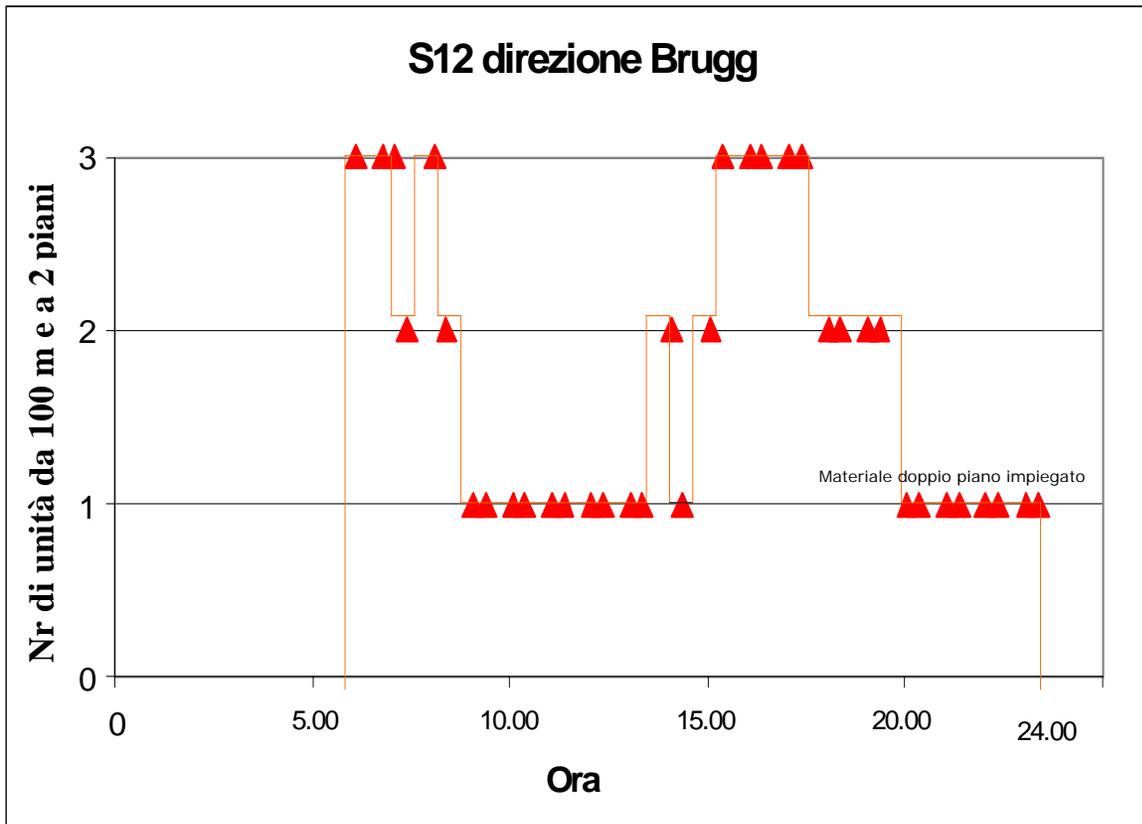
La capacità dei treni nelle ore di punta è quasi sempre inferiore al numero di utenti trasportati



I treni nuovi, i servizi affidabili e integrati porteranno un incremento ancora maggiore

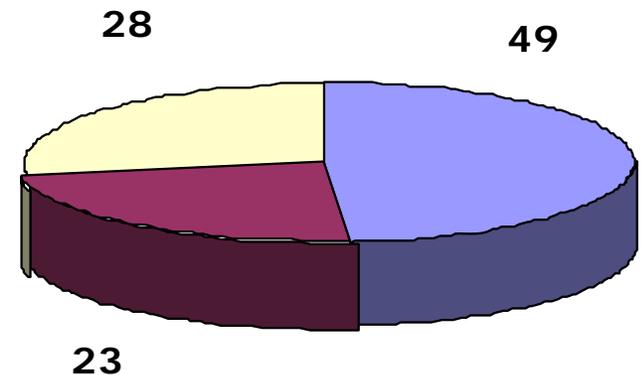
Esempio:

Utilizzo del materiale rotabile in un giorno lavorativo sulla linea S12 di Zurigo direzione Wintertur-Zurigo-Brugg



Materiale doppio piano impiegato

Utilizzazione di convogli a doppio piano:
49 singoli da 387 posti,
23 accoppiati con 774 posti,
28 a tripla composizione da 1161 posti



Il Servizio Ferroviario Metropolitano

TRENI E INFRASTRUTTURE

I treni FER in arrivo hanno **155** posti a sedere, quelli ordinati **270** posti

- In Europa, e anche in Italia, nelle **ore di punta**, i treni sono **più lunghi** (**2 o 3 convogli** uniti insieme).
- In previsione della necessità di treni più lunghi bisogna **adeguare la lunghezza delle banchine** delle fermate **e degli incroci**.
- In previsione dei **servizi passanti** bisogna studiare gli orari, in relazione ai treni previsti, e, nel caso di binari unici (Vignola-Portomaggiore), creare i **nuovi punti di incrocio** necessari.

Spesa delle regioni per infrastrutture

valore % delle spese per strade e ferrovie

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Regioni	Finanziamenti 2003-2009 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2009		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,35	0	-	100	0	-
Basilicata	12,73	0	-	100	0	-
Calabria	1,25	0	-	100	0	-
Campania	950	2145 ²		30,69*	69,31*	-
Emilia-Romagna	316,72	15,82	0	95,30	4,70	-
Friuli Venezia G.	261,74	4,89	-	98,16	1,84	-
Lazio	531,37	42,00	144,00	74,07	5,85	20,08
Liguria	36,50	0,55	0	98,51	1,49	0
Lombardia	327,62	170,07	87,94	55,94	29,04	15,01
Marche	75,56	4,74	-	94,09	5,91	-
Molise	5,46	0,04	-	99,27	0,73	-
Piemonte	136,02	49,78	45,60	58,78	21,51	19,71
Puglia	13,63	20,00	-	40,53	59,47	-
Sardegna	77,10	4,5	-	94,48	5,52	-
Sicilia	17,72	0,13	0	99,27	0,73	0
Toscana	621,50	64,73	-	90,56	9,44	-
Pr. Trento	229,79	76,78	-	74,95	25,05	-
Umbria	130,39	12,69	-	91,13	8,87	-
Valle d'Aosta	19,44	2	-	90,67	9,33	-
Veneto	841,97	54,84	-	93,88	6,12	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati bilanci regionali.

SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE NEL 2009

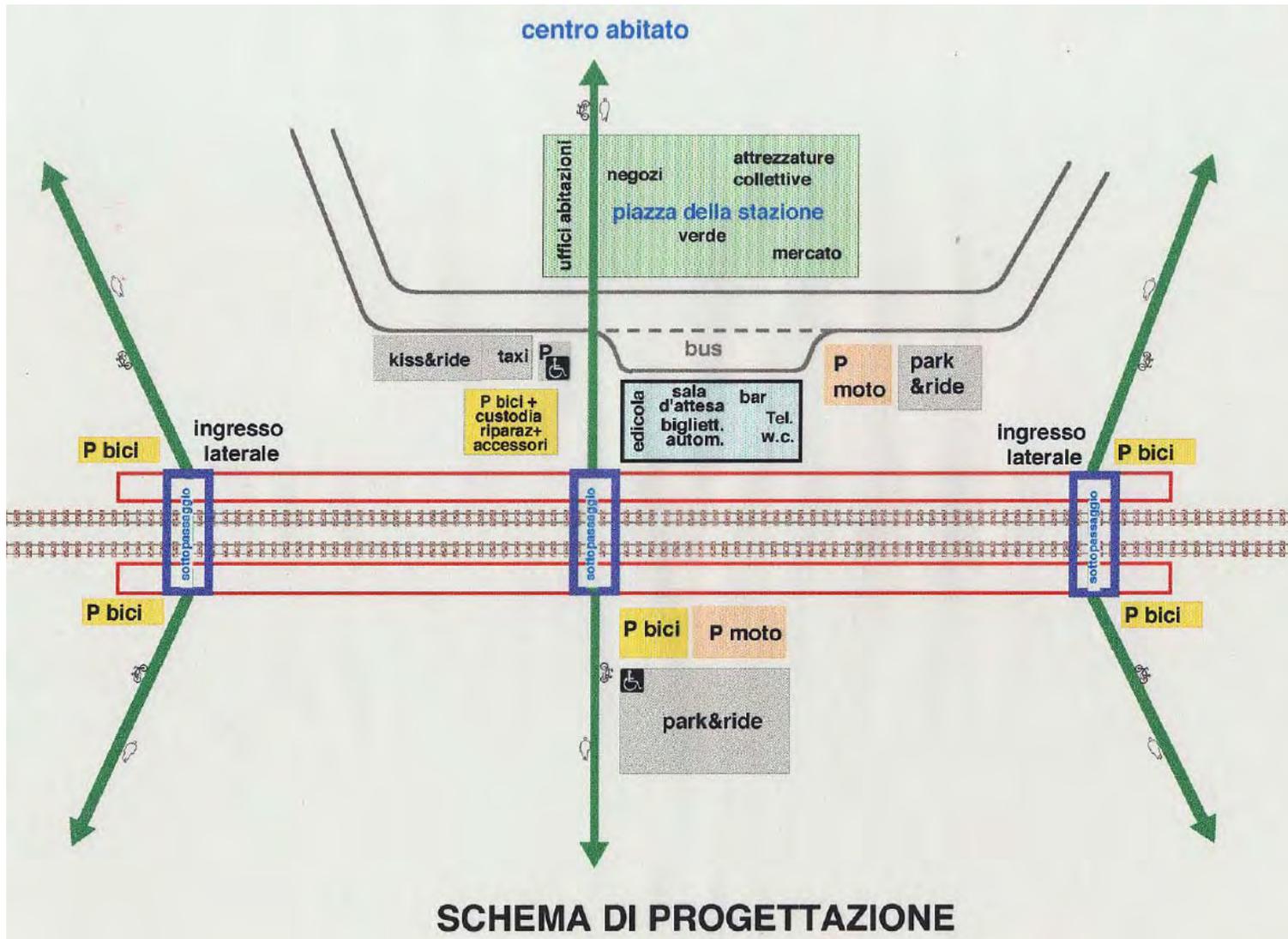
Regione	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Abruzzo*	1,51	0	0,02
Basilicata	0	0,843	0,02
Calabria	0	6	0,06
Campania	30,6	201,86	<u>1,52</u>
Emilia Romagna	19,27	26,0	<u>0,32</u>
Lazio	1,99	29	0,13
Liguria	5,15	2,6	0,08
Lombardia	54,6	90	<u>0,54</u>
Marche	1,6	8,4	0,25
Molise	0,005	0	0,0002
Piemonte	18,35	37,24	<u>0,43</u>
Puglia	1,5	10,8	0,13
Toscana	37,7	5,0	<u>0,44</u>
Umbria	0	3,025	0,09
Veneto	3,82	4,20	0,04
Friuli V. G.	0	1,5	0,02
Sardegna	0	4,892	0,06
Sicilia	0	0	0

Aggiornamento del PRIT

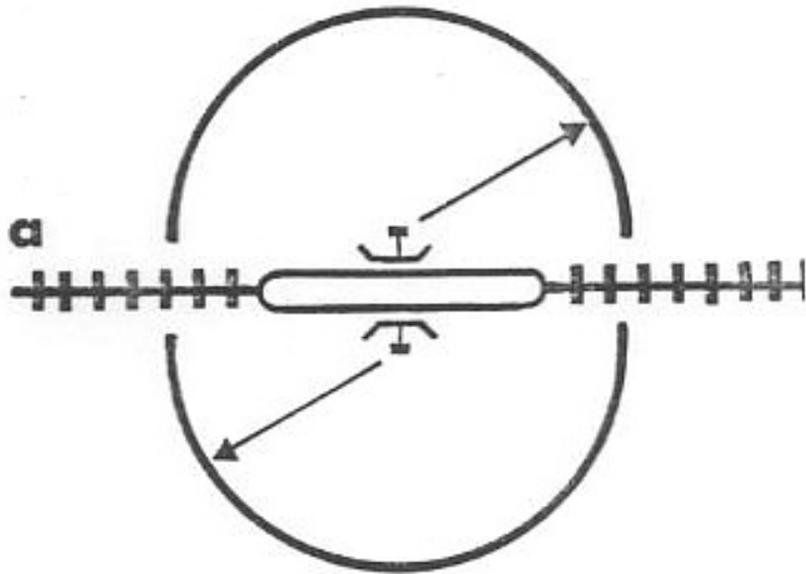
- Rimanendo **prioritaria** la realizzazione delle **nuove fermate** previste (per cui mancano ancora i finanziamenti: Zanardi e completamento P. di Caprara di Fiera e S Orsola) degli **incroci** che mancano nelle due linee per Vignola e Portomaggiore per l'orario **dell'assetto base, le cabine elettriche di trasformazione e l'allungamento dei marciapiedi** almeno a 180 mt,
- In prospettiva, in particolare in previsione dell'introduzione di treni veloci previsti nell'assetto potenziato, bisogna pensare a cominciare a realizzare dei **tratti di raddoppio per le 3 linee a binario unico**, fino ad arrivare al loro raddoppio completo.
- Una linea RFI che non ha avuto potenziamenti con l'introduzione dei treni AV/AC è la **Bologna-Rimini**. Con l'incremento del numero di treni e la difficoltà nel far convivere tutti i servizi, è necessario iniziare il quadruplicamento della linea, cominciando dal tratto Bologna-Imola
- È anche necessario valutare la necessità del ripristino della linea per **Medicina-Massalombarda**, distrutta dai bombardamenti.

SCHEMA IDEALE DI PROGETTAZIONE DELLE FERMATE:

accessi alle estremità dei marciapiedi, sottopassaggi passanti, fermata bus all'ingresso, depositi bici agli accessi, parcheggi.



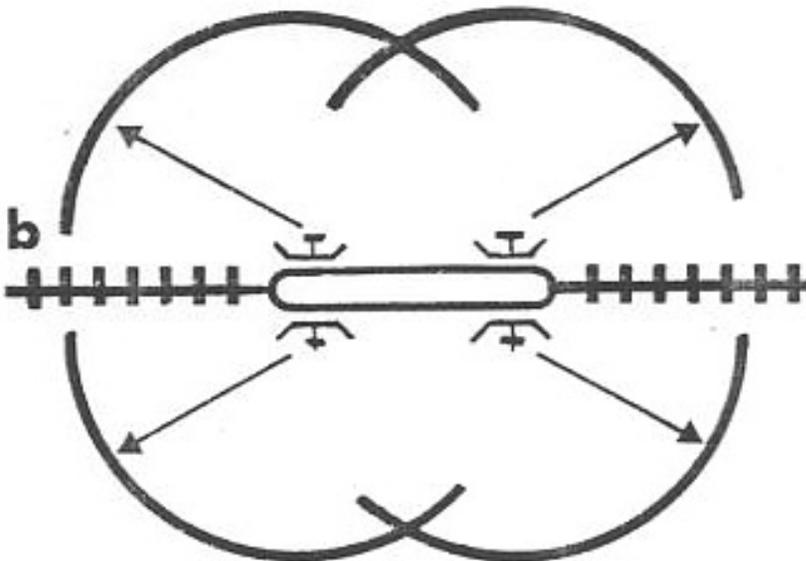
Per massimizzare l'utenza pedonale e ciclabile delle fermate



Sottopassi

- Passanti
- 2 accessi, alle estremità delle banchine

Considerando i 600 metri di accessibilità pedonale, l'area servita aumenta notevolmente

