

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Emilia-Romagna

BOLLETTINO UFFICIALE

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE ALDO MORO 52 - BOLOGNA

Parte seconda - N. 54

Euro 0,82

Anno 40

23 aprile 2009

N. 71

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 marzo
2009, n. 323

**Approvazione dell'Accordo di programma per la
qualificazione dei servizi di TPL sulla direttrice SP
5 San Donato tra la Regione Emilia-Romagna, la
Provincia di Bologna, i Comuni di Baricella, Bolo-
gna, Granarolo Emilia, Minerbio, le Società SRM
SpA e ATC SpA**

DELIBERAZIONI REGIONALI

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 marzo 2009, n. 323

Approvazione dell'Accordo di programma per la qualificazione dei servizi di TPL sulla direttrice SP 5 San Donato tra la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Baricella, Bologna, Granarolo Emilia, Minerbio, le Società SRM SpA e ATC SpA

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso che l'art. 6 della L.R. 2 ottobre 1998, n. 30 recante "Disciplina generale del Trasporto Pubblico regionale e locale" così come modificato dalla L.R. 10/08:

- al comma 1 definisce che «La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato alla organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta, . . . nonché i piani di bacino»;
- al comma 2 prevede che il piano di Bacino, quale strumento di programmazione settoriale, diventa operativo attraverso Accordi di programma promossi dalla Provincia sulla base di documenti preliminari di indirizzi che, qualora comportino la variazione di uno o più strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, seguono l'iter stabilito dall'art. 40 della L.R. 20/00;

premessi inoltre che:

- con delibera del Consiglio provinciale n. 19 del 30 marzo 2004 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna (PTCP);
- con delibera del Consiglio provinciale n. 17 del 6 maggio 2008 è stata adottata la variante al PTCP sul sistema della Mobilità (PMP) attualmente in corso di approvazione;

dato atto che la variante al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna:

- in tema di mobilità (PMP) stabilisce, tra l'altro, quale obiettivo strategico, l'individuazione della direttrice San Donato quale linea portante ad alta frequenza da confermare e ulteriormente rafforzare;
- prevede inoltre il Piano di bacino del Trasporto Pubblico locale quale strumento settoriale di programmazione provinciale di valenza triennale;

visto altresì:

- l'"Atto di Indirizzo generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il periodo 2007-2009" e l'"Addendum all'anno 2010" di cui alle deliberazioni dell'Assemblea legislativa 109/07 e 166/08, recanti le linee guida per la programmazione dei servizi;
- l'"Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti Locali sui servizi minimi 2007-2010", di cui alla propria deliberazione 634/08, che quantifica i servizi necessari a soddisfare il fabbisogno di servizi minimi dell'intero bacino di Bologna (pari a 34.996.389 vetture - km per il 2007; 35.280.721 vetture - km per il 2008; 36.247.449 vetture - km per il 2009; 36.569.692 vetture - km per il 2010) e attribuisce le relative risorse finanziarie;

considerato che:

- la Provincia di Bologna, con nota PG n. 308012/2008 del 24/7/2008, conservata agli atti del competente Servizio regionale, ha convocato una Conferenza di Servizi per il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico locale - Direttrice SP 5 San Donato, alla quale hanno partecipato la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Baricella, Bologna, Granarolo dell'Emilia, Minerbio, le Società SRM SpA e ATC SpA;
- in sede di detta Conferenza dei Servizi, è stato presentato e condiviso il testo dell'Accordo di programma, allegato alla presente delibera quale sua parte integrante e sostanziale, volto alla qualificazione e primo potenziamento del servizio del Trasporto Pubblico locale sulla direttrice San Donato;
- in data 2 marzo 2008 tutti i soggetti interessati hanno sottoscritto l'Accordo di cui trattasi quale preliminare protocollo di intesa, impegnandosi a sottoporlo per l'approvazione ai competenti organi dei rispettivi Enti di appartenenza entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione;

atteso che il presente Accordo si pone i seguenti obiettivi:

- miglioramento dei servizi compatibilmente con le risorse disponibili;
- qualificazione dei servizi nel rispetto degli indirizzi contenuti nel PMP e nell'"Atto di Indirizzo generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il periodo 2007-2009" e nell'"Addendum all'anno 2010" (DAL 109/07 e 166/08);
- aumento della velocità commerciale e miglioramento della regolarità di marcia dei servizi di TPL, miglioramento di accessibilità e sicurezza della fermate, miglioramento del comfort e dell'informazione sul TPL;
- conferimento al corridoio della SP 5 San Donato di una maggiore riconoscibilità di direttrice ed omogeneità di gestione del patrimonio delle pensiline per il TPL;

dato atto che l'Accordo di Programma in oggetto:

- stabilisce le condizioni e gli impegni per le Parti, sia delle fasi intermedie che successive dell'intero progetto di qualificazione del servizio di trasporto collettivo su gomma della direttrice SP 5 San Donato;
- non costituisce variante alla pianificazione territoriale ed urbanistica;
- nella previsione delle risorse disponibili, fa riferimento a quelle destinate al Bacino di Bologna come previsto nella citata Intesa sui servizi minimi e nell'Accordo di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari 2007-2010 (DGR 2136/2008) del bacino di Bologna e alle risorse locali disponibili;

rilevato che:

- in data 15 dicembre 2008 è stato sottoscritto tra la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di Imola, la Società Reti e Mobilità Spa l'Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il 2007-2010 del bacino di Bologna;
- il suddetto Accordo prevede, nella scheda progettuale 4.9, un finanziamento di parte regionale per l'anno 2010, di complessivi Euro 210.000,00 per gli interventi previsti per il progetto del Piano di bacino - Direttrice San Donato;
- con successivo proprio atto si provvederà alla programmazione e all'assegnazione delle risorse di cui sopra sulla base della disponibilità del bilancio regionale;

vista la L.R. 24 marzo 2000, n. 20 recante "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio";

visto altresì il DLgs 18 agosto 2000, n. 267 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali";

richiamate le proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente “Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali” e s.m.;
 - n. 1150 del 31 luglio 2006, concernente “Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2006)”;
 - n. 1663 del 27 novembre 2006 “Modifiche all’assetto delle Direzioni generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente”;
 - n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente “Conferimento degli incarichi di responsabilità delle direzioni generali della Giunta regionale”;
 - n. 224 del 26 febbraio 2007 concernente “Parziali adeguamenti dell’articolazione organizzativa e delle competenze per la D.G. ‘Reti infrastrutturali, logistica e sistemi per la mobilità, per la D.G. centrale ‘Organizzazione, Sistemi informativi e Telematica’ e per il ‘Gabinetto del Presidente della Giunta’”;
 - n. 469 dell’11 aprile 2007, concernente “Approvazione dell’atto di conferimento di incarichi di livello dirigenziale nella D.G. reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità”;
 - n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente “Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le Strutture e sull’esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/08. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/07”;
- dato atto del parere allegato;
su proposta dell’Assessore alla Mobilità e Trasporti;

a voti unanimi e palesi, delibera:

1) di approvare l’Accordo di programma per la qualificazione dei servizi di TPL sulla direttrice SP 5 San Donato tra la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Baricella, Bologna, Granarolo dell’Emilia, Minerbio, le Società SRM SpA e ATC SpA, Allegato n. 1 parte integrante e sostanziale del presente atto;

2) di approvare altresì l’Allegato tecnico al Piano di Bacino “Interventi di qualificazione dei servizi di TPL sulla direttrice SP 5 San Donato”, Allegato n. 2 parte integrante e sostanziale del presente atto;

3) di dare atto che il Presidente della Provincia di Bologna procederà con proprio decreto, all’approvazione degli Accordi di programma deliberati e recepiti da tutti i soggetti sottoscrittori;

4) di dare atto che con successivo proprio atto si provvederà alla programmazione e all’assegnazione delle risorse, sulla base della disponibilità del bilancio regionale, previste all’articolo 6 dell’Accordo in oggetto e all’art. 19, scheda progettuale n. 4.9 dell’“Accordo di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il 2007-2010” del bacino di Bologna di cui alla propria deliberazione 2136/08 inerente gli interventi del Piano di Bacino sulla direttrice San Donato;

5) di disporre la pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

(segue allegato fotografato)

Allegato parte integrante - 1

Allegato 1

**PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO DELLA DIRETTRICE
SAN DONATO**

ACCORDO DI PROGRAMMA TRA

**REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI BOLOGNA
COMUNE DI BARICELLA
COMUNE DI BOLOGNA
COMUNE DI GRANAROLO DELL'EMILIA
COMUNE DI MINERBIO
SOCIETA' SRM SpA
SOCIETA' ATC SpA**

**PER LA QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI DI TPL
SULLA DIRETTRICE SP 5 SAN DONATO**

2 Marzo 2009

ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI DEL TPL SULLA DIRETTRICE SAN DONATO

