



Piano della Mobilità Provinciale

INCONTRO CON I SINDACATI DI CATEGORIA

Sala dello Zodiaco

21 MARZO 2007



Progressiva **attuazione** dello scenario di riferimento del PTCP/PMP (orizzonte triennale)

Definizione tecnico-economica di azioni e interventi del PTCP/PMP (valenza tattico-operativa)

La Conferenza di Pianificazione si è aperta il 25 Ottobre 2006

Durante la Conferenza di Pianificazione, Gli Enti Locali e le Associazioni d categoria sono chiamati a portare il loro contributo conoscitivo e valutativo esaminando i documenti elaborati dalla Provincia:

QUADRO CONOSCITIVO

Costituisce il primo momento del processo di pianificazione e ne costituisce le fondamenta; nel QC trova spazio una ricostruzione organica dello stato della mobilità del territorio provinciale al momento nel quale l'attività di pianificazione è stata avviata, nonché una analisi delle dinamiche evolutive delle situazioni accertate.

DOCUMENTO PRELIMINARE

E' l'elaborato dove sono contenute le linee portanti del Piano, costituite dagli obiettivi generali e dalle scelte strategiche attraverso le quali si intendono realizzare tali obiettivi.

VALSAT

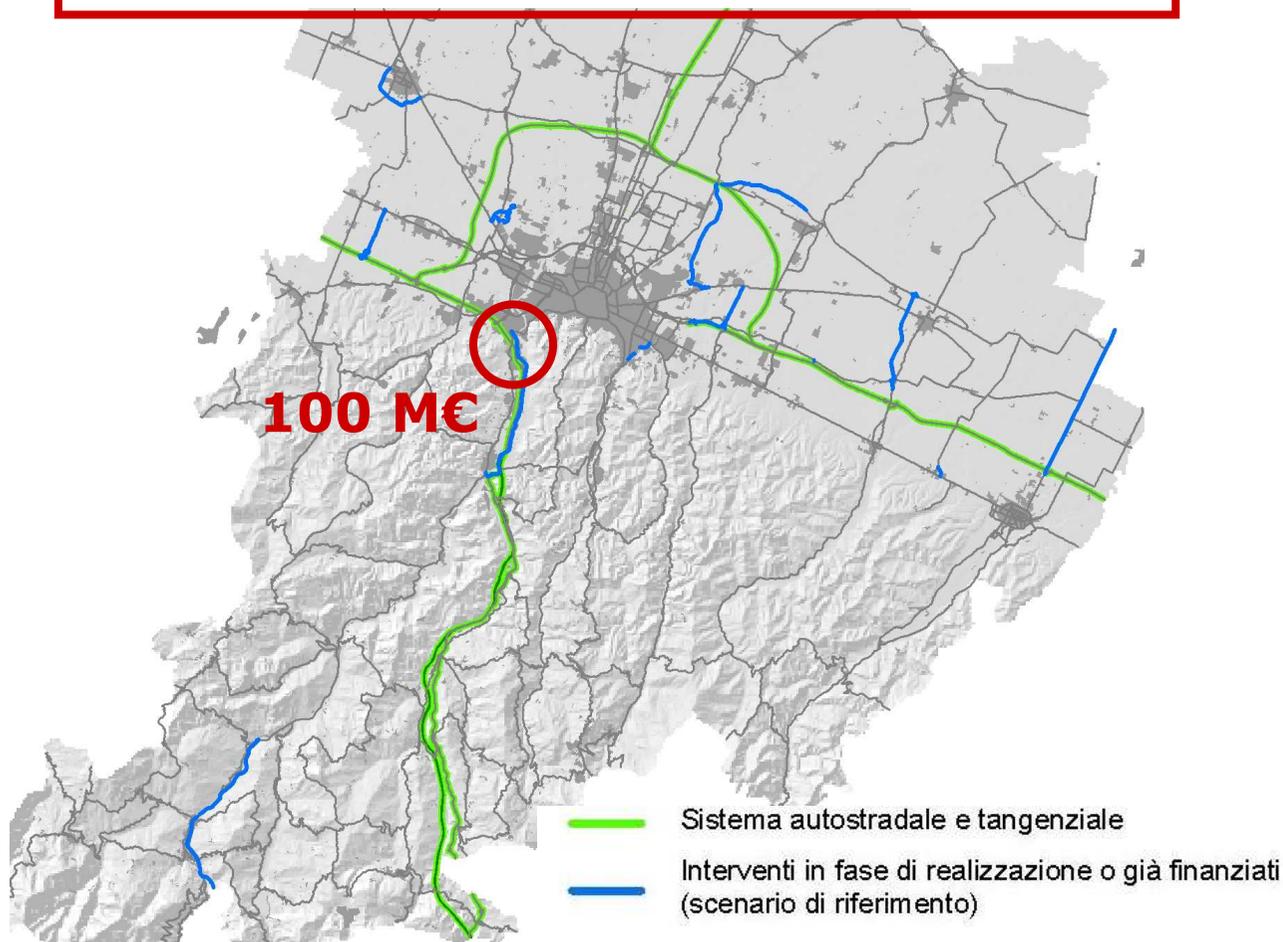
E' l'elaborato che contiene gli esiti della valutazione preliminare degli effetti complessivi che deriveranno dall'attuazione delle scelte indicate nel Documento Preliminare, in considerazione delle caratteristiche della mobilità evidenziate nel Quadro Conoscitivo.

SCENARIO PROGETTO BASE PMP

- Opere dello Scenario di Riferimento
 - Selezione opere infrastrutturali viarie
- Integrazione tariffaria e funzionale TPL-SFM
- Nuovo assetto SFM (Nuovo Accordo integrazione DP)
- Principi di riorganizzazione gerarchica della rete TPL
 - Gli strumenti per la Fattibilità del Piano
 - Road-Pricing
 - Perequazione

Lo **scenario di riferimento** assume come **opere invarianti**:

- SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO (SFM)
- PASSANTE NORD

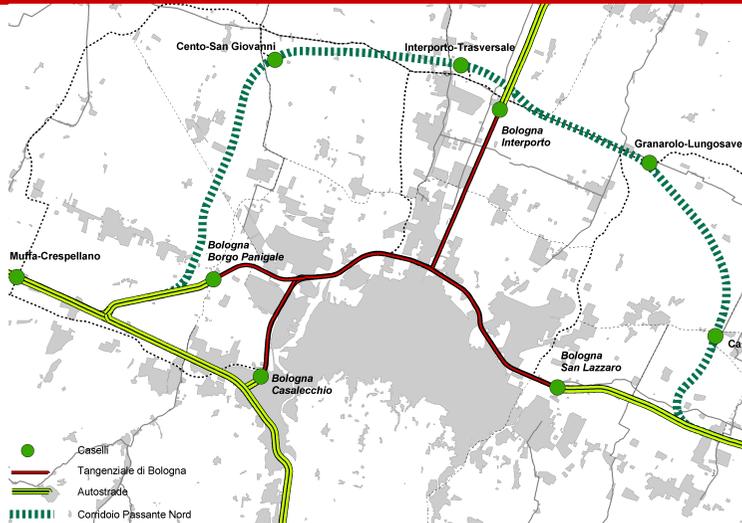


OPERE VIARIE

A1 Bologna - Firenze
A1 Bologna - Modena
A1 Bologna - Modena ¹
A13 Bologna - Padova
A14 Bologna - Taranto
A14 Bologna - Taranto
A14 Bologna - Taranto
Collegamento casello Muffa via Emilia
Complanare lato Nord
Croce dell'Idice
Futa
Lungo Savena
Padullese
Passante Nord
Porrettana
Porrettana
San Carlo
Selice - Montanara ²
Tangenziale di Bologna
Tangenziale San Giovanni in Persiceto
Tangenziale San Giovanni in Persiceto
Trasversale di pianura
Trentola
Variante di valico

Scenario di Riferimento

Passante Nord e SFM



Le due opere invariante sono legate indissolubilmente

Accordo procedimentale (luglio 2005)

Per il PASSANTE AUTOSTRADALE NORD

“Le Parti concordano di istituire **un pedaggio aggiuntivo** per l’accesso al nuovo sistema tangenziale, da destinare al SFM

PROBLEMI APERTI

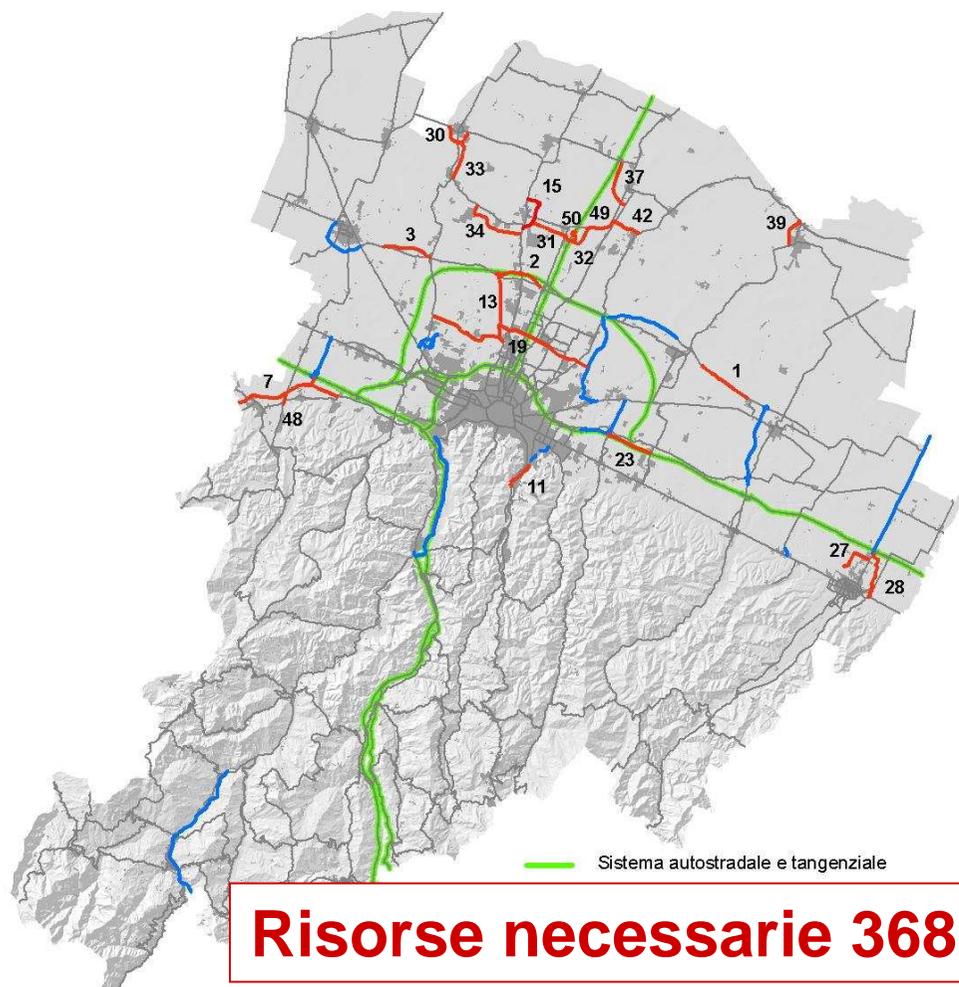
■ Passante Nord: avvio procedure di Project financing