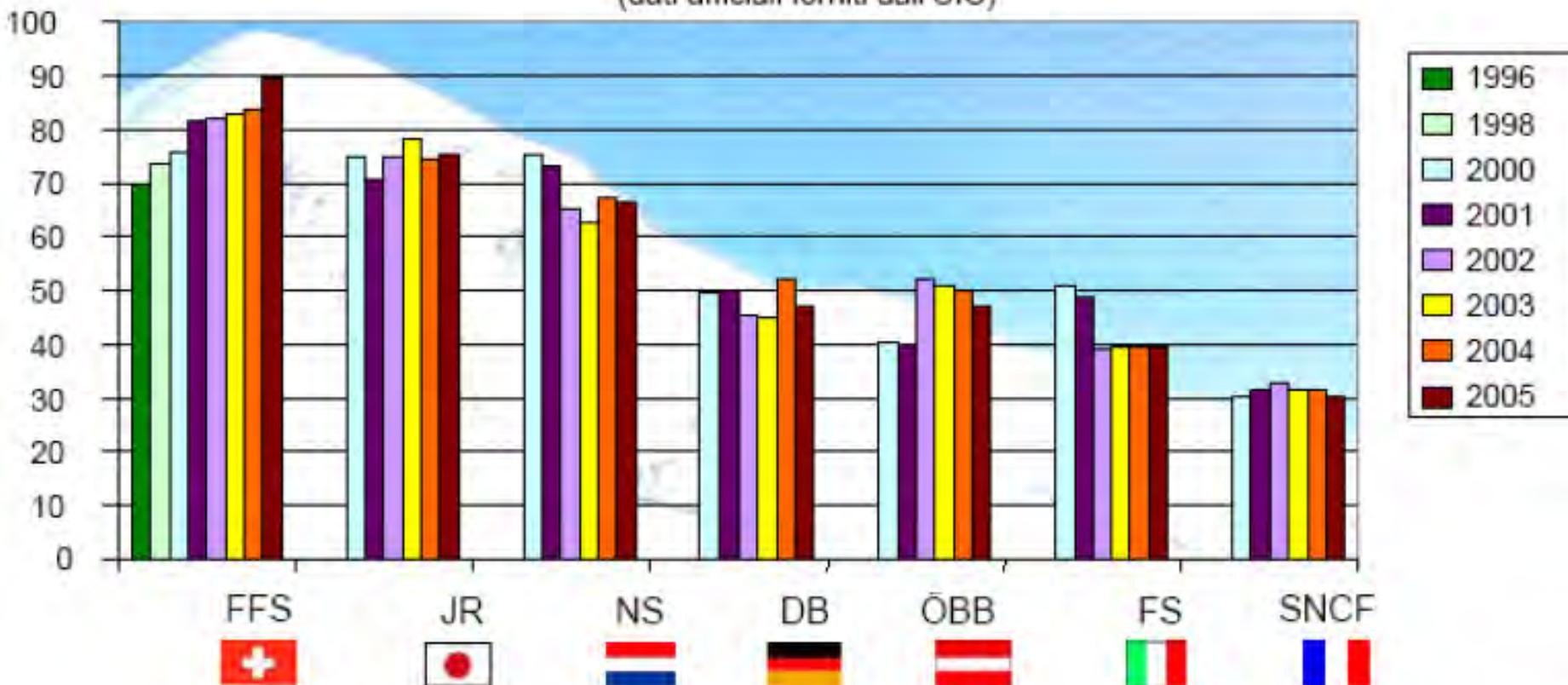


Le reti ferroviarie più efficienti

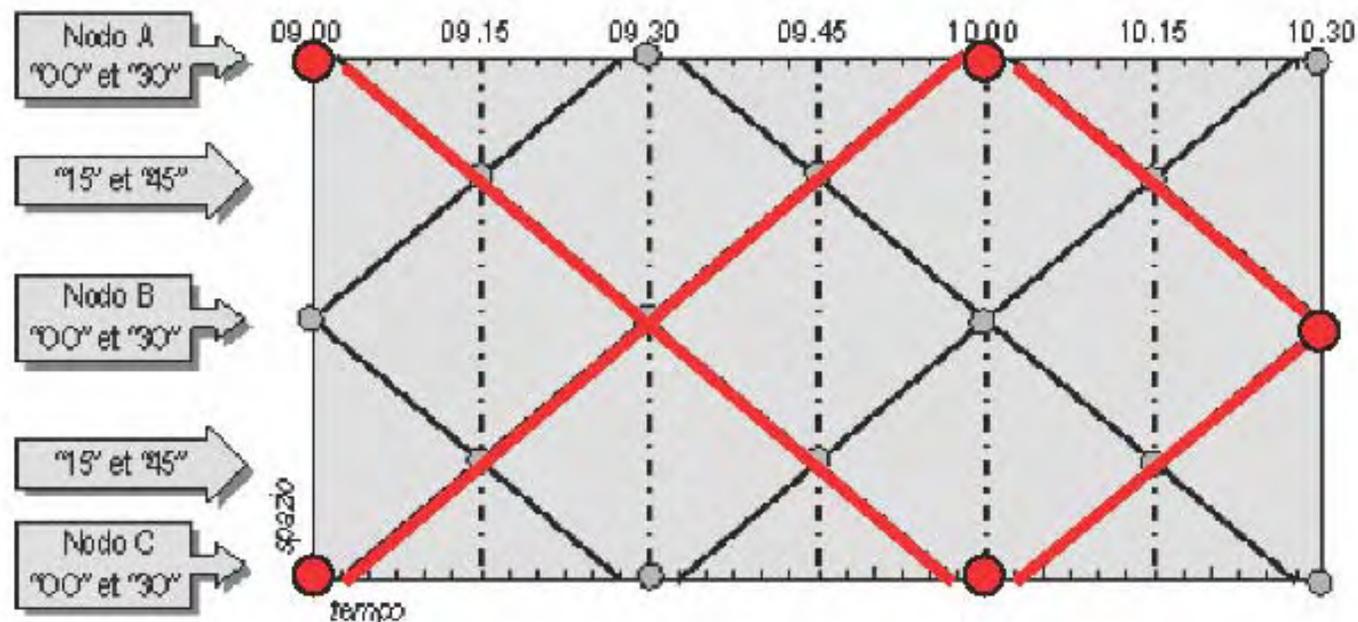
N° di treni x Km al giorno per ogni Km di linea

**Efficienza nell'utilizzo della rete:
treni-chilometro per chilometro di binari al giorno**

(dati ufficiali forniti dall'UIC)