L'anno 2009, il giorno 2 Marzo,

TRA

La REGIONE EMILIA ROMAGNA, con sede in Bologna, Viale Aldo Moro n.52, codice fiscale n. 062590379, nella persona del delegato rappresentante Assessore Alfredo Peri;

La PROVINCIA DI BOLOGNA, con sede in Bologna, via Zamboni 13, codice fiscale n. 80022230371, rappresentata dal vicepresidente Giacomo Venturi;

Il COMUNE DI BARICELLA, con sede in Via Roma, 76 – 40052 Baricella, codice fiscale n. 01042180370, rappresentato dal Sindaco Luigi Zanardi;

Il COMUNE DI BOLOGNA, con sede in Piazza Maggiore, 6 – 40124 Bologna, codice fiscale n. 01232710374, rappresentato dal Sindaco Sergio Gaetano Cofferati;

Il COMUNE DI GRANAROLO DELL'EMILIA, con sede in Via San Donato, 199 – 40057 Granarolo dell'Emilia, codice fiscale n. 80008270375, rappresentato dal Sindaco Loretta Lambertini;

Il COMUNE DI MINERBIO, con sede in Via Garibaldi, 44 – 40061 Minerbio, codice fiscale n. 01042870376, rappresentato dal Sindaco Giacomino Simoni;

LA SOCIETÀ RETI E MOBILITÀ SPA, con sede in Bologna, via Magenta, 16 (CF e P.IVA 02379841204), di seguito brevemente denominata SRM, in persona del rappresentante legale, Presidente dott. Lamberto Cotti;

l'ATC S.p.A., con sede in Bologna, via Saliceto, 3 (CF e P.IVA 00610880379), di seguito brevemente denominata ATC, in persona del suo Presidente e legale rappresentante, ing. Francesco Sutti;

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Premesso che:

- il progetto di trasporto collettivo in ambito di bacino è costituito sinergicamente dal Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e dalla rete del trasporto pubblico su gomma (TPL) inteso come un unico sistema di trasporto integrato, sia da un punto di vista funzionale che tariffario, progettato eliminando le sovrapposizioni funzionali ridondanti e potenziando sia i servizi trasversali di adduzione alle fermate SFM che quelli presenti su direttrici prive del servizio ferroviario;
- i principi base per la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico su gomma definiti dalla variante al PTCP denominata PMP sono:
 - massimizzare l'integrazione ferro-gomma;
 - garantire una sufficiente offerta di servizi di distribuzione capillare di un certo rilievo paralleli alla ferrovia per una fascia di circa 15 Km dal centro di Bologna, in situazioni di non competizione con il servizio ferroviario, al fine di soddisfare l'elevata domanda di mobilità nell'area centrale;
 - potenziare i collegamenti verso le stazioni SFM;
 - mantenere, potenziare e migliorare i servizi delle linee sulle direttrici non servite dalle ferrovie;
 - potenziare alcuni collegamenti trasversali;
 - sviluppare i servizi erogati con modalità innovative nelle aree a domanda debole.

I principi sopra elencati si sono concretizzati nello specifico con l'individuazione della direttrice San Donato quale linea portante ad alta frequenza da confermare e ulteriormente rafforzare, quale obiettivo strategico raggiungibile in un orizzonte temporale più lungo rispetto a quello del presente Piano di Bacino (PdB). Gli interventi presenti in questo primo PdB sono volti alla qualificazione del servizio e ad un primo intervento di potenziamento compatibilmente con le risorse disponibili.

- l'art. 6 della LR 30/98 così come modificato dalla LR 10/2008 definisce che "La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all'organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta, nonché i piani di bacino";
- la variante al PTCP denominata PMP adottata con delibera del Consiglio Provinciale n°17 del 06/05/2008 in corso di approvazione, prevede il Piano di bacino del Trasporto Pubblico Locale (PdB) quale strumento settoriale di programmazione provinciale di valenza triennale. Il PdB, quale strumento operativo di breve periodo, prevede interventi progettuali/puntuali coerenti con le disponibilità di risorse finanziarie compatibili con tali scenari temporali;
- sulla base delle previsioni di cui all'art. 6 della LR30/98 il PdB si configura come strumento di programmazione settoriale che si attua attraverso Accordi di Programma, promossi dalla Provincia sulla base di documenti preliminari di indirizzi. Qualora tali Accordi comportino la variazione di uno o più strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, seguono l'iter stabilito dall'art.40 della L R 20/2000;

- l'Atto di Indirizzo generale ed l'Addendum all'anno 2010 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il periodo 2007-2010 di cui alle Deliberazioni dell'Assemblea Legislativa n. 109/2007 e n. 166/2008 forniscono le linee guida per la programmazione dei servizi;
- l' "Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti Locali sui servizi minimi 2007-2010", di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale n.634/2008, quantifica i servizi necessari a soddisfare il fabbisogno di servizi minimi dell'intero bacino di Bologna (pari a 34.996.389 vetture-km per il 2007; 35.280.721 vetture-km per il 2008; 36.247.449 vetture-km per il 2009; 36.569.692 vetture-km per il 2010) e attribuisce le relative risorse finanziarie;
- l'Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il 2007-2010 tra la Regione Emilia-Romagna la Provincia di Bologna il Comune di Bologna il Comune di Imola la Società Reti e Mobilità Spa è stato sottoscritto in data 15/12/2008;

Considerato che:

- in sede di Conferenza della variante al PTCP denominata PMP, sono stati presentati i contenuti generali del PdB e la scelta delle aree territoriali su cui elaborare il primo PdB, da inserire in Accordi di Programma Triennali;
- con lettera PG n. 308012/2008 del 24/09/2008 conservata in fascicolo n. 8.2.4/7/2008 è stata convocata apposita Conferenza di Servizi;
- alla prima seduta di Conferenza dei Servizi, tenutasi in data 24/09/2008, è stato presentato e condiviso il documento preliminare di indirizzo;
- in sede di Conferenza dei Servizi, articolatasi in 3 sedute e n° 2 incontri tecnici, è stato presentato e condiviso il testo del presente Accordo di Programma, volto alla qualificazione e primo potenziamento del servizio del Trasporto Pubblico Locale (TPL) sulla direttrice San Donato;
- L'Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofilotranviari per il periodo 2007-2010 e sottoscritto il 15-12-2008, prevede il finanziamento in conto capitale di alcuni interventi per la qualificazione del TPL, tra i quali quelli relativi alla direttrice San Donato;
- il presente Accordo non costituisce variante alla pianificazione territoriale e urbanistica;
- è prossima la messa in esercizio del secondo lotto della Lungosavena ed è stata già realizzata la circonvallazione ed il nuovo sistema di viabilità alternativa all'interno del capoluogo di Granarolo dell'Emilia.

Constatato che:

- ai lavori della Conferenza dei Servizi hanno partecipato la Regione Emilia Romagna, la Provincia di Bologna, i Comuni di Baricella, Bologna, Granarolo dell'Emilia, Minerbio, le Società SRM SpA e ATC SpA che sottoscrivono il presente Accordo;
- il progetto di riorganizzazione della rete nel Bacino della direttrice San Donato si pone come primo obiettivo raggiungibile entro il 2010 la qualificazione dei servizi e l'anticipazione di alcuni potenziamenti, nel rispetto degli indirizzi contenuti nella variante al PTCP denominata PMP e nell'Atto di Indirizzo sul TPL della Regione, dell'Aprile 2007, con riferimento alle risorse regionali per investimenti ed esercizio per i servizi minimi destinate al bacino di Bologna di cui all'Accordo di Programma 2007-10 ed alle risorse locali disponibili.

Visto anche:

- la legge n. 241/1990 recante “Nuove norme sul procedimento amministrativo”;
- il decreto legislativo n.267/2000 recante “Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”;

TUTTO CIO’ PREMESSO, CONSIDERATO CONSTATATO E VISTO, LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

ART 1 Recepimento delle premesse

Le premesse di cui sopra e l’Allegato tecnico formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma

ART. 2 Oggetto ed Obiettivi dell’Accordo

Il presente Accordo stabilisce le condizioni e gli impegni per le Parti, sia delle fasi intermedie che successive dell’intero progetto di qualificazione del Servizio di trasporto collettivo su gomma della direttrice SP5 San Donato, nel rispetto degli indirizzi contenuti nel PMP e nell’atto di Indirizzo sul TPL della Regione dell’aprile 2008.

Le risorse ipotizzate nel presente Accordo fanno riferimento a quelle destinate al Bacino di Bologna nell’Intesa sui servizi minimi con la Regione di cui all’Accordo di Programma 2007-10 e alle risorse locali disponibili.

Il presente Accordo si pone i seguenti obiettivi:

1. miglioramento dei servizi compatibilmente con le risorse disponibili;
2. qualificazione dei servizi nel rispetto degli indirizzi contenuti nel PMP e nell’Atto di Indirizzo sul TPL della Regione dell’Aprile 2008;
3. aumento della velocità commerciale e miglioramento della regolarità di marcia dei servizi di TPL, miglioramento di accessibilità e sicurezza della fermate, miglioramento del comfort e dell’informazione sul TPL;
4. conferimento al corridoio della SP 5 San Donato di una maggiore riconoscibilità di direttrice ed omogeneità di gestione del patrimonio della pensiline per il TPL.

