



Città dell'Aquila



Città dell'Aquila



Piano Urbano Mobilità Sostenibile

Piano Urbano Mobilità Sostenibile dell'Aquila

Valutazione degli scenari alternativi

Luglio 2020

Elaborazioni a cura di



SINDACO
Pierluigi Biondi

ASSESSORE
Carla Mannetti

DIRIGENTE
Domenico de Nardis

COORDINATORE SCIENTIFICO
Stefano Ciurnelli

UNITA' DI PROGETTO
Fabrizio De Carolis
Elvira Damiani
Alessandra De Meis
Maurizio Tollis
Ilaria Polcini
Sandro Tosone
Roberto Spagnoli
Andrea Ferrante
Marco di Salvo
Renzo Parisse
Roberto Russo



Istruzioni per la stampa del documento

Il presente documento è concepito per poter essere utilizzato come presentazione in Acrobat a tutto schermo e per essere stampato in formato A4 orizzontale fronte-retro. Per questo, ove necessario, sono state inserite alcune pagine bianche che consentono di posizionare la copertina dei capitoli sempre nelle pagine dispari.

Per la stampa su due facciate in orizzontale impostare le opzioni:

- Stampa fronte-retro
- Ribalta sul lato corto

Elemento	Dettaglio
Base	
Origine	Automatica fonte
Copie	1
Fotocopie	Disattivo
Copie della batch	Disattivo
Fascicola	Attivo
Orientamento	Orizzontale
Destinazione	Impost. default
Colore	A colori
EcoPrint	Disattivo

INDICE

Cap. 1	Finalità e contenuti del report	4
Cap. 2	Ricostruzione del modello di simulazione dello stato attuale	5
Cap. 3	Descrizione degli elementi componenti lo scenario di riferimento e gli scenari alternativi	15
Cap. 4	Sintesi delle valutazioni degli scenari con matrice di domanda "Attuale"	32
Cap. 5	Dettaglio delle simulazioni degli scenari con matrice di domanda "Attuale"	44
Par. 5.1	Scenario di RIFERIMENTO	46
Par. 5.2	Scenario MINI	50
Par. 5.3	Scenario MIDI con collegamento SS.80-SS.17	69
Par. 5.3	Scenario MIDI senza collegamento SS.80-SS.17	89
Par. 5.5	Scenario MAXI senza collegamento SS.80-SS.17	109
Cap. 6	Sintesi delle valutazioni degli scenari con matrice di domanda "Riabitare"	131
Cap. 7	Dettaglio delle simulazioni degli scenari con matrice di domanda "Riabitare"	143
Par. 7.1	Scenario di RIFERIMENTO	145
Par. 7.2	Scenario MINI	149
Par. 7.3	Scenario MIDI con collegamento SS.80-SS.17	168
Par. 7.4	Scenario MIDI senza collegamento SS.80-SS.17	188
Par. 7.5	Scenario MAXI (senza collegamento SS.80-SS.17)	208
Cap. 8	Confronto sintetico scenari: domanda "Attuale" vs. Domanda "Riabitare"	230
Cap. 9	Confronto scenario MAXI vs. scenario di contrasto senza sistemi a guida vincolata	239

1. FINALITÀ E CONTENUTI DEL REPORT

Il presente rapporto racchiude la sintesi delle attività di implementazione e applicazione del modello di simulazione della mobilità impiegato per la valutazione degli scenari alternativi di piano a supporto del processo di costruzione partecipata dello scenario di Piano che ha visto la partecipazione di cittadini e stakeholders attraverso numerose e diversificate iniziative tenutesi nel corso del 2019 e concluse con due attività di work shop a cavallo tra i mesi di gennaio e febbraio 2020.

L'intensa interlocuzione che ha caratterizzato questa fase ha permesso di individuare strategie e linee di intervento che abbracciano sia la sfera della mobilità privata che quella su trasporto pubblico arrivando ad individuare una serie di interventi riconosciuti essenziali e condivisibili e una seconda serie di interventi che potevano presentare una modulazione nell'intensità della loro attuazione oppure che, a detta di alcuni stakeholders, presentavano potenziali impatti critici tanto da richiedere un'attenta valutazione dei benefici che erano in grado di apportare al funzionamento dello scenario complessivo di Piano.

La parte tecnica del documento si apre con una breve descrizione delle caratteristiche del modello di simulazione impiegato e del suo livello di confidenza (capitolo 2).

Successivamente, nel capitolo 3, vengono presentati gli elementi componenti lo scenario di riferimento, ovvero quello caratterizzato dai soli progetti finanziati, e gli scenari alternativi di Piano costituiti da interventi invariati o opzionali e da due distinte matrici di domanda, la prima relativa allo stato attuale e, la seconda, alla condizione in cui sarà completato il processo di completa "riabitazione" del Centro storico dell'Aquila e delle frazioni. Nel capitolo 4 viene offerto un commento sintetico ai risultati delle simulazioni nell'ipotesi di funzionamento in condizioni di domanda attuale mentre, nel successivo capitolo 4, vengono proposti i dettagli dei carichi sulla rete nei diversi scenari analizzati.

Nei capitoli 5 e 6 vengono proposte le medesime considerazioni del capitolo 4 e 5 riferite, però, al funzionamento della rete multimodale con domanda "riabitare".

Nel capitolo 8 viene proposto un sintetico confronto tra gli scenari valutati con la domanda "Attuale" e con quella "Riabitare".

Nel nono ed ultimo capitolo, con riferimento al solo scenario MAXI, viene proposto un confronto con una sua attuazione parziale denominata scenario di Contrasto che si caratterizza per l'assenza dei servizi ferroviari cadenzati tra Sassa scalo e Paganica Scalo e della cabinovia tra la stazione ferroviaria e il polo universitario del Roio.

2. RICOSTRUZIONE DEL MODELLO DI SIMULAZIONE DELLO STATO ATTUALE

2. RICOSTRUZIONE DEL MODELLO DI SIMULAZIONE DELLO STATO ATTUALE

Nel presente capitolo vengono brevemente descritte le caratteristiche del modello di simulazione implementato e, successivamente, impiegato per supportare le valutazioni degli scenari alternativi di Piano messi a punto attraverso il processo partecipativo in vista dell'individuazione dello scenario di Piano.