■ SFM: risorse già investite 230 M€ infrastrutture
50 M€ fermate

risorse mancanti: 30 M€ infrastrutture
15 M€ fermate
24 M€ servizio
224 M€ materiale rotabile

Elenco opere stradali rientrate nello scenario di progetto base PMP

22 OPERE SELEZIONATE



Risorse necessarie 368 M€

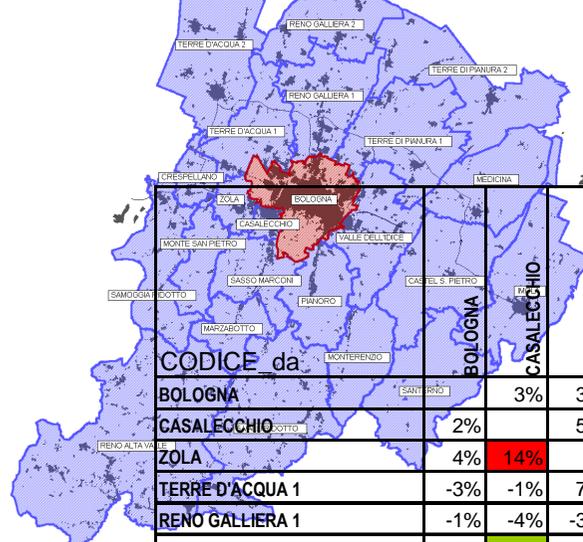
- POTENZ. SP3 BUDRIO-VILLA FONTANA
- VARIANTE FUNO
- VARIANTE SP3 SALA BOLOGNESE
- NUOVA BAZZANESE
- NODO DI RASTIGNANO
- VARIANTE SP4 da Cristoforo Colombo alla SP3
- VARIANTE SP4 SAN GIORGIO DI PIANO
- INTERMEDIA DI PIANURA
- COMPLANARE DA PONTE RIZZOLI A SP 28
- VARIANTE EST/OVEST DI IMOLA
- CIRCONVALLAZ. PIEVE DI CENTO
- VARIANTE SP 44
- CIRCONVALLAZIONE BENTIVOGLIO
- VARIANTE SS64 ALTEDO
- VARIANTE MOLINELLA
- RACCORDO SP27-SP569 (Nodo della Muffa)
- NUOVO CASELLO BENTIVOGLIO
- VARIANTE SP 42 CIRCONVALLAZIONE DI ARGELATO

L'accessibilità territoriale

I tempi di collegamento tra macroaree provinciali: confronto tra lo stato attuale e lo scenario di progetto base

Opere già finanziate

■ < -10%
 ■ < -5%
 ■ > 10%
 □ Altri

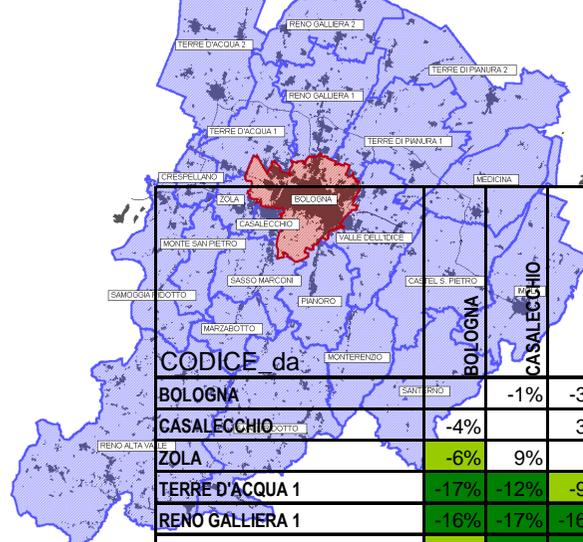


CODICE da	BOLOGNA	CASALECCHIO	ZOLA	TERRE D'ACQUA 1	RENO GALLIERA 1	TERRE DI PIANURA 1	VALLE DELL'IDICE	PIANORO	SASSO MARCONI	MONTE SAN PIETRO	SAMOGGIA RIDOTTO	CRESPELLANO	TERRE D'ACQUA 2	RENO GALLIERA 2	TERRE DI PIANURA 2	MEDICINA	CASTEL S. PIETRO	IMOLA	SANTERNO	MONTERENZIO	5 VALLI RIDOTTO	MARZABOTTO	RENO ALTA VALLE	Media
BOLOGNA		3%	3%	-1%	2%	-4%	2%	3%	0%	5%	5%	0%	-7%	0%	1%	-5%	1%	9%	3%	-1%	-9%	4%	-3%	0%
CASALECCHIO	2%		5%	4%	-4%	-4%	-1%	1%	5%	7%	6%	-1%	-14%	-5%	2%	-3%	5%	12%	4%	-3%	-14%	-4%	-3%	-1%
ZOLA	4%	14%		4%	-4%	-4%	-1%	2%	6%	9%	6%	7%	-9%	-5%	3%	-4%	5%	12%	5%	-3%	-13%	6%	-3%	0%
TERRE D'ACQUA 1	-3%	-1%	7%		0%	-11%	-8%	1%	0%	8%	1%	2%	-12%	-2%	-6%	-12%	-6%	2%	-1%	-6%	-10%	8%	-2%	-3%
RENO GALLIERA 1	-1%	-4%	-3%	2%		4%	-7%	-1%	-4%	0%	-3%	-6%	1%	6%	5%	-6%	-11%	1%	-3%	-5%	-12%	1%	-4%	-3%
TERRE DI PIANURA 1	-2%	-6%	-4%	-9%	6%		-6%	-3%	-5%	-1%	-6%	-9%	-4%	0%	-1%	-8%	-10%	-1%	-3%	0%	-8%	1%	-4%	-4%
VALLE DELL'IDICE	3%	-5%	-5%	-13%	-8%	-6%		8%	-3%	-2%	-3%	-6%	-14%	-10%	-3%	5%	4%	12%	5%	5%	-4%	2%	-2%	-3%
PIANORO	2%	-4%	-8%	-4%	0%	1%	10%		6%	-2%	1%	-8%	-10%	-3%	3%	5%	7%	11%	4%	2%	1%	5%	3%	0%
SASSO MARCONI	-5%	-4%	-6%	-3%	-8%	-8%	-4%	6%		-1%	3%	-9%	-15%	-8%	-2%	-6%	1%	6%	2%	-1%	-4%	2%	1%	-3%
MONTE SAN PIETRO	11%	21%	23%	11%	1%	-2%	4%	8%	14%		5%	19%	6%	3%	3%	-1%	8%	12%	7%	1%	-2%	6%	0%	6%
SAMOGGIA RIDOTTO	5%	14%	21%	13%	0%	-6%	1%	4%	8%	14%		23%	8%	8%	-3%	-6%	4%	7%	4%	-1%	-5%	2%	0%	3%
CRESPELLANO	1%	6%	17%	9%	-5%	-9%	-2%	2%	2%	13%	7%		1%	0%	-3%	-8%	3%	9%	4%	-3%	-12%	4%	-3%	0%
TERRE D'ACQUA 2	0%	-7%	-3%	7%	14%	6%	-2%	0%	-6%	6%	3%	4%		3%	7%	-1%	-4%	2%	0%	-1%	-12%	-2%	-5%	-1%
RENO GALLIERA 2	10%	7%	8%	20%	30%	17%	8%	9%	6%	9%	6%	7%	4%		8%	3%	4%	11%	6%	7%	-3%	10%	2%	7%
TERRE DI PIANURA 2	5%	7%	7%	1%	16%	13%	5%	3%	6%	8%	1%	1%	4%	5%		1%	1%	4%	1%	6%	-1%	10%	2%	4%
MEDICINA	-8%	-7%	-6%	-12%	-1%	-5%	3%	0%	-5%	-4%	-8%	-10%	-5%	-2%	-2%		0%	6%	0%	8%	-6%	-1%	-5%	-4%
CASTEL S. PIETRO	4%	2%	3%	-7%	-4%	-4%	16%	9%	3%	4%	2%	1%	-10%	-5%	-2%	3%		18%	7%	21%	-1%	8%	1%	2%
IMOLA	6%	5%	5%	-4%	0%	-4%	11%	9%	5%	6%	3%	2%	-6%	-1%	-4%	-6%	1%		3%	13%	1%	9%	3%	3%
SANTERNO	6%	1%	1%	0%	3%	-1%	9%	4%	2%	2%	2%	1%	-3%	2%	0%	0%	3%	6%		0%	0%	4%	1%	2%
MONTERENZIO	3%	-5%	-5%	-9%	-6%	3%	7%	5%	4%	-4%	-3%	-6%	-11%	-8%	1%	9%	9%	11%	0%		0%	4%	1%	-1%
5 VALLI RIDOTTO	-18%	-23%	-24%	-18%	-19%	-13%	-9%	0%	-4%	-16%	-12%	-22%	-21%	-18%	-9%	-10%	-7%	-2%	0%	0%		2%	1%	-12%
MARZABOTTO	-10%	-11%	-12%	-5%	-10%	-9%	-4%	4%	5%	-3%	-1%	-10%	-14%	-9%	-3%	-7%	-1%	4%	2%	1%	0%		2%	-4%
RENO ALTA VALLE	-14%	-13%	-14%	-11%	-13%	-13%	-10%	1%	2%	-8%	-1%	-12%	-15%	-13%	-8%	-11%	-7%	-3%	0%	1%	1%	1%		-8%
Media	-1%	-1%	-1%	-3%	-3%	-4%	0%	3%	2%	1%	0%	-3%	-8%	-4%	-1%	-4%	0%	6%	2%	2%	-5%	4%	-1%	

I tempi di collegamento tra macroaree provinciali: confronto tra lo stato attuale e lo scenario di progetto base