ART. 3 Descrizione degli interventi

Per la qualificazione del TPL sulla Direttrice San Donato le parti concordano:

- di garantire la priorità al trasporto pubblico nelle intersezioni principali e all’interno dei maggiori centri urbani con interventi infrastrutturali e/o tecnologici;
- di provvedere alla sistemazione lungo la direttrice delle fermate che richiedono un miglioramento dell’accessibilità e/o della sicurezza e del confort;

- di individuare l'“areale strategico” Granarolo dell'Emilia come nodo di trasbordo e interscambio con il mezzo privato;
- di migliorare l'informazione in tempo reale sul trasporto pubblico mediante l'apposizione di “paline intelligenti” nei principali nodi di attesa ed interscambio;
- di aumentare il comfort e la capacità del servizio di TPL mediante l'impiego di mezzi con maggiore capienza e migliori caratteristiche nei limiti delle linee di finanziamento disposte dalle leggi statali di settore;
- di dare ad SRM, in qualità di proprietario della rete infrastrutturale di TPL, l'incarico di verifica e di ottimizzazione del patrimonio di pensiline sulla direttrice fuori dal territorio del Comune di Bologna, e di promozione di un bando di gara per la fornitura, posa in opera e gestione degli spazi pubblicitari delle pensiline; nel rispetto delle norme del Nuovo Codice della Strada e previa autorizzazione/nulla osta degli Enti proprietari delle strade interessati;
- di dividere la linea 93 in due linee attestata a Bologna, per conferire al servizio portante di direttrice una maggiore regolarità, secondo un condiviso schema di riassetto della rete dei servizi, che risponda anche alle esigenze di miglioramento ed adeguamento dei servizi poste dai Comuni come descritto nell'Allegato tecnico;
- di prolungare la linea 93 a Mondonuovo con relativo capolinea come descritto nell'Allegato tecnico;
- di potenziare la linea 88 come descritto nell'Allegato tecnico;
- di istituire una corsa veloce sulla direttrice come descritto nell'Allegato tecnico;
- di potenziare il servizio di collegamento tra Ferrara e la zona industriale di Minerbio;
- di prevedere in uno scenario di lungo periodo, oltre l'orizzonte temporale del presente Accordo, la necessità di reperire ulteriori risorse per il potenziamento del servizio sulla direttrice San Donato.

L'allegato Tecnico denominato “INTERVENTI DI QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI DI TPL SULLA DIRETTRICE SP 5 SAN DONATO” costituisce parte integrante di tale Accordo di Programma e riporta il progetto in dettaglio degli interventi proposti

ART. 4 Impegni delle parti

Le parti sottoscriventi si impegnano come segue:

- La Regione si impegna a cofinanziare gli interventi individuati nel presente Accordo, come previsto nell'Accordo di Programma per la Mobilità sostenibile e i servizi minimi autofiloviari per il periodo 2007-2010 sottoscritto il 15/12/2008.
- la Provincia coordina e si fa promotrice verso la Regione degli interventi di riqualificazione individuati, per accedere ai relativi finanziamenti in conto investimenti;
- la Provincia si impegna ad autorizzare ATC, ai sensi della LR 30 art 39, a sottoscrivere accordi tariffari speciali con consumatori collettivi (enti, aziende pubbliche o private, scuole, università) anche in esito a politiche di mobility management;
- la Provincia si impegna ad istituire e coordinare un tavolo tecnico di lavoro per definire possibili azioni, relativamente al trasporto pubblico della zona industriale di Minerbio, con la partecipazione dei Comuni interessati, le organizzazioni sindacali, l'ATC, l'Agenzia SRM, la Provincia di Ferrara e relative Agenzia Ami e Azienda ACFT;
- i Comuni si impegnano a stipulare convenzioni con la SRM per avviare la procedura di gara per la fornitura e posa in opera delle pensiline e per l'acquisto di servizi aggiuntivi, in esito a verifiche di opportunità di tali servizi condotte con congruo anticipo sull'avvio degli stessi;
- Il comune di Baricella si impegna a realizzare il capolinea e l'autostazione nella località Mondonuovo prima dell'attivazione dei servizi;
- SRM si impegna ad espletare la gara per la fornitura e posa in opera delle pensiline, senza prevedere costi a carico dei Comuni, e a produrre gli atti necessari alla modifica dei servizi;
- l'ATC si impegna a destinare prioritariamente sulla direttrice San Donato mezzi con migliori caratteristiche, a dotare i mezzi in esercizio sulla direttrice di impianti di telecontrollo e ad installare le "paline intelligenti" e ad adeguare il software per garantire la comunicazione con gli impianti semaforici.
- L'ATC si impegna inoltre ad attuare gli interventi necessari alla revisione e regolarizzazione delle linee della direttrice.

ART. 5 Cronoprogramma

La completa attuazione del progetto, prevista per fasi successive di attuazione, dovrà completarsi entro il 2010.

Le parti concordano nella definizione delle seguenti fasi di attuazione:

- L'attuazione della revisione dei servizi di TPL, come riportata in Allegato tecnico, si può ipotizzare a partire da Settembre 2009.
- Per i Comuni di Granarolo e Baricella si è concordato di anticipare, rispetto all'intera direttrice, la fornitura ed installazione di alcune nuove pensiline.

- La Completa attuazione degli interventi infrastrutturali, come descritti nell'Allegato Tecnico, si può ipotizzare entro il 2010.

ART. 6 Risorse finanziarie

Nell'ambito del raggiungimento del condiviso obiettivo di realizzare un insieme di interventi che tendono al miglioramento strutturale del trasporto pubblico su gomma lungo la direttrice San Donato:

- **la Regione** si impegna a finanziare (secondo quanto previsto nell'Accordo di Programma 2007-10 per il bacino di Bologna richiamato) gli interventi previsti nel progetto con una quota pari complessivamente a **210.000 €** previsti a carico del bilancio 2010. La quota Regionale verrà liquidata alla Provincia di Bologna che raccoglie tutta la documentazione necessaria, fornita dai soggetti firmatari o eventualmente da soggetto da essi delegato, e ripartisce i contributi regionali tra i Comuni firmatari.
- **i Comuni** di Granarolo, Minerbio, Baricella si impegnano a realizzare le opere concordate, eventualmente individuando un unico attuatore, impegnandosi a ricercare le risorse necessarie per la residua copertura economica, pari a circa **42.950 €** secondo le seguenti quote:
 - Comune di Granarolo: circa 26.600€
 - Comune di Minerbio: circa 10.500€
 - Comune di Baricella: circa 4.950 €
- **il Comune di Bologna** si impegna a fornire all'attuatore degli interventi la residua copertura di **2.950 €** necessari per la sua realizzazione;
- **la Provincia** si impegna a destinare sulla direttrice San Donato una quota almeno invariata dei finanziamenti per i servizi minimi regionali e, al fine di garantire la revisione e regolarizzazione della linea 93 e il potenziamento del servizio per la zona industriale di Minerbio, ad incrementarla nella misura che riterrà possibile compatibilmente con le esigenze che si dovessero evidenziare come necessarie nel resto del bacino;
- **la SRM** si impegna a finanziare gli interventi, di adeguamento del software di telecontrollo e di adeguamento degli impianti semaforici e di sistemazione delle fermate, previsti nel progetto con una quota complessiva pari a **41.300 €** che verranno ripartiti fra i soggetti firmatari.
- **l'ATC** si impegna a finanziare l'adeguamento del software di telecontrollo, per consentire la comunicazione con i semafori con una quota pari a **3.700 €**. Si impegna inoltre a fornire ed installare i pannelli informativi, escluso i supporti, per le paline intelligenti con la relativa tecnologia, come previsto nell'Allegato tecnico;
- **i Comuni** si impegnano altresì a deliberare gli impegni di spesa concordati a copertura dei servizi aggiuntivi di seguito elencati e meglio descritti nell'Allegato tecnico:
 - Comune di Baricella: circa euro 45.850/anno per il prolungamento della linea 93 a Mondonuovo e il mantenimento del servizio per la località Boschi;
 - Comune di Granarolo: circa euro 28.500/anno per il potenziamento della linea 88 (attivazione del servizio dal 1° Marzo 2009).

ART. 7 Vigilanza sull'attuazione dell'Accordo

Ai sensi dell'art.34 comma 6, del D.Lgs n.267/2000, la vigilanza e il controllo sull'esecuzione del presente Accordo sono esercitati da un Collegio di Vigilanza, così composto:

- Il Presidente della Provincia di Bologna o un suo delegato con funzioni di Presidente;
- Un rappresentante della Regione Emilia Romagna;
- Un rappresentante del Comune di Bologna;
- Un rappresentante del Comune di Baricella;
- Un rappresentante del Comune di Granarolo dell'Emilia;
- Un rappresentante del Comune di Minerbio;
- Un rappresentante di SRM SpA;
- Un rappresentante di ATC SpA;

Al Collegio di Vigilanza vengono attribuite le seguenti competenze:

- vigilare sulla piena, sollecita e corretta attuazione dell'Accordo di programma, nel rispetto degli indirizzi sopra enunciati;
- risolvere, secondo diritto, tutte le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine all'interpretazione ed attuazione del presente Accordo di programma;
- proporre agli Organi competenti delle Amministrazioni sottoscriventi le eventuali modifiche dell'Accordo.