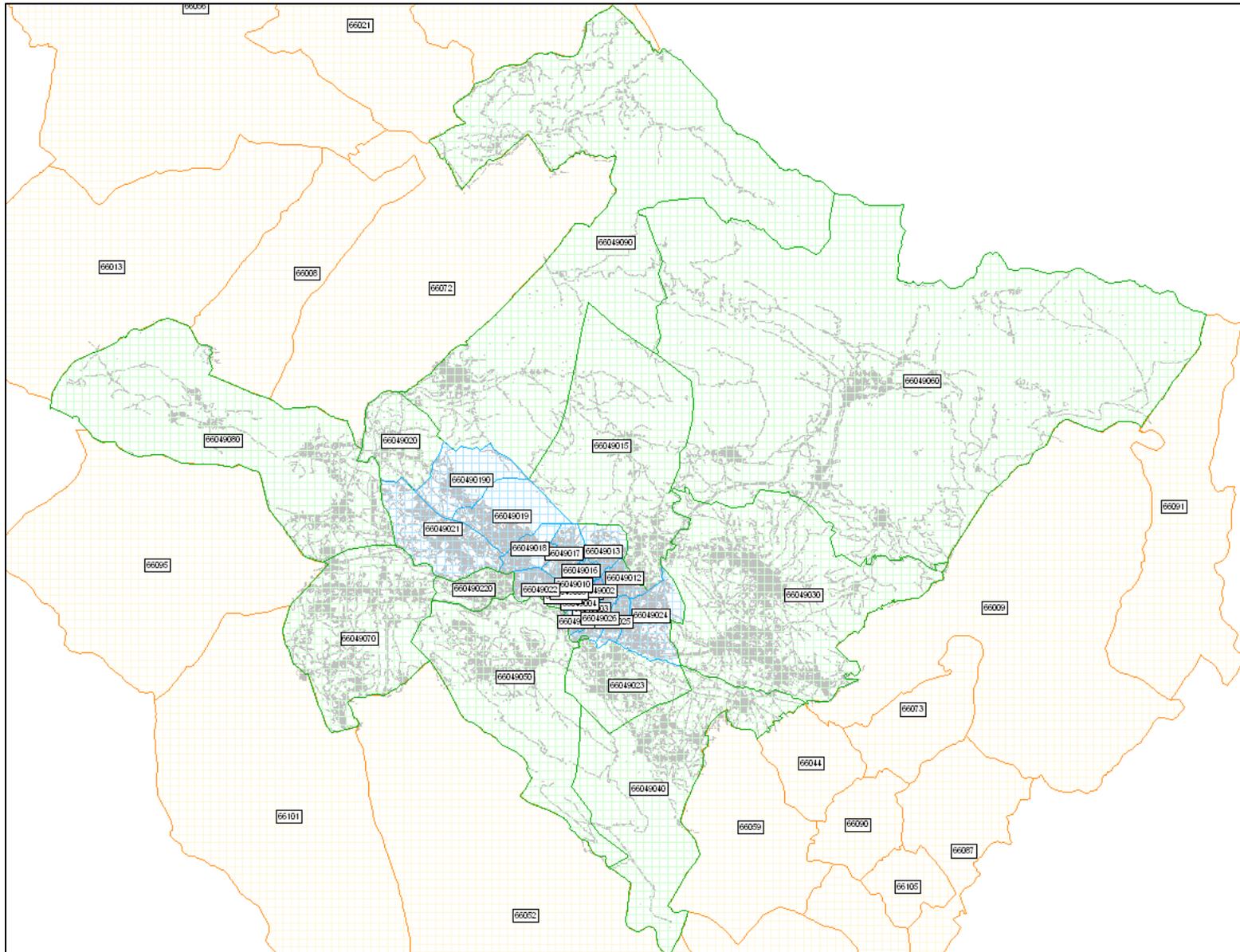
Il primo passo nella costruzione del modello è rappresentato dalla definizione di una zonizzazione dell'area di studio che, nel caso dell'Aquila abbraccia, sebbene con livelli di definizione differenziati un'area molto più vasta rispetto ai confini comunali. L'obiettivo della zonizzazione è quello di permettere la ricostruzione di matrici origine-destinazione che costituiscono una modalità aggregata di rappresentazione della domanda di mobilità che interessa l'area oggetto di studio. Nelle pagine 7 e 8 viene proposta una visualizzazione della zonizzazione adottata, a livello generale e con particolare riferimento all'area urbana dell'Aquila e alle frazioni principali. Un elemento che contraddistingue la zonizzazione adottata è costituito dalla presenza di zone "Enclave" costituite dalla perimetrazione delle aree C.A.S.E. e MAP. Ciò è dovuto all'esigenza di riprodurre due differenti matrici di domanda, quella "Attuale" e quella conseguente al "Riabitare" i centri storici che vedrà il suo completamento nell'orizzonte decennale di validità di questo Piano. A pagina 10 vengono presentate le caratteristiche delle matrici in termini di valori totali per componenti di domanda (residenti e non

residenti nel Centro storico dell'Aquila) e di tipologia di spostamenti (intrazonali ed interzonali).

Nelle pagine 11 e 12, analogamente a quanto fatto per la zonizzazione, sono riportate le immagini e la consistenza del grafo delle reti stradale e ferroviaria che, come è possibile notare, si estendono oltre i confini comunali assicurando la connessione con i portali che rappresentano i punti di ingresso/uscita della domanda di scambio e di attraversamento del territorio del Comune dell'Aquila.

A pagina 13 è riportato il flussogramma dei carichi sulla rete stradale nell'ora di punta del mattino dello stato attuale e a pagina 14 il livello di confidenza statistica del modello espressa mediante la correlazione tra flussi osservati e rilevati in corrispondenza di un campione di sezioni presso le quali erano stati effettuati rilievi di traffico nel corso della redazione del Quadro conoscitivo.