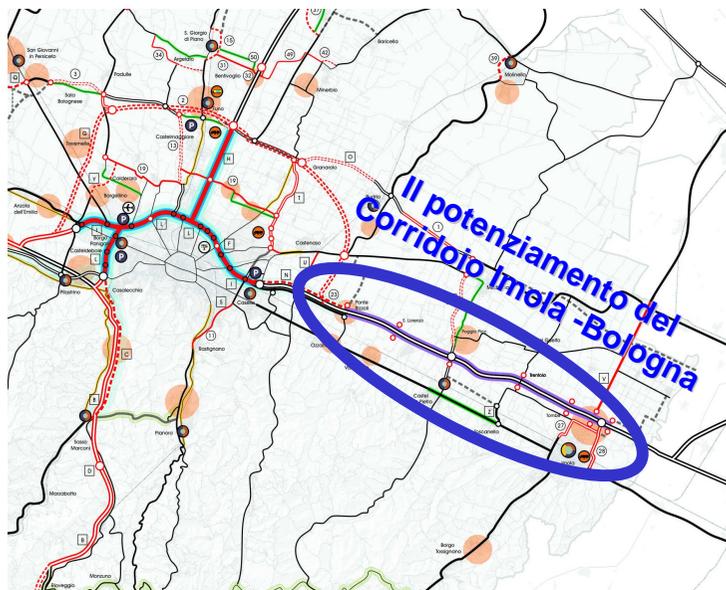
Opere Progetto Base

■ < -10%
 ■ < -5%
 ■ > 10%
 □ Altri



CODICE da	BOLOGNA	CASALECCHIO	ZOLA	TERRE D'ACQUA 1	RENO GALLIERA 1	TERRE DI PIANURA 1	VALLE DELL'IDICE	PIANORO	SASSO MARCONI	MONTE SAN PIETRO	SAMOGGIA RIDOTTO	CREPELLANO	TERRE D'ACQUA 2	RENO GALLIERA 2	TERRE DI PIANURA 2	MEDICINA	CASTEL S. PIETRO	IMOLA	SANTERNO	MONTERENZIO	5 VALLI RIDOTTO	MARZABOTTO	RENO ALTA VALLE	Media
BOLOGNA		-1%	-3%	-12%	-11%	-8%	-1%	-6%	-4%	-1%	-14%	-11%	-11%	-6%	-1%	-6%	0%	4%	1%	-2%	-13%	0%	-5%	-5%
CASALECCHIO	-4%		3%	-7%	-15%	-12%	-8%	-3%	3%	2%	-12%	-13%	-17%	-10%	-2%	-8%	-1%	4%	0%	-8%	-16%	-4%	-4%	-6%
ZOLA	-6%	9%		-9%	-15%	-11%	-8%	-3%	2%	5%	-14%	-22%	-24%	-8%	-1%	-7%	0%	4%	1%	-8%	-14%	6%	-4%	-6%
TERRE D'ACQUA 1	-17%	-12%	-9%		-19%	-23%	-18%	-8%	-9%	-13%	-19%	-19%	-13%	-5%	-13%	-18%	-11%	-6%	-5%	-12%	-15%	2%	-5%	-11%
RENO GALLIERA 1	-16%	-17%	-16%	-15%		-12%	-19%	-15%	-14%	-16%	-27%	-25%	-4%	-5%	0%	-12%	-17%	-9%	-8%	-11%	-18%	-6%	-9%	-13%
TERRE DI PIANURA 1	-9%	-14%	-13%	-21%	-9%		-7%	-11%	-11%	-13%	-26%	-24%	-11%	-10%	-1%	-9%	-10%	-5%	-4%	-1%	-12%	-3%	-7%	-11%
VALLE DELL'IDICE	-6%	-14%	-14%	-22%	-22%	-9%		-5%	-12%	-11%	-21%	-19%	-18%	-16%	-3%	5%	6%	8%	5%	3%	-9%	-5%	-7%	-10%
PIANORO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
SASSO MARCONI	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
MONTE SAN PIETRO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
SAMOGGIA RIDOTTO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
CREPELLANO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
TERRE D'ACQUA 2	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
RENO GALLIERA 2	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
TERRE DI PIANURA 2	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
MEDICINA	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
CASTEL S. PIETRO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
IMOLA	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
SANTERNO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
MONTERENZIO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
5 VALLI RIDOTTO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
MARZABOTTO	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
RENO ALTA VALLE	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%		7%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Media	-10%	-9%	-10%	-12%	-15%	-13%	-9%	-5%	-5%	-9%	-16%	-15%	-13%	-10%	-7%	-10%	-6%	-3%	-2%	-4%	-10%	0%	-3%	
RENO GALLIERA 2	-7%	-7%	-7%	3%	0%	-9%	-8%	-6%	-7%	-11%	-14%	-13%	2%	7%	-5%	-8%	-3%	-4%	-4%	-4%	-12%	0%	-5%	-6%
TERRE DI PIANURA 2	-1%	-1%	-1%	-7%	11%	8%	1%	-5%	0%	-4%	-17%	-13%	6%	9%	-1%	-1%	-1%	-2%	4%	4%	5%	-1%	-2%	
MEDICINA	-11%	-11%	-11%	-17%	-9%	-7%	2%	-7%	-10%	-12%	-23%	-20%	-9%	-6%	-3%	0%	-1%	-1%	8%	8%	-8%	-3%	-7%	-9%
CASTEL S. PIETRO	-2%	-5%	-5%	-13%	-15%	-7%	11%	0%	-4%	-4%	-14%	-9%	-15%	-13%	-3%	1%	8%	7%	15%	15%	-5%	3%	-3%	-5%
IMOLA	0%	-2%	-3%	-10%	-10%	-8%	5%	1%	-2%	-2%	-12%	-8%	-12%	-9%	-8%	-9%	-2%	2%	10%	10%	-2%	4%	-1%	-4%
SANTERNO	1%	-3%	-4%	-6%	-6%	-4%	6%	2%	0%	-2%	-9%	-6%	-8%	-5%	-3%	-3%	2%	-1%	0%	0%	1%	3%	1%	-3%
MONTERENZIO	-4%	-11%	-12%	-16%	-14%	0%	3%	-2%	0%	-11%	-18%	-15%	-14%	-12%	1%	9%	7%	6%	0%	0%	3%	1%	1%	-6%
5 VALLI RIDOTTO	-21%	-23%	-25%	-20%	-24%	-16%	-12%	1%	-4%	-18%	-25%	-27%	-22%	-19%	-11%	-11%	-8%	-6%	-1%	0%	2%	1%	1%	-14%
MARZABOTTO	-16%	-16%	-16%	-12%	-18%	-14%	-12%	1%	1%	-7%	-12%	-19%	-17%	-12%	-7%	-10%	-5%	-2%	-1%	-1%	-3%	2%	2%	-9%
RENO ALTA VALLE	-16%	-14%	-15%	-13%	-17%	-15%	-13%	0%	-1%	-8%	-6%	-16%	-16%	-13%	-10%	-12%	-9%	-6%	0%	1%	0%	0%	0%	-10%

Nonostante l'incremento della domanda si assiste ad una generalizzata e sensibile diminuzione dei tempi medi di collegamento tra macroaree



Il PRIT e il PTCP prevedono che la soluzione sia definita attraverso uno specifico Studio di Fattibilità.

- Il **26 ottobre 2004** il Consiglio Provinciale ha deliberato all'unanimità per un Accordo tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna e Anas riguardante **“L’individuazione di un’ipotesi di tracciato della variante alla ss.9 “via Emilia” nel tratto Osteria Grande – Imola”**.
- L’accordo, in caso di esito positivo dello studio di fattibilità, **impegnava l’ente proprietario ad inserire l’opera nella propria programmazione**.

Lo studio, che ha validato l’ipotesi di potenziamento in complanare, è stato **concluso nel 2005**;
Lo scenario integrato B introduce il **potenziamento in complanare** del corridoio Imola – Bologna, così come deliberato dal Consiglio Provinciale nell’ottobre del 2004

L’indirizzo formulato dal Consiglio Provinciale e l’esito dello Studio di Fattibilità hanno portato ad assumere **la scelta di potenziamento in complanare quale invariante progettuale aggiuntiva** rispetto allo scenario base sia per la **valenza sovraprovinciale** dell’opera sia perché **l’onere di realizzazione spetta all’ANAS**.

Tematiche da approfondire nello sviluppo del progetto di complanare:

- possibile trasferimento di parte del traffico veicolare, soprattutto per i mezzi pesanti, dall'autostrada alla complanare;
- permanere della congestione autostradale nel tratto Imola-Bologna;
- difficoltà di allargamento della piattaforma autostradale;
- rischio di diventare l'alternativa di tracciato al sistema Passante Nord per chi proviene da sud;
- rafforzamento della competizione tra il sistema viario e il SFM;
- permanere di un consistente attraversamento dei centri urbani della via Emilia (in particolare Toscanella e Castel S. Pietro).

Indicazioni del PMP alle successive fasi di progettazione:

- istituzione di pedaggio;
- studio delle modalità di connessione con il sistema Autostradale tangenziale;
- sistema ITS per la gestione dinamica della capacità del fascio infrastrutturale;
- adozione di una soluzione costruttiva che preveda un'unica piattaforma con quella autostradale.

LE STRATEGIE

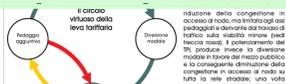
La nuova viabilità e il recupero di capacità da dedicare al TPL

INTEGRAZIONE DI TPL SU GOMMA E SFM

Nell'ottica dell'eliminazione delle sovrapposizioni funzionali tra servizi ferroviari e automobilistici, lungo i tratti della rete stradale paralleli alla ferrovia saranno depotenziati i servizi diretti, mentre sul resto della rete stradale saranno potenziati i servizi portanti e i servizi in adduzione. Il PMP ripropone inoltre un sistema di tariffazione integrata (progetto STIMER).

RILANCIO PROGETTO SFM

Definizione e sottoscrizione Nuovo Accordo per reperimento risorse mancanti e rilancio del progetto



PEREQUAZIONE DI CORRIDOIO (ROAD PRICING)

Il PMP propone una strategia di tariffazione del sistema tangenziale-autostradale, per cofinanziare la rete portante di trasporto pubblico con l'obiettivo di riequilibrare i termini della competizione tra modalità di trasporto.

Il PMP ha una validità di territorio regionale e zone limitate, che otterranno il sistema di pagamento elettronico e la distribuzione di dati e informazioni.

In ogni caso si prevede l'eliminazione delle sovrapposizioni funzionali tra servizi ferroviari e automobilistici.