ART. 8 Sottoscrizione ed effetti

Il presente Accordo assume valore di preliminare protocollo di intesa. Le parti si impegnano a sottoporlo per l'approvazione ai competenti organi dei rispettivi Enti di appartenenza entro trenta giorni dalla data di sottoscrizione. Dopo tale approvazione l'Accordo è adottato con decreto della Presidente della Provincia

Letto, approvato e sottoscritto il 2 Marzo 2009:

La REGIONE EMILIA ROMAGNA

La PROVINCIA DI BOLOGNA

Il COMUNE DI BARICELLA

Il COMUNE DI BOLOGNA

Il COMUNE DI GRANAROLO DELL'EMILIA

II COMUNE DI MINERBIO

La Società SRM SpA

La Società ATC SpA

Allegato.

- ALLEGATO TECNICO AL PDB DIRETTRICE SAN DONATO "INTERVENTI DI QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI DI TPL SULLA DIRETTRICE SP 5 SAN DONATO"

Allegato parte integrante - 2

Allegato 2

ALLEGATO TECNICO AL PDB DIRETTRICE SAN DONATO

**“INTERVENTI DI QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI DI TPL SULLA
DIRETTRICE SP 5 SAN DONATO**

INDICE

PREMESSA.

1. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICI.

2. PROGETTO DI MIGLIORAMENTO DELLA RETE DEI SERVIZI

3. IL FINANZIAMENTO DEGLI INTERVENTI E DEI SERVIZI.

PREMESSA.

Il presente documento è stato elaborato sulla base del "Documento preliminare di indirizzi - Qualificazione dei servizi di Tpl sulla direttrice sp5 San Donato" con cui, in data 24/09/2008, è stata aperta la Conferenza di Servizi. Tiene conto delle osservazioni presentate in corso di Conferenza, di quanto affermato, richiesto e concordato in esito alle sedute di conferenza, agli incontri tecnici ed ai tavoli di lavoro specifici aperti durante la stessa.

Nel primo paragrafo sono descritti gli interventi infrastrutturali e tecnologici che verranno attuati sulla direttrice entro il 2010. Essi riguardano la preferenziazione semaforica, l'accessibilità delle aree di attesa, il miglioramento dell'informazione all'utente, il parco mezzi, l'area di trasbordo di Granarolo dell'Emilia. Gli interventi individuati sono da intendersi quali indirizzi alla progettazione da verificare in fase di progettazione definitiva.

Il secondo paragrafo tratta la modifica dei servizi finalizzata alla qualificazione degli stessi, che verrà attuata entro Settembre 2009.

Nel terzo paragrafo viene riportata una valutazione dei costi per la realizzazione di quanto esposto nei paragrafi precedenti.

1. INTERVENTI INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICI.

Di seguito si specificano gli interventi riguardanti la direttrice di via San Donato. Sono state individuate soluzioni che richiedono tempi di realizzazione e costi contenuti relativamente a ogni singolo intervento, ma che, realizzate nel loro complesso, possono dare benefici rilevanti. Gli interventi massimizzeranno la loro efficacia solo una volta che siano tutti realizzati.

Sistema di preferenziazione semaforica

Si è concentrata l'attenzione sul tratto della SP5 San Donato più prossimo al capoluogo dove sono stati rilevati i maggiori ritardi, soprattutto in direzione Bologna. Nel tratto dalla fermata "Granarolo" a quella "San Donnino" si incontrano i seguenti incroci semaforizzati:

- nel territorio comunale di Granarolo:
 - (1) incrocio via San Donato – via Roma – SP46;
 - (2) incrocio via San Donato – via Risorgimento – via Badini;
- nel territorio comunale di Bologna:
 - (3) incrocio via San Donato – via Quarto di sopra – via Calamosco;
 - (4) incrocio via San Donato – via Salgari;
 - (5) incrocio via San Donato – via Pirandello.

A causa del contenuto numero di passaggi dei servizi di linea nell'arco della giornata e della ristrettezza della sede stradale, non si ritiene opportuno adottare la soluzione della corsia preferenziale. Tale soluzione risulterebbe eccessivamente penalizzante per il traffico veicolare anche negli intervalli di tempo in cui non transitano autobus. La soluzione individuata opera invece sulla preferenziazione della fase semaforica in corrispondenza dell'avvicinarsi dell'autobus e sull'utilizzo di corsie di canalizzazione da utilizzare in modo promiscuo. L'autobus, utilizzando la corsia di svolta, si affianca al flusso di traffico prevalente e sfrutta un ciclo semaforico dedicato. La frequenza dei passaggi di circa 30 minuti consente di offrire dei cicli dedicati senza penalizzare troppo il traffico privato.

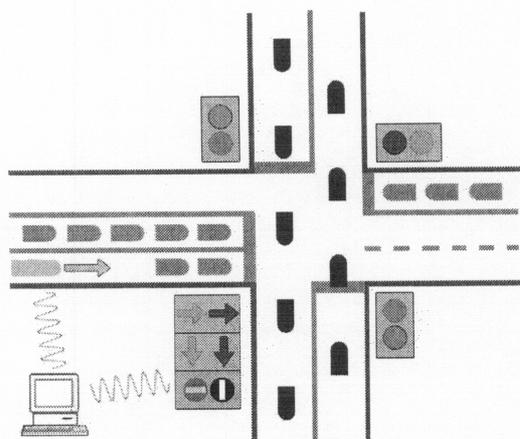
Negli incroci di via Roma (1), di via Risorgimento (2) e di via Quarto di Sopra (3), in direzione Bologna, dove si verificano i maggiori rallentamenti, si prevede una regolamentazione del braccio di intersezione con la creazione, ove possibile, di due corsie: quella di sinistra per la direzione dritto e per la svolta a sinistra, quella di destra per la svolta a destra e per gli autobus (su tale corsia cioè l'autobus della linea 93 potrà proseguire dritto in deroga alle direzioni previste per le auto, mentre la linea 88 e le corse con deviazione svolteranno a destra sulla SP46 o su via Badini verso la zona industriale).

All'incrocio con la via Salgari (4) e a quello di via Pirandello (5) non si prevedono interventi in quanto un'eventuale preferenziazione delle corse della 93 e della 88 penalizzerebbe di contro le corse della 20 che si immettono sulla San Donato.

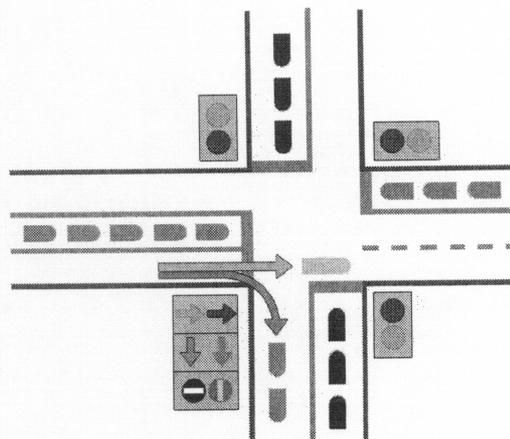
La preferenziazione semaforica sopra indicata prevede quindi una fase di verde differenziata tra le due differenti corsie parallele: l'una riservata al trasporto pubblico e al traffico veicolare che svolta a destra, l'altra al traffico promiscuo per le altre direzioni (dritto e sinistra). È necessario quindi in questo caso affiancare alle normali lanterne semaforiche di direzione quelle per veicoli di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 41, comma 4, del D.Lgs. n. 285/92 e dell'art. 161 del DPR n. 495/92.

Considerato che sulle linee 93 e 88 è già attivo il sistema di telecontrollo dell'ATC per la localizzazione dei mezzi, appare vantaggioso ipotizzare di attuare il controllo locale degli impianti semaforici mediante un segnale GPRS da parte della centrale del telecontrollo dell'ATC. Tale sistema necessita comunque di uno specifico software con cui implementare il sistema di telecontrollo. Tale tecnologia comporterà anche il vantaggio di poter utilizzare sulla linea qualsiasi mezzo suburbano che sia già dotato degli impianti di bordo del telecontrollo ponendo meno vincoli operativi per il gestore.