ZONIZZAZIONE – VISTA COMPLESSIVA



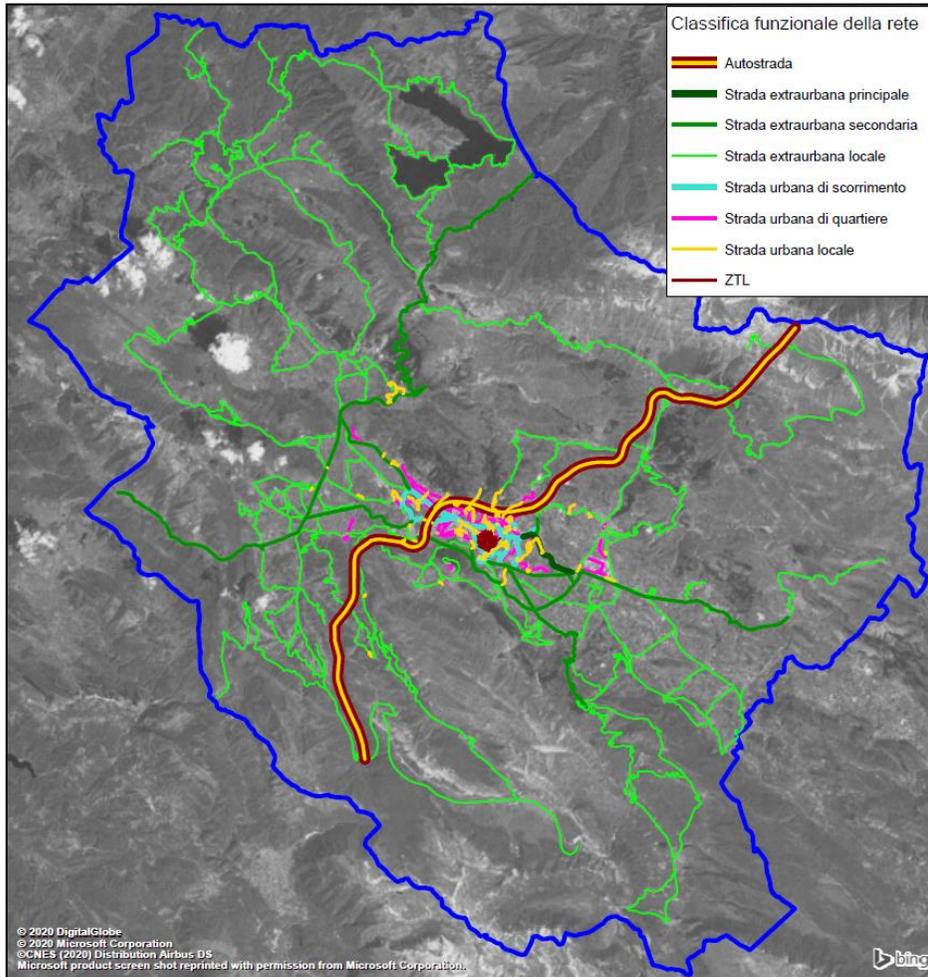
ZONIZZAZIONE – Focus Area urbana dell'Aquila-frazioni principali-zone C.A.S.E - MAP

Tipo di zona	Totale
Comune - Centro storico	10
Comune - Periferia	30
Poli di interesse	4
CASE-MAP	41
Cordonali	13
Cordonali esterne	19

RIALLOCAZIONE DELLA DOMANDA RESIDENZIALE AL TERMINE DELLA RICOSTRUZIONE: Principali differenze tra le MATRICI "RIABITARE" e "ATTUALE"

ANALISI DELLA DOMANDA DI TRAFFICO		
Attuale	Totale matrice	33'800
	Di cui traffico intrazonale	7'812
	Di cui traffico generato dai residenti nelle zone all'interno della ZTL del Centro storico	447
	Traffico intrazonale residenziale	33
"Riabitare"	Totale matrice	33'800
	Di cui traffico intrazonale	8'029
	Traffico generato dai residenti nelle zone all'interno della ZTL del Centro storico	1'809
	Traffico intrazonale residenziale	33
Numero di relazioni modificate a seguito della riallocazione della domanda in previsione delle condizioni di rientro		1'149

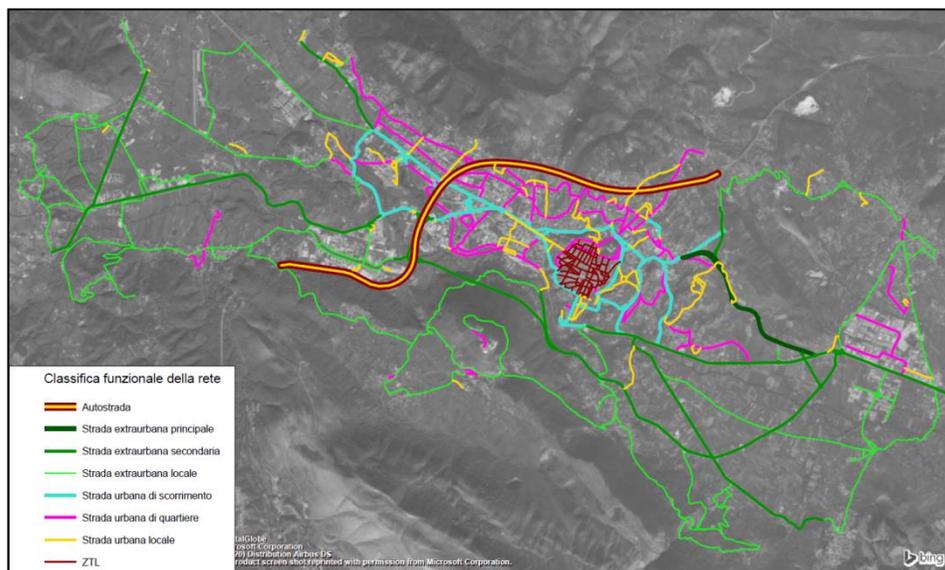
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE ED ESTENSIONE DELLA RETE STRADALE