PROVINCIA DI SOLOFRA



Trasporti

Linee portanti TPL su gomma

Principali linee sociali TPL su gomma

Infrastrutture su mobilità di nuova

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Nuovo Accordo SFM

IL SERVIZIO	Nuovi modelli di esercizio Intensificazione dei servizi Estensione dei servizi Integrazione funzionale e tariffaria con il TPL
LA GESTIONE	Nuovo ruolo Enti Locali Maggiore autonomia funzionale
LA RETE	Interventi tecnologici Completamento infrastrutture
LE FERMATE	Miglioramento dell'accessibilità alle fermate e dell'interscambio
RISORSE	Istituzione meccanismi di Road Pricing

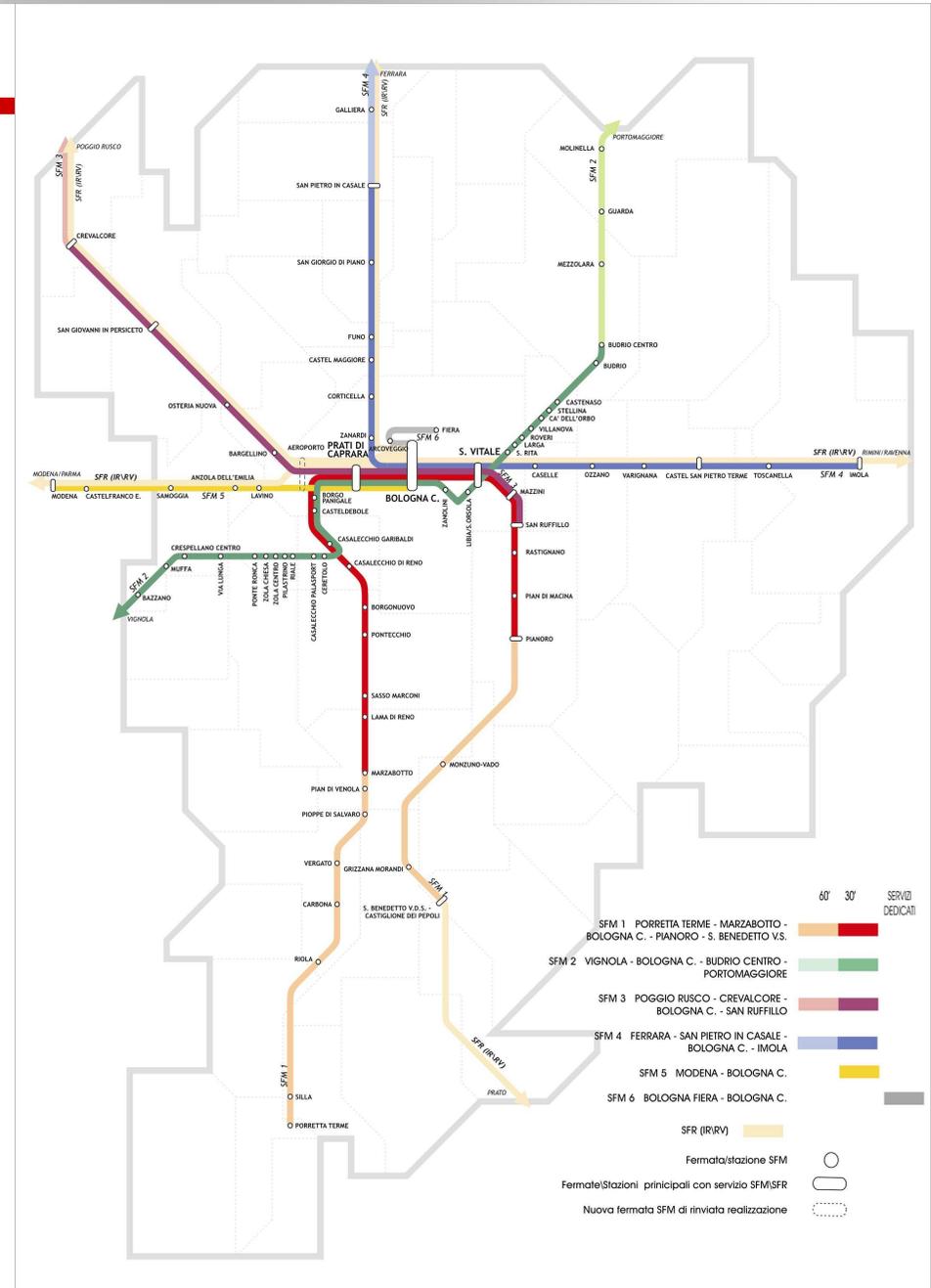
NUOVO ACCORDO SFM

Nuovo Assetto Servizi

Assetto Intermedio (2008-2009)

Assetto Base (2010-2011)

Assetto Potenziato (2015)



- **SFM1 Porretta-Bologna-Prato:**

Cadenzamento pieno e regolare ai 30', e 30' fino a Porretta nelle ore di punta. Miglioramento offerta per Prato

- **SFM2 Portomaggiore-Bologna-Vignola**

Potenziamento e cadenzamento a 30'. Interramento nella tratta urbana della Portomaggiore

- **SFM3 Poggio Rusco-Bologna**

Potenziamento servizio

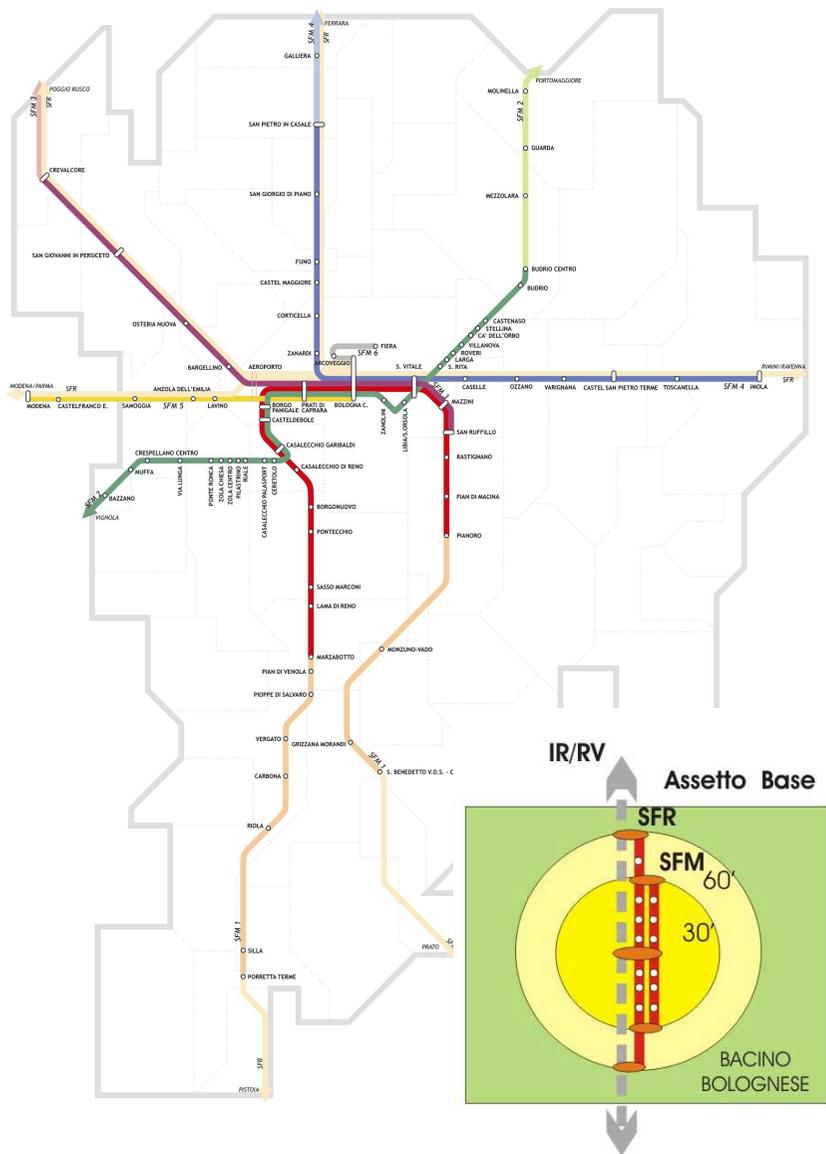
- **SFM4 Imola – Bologna - S. Pietro**

Attuazione linea passante e cadenzamento regolare ai 30'

- **SFM5 Castelfranco-Bologna**

Cadenzamento regolare orario ai 30' nelle ore di punta

- **Nuove Fermate** Attivazione Bargellino-Caselle-Pian di Macina-Mazzini



- Attivazione completa della **rete**
- 4 linee passanti
 - **SFM1:** (Porretta)-**Marzabotto**-Bologna-**Pianoro** (S. Benedetto VS)
 - **SFM2:** **Vignola**-Bologna-**Portomaggiore**
 - **SFM3:** (Poggio Rusco)-**Crevalcore**-Bologna **S.Ruffillo**
 - **SFM4:** (Ferrara)-**S. Pietro in Casale**-Bologna-**Imola**
- 2 linee attestatae a Bologna centrale
 - **SFM5:** Bologna - **Modena**
 - **SFM6:** Bologna - Fiera
- Attivazione completa delle **88 fermate**
 - **3** con cadenzamento a 7'
 - **5** con cadenzamento a 15'
 - **56** con cadenzamento a 30'
 - **24** con cadenzamento a 60'
- Introduzione **Treni Veloci** alle stazioni principali

Sintesi delle risorse necessarie: Assetto Base

SERVIZIO

+24.000.000 €

18.000.000 € Regione E-R

6.000.000 € Road Pricing

Infrastrutture +30.000.000 €

RETE

45.000.000 € Da reperire

Fermate +15.000.000 €

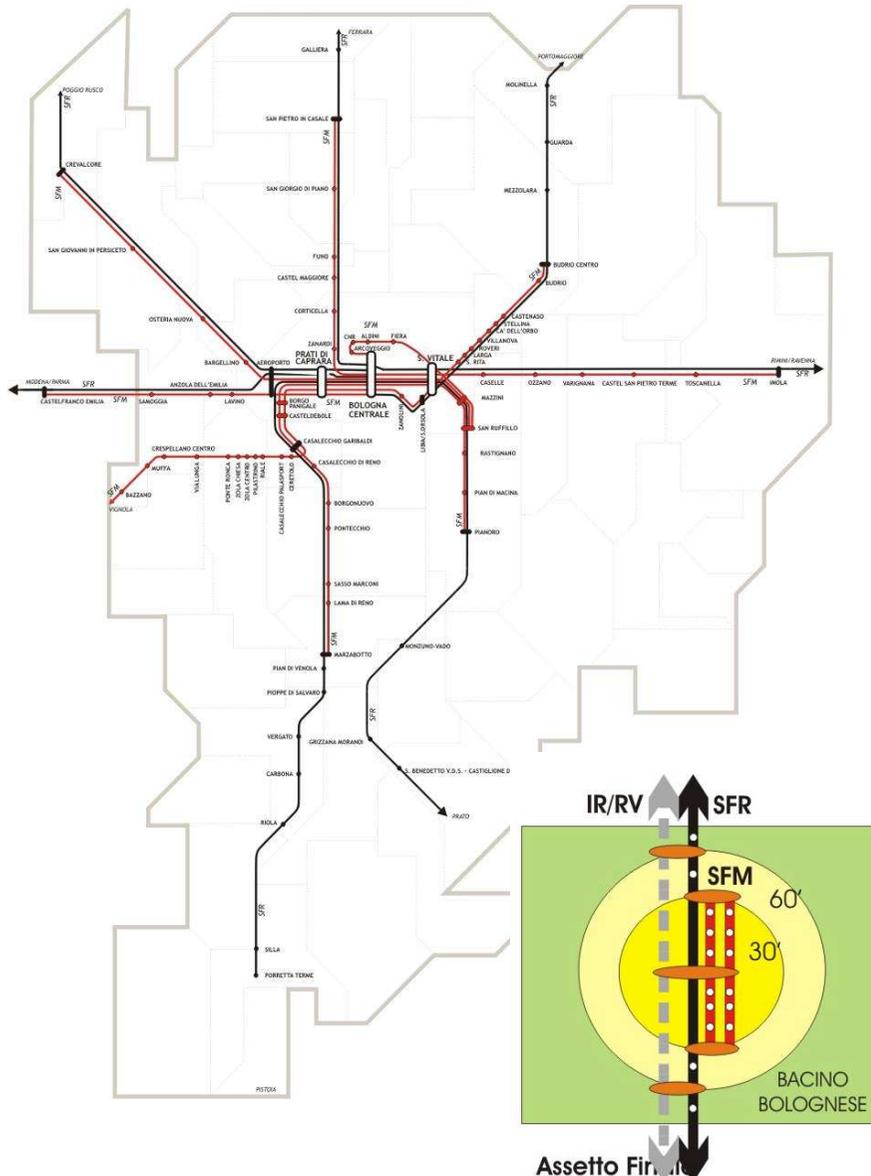
MATERIALE ROTABILE

+224.000.000 €

**14.000.000_{\Anno} Ministero
Road Princig**

RICONOSCIBILITA'