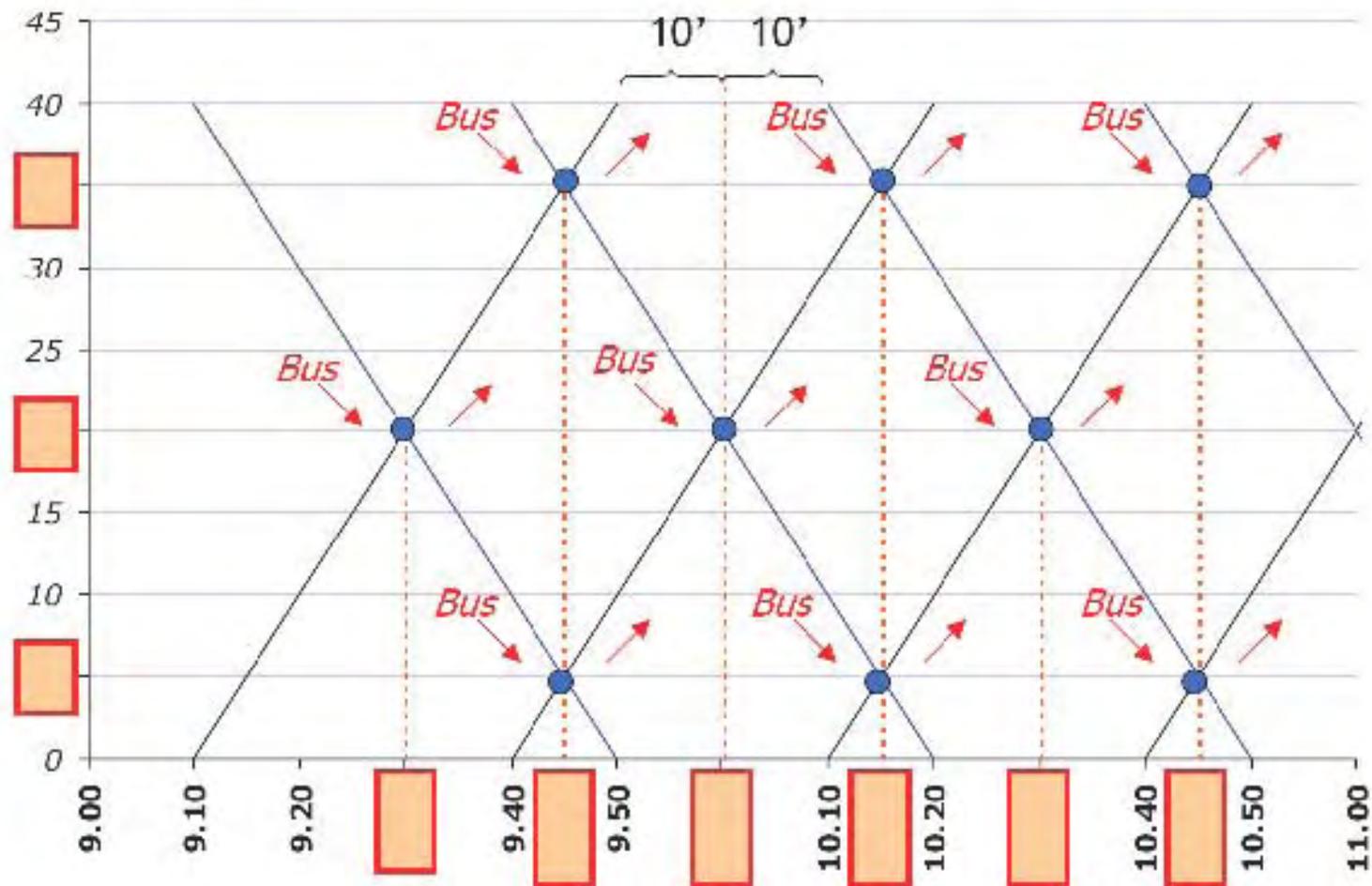


Orario coordinato cadenzato



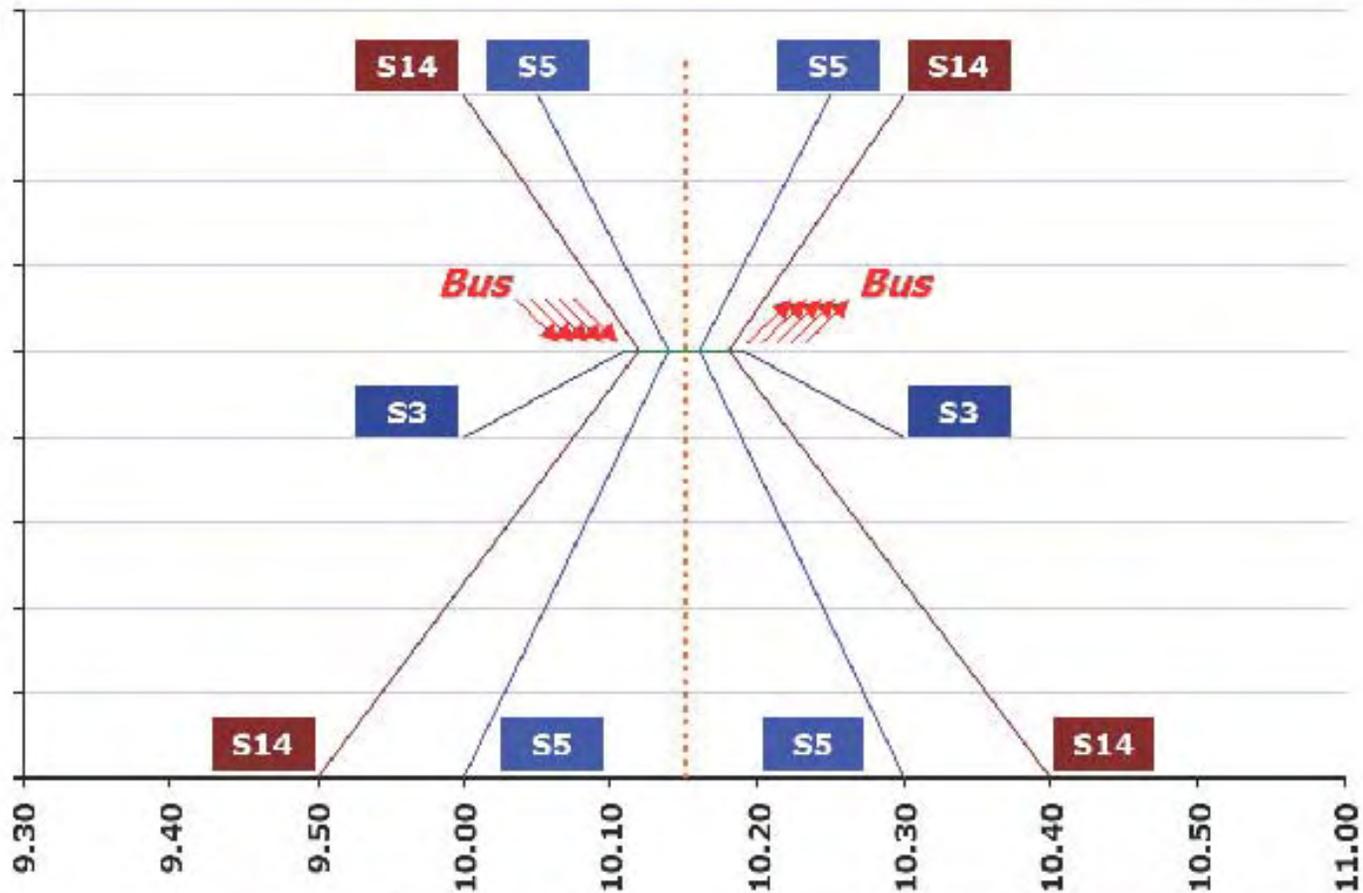
Orario coordinato cadenzato

Cadenzamento Simmetrico 30'



Orario coordinato cadenzazaro

Nodo di Wetzikon



Sezione della mobilità

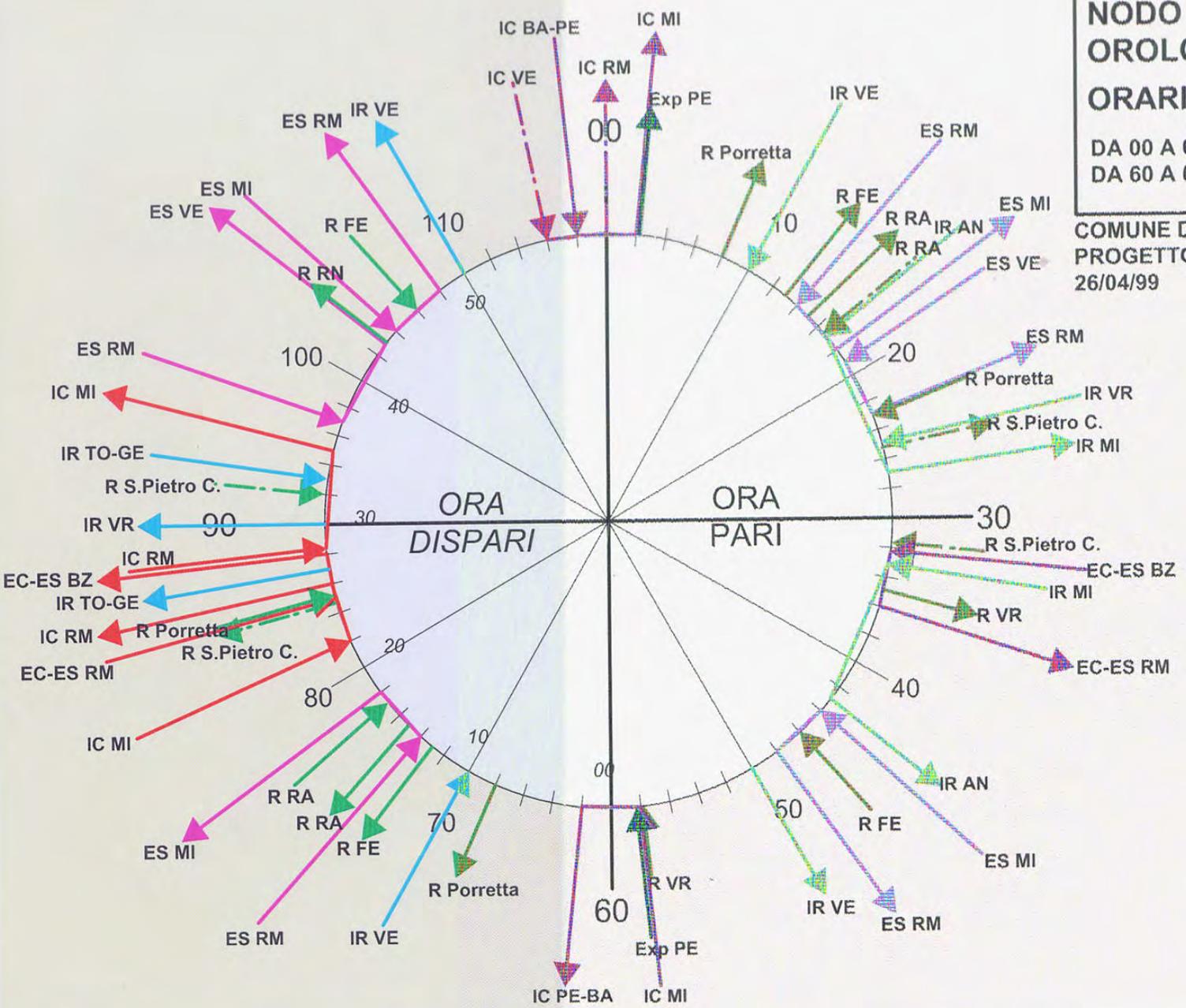


36

NODO DI BOLOGNA OROLOGIO 120'