Classificazione funzionale della rete	Km
Autostrada	84
Strada extraurbana principale	7
Strada extraurbana secondaria	197
Strada extraurbana locale	1248
Strada urbana di scorrimento	45
Strada urbana di quartiere	94
Strada urbana locale	65
ZTL Centro storico	23

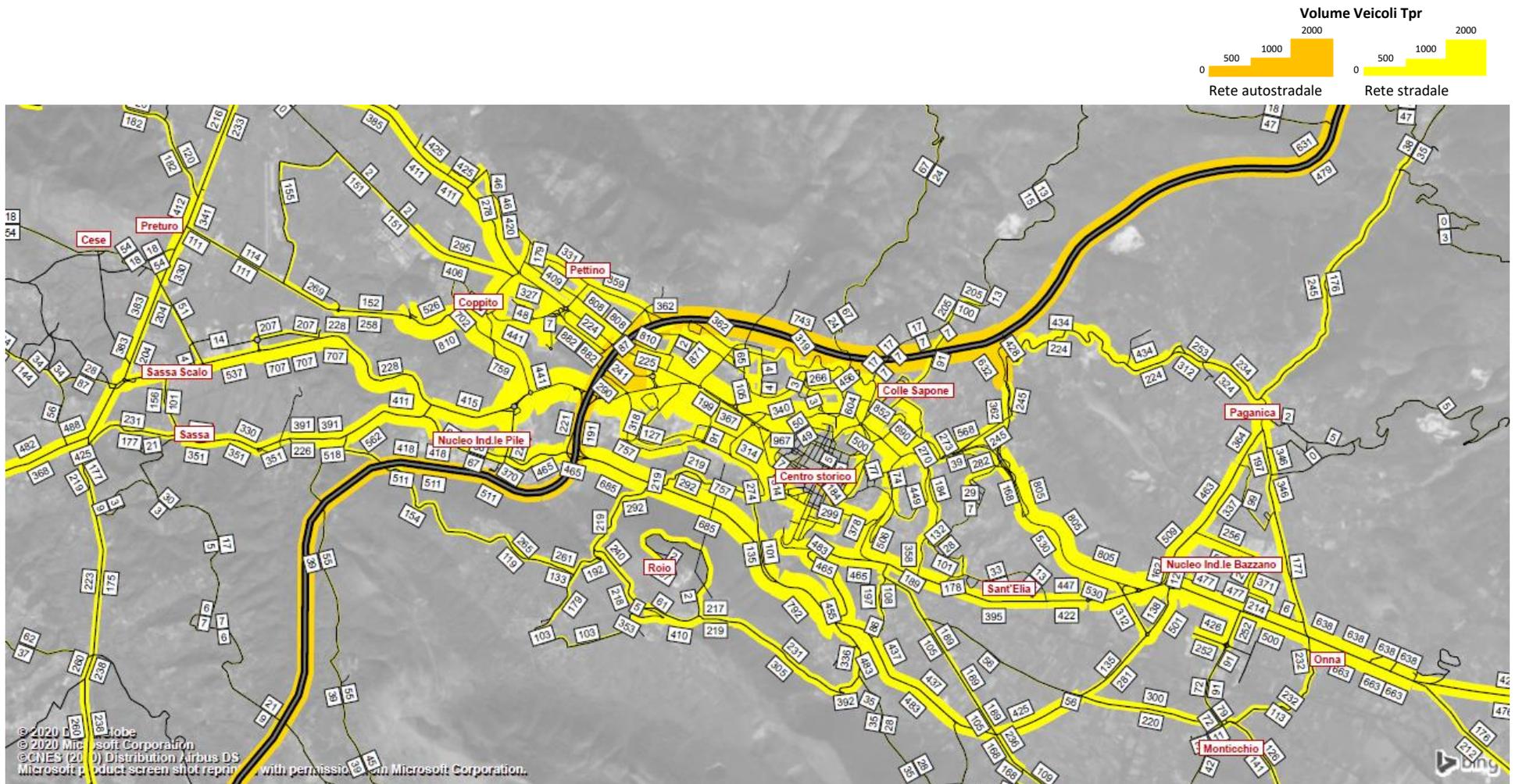
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE ED ESTENSIONE DELLA RETE STRADALE