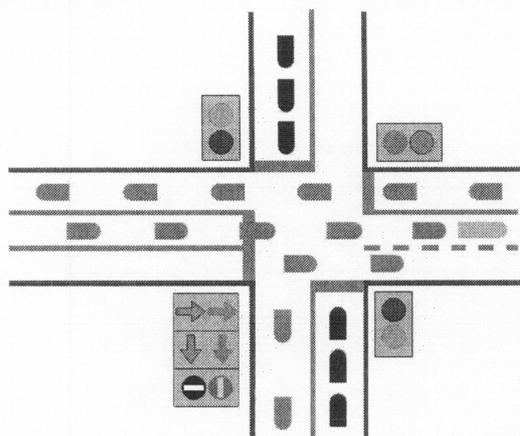
La comunicazione gprs dalla centrale UTC attua incondizionatamente la fase di verde al tempo stimato di passaggio del mezzo dall'incrocio semaforico. Si ritiene opportuno svolgere delle prove preventive per verificare se la precisione della stima di passaggio del mezzo dall'incrocio semaforico sia sufficiente a garantire la coincidenza con la fase di verde semaforico.



FASE 1: il bus si avvicina all'intersezione utilizzando la corsia di svolta a destra. Il semaforo è rosso. Viene inviata tramite gprs comunicazione al semaforo che il bus è in arrivo.



FASE 2: il semaforo della svolta a destra e quello del bus si mette al verde, consentendo ai veicoli che svoltano a destra di liberare la corsia e al bus di passare senza fermarsi e di superare i veicoli con direzione "dritto" che sono fermi al rosso.



FASE 3: anche il semaforo della direzione "dritto" passa al verde, consentendo agli altri veicoli di passare, ormai dietro al bus.



Figura II 452 Art. 161 - Lanterne semaforiche per veicoli di trasporto pubblico.



Incrocio via San Donato-via Roma – SP46.

Sulla SP5 in direzione Bologna, dall'incrocio con via Irma Bandiera all'incrocio con via Roma e la SP46 (circa 280 metri) è possibile aggiungere una corsia per la svolta a destra e per l'approccio all'incrocio dei bus. Infatti, la larghezza della carreggiata, attualmente composta da una corsia per senso di marcia, varia da circa 9,1 m nei pressi di via Irma Bandiera a circa 10,0 m dall'incrocio con via Dante Alighieri a quello di via Roma (circa 170 m). Di conseguenza risulta possibile l'inserimento di una corsia di canalizzazione larga 3,50 metri e il restringimento delle altre due corsie, una per senso di marcia, a 3,25 m. Inoltre sul lato sinistro della via San Donato verso Bologna è presente un'area di parcheggio a pettine larga circa 5 metri che eventualmente, mutando la disciplina di parcheggio (da pettine a obliquo), si potrebbe restringere a favore di una maggiore larghezza delle corsie.

Il mezzo pubblico, una volta imboccata la corsia di destra, segnala la sua presenza all'impianto semaforico attivando la preferenziazione e ottenendo così anche la precedenza sulla coda di veicoli privati fermi sulla corsia di sinistra: infatti l'apertura del verde per il bus e la svolta a destra sarà anticipata rispetto alle altre direzioni. L'inserimento della corsia sul lato destro consente anche alla linea 88 diretta verso Bologna di usufruire della preferenziazione nella manovra di svolta a destra sulla SP46.



Fermata "via Roma" direzione Bologna



Incrocio SP5 – via Roma direzione Granarolo



Incrocio via San Donato–via Risorgimento–via Badini.

Sulla SP5 in direzione Bologna è possibile inserire una corsia per la svolta a destra e per l'approccio all'incrocio dei bus, in quanto la carreggiata in prossimità dell'incrocio è larga circa 12,0 metri. In prossimità dell'incrocio è presente oggi anche una fermata sulla corsia di approccio bus: l'attivazione del sistema di preferenziazione dovrà tenere conto del tempo di fermata che avviene subito prima dell'incrocio.

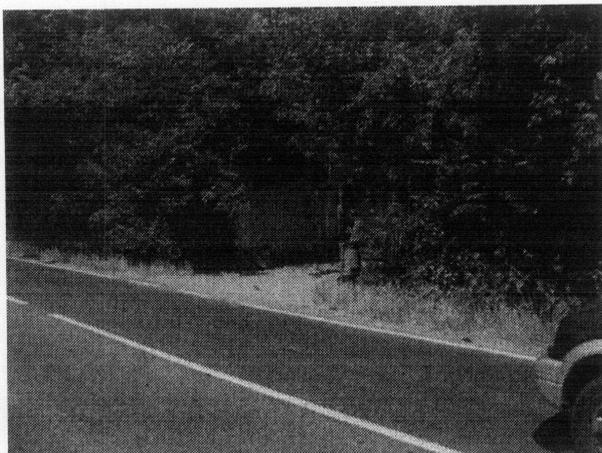


Fermata di via Risorgimento, direzione Bologna.

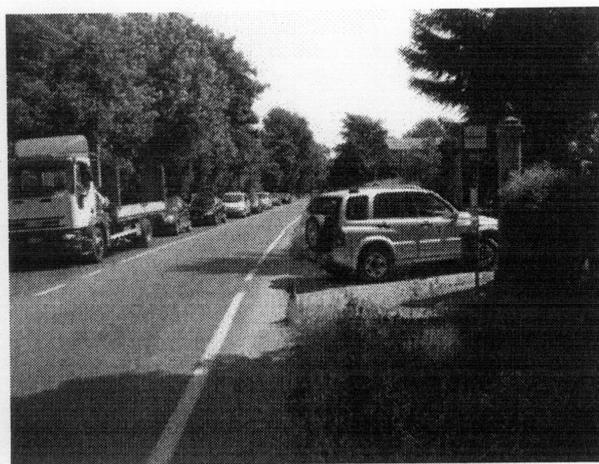
Nel suddetto modo usufruiranno della preferenziazione semaforica sia le corse della 93 che proseguono diritto sulla San Donato sia quelle che svoltano per via Badini e la zona industriale di Quarto per re-immetersi da via del Lavoro sulla San Donato in direzione Bologna.

In prossimità dell'incrocio la carreggiata della SP5 in direzione Bologna è larga circa 7,0 metri con presenza di fossi su entrambi i lati; non è possibile quindi l'inserimento di due corsie direzionali.

Si ritiene opportuno comunque prevedere un sistema di preferenziazione semaforica attivabile all'approssimarsi del mezzo pubblico all'incrocio. In prossimità dell'incrocio sono presenti due fermate contrapposte della linea 93 denominate "Piccolo Cowboy"; l'attivazione del sistema di preferenziazione dovrà tenere conto del tempo di fermata che avviene subito prima dell'incrocio.



Fermata "Piccolo Cowboy" direzione Bologna



Fermata "Piccolo Cowboy" direzione Granarolo

Riepilogando brevemente, possiamo dire che i benefici del sistema di preferenziazione come quelli sopra descritti, si possono equiparare a un effetto "onda verde" per il mezzo pubblico. Infatti all'approssimarsi del bus all'incrocio si possono verificare due situazioni:

- il semaforo è rosso, l'arrivo del bus fa anticipare il suo passaggio al verde consentendogli di non fermarsi;
- il semaforo è verde, l'arrivo del bus fa allungare il tempo di verde fino a quando esso non è passato.

Considerando che si hanno passaggi di bus con frequenza massima di uno ogni 15 minuti, si ritiene che gli eventuali aumenti dei tempi di rosso per i flussi sulle direzioni perpendicolari non determinino un disagio sensibile.

Accessibilità delle aree di attesa.

Lungo la direttrice San Donato sono state prese in considerazione 25 coppie di fermata (mentre la fermata capolinea "Granarolo Brenti", per la quale è prevista la sostituzione con quella nel parcheggio di interscambio, non è rientrata nelle seguenti ipotesi di intervento). Si sono considerati prioritariamente gli interventi realizzabili nelle fermate in ambito urbano e con maggiore frequentazione.

Per sei fermate lungo la direttrice si prevede la realizzazione di una piazzola extra-carreggiata per l'attesa degli utenti di 1,5-2mx10m. Si evidenzia che, viste le caratteristiche geometriche della via San Donato, che presenta per lunghi tratti il fosso di guardia laterale a margine carreggiata, sarà necessario in molti casi il tombamento dello stesso, previo autorizzazione da parte dell'Ente competente (Settore Viabilità della Provincia di Bologna e Consorzio della Bonifica Renana).

Per altre otto fermate è opportuno creare un percorso pedonale di accesso alle stesse dalle più vicine aree di provenienza o destinazione (incroci, parcheggi, zone ove sono presenti servizi, ecc.), poiché tali percorsi non sono attualmente pavimentati e sufficientemente larghi. In alternativa si potrà, in accordo con l'amministrazione comunale di riferimento, rivederne la posizione per rispondere alle attuali esigenze degli utenti. In tale caso si dovrà prevedere la loro realizzazione secondo le caratteristiche geometriche previste dal Codice della Strada.