ORARIO 1999-2000
DA 00 A 60 = ORA PARI
DA 60 A 00 = ORA DISPARI

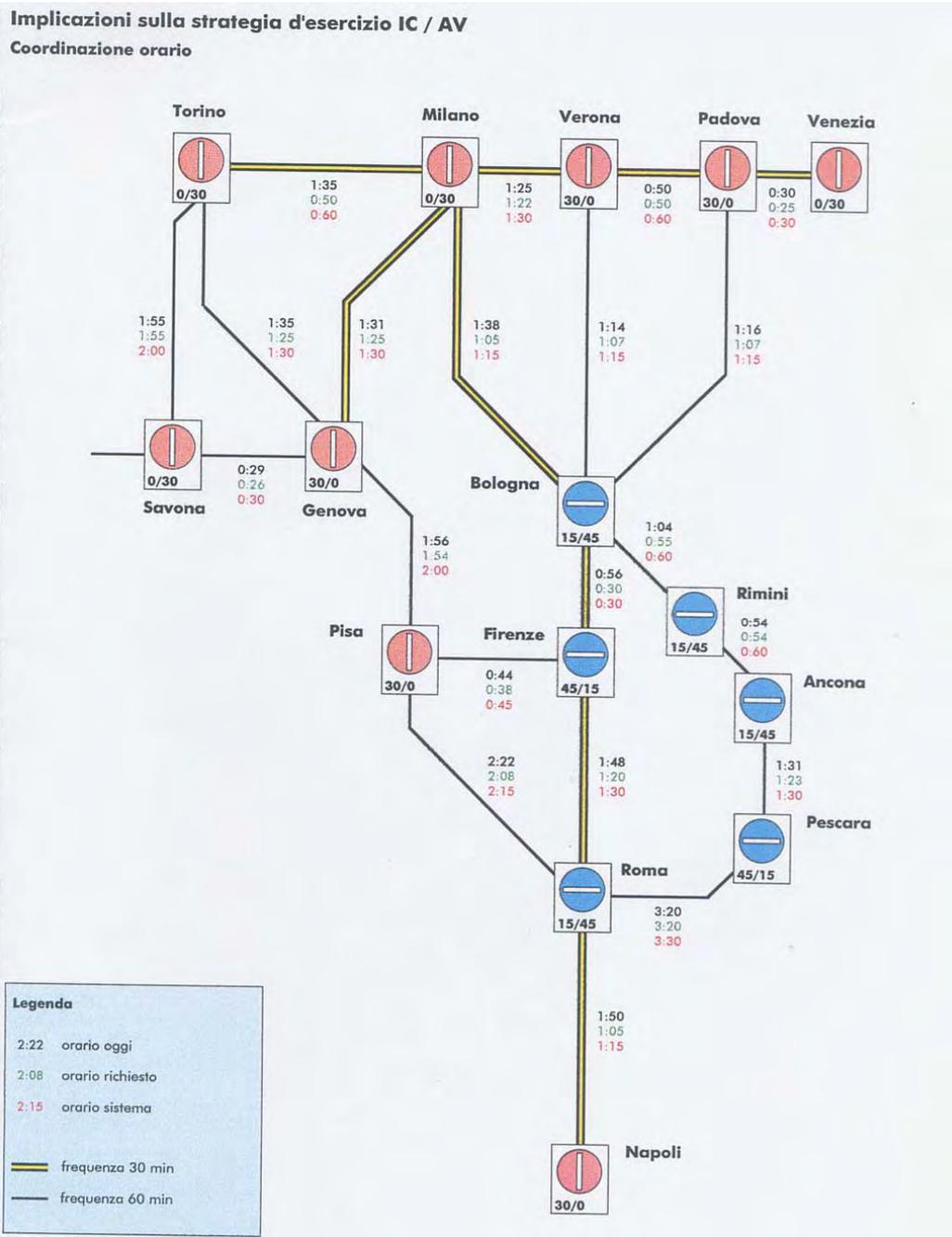
COMUNE DI BOLOGNA A
PROGETTO NODO FERROVIARIO
26/04/99



STAZIONE DI ZURIGO AI 10'