Focus area urbana dell'Aquila e frazioni adiacenti

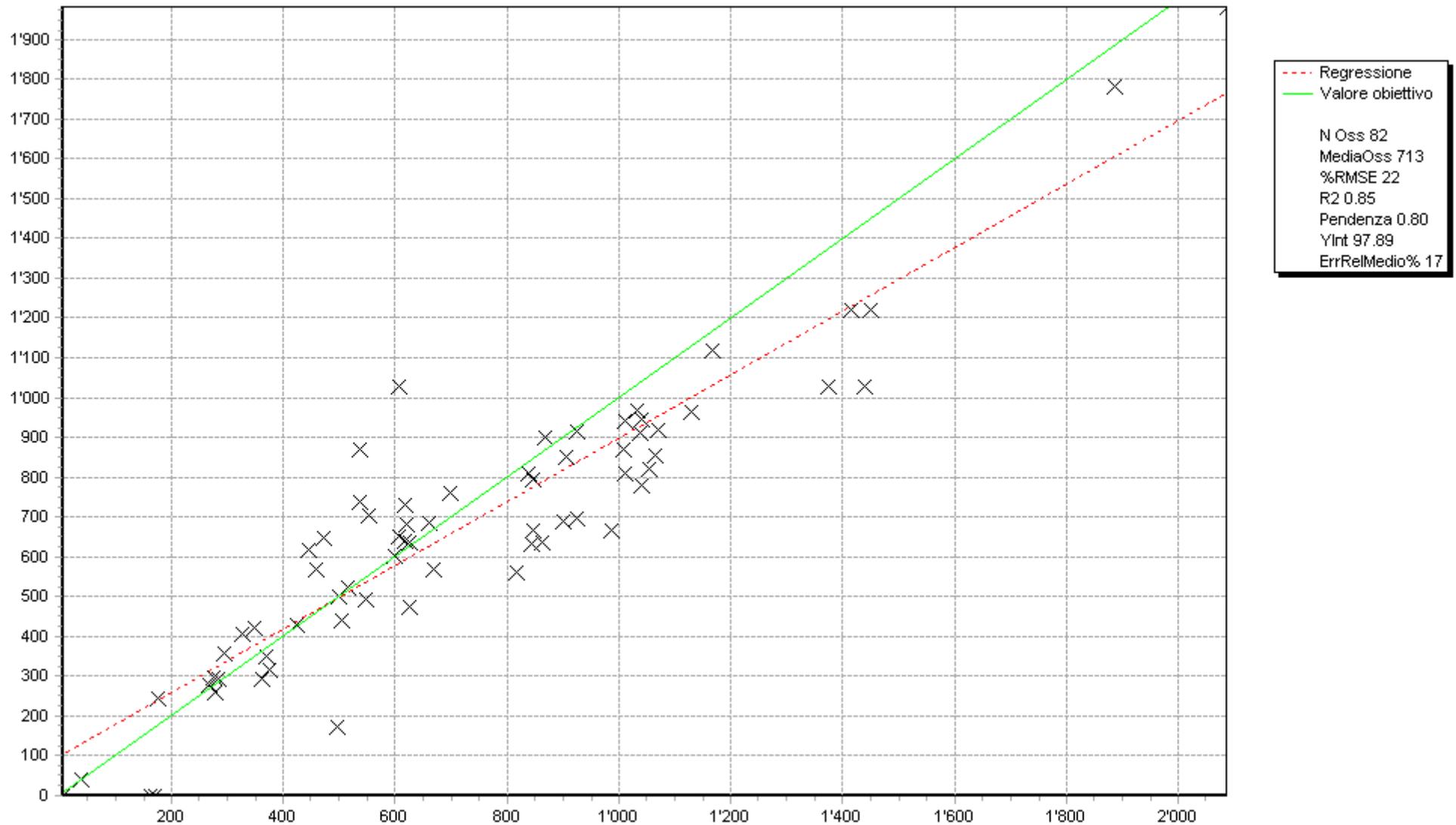


Classificazione funzionale della rete	Km
Autostrada	22
Strada extraurbana principale	7
Strada extraurbana secondaria	81
Strada extraurbana locale	197
Strada urbana di scorrimento	45
Strada urbana di quartiere	90
Strada urbana locale	51
ZTL Centro storico	23

STATO ATTUALE: FLUSSOGRAMMA VEICOLI TRASPORTO PRIVATO



LIVELLO DI CONFIDENZA DEL MODELLO



3. DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI COMPONENTI LO SCENARIO DI RIFERIMENTO E GLI SCENARI ALTERNATIVI

4. DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ DI COSTRUZIONE E DEI CONTENUTI DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO E DEGLI SCENARI ALTERNATIVI

In questo capitolo vengono descritti gli elementi che concorrono alla definizione dello scenario di riferimento e degli scenari alternativi di Piano.

Uno scenario rappresentativo del funzionamento dell'interazione tra domanda e offerta di trasporto si compone di una configurazione del sistema di offerta dal punto di vista infrastrutturale, dei servizi e delle politiche di orientamento della domanda (tariffarie, di restrizione dell'accessibilità automobilistica...) e di una configurazione del sistema di domanda espresso da matrici origine-destinazione per una o più componenti di domanda.

Il primo scenario costruito è quello di riferimento i cui interventi stradali, ovvero quelli già finanziati, sono descritti a pagina 17 mentre l'assetto del trasporto pubblico è descritto alle pagine 18 e 19.

Differenti mix di elementi del sistema di offerta e di quello di domanda hanno dato luogo ad altrettanti scenari alternativi di progetto. Nel caso del PUMS dell'Aquila, l'intensa attività di partecipazione nella definizione degli obiettivi, delle strategie e delle conseguenti linee di intervento ha permesso di individuare le strategie alternative e di suddividere le connesse linee di intervento in due categorie:

- Elementi invariati (vedi pagina 20) - che rappresentano previsioni risultate universalmente condivise in linea di principio e la cui realizzazione viene ritenuta fondamentale al netto delle

successive verifiche progettuali per il loro dimensionamento geometrico-funzionale nel rispetto dei vincoli sovraordinati e delle stesse indicazioni provenienti dalle presenti valutazioni modellistiche.