Le Amministrazioni comunali di Granarolo dell'Emilia e Baricella hanno inoltre richiesto l'istituzione di tre nuove coppie di fermate lungo la Via San Donato, in particolare una nei pressi della località Santa Brigida in Comune di Granarolo dell'Emilia, una in corrispondenza dei Vivaio Florfestival Zanetti nei Comuni di Minerbio e Baricella, ed una fra San Gabriele e Mondonuovo in Comune di Baricella. Per le prime due coppie di fermate era già stato fatto il sopralluogo con i Comuni interessati nei mesi scorsi, mentre per l'ultima è necessario effettuare il sopralluogo per definire nel dettaglio gli interventi necessari.

Sempre al fine di migliorare le condizioni di attesa degli utenti si prevede di installare nuove pensiline alle fermate: infatti sulla direttrice San Donato solo 6 degli attuali 49 punti di fermata sono dotati di pensiline. In una prima fase si prevede l'installazione di circa 10 nuove pensiline (per due di queste sono in corso alcuni approfondimenti sulla fattibilità tecnica). In una seconda fase si prevede anche la sostituzione delle 6 pensiline esistenti uniformandone la tipologia lungo la direttrice, così da offrire una maggiore riconoscibilità al servizio di trasporto pubblico. L'Amministrazione comunale di Granarolo dell'Emilia ha inoltre espresso la volontà di installare alcune pensiline nelle frazioni di Viadagola e Cadriano, lungo il percorso della linea 88, a seguito di richieste dei cittadini. In totale sono state previste 5 nuove pensiline (per una delle quali sono in corso alcuni approfondimenti sulla fattibilità tecnica).

Come meglio descritto nel paragrafo 2.3, per la realizzazione di tali interventi si imposterà un bando di gara per una fornitura e posa in opera di pensiline comprensivo della loro manutenzione. All'aggiudicatario della gara, a fronte della fornitura e posa in opera gratuita delle pensiline, sarà concessa la gestione degli spazi pubblicitari sulle pensiline stesse per una durata che sarà definita in sede di bando. Ai Comuni resterà l'onere di realizzare le opere necessarie per la posa delle pensiline (ad es. la predisposizione di un'adeguata piattaforma di base, ecc...).

Miglioramento dell'informazione all'utente.

Nell'ambito degli interventi di qualificazione del servizio lungo la via San Donato si è scelto di investire anche sull'informazione all'utenza. Nel territorio comunale di Bologna sono da diverso tempo presenti le cosiddette "paline intelligenti". Si tratta di paline elettroniche che tramite un sistema di messaggistica variabile forniscono informazioni all'utente sui tempi di attesa delle linee urbane e su eventuali modifiche al servizio dovute a lavori stradali, scioperi o altro. Le informazioni sui tempi di attesa risultano particolarmente importanti anche nelle fermate dove sono possibili trasbordi tra linee per ridurre l' "ansia da attesa" dovuta all'incertezza sull'orario di arrivo delle linee, soprattutto di quelle in coincidenza.

I tempi di attesa dei bus vengono calcolati mediante le elaborazioni fatte dal sistema di telecontrollo della flotta, che, come riportato in precedenza, l'ATC sta installando anche sulla flotta suburbana ed extraurbana. Sarà pertanto possibile calcolare i tempi di attesa anche per le linee 93 e 88 e dotare di "paline intelligenti" le fermate principali della direttrice San Donato.

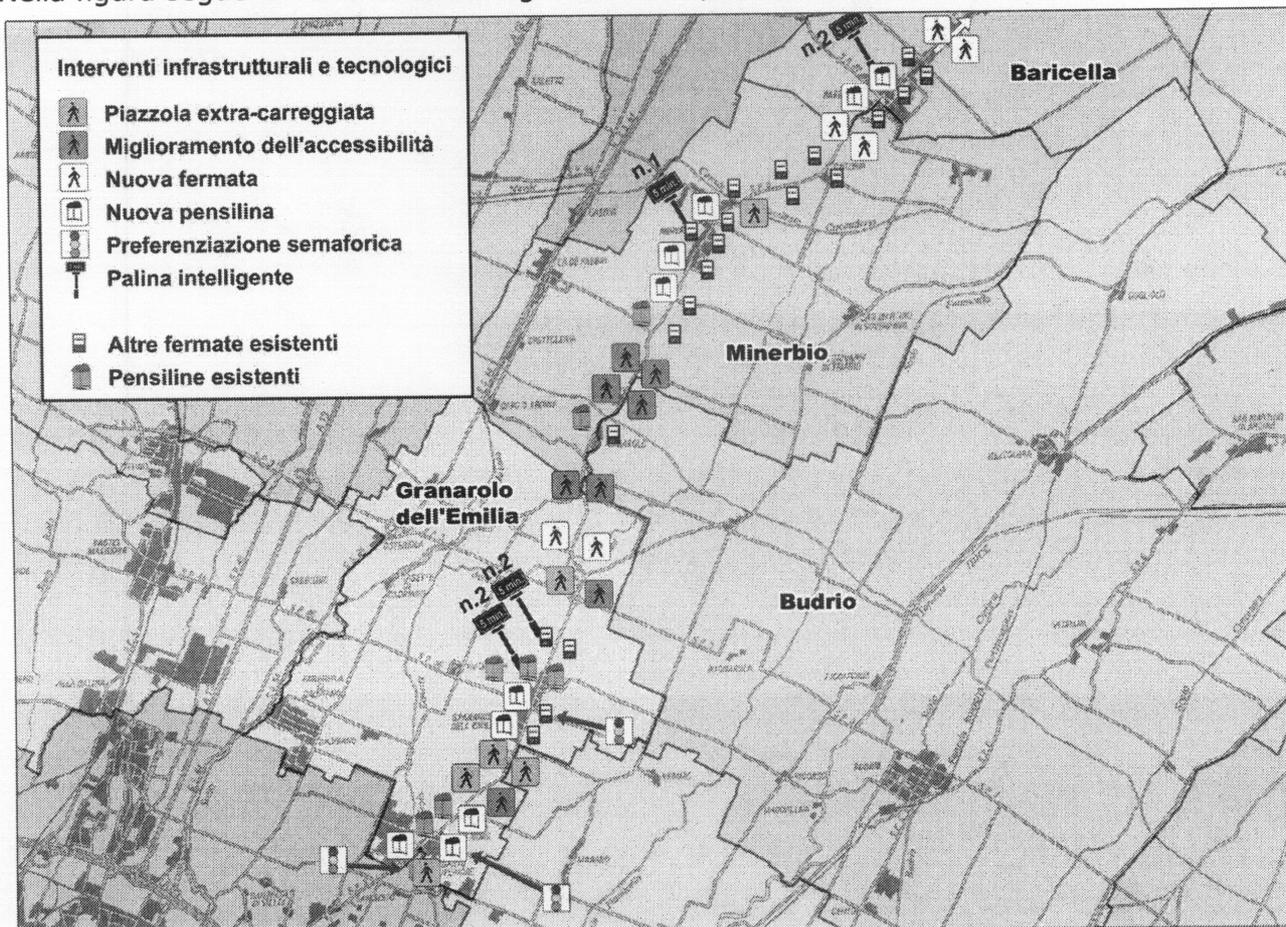
Si prevede di installare 7 paline intelligenti; la collocazione è stata definita considerando i seguenti elementi:

- la previsione contenuta nel PMP di un "areale strategico", area di trasbordo e interscambio gomma-gomma, nell'abitato di Granarolo e l'inserimento di tale opera da parte del Comune di Granarolo in un piano particolareggiato in fase di approvazione e di prossima realizzazione;
- la necessità degli utenti e dell'Amministrazione di Baricella di potenziare il servizio della linea 93 fino a Mondonuovo (la frazione più distante del comune stesso) e di creare a Baricella un nodo di trasbordo con le linee di adduzione dalle frazioni di Boschi, Passo Segni e con quelle dei comuni limitrofi, come Altedo e Alberino;
- la concentrazione delle fermate a Granarolo (due fermate di importanza rilevante) e Baricella (una fermata di importanza rilevante).

Sulla base di queste considerazioni, si può ipotizzare la seguente ubicazione delle paline intelligenti:

- due paline, una per senso di marcia, nel parcheggio scambiatore di prossima realizzazione a Granarolo, dove potranno attestarsi le linee 93, 88 e la linea Prontobus 437, e dove transiterà la linea 302;
- due paline, una per senso di marcia, alla fermata "Granarolo Roma" che avrà la funzione di fermata principale per gli abitanti di Granarolo;
- due paline, una per senso di marcia, alla fermata "Baricella" dove vi sarà l'interscambio fra le linee provenienti da Bologna e Mondonuovo con la linea che servirà le frazioni di Boschi, Passo Segni, San Gabriele e Altedo di Malalbergo (si veda paragrafo relativo alla riorganizzazione della rete);
- una palina, per la direzione Bologna, alla fermata "Minerbio", che ha la funzione di fermata principale per gli abitanti di Minerbio.

Nella figura seguente sono localizzati gli interventi previsti lungo la direttrice.