Da definire



Assetto Potenziato

- Proposta estensione servizio ai 30'

Poggio Rusco

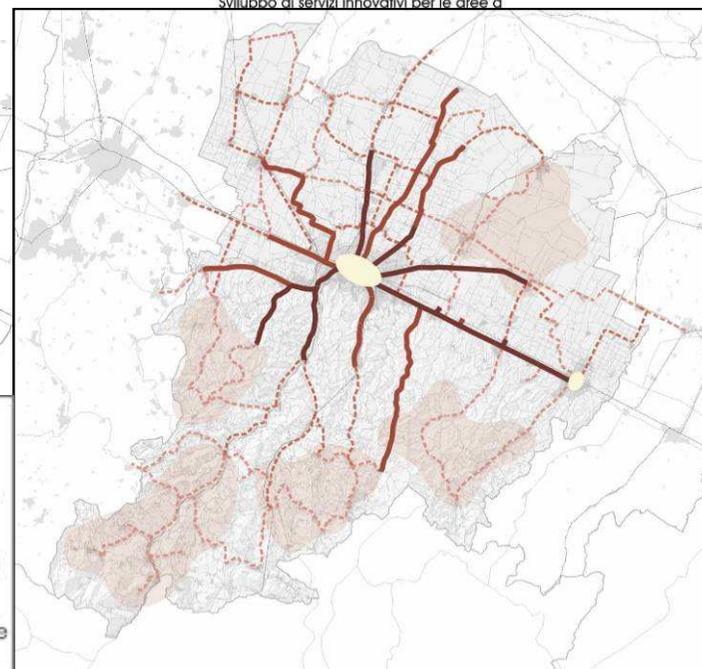
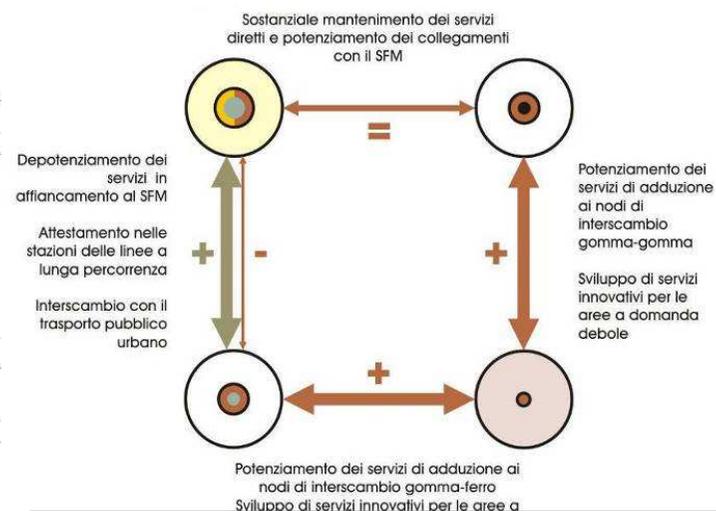
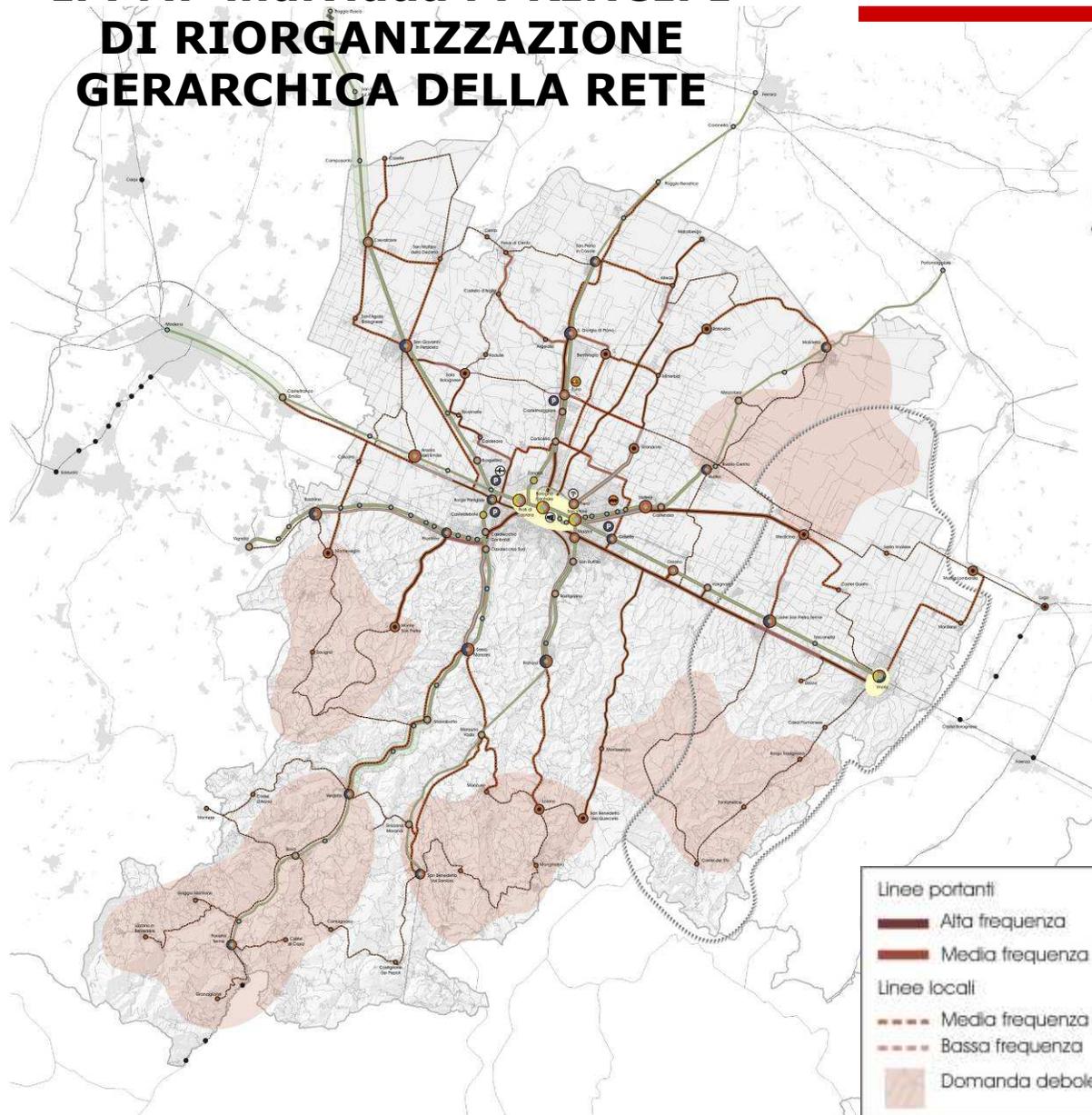
Ferrara

Castel Bolognese

- Potenziamento Assetto Base con introduzione **Treni Veloci**
- **Modello di esercizio** con carattere fortemente **Metropolitano**
- Maggiore autonomia gestionale e programmatoria Enti Locali

Il PMP individua i PRINCIPI DI RIORGANIZZAZIONE GERARCHICA DELLA RETE

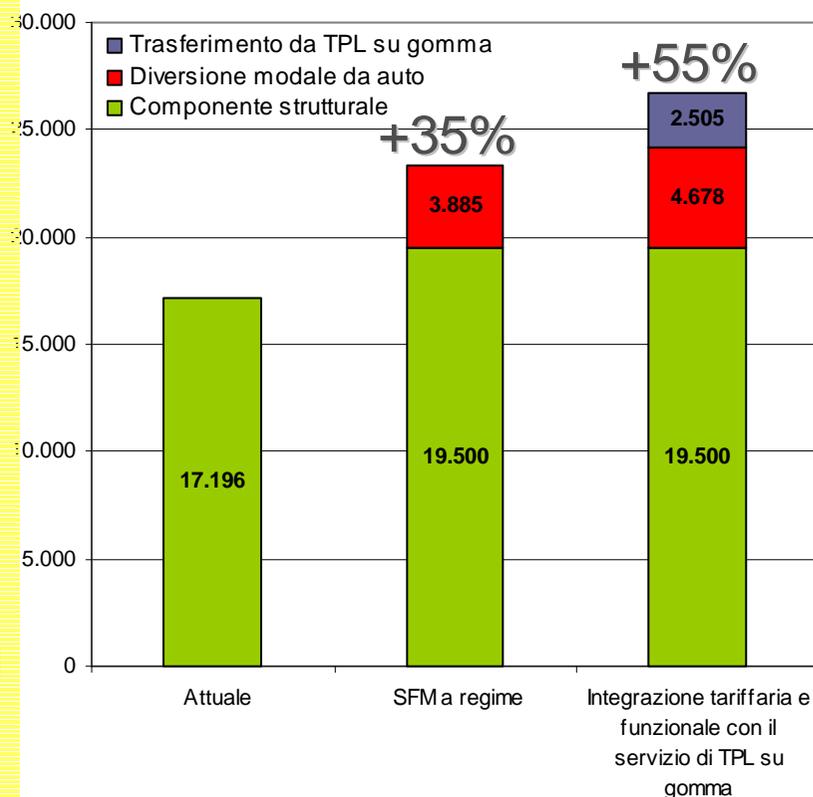
Schema di rete TPL su gomma



I passeggeri trasportati: confronto tra lo stato attuale e gli scenari di progetto

La crescita della domanda di trasporto sui servizi ferroviari regionali – passeggeri 8.00-10.00