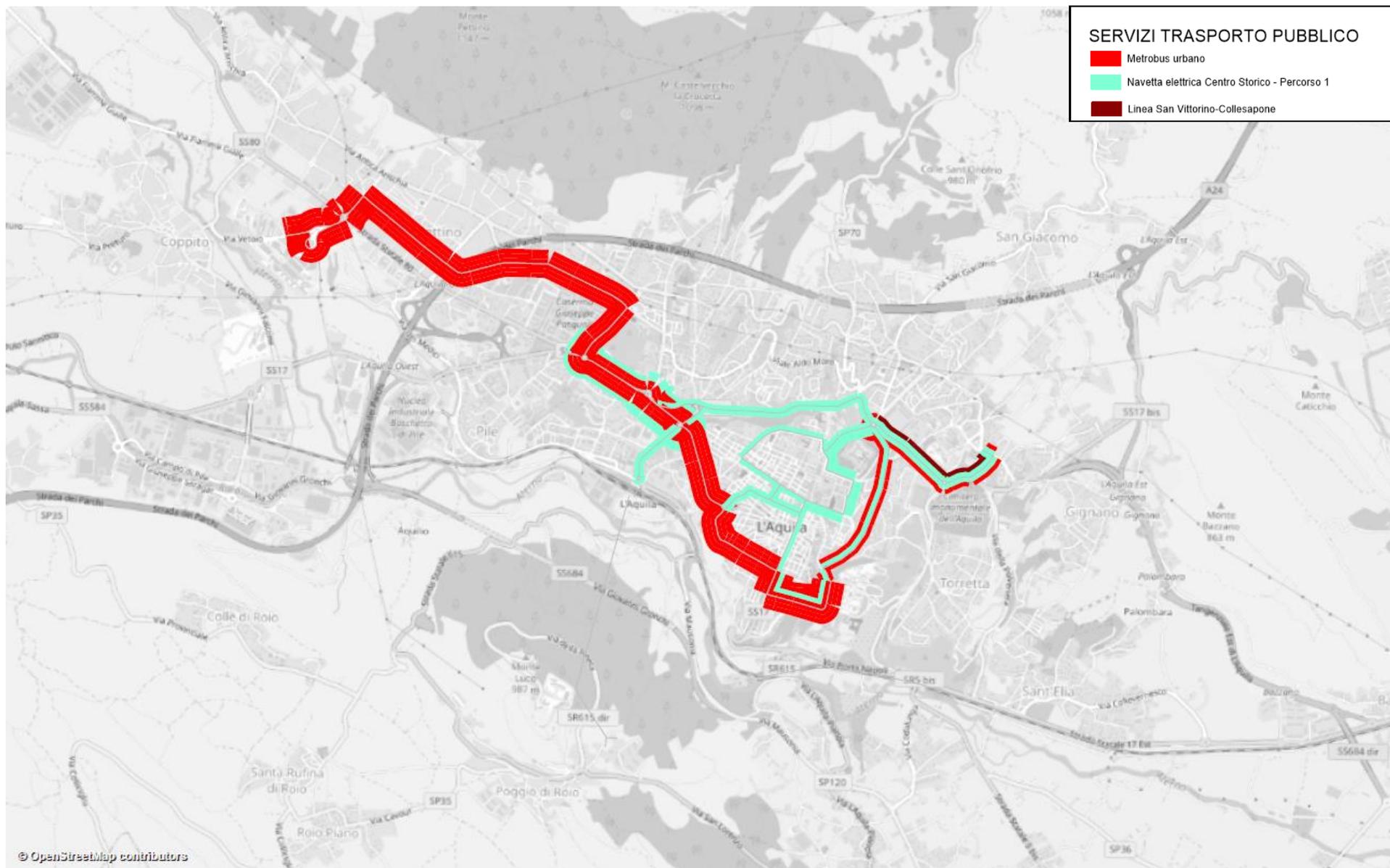
- Elementi variabili (vedi pagina 21 e pagine dalla 22 alla 30) – che rappresentano ipotesi di intervento la cui attuazione incide in maniera determinante sul funzionamento dello scenario analizzato (ZTL attiva o livello di potenziamento del Trasporto pubblico urbano automobilistico), oppure su cui si sono registrate opinioni fortemente divergenti (progetto ANAS di collegamento tra la SS.80 e la SS.17 in zona Ospedale) tanto da richiedere l'analisi dell'impatto di una loro mancata realizzazione oppure di un'attuazione modulata (come nel caso del Trasporto Pubblico Urbano).

Questo approccio, mediato con la salvaguardia di una coerenza intrinseca dello scenario (ad esempio evitando di considerare la possibilità di ZTL aperta se si prevedono livelli medio-elevati di offerta di trasporto pubblico) ha dato luogo a tre configurazioni di offerta che, combinati con le due configurazioni di domanda "Attuale" e "Riabitare" (vedi pag. 10) ha dato luogo a 6 scenari alternativi che sono stati messi a confronto, reciprocamente e con lo stato attuale e quello di riferimento, anch'essi considerati nelle due diverse ipotesi di assetto della domanda di trasporto (per il quadro sinottico complessivo degli scenari alternativi analizzati vedi pagina 31).

INTERVENTI STRADALI SCENARIO DI RIFERIMENTO

ZONA	DESCRIZIONE
STAZIONE	Collegamento tra la Mausonia e nuova viabilità realizzata nelle pertinenze RFI e pedonalizzazione di via Tancredi da Pentima, con soppressione del Passaggio a livello su via Madonna del Ponte. Realizzazione del collegamento tra Pile e secondo fronte di stazione. Realizzazione rotatoria su via Mausonia e SS684
GIGNANO	Collegamento tra via Manieri Piazza Santa Maria Assunta SS17 ter
L'AQUILA	Rotatoria tra via Aldo Moro e via Monte Velino
L'AQUILA	Riqualificazione viale della Croce Rossa
L'AQUILA	Realizzazione parcheggio su viale della Croce Rossa
N. I. BAZZANO	Collegamento tra la rotatoria di via Mausonia con via Carlo Forti
AUTOSTRADA	Riorganizzazione della viabilità di collegamento tra il casello L'Aquila Ovest, SS80 e SS17 e potenziamento di via Superqum

ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO: SCENARIO DI RIFERIMENTO



© OpenStreetMap contributors

ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO: SCENARIO DI RIFERIMENTO

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO		Lunghezza (A+R) [km]	Frequenza	Coppie/ora	Ore di esercizio	Percorrenze giorno [bus*km]
	Metrobus urbano	13,66	15'	4	16	874,05
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 1	5,68	15'	4	16	363,20
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 2	4,19	15'	4	16	268,10
	Navetta elettrica Stazione-Piazza d'Armi	3,28	15'	4	16	210,11
TOTALE						1'715
Servizi esterni alla rete portante						9'300
TOTALE COMPLESSIVO GIORNATA FERIALE INVERNALE						11'015
Incremento rispetto al servizio feriale invernale attuale (10'400 bus*Km)						+615 (+6%)