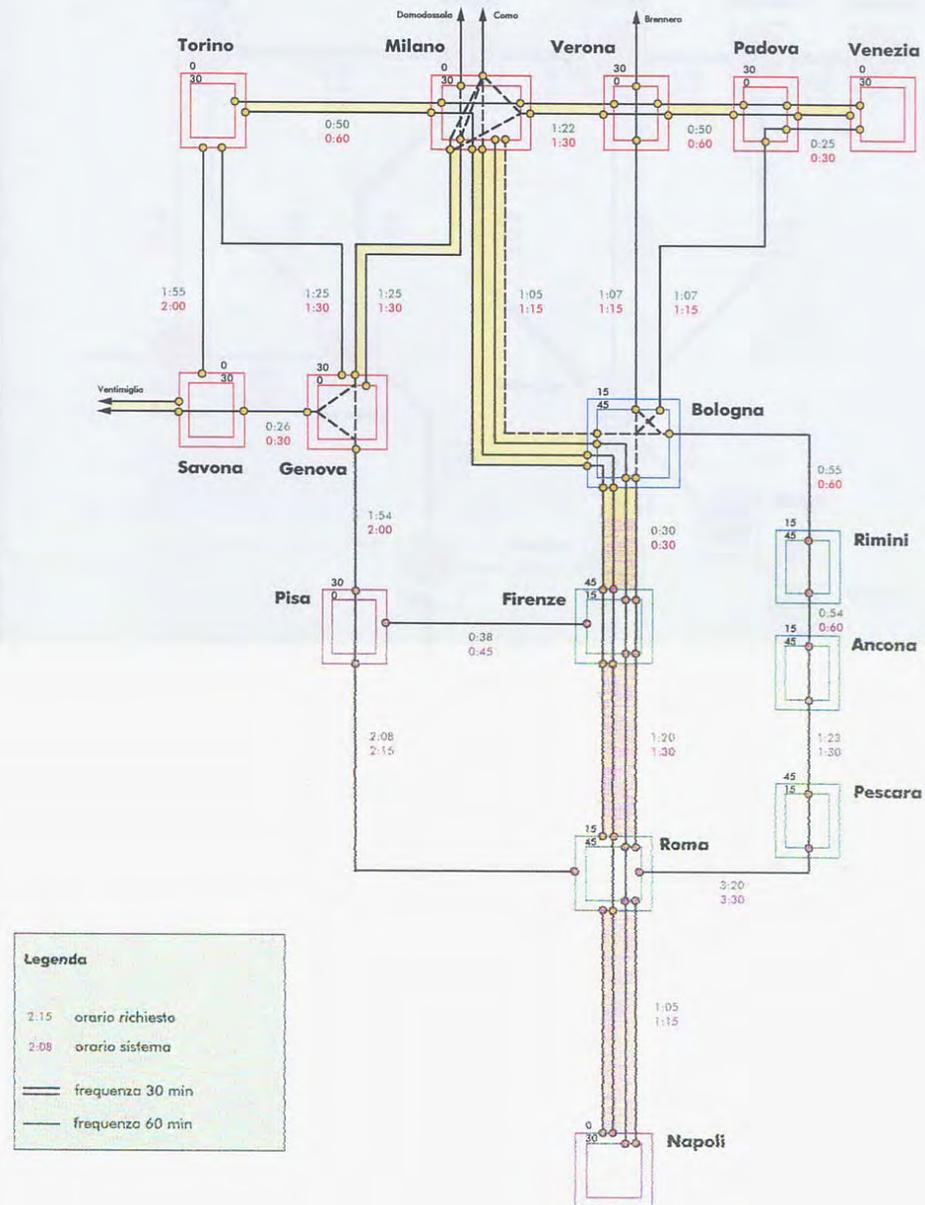


PROGETTO DI ORARIO PER L'ITALIA



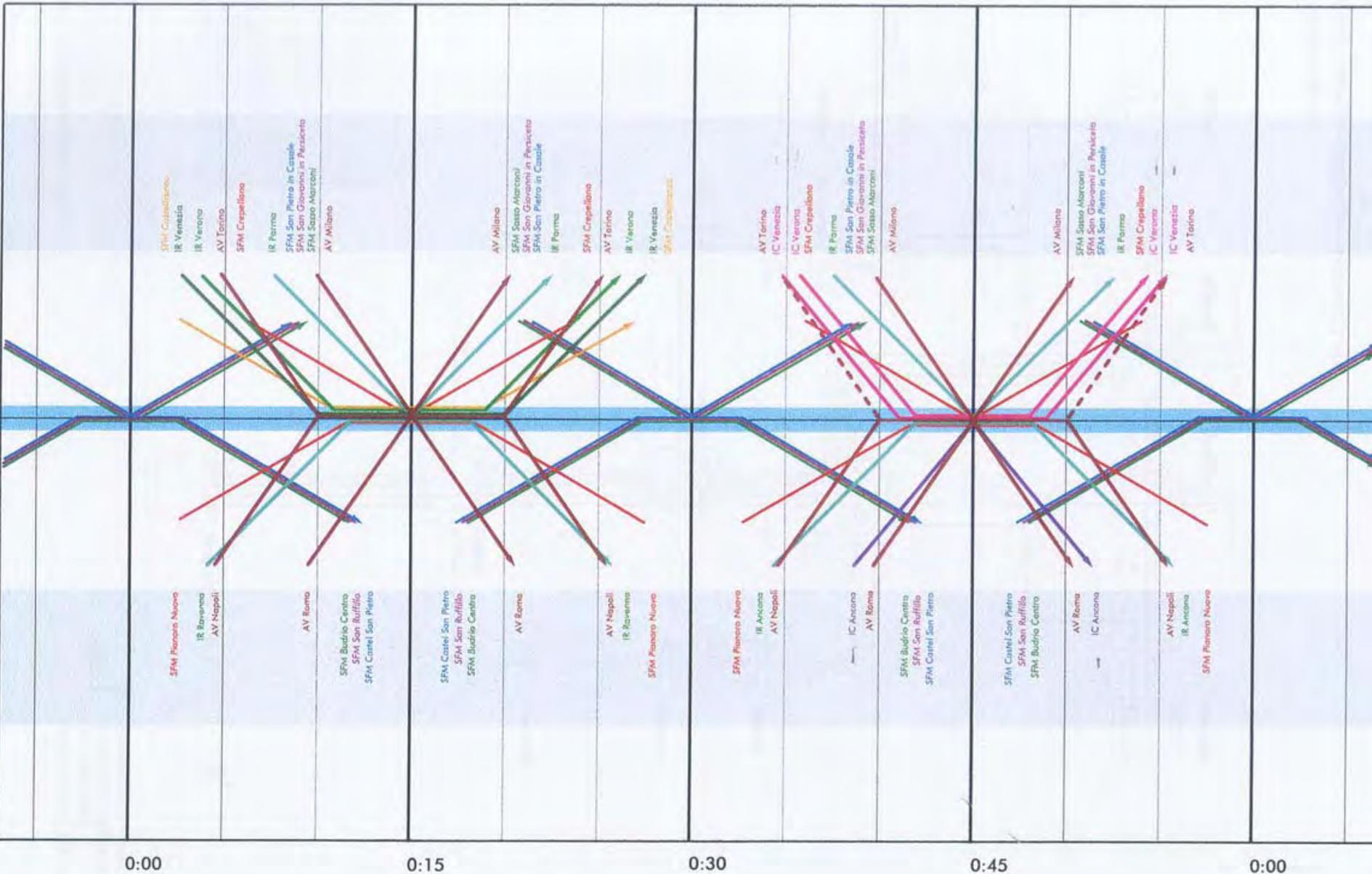
PROGETTO DI ORARIO PER L'ITALIA

Implicazioni sulla strategia d'esercizio IC / AV
 Percorsi dei treni IC, AV



PROGETTO DI ORARIO PER BOLOGNA CENTRALE

Bologna SFM Orario Nodo di Bologna Centrale frequenza SFM 30 min



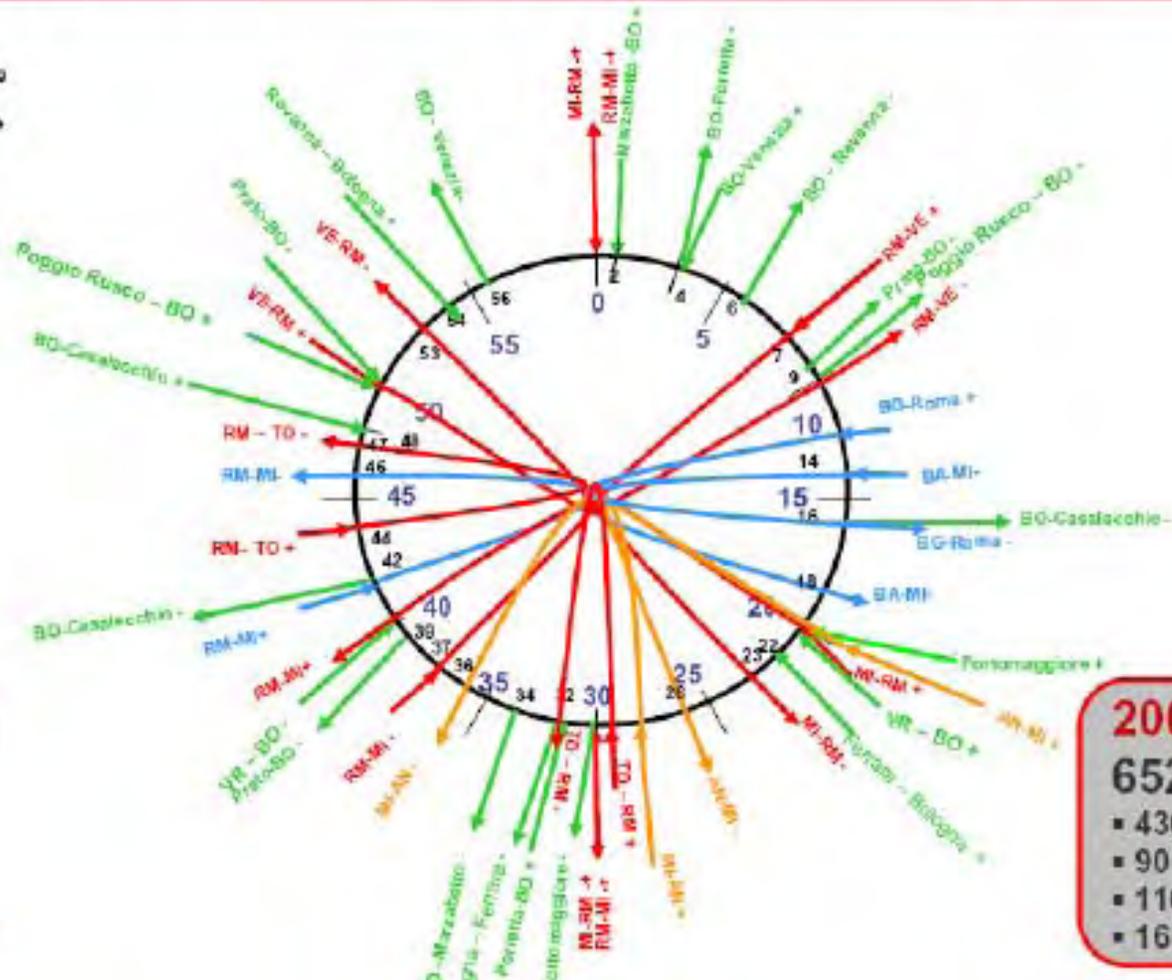
SITUAZIONE ATTUALE A BOLOGNA

Orario 2009/2010: orologio di Bologna C.le

XX - Treno in uscita da Bologna C.le

XX+ Treno in entrata a Bologna C.le

ES
IC
IR
Reg



2008/2009

600 treni:

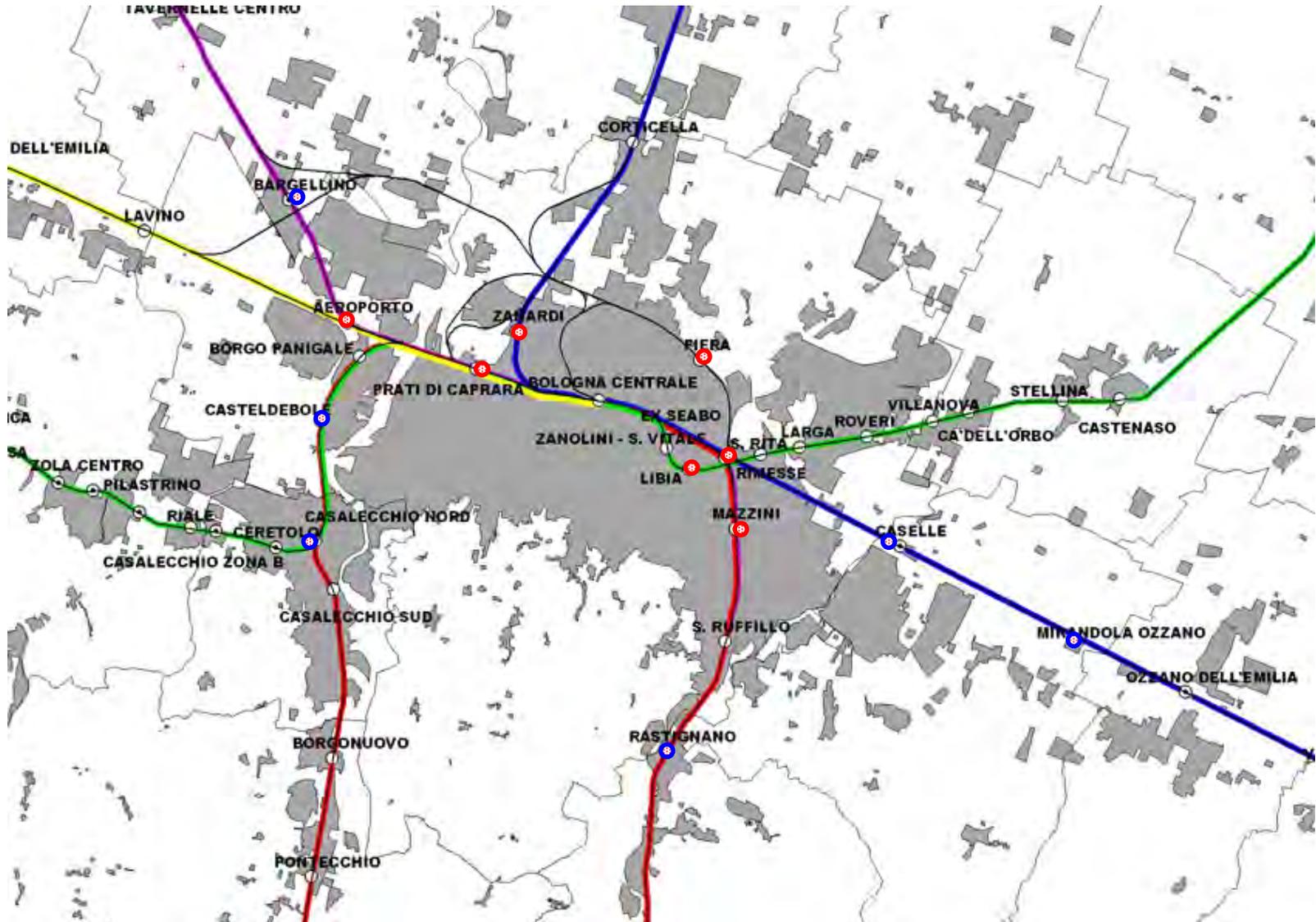
- 400 regionali
- 88 LP
- 112 ES

2009/2010

652 treni:

- 430 regionali
- 90 LP
- 116 ES
- 16 EScity

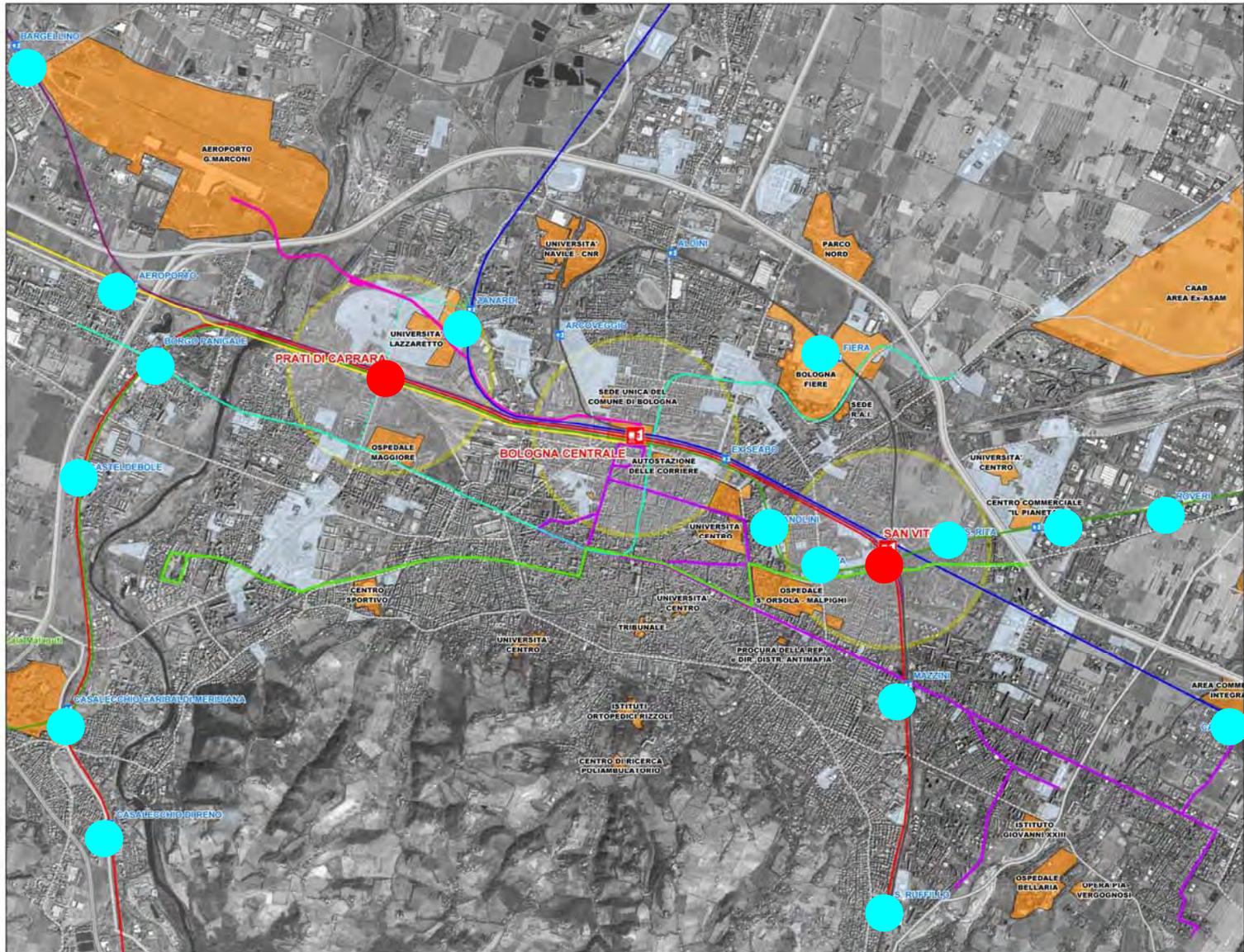
Fermate ancora non costruite o non attivate



Le fermate nuove non ancora costruite o attivate sono tutte a Bologna, l'area centrale del SFM, di destinazione degli spostamenti

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

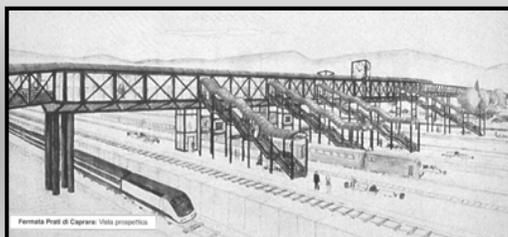
Il progetto urbano per il SFM: Bologna



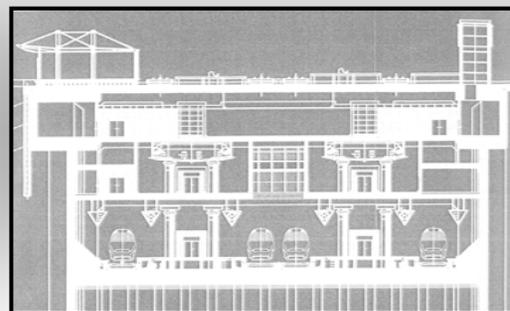
Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Il Piano della Mobilità e il progetto urbano per il SFM: le stazioni strategiche