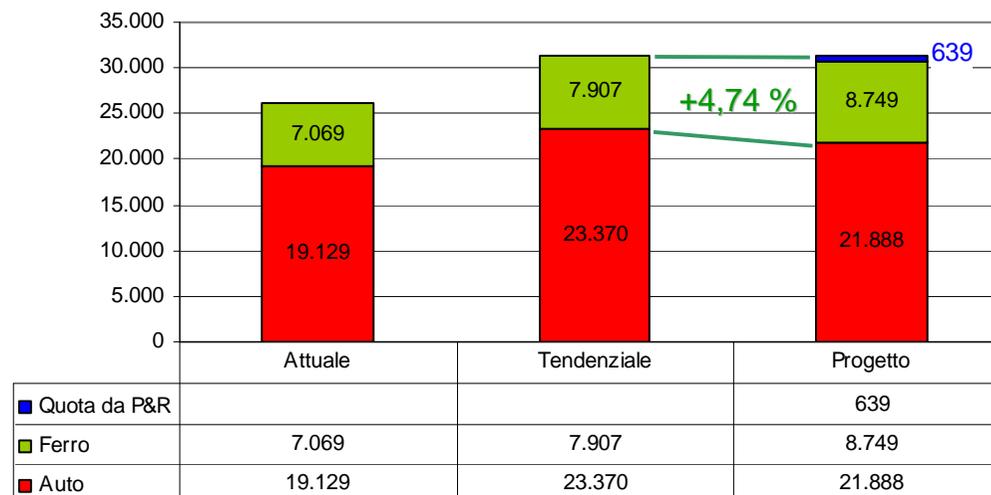
Il SFM, senza interventi di calmierazione dell'accessibilità automobilistica alle aree urbane, produce un incremento della domanda sui servizi ferroviari del **35%. L'integrazione funzionale e tariffaria con i servizi di TPL su gomma produce un ulteriore incremento del **20%**. Il dato è fortemente sottostimato in quanto non considera gli effetti di nuovi provvedimenti complementari di restrizione dell'accessibilità automobilistica nelle aree urbane**



La diversione modale auto-ferro senza il contributo di nuovi interventi complementari

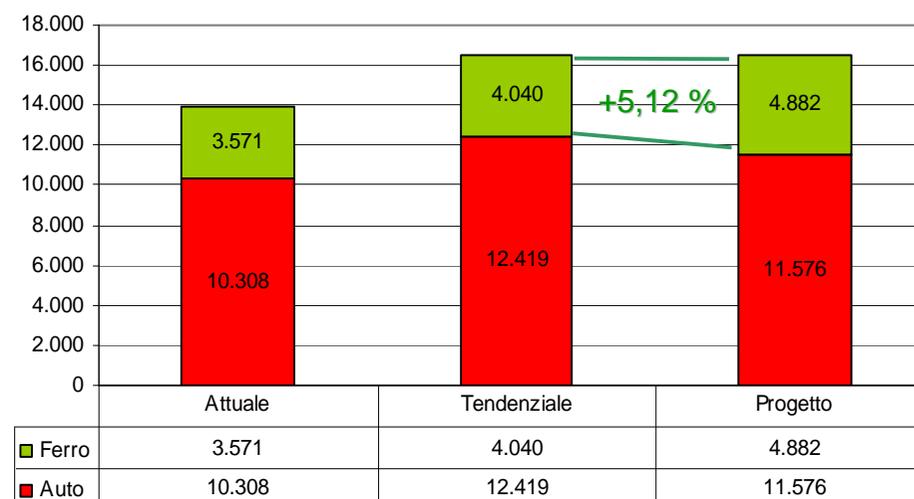
Tutti gli spostamenti destinati a Bologna
Valori riferiti all'ora di punta del mattino (8-9)

La quota globale di spostamenti in auto
si riduce dal 73% al 70%



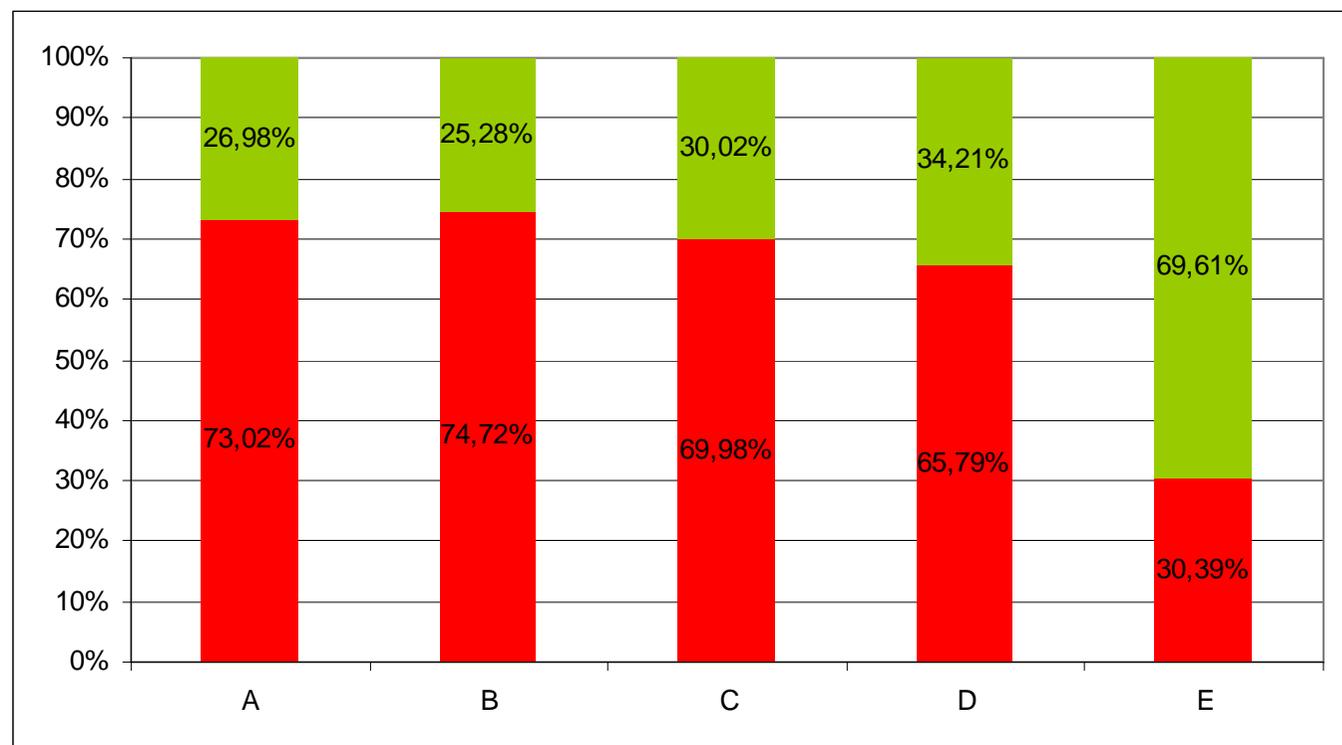
Solo spostamenti originati nell'area di influenza SFM
e destinati a Bologna
Valori riferiti all'ora di punta del mattino (8-9)

La quota di spostamenti in auto si
riduce dal 74% al 70%



SFM: l'effetto di interventi complementari sulla sosta

Ripartizione modale **Privato** – **Pubblico** della domanda potenziale SFM (31.300 spostamenti complessivi al 2020)



1. Scenario A – Stato attuale
2. Scenario B – Tendenziale
3. Scenario C – Progetto Base
4. Scenario D – Contingentamento offerta di sosta nell'area di influenza SFM sui valori attuali
5. Scenario E – Tariffazione estensiva della sosta per eliminare la componente di sosta lunga durata dei non residenti

Uno degli **OBIETTIVI** principali del PMP è assicurare la Fattibilità di quanto previsto

Gli Aspetti finanziari

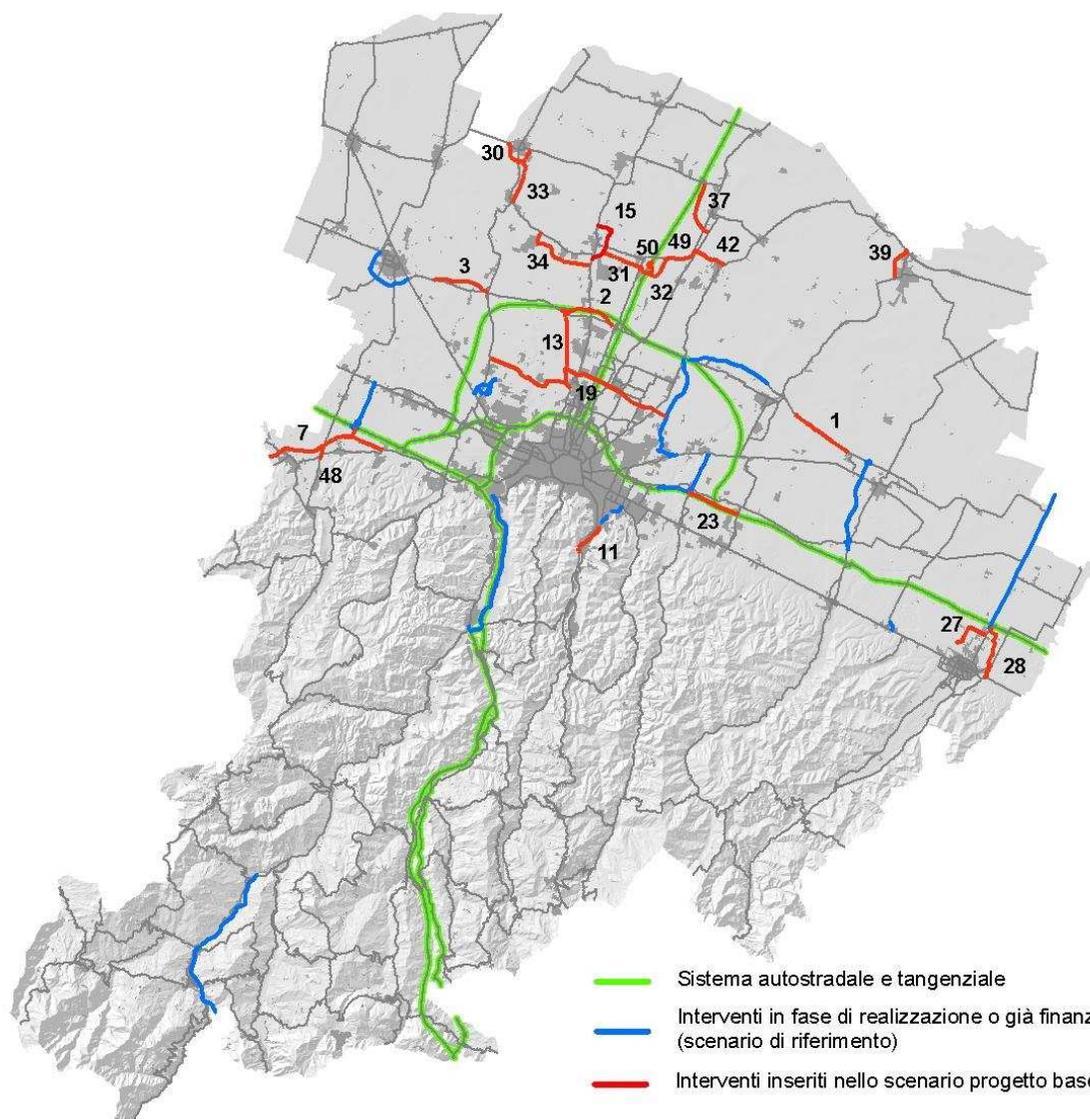
- Dalle Priorità alla FASATURA
- La PEREQUAZIONE TERRITORIALE per le opere stradali
- ROAD PRICING per il TPL