INTERVENTI STRADALI INVARIANTI

ZONA	DESCRIZIONE
SASSA	Zona 30 su via Duca degli Abruzzi (centro abitato Sassa)
SASSA	Collegamento tra via della Stazione e via Duca degli Abruzzi per evitare il centro di Sassa
PRETURO-CESE	Zona 30 nel centro abitato di Preturo
PRETURO-CESE	Collegamento tra SS17 e via dell'Aringo in prossimità dell'Aeroporto
PRETURO-CESE	Rotatoria all'intersezione tra lo Svincolo Sassa e via G. Scarlattei
OSPEDALE	Divieto di transito per il traffico di puro attraversamento su via Vetoio a ridosso dell'Ospedale
OSPEDALE	Collegamento tra via Borsellino e via Vetoio passante per la Facoltà di Medicina
OSPEDALE	Rotatoria all'intersezione tra via Borsellino e via Vetoio
OSPEDALE	Potenziamento di via Capitignano
OSPEDALE	Sistema di circolazione rotatoria all'incrocio tra via Capitignano, via Vetoio e via Spennati
COPPITO	Serie di due rotatorie all'intersezione tra via Borsellino e via del Duomo e tra via del Duomo e via delle Svolte
STAZIONE	Completamente del collegamento tra via Pile e strada Mausonia per realizzazione completa della viabilità del secondo fronte di stazione
COLLEMAGGIO	Svincolo tra via G. da Vicenza e SS17
CIMITERO	Rotatoria tra via Cencioni, viale Panella e SR17bis
CIMITERO	Collegamento tra via Cencioni (Poste) e via del Torciture
L'AQUILA	Collegamento tra via Marconi e viale Aldo Moro
L'AQUILA	Collegamento tra via Ovidio e Fontana Luminosa
L'AQUILA	Realizzazione sottopasso via Silone via Federici
L'AQUILA	Realizzazione dei parcheggi via XX settembre (ex INAM) e Stadio
BAZZANO	Collegamento tra via Vasche di Bazzano e SS17ter
N. I. BAZZANO	Collegamento tra la rotatoria di via Mausonia con via Volpe, via Bellisario fino al nuovo incrocio con via Onna
N. I. BAZZANO	Potenziamento di via Carlo Casalegno
N. I. BAZZANO	Collegamento tra via degli Opifici e SR17bis/A
AUTOSTRADA	Agevolazione pedaggio autostradale tratta L'Aquila Ovest- L'Aquila Est

INTERVENTI STRADALI VARIABILI

ZONA	DESCRIZIONE
OSPEDALE	Collegamento stradale tra la SS. 80 e la SS. 17 (progetto ANAS)
Centro Storico	ZTL attiva nella fascia di punta del mattino

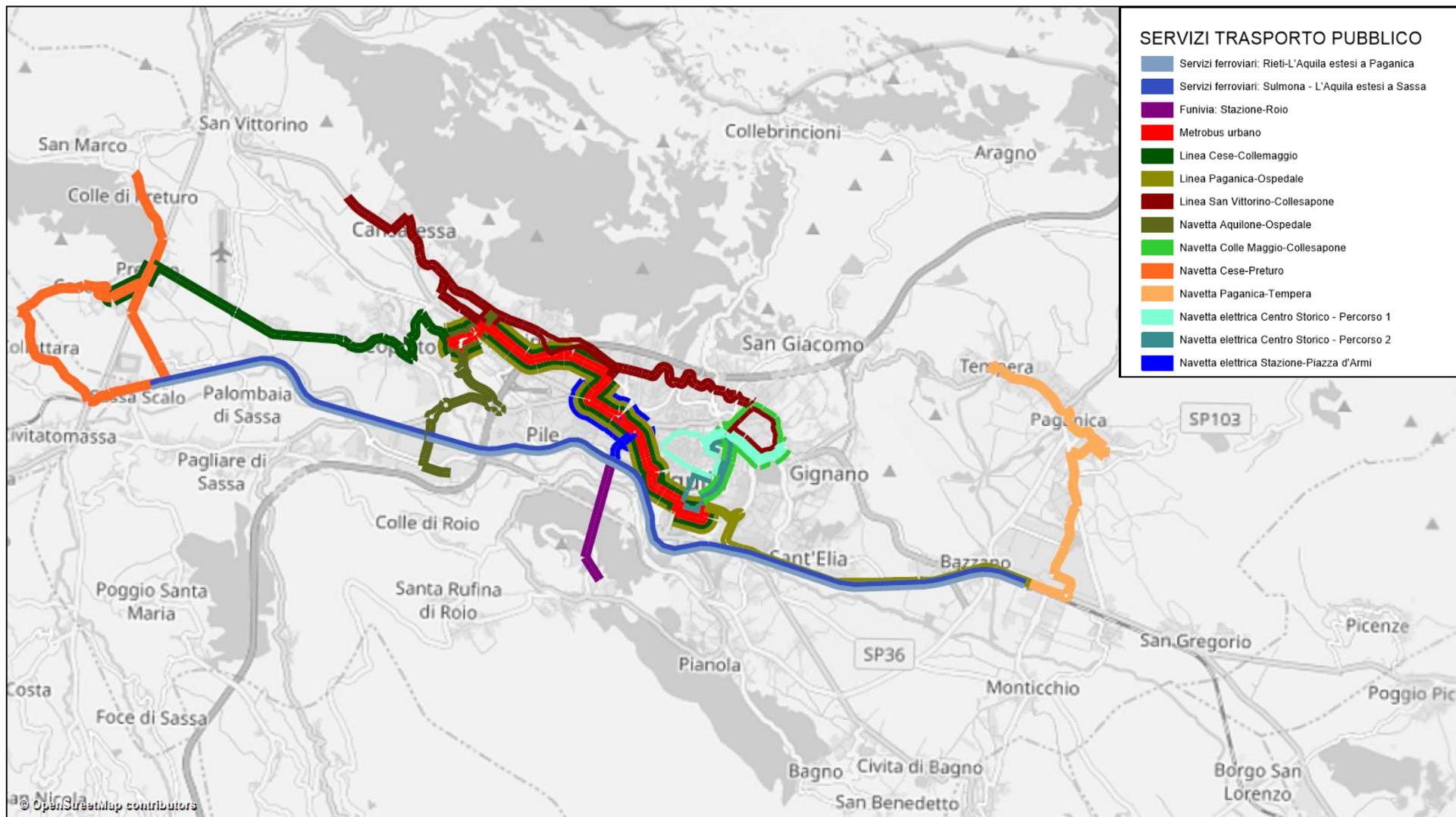
ELEMENTI DELLA RETE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TIPO	SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO CONSIDERATI NEGLI SCENARI ALTERNATIVI
	<p>Servizio ferroviario cadenzato in ambito comunale tra Sassa scalo e Paganica scalo (ogni 30') ottenuto attraverso l'estensione e la conseguente sovrapposizione dei servizi Terni-L'Aquila-(Paganica) e Sulmona-L'Aquila-(Sassa)</p>
	<p>Cabinovia Stazione dell'Aquila – Roio</p>
	<p>Metrobus urbano</p> <p style="background-color: #92d050;">Componente portante della rete di estensione e livelli di produzione crescenti negli scenari MINI, MIDI, MAXI</p> <p>Restanti servizi</p>