PRATI DI CAPRARA



SAN VITALE



INTEGRAZIONE

ESEMPI INTERSCAMBIO:

- STOCCARDA - INTERSCAMBI
- MONACO – STAZIONE S
- VETZIKON- INTERSCAMBIO

ORARI CADENZATI E INTEGRATI
CON TUTTI I MEZZI

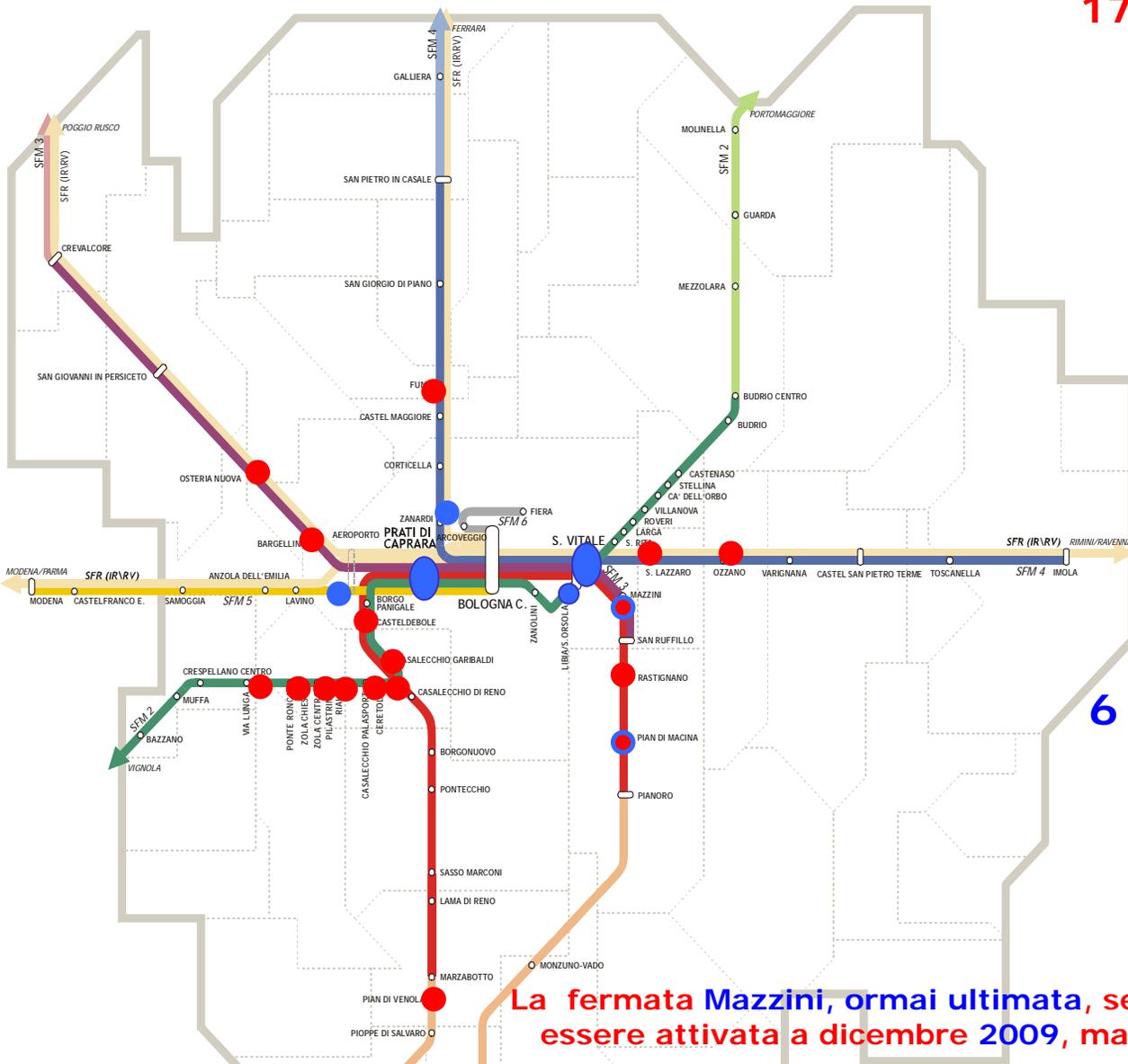
Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Le parole chiave del progetto SFM

- Attrattività** la **vicinanza delle fermate rispetto agli insediamenti** e alle funzioni urbane è essenziale per innescare il vicendevole “effetto di richiamo”
- Accessibilità** per agevolare l'utilizzo del sistema da parte degli utenti è molto importante **la cura degli accessi alle fermate**, con marciapiedi e servizi **senza barriere architettoniche**. Questo è già stato fatto per le nuove fermate, mentre le esistenti saranno gradualmente adeguate
- Interscambio** ogni fermata/stazione è vista come **un nodo di interscambio** (di varia valenza a seconda delle situazioni), oltre che **con i bus, con tutte le altre modalità di trasporto**, sia pubblico sia privato. Attualmente le fermate della futura rete **SFM sono dotate di 7.255 posti per auto, 929 per bici e 947 per moto**. Secondo un recente studio, **il SFM a regime comporterà la necessità di ulteriori 6.190 posti auto, 5.178 posti bici e 1.123 posti**
- Unitarietà** gli interventi per le nuove fermate e per la sistemazione delle esistenti, possono essere caratterizzati da un **design unificato**, grazie all'uso di specifici elementi di arredo e di informazione
- Cadenzamento** gli orari di servizio verranno organizzati in modo da avere un treno ogni **30' nella prima fascia** e uno ogni **60' nella seconda**, oltre a intensificazioni nelle ore di punta, durante tutto l'arco della giornata, ovvero **dalle 6.00 alle 24.00**. In base a tali orari sarà anche riorganizzata la rete del trasporto pubblico su gomma, per ottenere la totale integrazione nei principali nodi di interscambio
- Sicurezza** **requisito basilare per il corretto funzionamento** di tutto il progetto e soprattutto per migliorare la qualità del **servizio** offerto.
nella progettazione delle fermate si è tenuto nel massimo conto il requisito della **sicurezza personale degli utenti (visibilità)**

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Le nuove fermate realizzate e di prossima realizzazione al 2009



17 stazioni e fermate SFM realizzate:

- Calderara-Bargellino
- Casalecchio Garibaldi
- Casalecchio Palasport
- Casteldebole
- Ceretolo
- Funo
- Osteria Nuova
- Ozzano
- Pian di Venola
- Pilastrino
- Rastignano
- S. Lazzaro di Savena
- Via Lunga
- Zola Centro
- Mazzini (in corso di ultimazione)
- Pian di Macina (in corso di ultimazione)
- Zola Chiesa (in corso di ultimazione)

6 stazioni e fermate SFM da realizzare:

- Borgo P. Scala
- Libia/S. Orsola (finanziata al grezzo)
- Prati di Caprara (da finanz. in parte)
- San Vitale-linea Rimini
- San Vitale-linea Prato
- Zanardi (da finanziare)

La fermata Mazzini, ormai ultimata, secondo l'Accordo 2007 dovrebbe essere attivata a dicembre 2009, ma RFI vorrebbe rinviarla al 2011

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

SINTESI DEI PROBLEMI PRINCIPALI

- POTENZIARE E REGOLARIZZARE L'OFFERTA SU TUTTE LE DIRETTRICI FERROVIARIE E REALIZZARE IL PASSANTE S.PIETRO IN CASALE-BOLOGNA-IMOLA
- RAFFORZARE IL RUOLO DI COMUNE E PROVINCIA SU PROGRAMMAZIONE E AMMINISTRAZIONE DEL SFM
- INTEGRAZIONE FUNZIONALE E TARIFFARIA
- REALIZZARE LE FERMATE MANCANTI
- ACQUISTARE MATERIALE ROTABILE IDONEO AL SERVIZIO E DI CAPACITA' ADEGUATA ALLA DOMANDA, INTEGRATA, PREVISTA
- ADEGUARE L'INFRASTRUTTURA AL MATERIALE ROTABILE E AL SERVIZIO PASSANTE PREVISTO

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

- ATTIVARE LA NUOVA FERMATA DI MAZZINI
COME PREVISTO NELL'ACCORDO 2007