Gli Aspetti tecnico-operativi

- Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana
- Piano di Bacino del Trasporto Pubblico

Gli strumenti per l'attuazione del PMP

Dalle priorità alla fasatura



**22 OPERE STRADALI
PRIORITARIE DEL PROGETTO
BASE PMP**



INDIVIDUAZIONE DI **3 FASI
TEMPORALI** IN COERENZA
CON GLI STRUMENTI
TRIENNALI DI
PROGRAMMAZIONE
DELLE OPERE PUBBLICHE



ATTUAZIONE DELLE
PREVISIONI ATTRAVERSO
IL PTVE

Fasi di Attuazione opere stradali PMP

Mappa per fasi Interventi infrastrutturali sulla mobilità privata

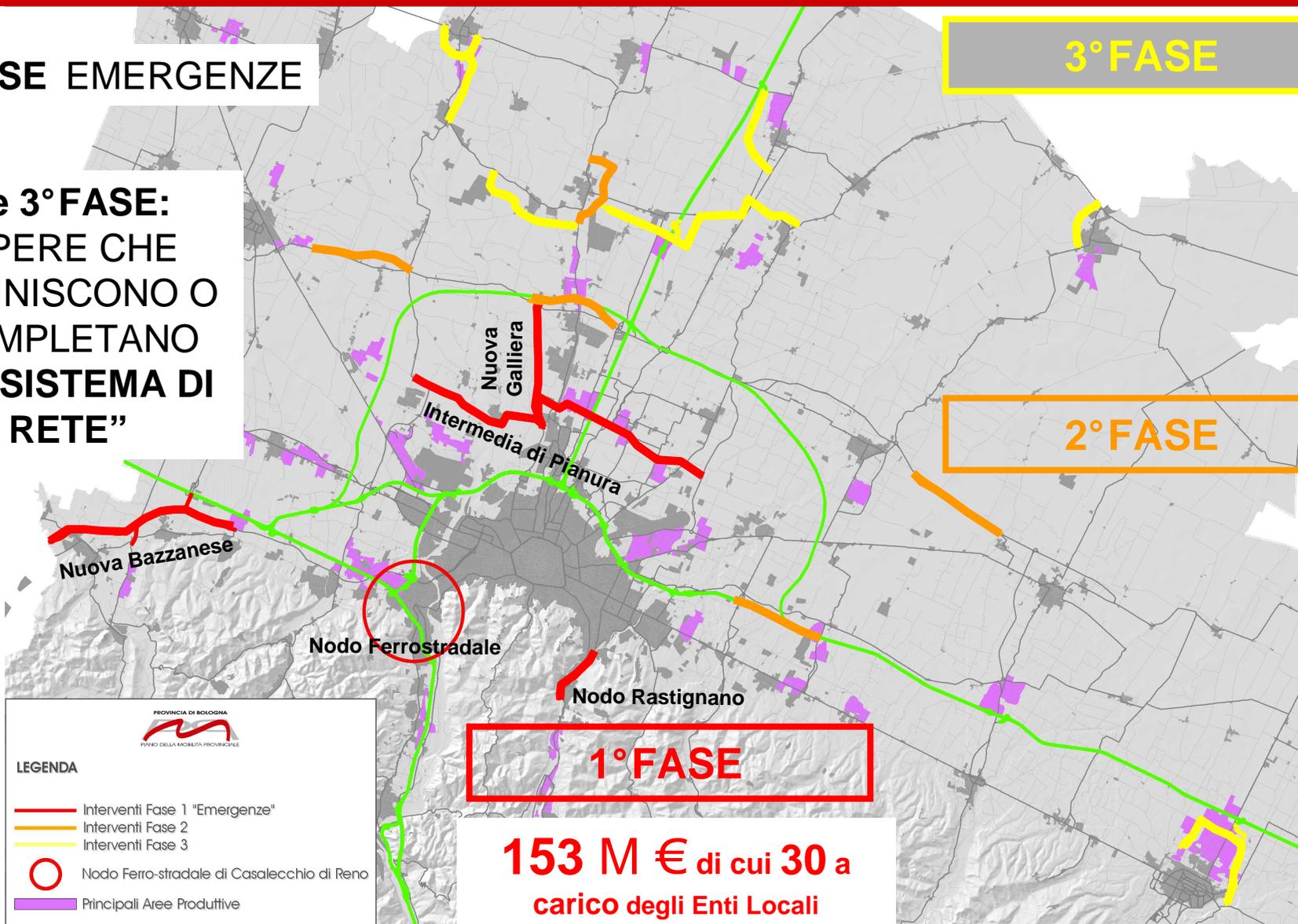
1°FASE EMERGENZE

**2°e 3°FASE:
OPERE CHE
DEFINISCONO O
COMPLETANO
UN "SISTEMA DI
RETE"**

3°FASE

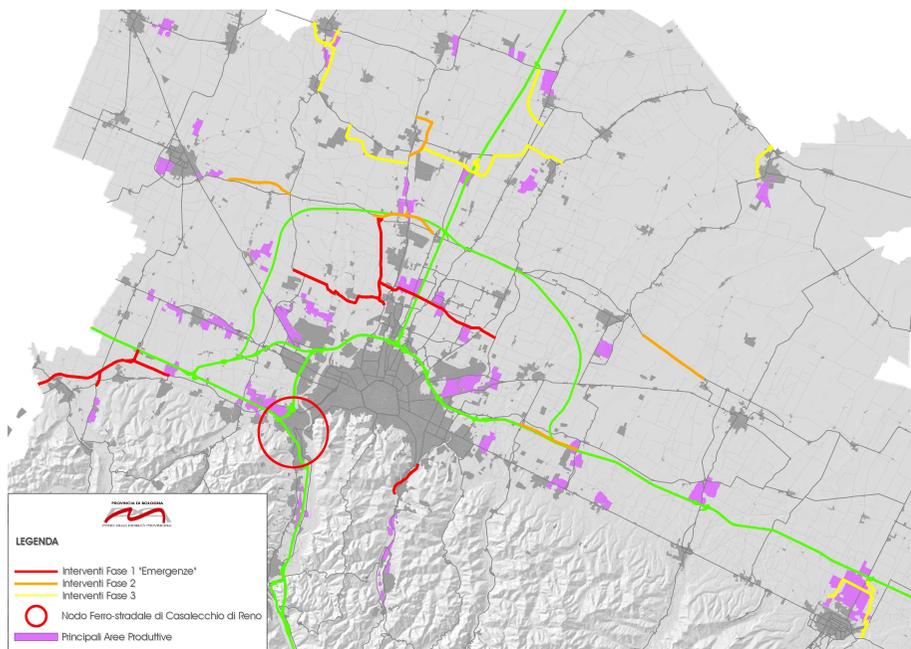
2°FASE

1°FASE



**153 M € di cui 30 a
carico degli Enti Locali**

Il PMP definisce le opere stradali prioritarie di livello provinciale



Gli strumenti della Pianificazione Territoriale

Accordi Territoriali

PSC

Piano del Commercio

Contribuiscono al finanziamento della rete individuata nel PMP attraverso gli oneri aggiuntivi

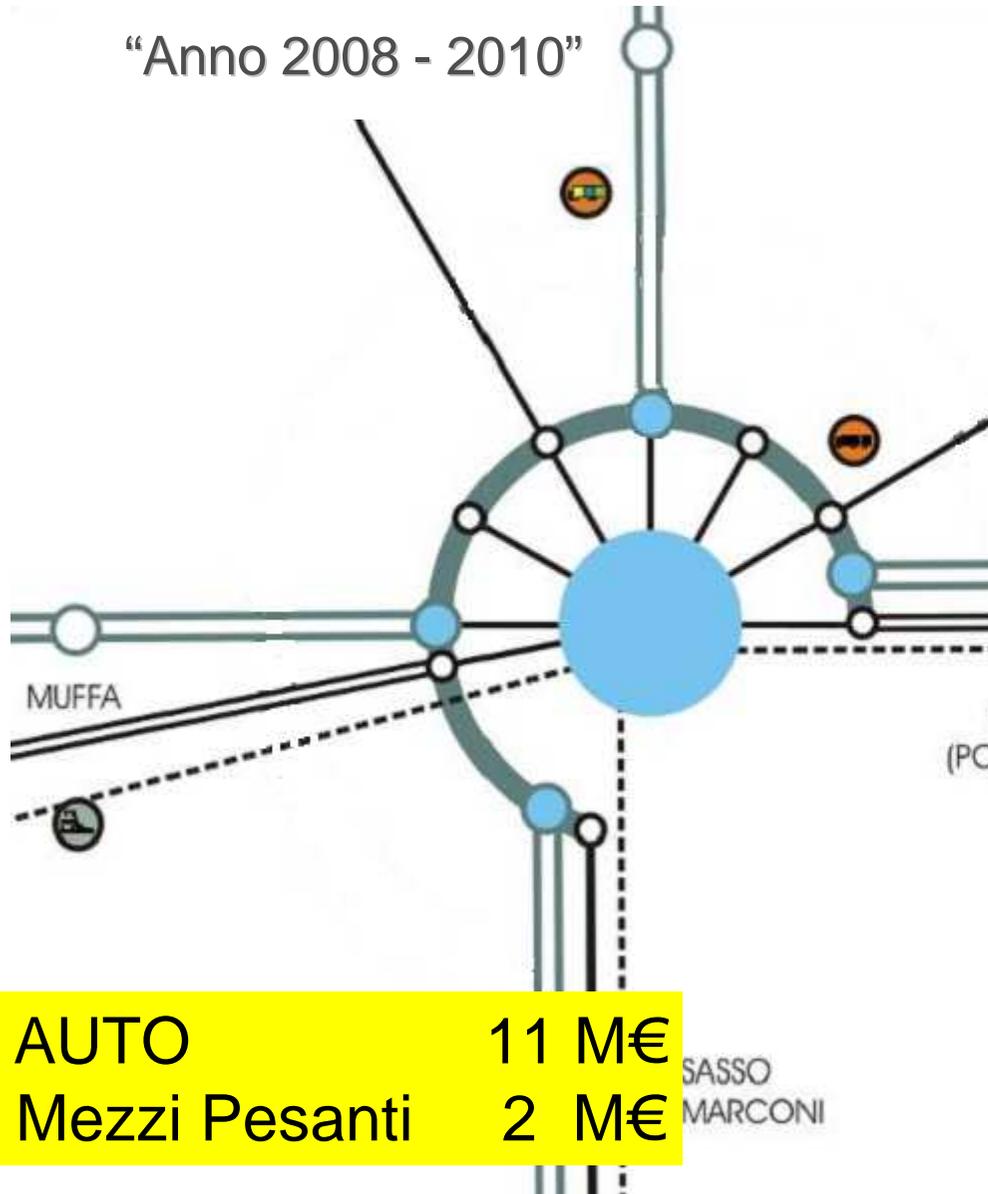
➤ FINANZIAMENTI PROVINCIALI

+

➤ **PEREQUAZIONE: onere aggiuntivo applicato agli insediamenti di carattere sovracomunale**