Nella tabella seguente sono riportate le fermate su cui si è previsto di intervenire, specificando la tipologia di intervento in:

- (1) creazione di piazzola extracarreggiata per l'attesa dei passeggeri;
- (2) miglioramento dell'accessibilità alla fermata;
- (3) installazione di nuova pensilia;
- (4) installazione di palina intelligente;
- (5) istituzione di nuova fermata (per queste viene riportato nella relativa colonna - indicato con una x - anche l'intervento necessario per creare le condizioni di sicurezza della fermata).

Si evidenzia che due fermate, evidenziate in tabella, sono territorialmente in comune di Budrio: per queste sarà sottoscritto accordo a parte all'interno del Piano di Bacino della direttrice San Vitale.

Comune	cod.	Denominazione fermata	direzione	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Bologna	3511	Frullo Bivio	Baricella	√					
Granarolo dell'Emilia (S.Donato)	3511	Frullo Bivio	Bologna			√			
	3513	Quarto Centro	Baricella			√			
	3517	Quarto S.Donato Risorgimento	Baricella			√			
	30001	Granarolo Foggia Nuova	Baricella		√				
	30002	Granarolo Foggia Nuova	Bologna	√					
	30005	Granarolo Hotel King	Baricella	√					
	30006	Granarolo Hotel King	Bologna	√					
	30010	Granarolo Matteucci	Bologna			√			
	30014	Granarolo Roma	Bologna			√			
	30017	Granarolo	Baricella				√		
	30018	Granarolo	Bologna				√		
	30021	Granarolo Scuole (B)	Baricella			√	√		
	30022	Granarolo Scuole (B)	Bologna			√	√		
	30025	Ramello	Baricella		√				
	30026	Ramello	Bologna	√					
	-	<i>Santa Brigida</i>	<i>Baricella</i>	x					√
	-	<i>Santa Brigida</i>	<i>Bologna</i>		x				√
	30049	Trapanino Bivio	Baricella			√			
Budrio	30050	Trapanino Bivio	Bologna		√				
Granarolo dell'Emilia (linea 88)	32033	Cadriano	Granarolo			√			
	32029	Cariano Scuole Elementari	Granarolo			√			
	32009	Viadagola Centro Sportivo	Granarolo			√			
	32021	Viadagola Chiesa	Granarolo			√			
	32014	Viadagola (A)	Cadriano			√			
Budrio	30057	Armarolo Chiesa	Baricella		√				
Minerbio	30058	Armarolo Chiesa	Bologna		√				
	30061	Melo Bivio	Baricella		√				
	30062	Melo Bivio	Bologna		√				
	30070	Minerbio Zena	Bologna			√			
	30074	Minerbio Scuole	Bologna			√			
	30078	Minerbio	Bologna				√		
	30082	Minerbio Canaletto	Bologna			√			
	30085	Minerbio Dispensario	Baricella	√					
	-	<i>Florfestival Zanetti</i>	<i>Baricella</i>	x					√
Baricella	-	<i>Florfestival Zanetti</i>	<i>Bologna</i>					√	
	30098	Baruzza (A)	Baricella			√			
	30105	Baricella	Baricella				√		
	30106	Baricella (A)	Bologna			√	√		
	-	<i>S. Gabriele - Mondonuovo</i>	<i>Baricella</i>	x				√	
	-	<i>S. Gabriele - Mondonuovo</i>	<i>Bologna</i>	x				√	

(A) fermate per le quali sono in corso alcuni approfondimenti sulla fattibilità tecnica dell'installazione della pensilina.
 (B) l'installazione delle pensiline in queste fermate è subordinata all'attuazione dell'intervento urbanistico al quale è associata anche la realizzazione del nuovo Areale strategico di Granarolo dell'Emilia.

Parco mezzi.

Attualmente i mezzi utilizzati sulle linee 93 e 301 sono prevalentemente di lunghezza 12 m, a eccezione di corse specifiche sulle quali sono già in servizio bus snodati di lunghezza 18 m, mentre sulla linea 88 si hanno mezzi di lunghezza 12 m e di età maggiore. L'impegno del gestore è quello di aumentare la percentuale di mezzi di lunghezza (e quindi capacità) superiore, quali quelli di 14/15 o 18 m, e di sostituire i mezzi utilizzati sulla linea 88 con nuovi mezzi dotati quindi di maggiori confort (aria condizionata, allestimenti interni migliori, ecc.) compatibilmente con i nuovi veicoli che verranno acquistati dall'ATC.

Per quantificare esattamente l'entità dei miglioramenti ottenibili è necessario attendere il piano di finanziamento regionale del parco mezzi.

Le Previsioni del PMP: areale strategico a Granarolo dell'Emilia.

A Granarolo dell'Emilia è in previsione la creazione di un punto di interscambio auto+bus e trasbordo bus-bus; inizialmente era previsto come opera da realizzare da parte del comune con il cofinanziamento della Provincia di Bologna e della Regione nell'Accordo di programma per la mobilità sostenibile 2003-2005.

Successivamente la creazione del punto d'interscambio in questione è stato inserito all'interno di un Piano particolareggiato approvato dal Comune di Granarolo che prevede la realizzazione di un nuovo comparto residenziale e commerciale, oltre che a un ampio spazio di parcheggio auto, in corrispondenza dell'area che era stata individuata per il parcheggio scambiatore già nell'Accordo di programma precedentemente citato, a nord-ovest dell'intersezione fra la via San Donato e la via Tartarini.



In sede di conferenza dei servizi del suddetto nuovo comparto, la Provincia di Bologna e l'ATC hanno richiesto la predisposizione di uno spazio di fermata extra-carreggiata in corrispondenza del parcheggio, così da consentire un adeguato spazio di interscambio con il bus. Il parcheggio scambiatore sarà quindi adiacente a una nuova area commerciale con pubblici esercizi (sono previsti bar, ristorante, banca) che potranno aumentare il confort di attesa dell'utente e fare da rivendita di titoli di viaggio. La realizzazione del parcheggio di interscambio verrebbe quindi inserita all'interno degli oneri di urbanizzazione previsti nel comparto.

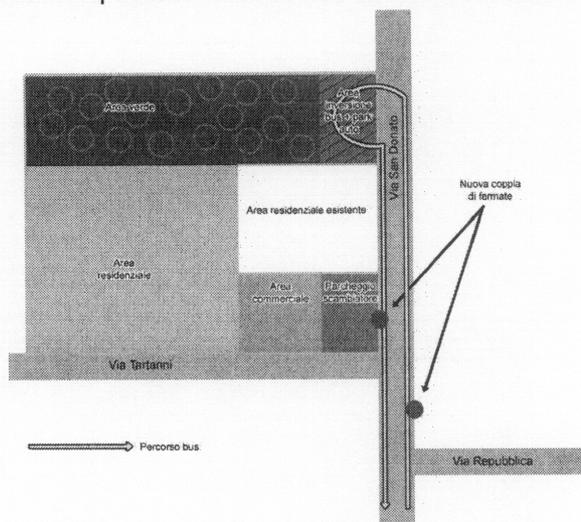
All'interno del progetto è inoltre stata prevista un'area idonea all'inversione e alla sosta dei bus: la linea 88 e le corse della linea 93 limitate a Granarolo, che terminano alla fermata "Granarolo Brenti" potranno essere prolungate in questa nuova area, consentendo così

un'ottimale interscambio auto+bus. Inoltre l'area della fermata "Granarolo Brenti" verrà liberata dai bus in sosta al capolinea e potrà essere valorizzata dal Comune con altre destinazioni d'uso.

Non è possibile far coincidere l'area di inversione con la fermata capolinea in quanto il numero di posti auto deriva dagli standard urbanistici e non può essere diminuito.

Le fermate del bus saranno realizzate in corrispondenza del parcheggio, per la direzione Bologna e prima dell'intersezione per la direzione Baricella (quest'ultima sarà temporanea in attesa di un prossimo Piano particolareggiato che interesserà l'area antistante a quella attualmente oggetto di intervento, e nella quale si potrà ricavare la nuova fermata).

Nello schema seguente viene riportata la distribuzione funzionale degli spazi.



2. PROGETTO DI MIGLIORAMENTO DELLA RETE DEI SERVIZI

Il progetto di revisione dell'assetto della rete di trasporto pubblico del bacino San Donato ha come finalità principali quelle di:

- garantire, con la divisione a Bologna di due rami, una maggiore regolarità alla linea 93 lato San Donato e quindi di conseguenza anche lato Calderino;
- collegare Mondonuovo e San Gabriele direttamente a Bologna con un livello di servizio pressoché pari a quello che attualmente viene garantito a Baricella;
- separare i collegamenti locali e velocizzare le linee di direttrice;
- potenziare i collegamenti locali.

Numerose sono le linee coinvolte nella revisione dell'assetto della rete nell'area. Di seguito vengono elencate e descritte quali siano le modifiche di servizio che vanno ad interessarle.

- **Linea 93.** La linea, come accennato sopra, assorbe anche il servizio della linea 301 e viene divisa in due rami: Bologna – Calderino e Bologna – Mondonuovo. Il servizio è cadenzato ogni 30' per Granarolo dell'Emilia mentre per Baricella – Mondonuovo ogni 30' nelle fasce di punta e ogni 60' nelle fasce di morbida. E' prevista una corsa veloce diretta, con un numero di fermate ridotto, nell'orario di punta del mattino. Vengono infine mantenuti gli attuali potenziamenti presenti nelle fasce di punta.
- **Linea 355.** La linea, di nuova istituzione e sostitutiva della deviazione per Boschi della linea 357, collega con corse ad orario Boschi con Altedo in coincidenza con le corse della direttrice Bologna – Ferrara nei due sensi di marcia.
- **Linea 357.** La linea rimane sostanzialmente immutata con corse ad orario, collegando Passo Segni – Santa Maria Codifiume – Mondonuovo – Baricella con Altedo. Nelle fasce di punta alcune corse hanno prolungamenti da/per Bologna. Ad Altedo effettua coincidenza con le corse della direttrice Bologna – Ferrara nei due sensi di marcia. Vengono eliminate, al fine di ridurre i tempi di percorrenza, le deviazioni per Boschi e la deviazione scolastica per Molinella sostituite rispettivamente dalla 355 e dalla nuova 358.
- **Nuova Linea 358.** La linea, di nuova istituzione, sostituisce la deviazione scolastica per Molinella della linea 357 di cui sopra, garantendo il collegamento da Altedo – Baricella – Mondonuovo con Molinella con una coppia di corse scolastiche ad orario.
- **Linea 431.** La linea a prenotazione Bentivoglio – Minerbio – Baricella, viene prolungata a Boschi di Baricella, che risulta così collegato con il proprio capoluogo ogni 60' per tutto l'arco della giornata. Solo 3 corse scolastiche vengono effettuate in modalità fissa, mentre il resto del servizio è attivato previa prenotazione telefonica. A Baricella è possibile l'interscambio con la linea 93 da/per Bologna.
- Le linee 358 Baricella – Boschi e 430 Baricella – Mondonuovo odierne vengono soppresse in quanto sostituite dalle linee sopra descritte.
- **Linea 88.** Potenziamento della linea con incremento di alcune corse nelle ore di morbida (già attuato da marzo 2009).
- **Linea 2900/3900.** Potenziamento per la zona industriale di Minerbio con servizio ancora da definire nel dettaglio.

L'attestamento a Mondonuovo avviene in un'apposita area, attrezzata sia per il capolinea sia per il parcheggio degli autobus. L'area di Baricella capoluogo attualmente adibita a parcheggio continuerà ad essere utilizzata solo con funzioni di capolinea e inversione delle corse limitate al capoluogo. L'attivazione stessa del servizio è previsto **da Settembre 2009** ed è comunque subordinata alla realizzazione dell'area da parte del Comune di Baricella.

I comuni interessati da questa riorganizzazione sono Baricella, Minerbio e Granarolo dell'Emilia.

Per gli utenti di questi comuni il maggiore vantaggio della revisione dell'assetto del tpi nell'area deriva dalla maggiore regolarità di cui beneficiano le linee oggetto del progetto, con un conseguente rispetto dei tempi di percorrenza e degli orari di passaggio alle fermate.

Per ciascuno di questi comuni il livello di servizio offerto subisce delle variazioni che di seguito si sintetizzano per un giorno feriale invernale scolastico tipo.

- **Baricella.** Per quanto riguarda il capoluogo, il servizio offerto dalla linea 93 tra Baricella e Bologna viene incrementato di 2 corse in direzione Bologna e di 1 corsa proveniente da Bologna.
- Per quanto riguarda invece le frazioni di **Mondonuovo e San Gabriele** si passa dagli 11 e 14 collegamenti rispettivamente per e da Bologna (garantiti nella maggior parte dei casi dalla linea 430 in coincidenza a Baricella con la linea 93) ai 21 e 22 di progetto tutti diretti da e per Bologna.
- Per quanto riguarda la frazione di **Boschi** le corse da/per Baricella passano dalle 7 dell'attuale servizio alle 14 di progetto, mentre le corse da/per Altedo passano dalle 5 dell'attuale servizio alle 7 di progetto.
- **Minerbio.** Il servizio offerto dalla linea 93 tra Minerbio e Bologna viene incrementato di 2 corse in direzione Bologna e di 1 corsa proveniente da Bologna.
- **Malalbergo.** Il servizio offerto per le località di Malalbergo, Altedo e Gallo sulla direttrice Ferrarese nei due sensi di marcia rimane inalterato.
- Il collegamento per **Ponticelli** viene effettuato in coincidenza ad Altedo e viene soppresso il collegamento serale, in quanto non utilizzato.
- **Granarolo.** Il servizio offerto dalla linea 93 tra Granarolo e Bologna resta sostanzialmente invariato.

Il **costo del progetto è stimato in 245.000€/annui + iva** (comprensivi dell'attuale contributo di 25.000 € + iva già erogati dal Comune di Baricella per linea 430) ed il tempo di attuazione è subordinato alla realizzazione del deposito/capolinea di Mondonuovo.

Per il potenziamento della linea 88 è previsto un costo aggiuntivo di circa 28.500 €/annui. Per il potenziamento del servizio per la zona industriale di Minerbio verrà definito in un apposito tavolo di lavoro il costo in base al servizio più idoneo.

Di seguito si riporta lo schema di rete condiviso per la riorganizzazione dei servizi.

3. IL FINANZIAMENTO DEL SERVIZIO.

Costo degli interventi infrastrutturali e tecnologici:

Di seguito si riportano i costi, aggiornati all'anno 2009/2010, degli interventi con l'individuazione dei soggetti interessati. Nell'accordo di Programma sono individuati i soggetti finanziatori con le relative quote.

Descrizione intervento	Soggetti interessati (numero di interventi)	€
Sistema di preferenziazione semaforica per il Tpl (software)	ATC/SRM	27.000
Adeguamento impianti semaforici esistenti	Granarolo (2)	20.000
	Bologna (1)	10.000
Adeguamento segnaletica incroci	Granarolo (2)	11.000
Installazione di paline "intelligenti" per migliorare l'informazione all'utenza (a)	ATC/Granarolo (4)	40.000
	ATC/Minerbio (1)	10.000
	ATC/Baricella (2)	20.000
Realizzazione piazzola extracarreggiata di 10x1,5m	Bologna (1)	8.000
	Granarolo (5)****	40.500
	Minerbio (2) **	16.000
	Baricella (2) ***	10.000
Revisione localizzazione o miglioramento accessibilità delle fermate	Granarolo (4)****	50.000
	Budrio (2)	-
	Minerbio (3)	37.500
TOTALE DIRETTRICE SAN DONATO		300.000

** compresa nuova fermata "Florfestival Zanetti" direzione Baricella

*** nuove fermate fra San Gabriele e Mondonuovo

**** compresa nuova fermata "Santa Brigida" direzione Bologna

(a) Per le paline intelligenti sono stati conteggiati i costi di sistemazione urbanistica e di acquisto del palo di supporto per l'installazione dei pannelli. I pannelli e la relativa tecnologia verranno forniti da ATC nell'ambito di un finanziamento Ministeriale per lo sviluppo tecnologico.

Punto di interscambio a Granarolo.

La creazione del punto d'interscambio in questione è stato inserito all'interno di un Piano particolareggiato approvato dal Comune di Granarolo che prevede la realizzazione di un nuovo comparto residenziale e commerciale. La Provincia di Bologna, l'ATC e il Comune hanno già effettuato una verifica, tramite conferenza dei servizi.

Costo della riorganizzazione della rete.

I costi derivanti dal taglio della linea 93 sono dovuti prevalentemente all'incremento delle ore di servizio dovuto allo sdoppiarsi del capolinea nel centro di Bologna e alla necessità di un mezzo aggiuntivo; il prolungamento a Mondonuovo e l'istituzione delle nuove corse e degli altri prolungamenti comportano invece un incremento delle percorrenze.

Tale riorganizzazione genera complessivamente un incremento della contribuzione stimato **pari a 245.000 euro/anno + IVA.**

Essendo il taglio della linea 93 legato a esigenze di regolarizzazione e qualificazione della direttrice di oggetto del presente lavoro, il costo sarà sostenuto utilizzando le risorse disponibili per i servizi minimi; il prolungamento a Mondonuovo, avendo invece un interesse puramente locale, sarà coperto in termini di costi dal Comune di Baricella.

I costi generati dalla revisione dei servizi sono:

Descrizione intervento	Comuni/Enti interessati	Costo [euro] (IVA compresa)
Taglio della linea 93 e riorganizzazione linee	Provincia di Bologna	200.000
Prolungamento a Mondonuovo e servizio località Boschi	Baricella	45.850
Potenziamneto linea 88	Granarolo	28.500
Servizio Zona industriale di Minerbio	Provincia di Bologna/Minerbio	Da definire nel tavolo di lavoro appositamente aperto
Totale		274.350

I costi sopra indicati sono aggiornati all'annualità 2009 e sono soggetti ad adeguamento inflativo in caso di conferma per gli anni successivi.