- **ROAD PRICING NELLO SCENARIO DI BREVE PERIODO**
- **LE SCELTE DEL PMP IN TEMA DI ROAD PRICING:
PROGETTO BASE**

“Anno 2008 - 2010”



AUTO	11 M€
Mezzi Pesanti	2 M€

- Obiettivo: finanziare il potenziamento della rete portante del trasporto pubblico
- Pedaggio riscosso esclusivamente ai 4 caselli di Bologna (San Lazzaro, Arcoveggio, Borgo Panigale e Casalecchio)

0.50 € Veicoli Leggeri

0.75 € Veicoli Pesanti

- I veicoli in attraversamento del nodo di Bologna, che quindi rimangono sul tracciato autostradale, non saranno soggetti ad alcun pedaggio aggiuntivo.
- Pedaggio riscosso dai veicoli pesanti finalizzato al cofinanziamento di progetti per la logistica, da definire in accordo con quanto predisposto dal Piano della Logistica attualmente in fase di redazione da parte dell'Assessorato provinciale alle Attività Produttive.

“anno 2015”



- Domanda interna al sistema tangenziale liberalizzato non è soggetta a pedaggio
- Domanda di provenienza autostradale soggetta a pedaggio di tipo Misto, una quota pagata alle 4 barriere (**0.70 €** per i leggeri, **3.2 €** per i pesanti), una quota spalmata al km sul tracciato (**0.052 €/km** per i leggeri **0.077 €/km** per i pesanti)

AUTO	37 M€
Mezzi Pesanti	7 M€

Maxi – emendamento Legge Finanziaria 2007

1022. Nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture è istituito un nuovo fondo per contribuire al **finanziamento di investimenti in infrastrutture ferroviarie**.

Al fondo, confluiscono, previo versamento all'entrata del bilancio dello Stato, gli introiti derivanti da **ulteriori sovrapprezzi sui pedaggi autostradali**, da istituire per specifiche tratte della rete.

577-ter. Le concrete modalità di attuazione della misura di cui al comma precedente sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il ministro dei trasporti e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, da adottarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Nei contratti di servizio con le imprese ferroviarie è stabilito che una quota corrispondente alle risorse di cui al presente comma è **destinata all'acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali e metropolitani ed alla copertura dei costi di gestione dei servizi stessi**.

Eurovignette

I sovrappedaggi Eurovignette, istituiti dalla direttiva 2006/38/Ce del 17 maggio 2006 per combattere l'inquinamento e la congestione stradale e favorire la ferrovia lungo i corridoi Ten. L'attuazione della direttiva è nella Finanziaria 2007 introdotta con il maxi-emendamento al Senato. La norma autorizza il governo ad anticipare con Dpcm l'applicazione della Direttiva, su proposta del Ministero delle Infrastrutture di concerto con quello dell'Economia e dell'Ambiente. Il provvedimento dovrà individuare le tratte della rete stradale nazionale nella quali sono state attuate le disposizioni con l'obbligo di utilizzare gli extraintroiti per le ferrovie

L'ambito politico-amministrativo

la valutazione del fabbisogno di servizi di TPL nelle diversi aree del bacino provinciale
estensione all'intero territorio provinciale.

lo sviluppo di servizi di trasporto flessibili negli ambiti a domanda debole
estensione all'intero territorio provinciale, con dettaglio per le aree montane (LR 2/04).

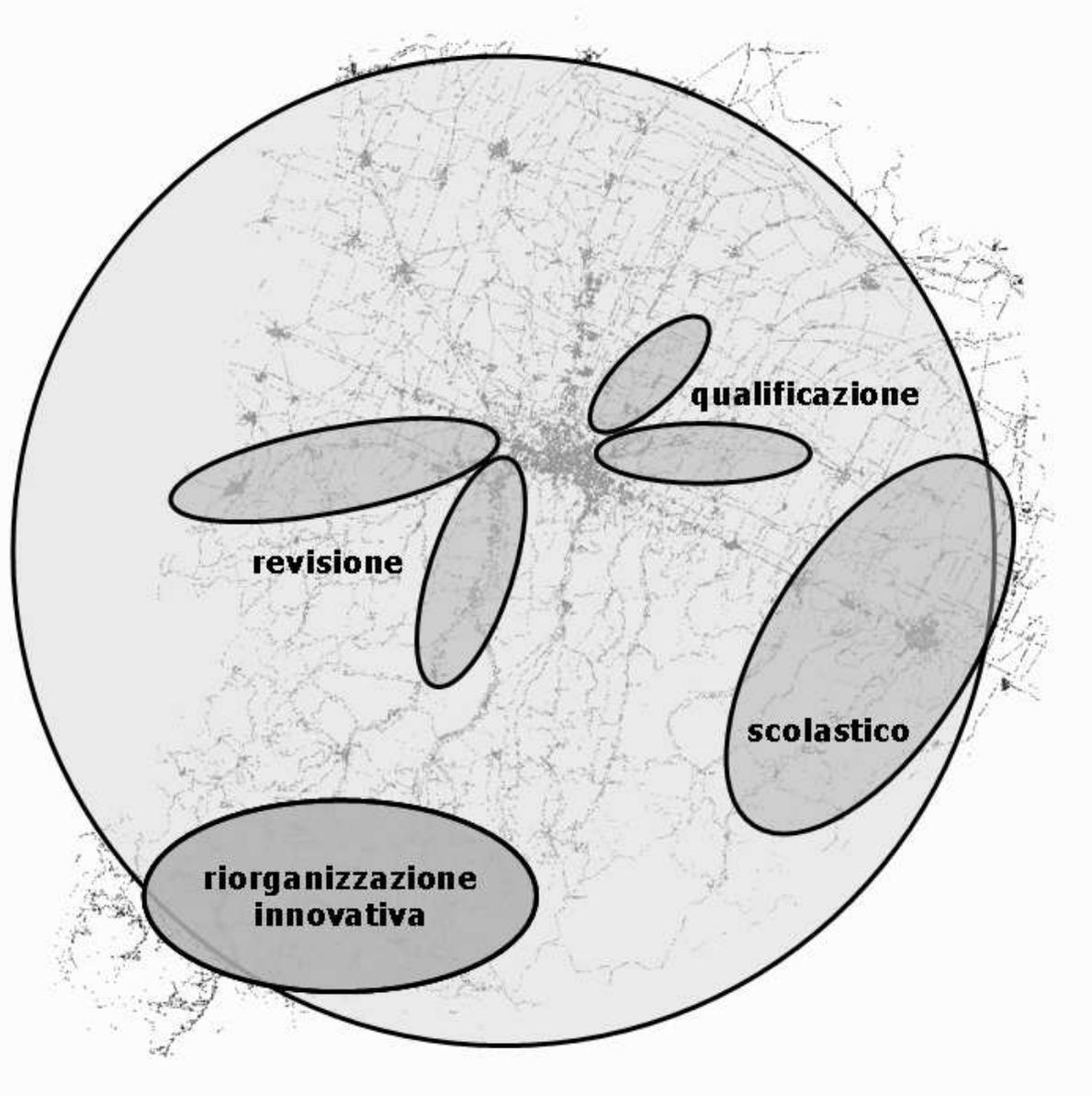
la mobilità scolastica e i servizi di TPL destinati a soddisfarla
si intravede nel bacino di Imola, sostanzialmente autosufficiente nella generazione e nella soddisfazione della popolazione scolastica, il primo territorio nel quale sperimentare una sorta di "protocollo di comportamenti e di disponibilità reciproche" per l'ottimizzazione dei servizi di TPL aventi prevalente carattere scolastico.

L'ambito progettuale

la revisione dei servizi di TPL e la loro integrazione con il SFM
direttrici della bassa-Porrettana (potenzialità della linea senza interventi infrastrutturali), della Bazzanese (adeguamento linea aerea tratto Bazzano-Vignola e utilizzo mezzi elettrici) e di Portomaggiore (elettrificazione e migliori prestazioni materiale rotabile VS interrimento tratto urbano Libia-Rimesse).

la riorganizzazione dei servizi
servizi innovativi nell'area della medio-alta Valle del Reno
(indagine di mobilità congiunta PrBo-Comunità montana-ATC).

la qualificazione dei servizi di TPL in ambito extraurbano
le direttrici individuate, per il fatto di essere quelle che il trasporto su ferro non riesce a servire per effetto della configurazione della rete ferroviaria, potrebbero essere quelle che collegano Granarolo e Medicina con la città di Bologna.



1. Attuazione delle opere stradali PMP: gestione tecnico-amministrativa
2. Monitoraggio delle opere stradali PMP e controllo stato attuazione
3. Approfondimenti progettuali su nodi, assi ed aree critiche individuati nel PMP
4. Definizione della classifica funzionale delle strade extraurbane
5. Regolamento viario
6. La rete delle piste ciclabili

Nell'orizzonte di validità temporale del PMP (10 anni) verranno quindi redatti 3 PTVE che si pensano strettamente legati ai Piani Triennali Provinciali per le opere pubbliche, al fine di rendere più credibili e coerenti le scelte definite dagli strumenti.

Nei PTVE successivi saranno perciò previste operazioni che mantengano aggiornate le scelte operative agli sviluppi economico-territoriali in itinere

- **Aggiornamento dei costi** infrastrutturali previsti
- **Ridistribuzione** eventuale delle opere all'interno delle fasi di attuazione
- Predisposizione di **strumenti di condivisione** delle caratteristiche tecniche e finanziarie delle opere (accordi, protocolli di intesa,...)
- **Controllo delle dinamiche** urbanistiche e trasportistiche in divenire nelle aree interessate da interventi infrastrutturali (monitoraggio PSC e flussi di traffico MTS, FreeWay, SuperVisore)

Fine Presentazione