Interventi di potenziamento del trasporto pubblico "Variabili" nei diversi scenari

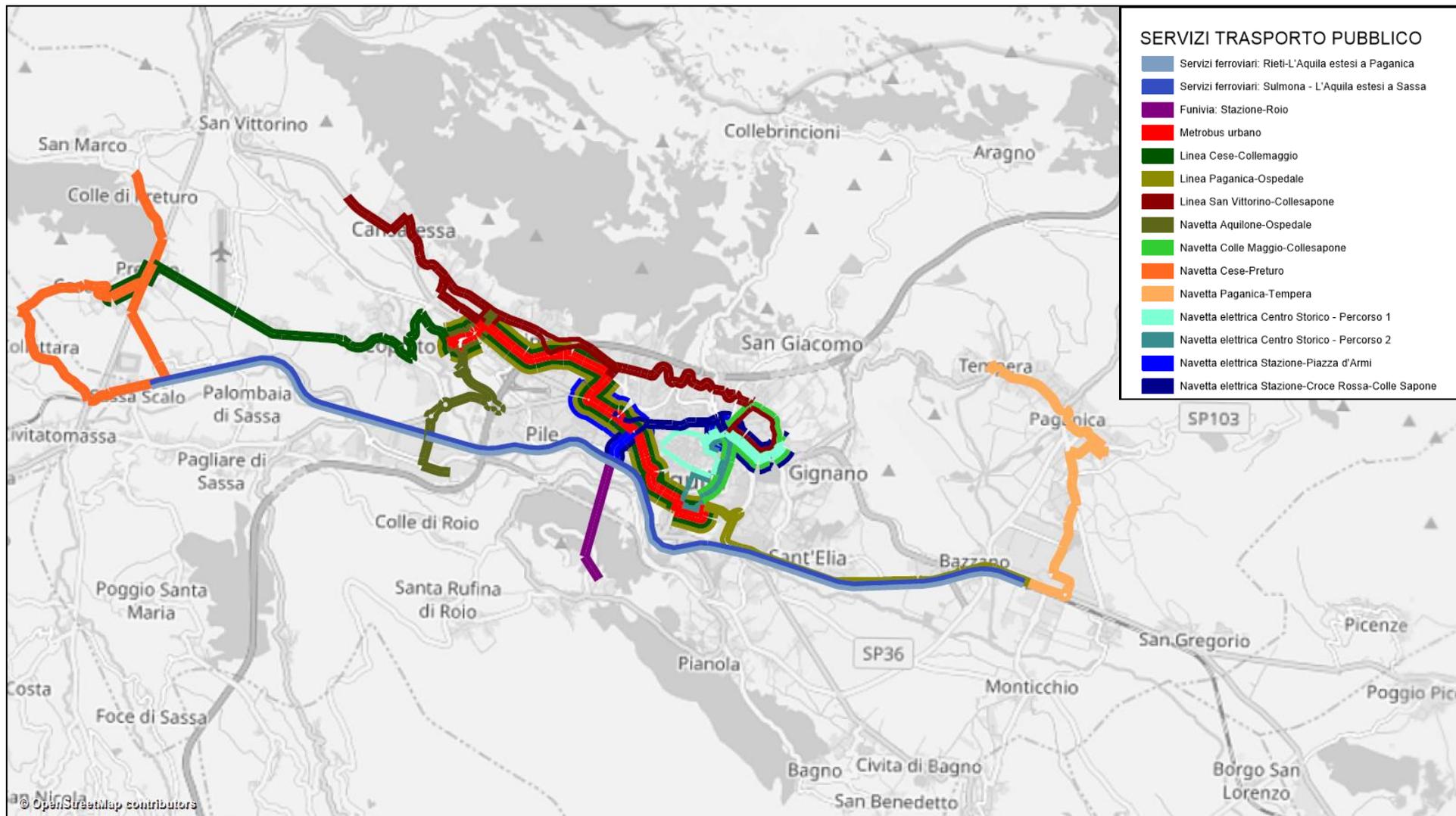
ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO: SCENARIO MINI



ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO: SCENARIO MINI

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO		Lunghezza (A+R) [km]	Frequenza	Coppie/ora	Ore di esercizio	Percorrenze giorno [bus*km]
	Servizi ferroviari: Rieti-L'Aquila estesi a Paganica	30,62	30'			
	Servizi ferroviari: Sulmona - L'Aquila estesi a Sassa	30,62	30'			
	Funivia: Stazione-Roio	3,84	5'			
	Metrobus urbano	13,66	15'	4	16	874,05
	Linea Cese-Collemaggio	27,64	30'	2	16	884,58
	Linea Paganica-Ospedale	25,99	30'	2	16	831,52
	Linea San Vittorino-Collesapone	22,75	30'	2	16	727,87
	Navetta Aquilone-Ospedale	9,85	15'	4	16	630,53
	Navetta Colle Maggio-Collesapone	5,38	15'	4	16	344,51
	Navetta Cese-Preturo	18,76	60'	1	16	300,13
	Navetta Paganica-Tempera	13,11	60'	1	16	209,74
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 1	5,68	15'	4	16	363,20
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 2	4,19	15'	4	16	268,10
	Navetta elettrica Stazione-Piazza d'Armi	3,28	15'	4	16	210,11
TOTALE						5'644
Servizi esterni alla rete portante						6'400
TOTALE COMPLESSIVO GIORNATA FERIALE INVERNALE						12'044
Incremento rispetto al servizio feriale invernale attuale (10'400 bus*Km)						+1'644 (+16%)

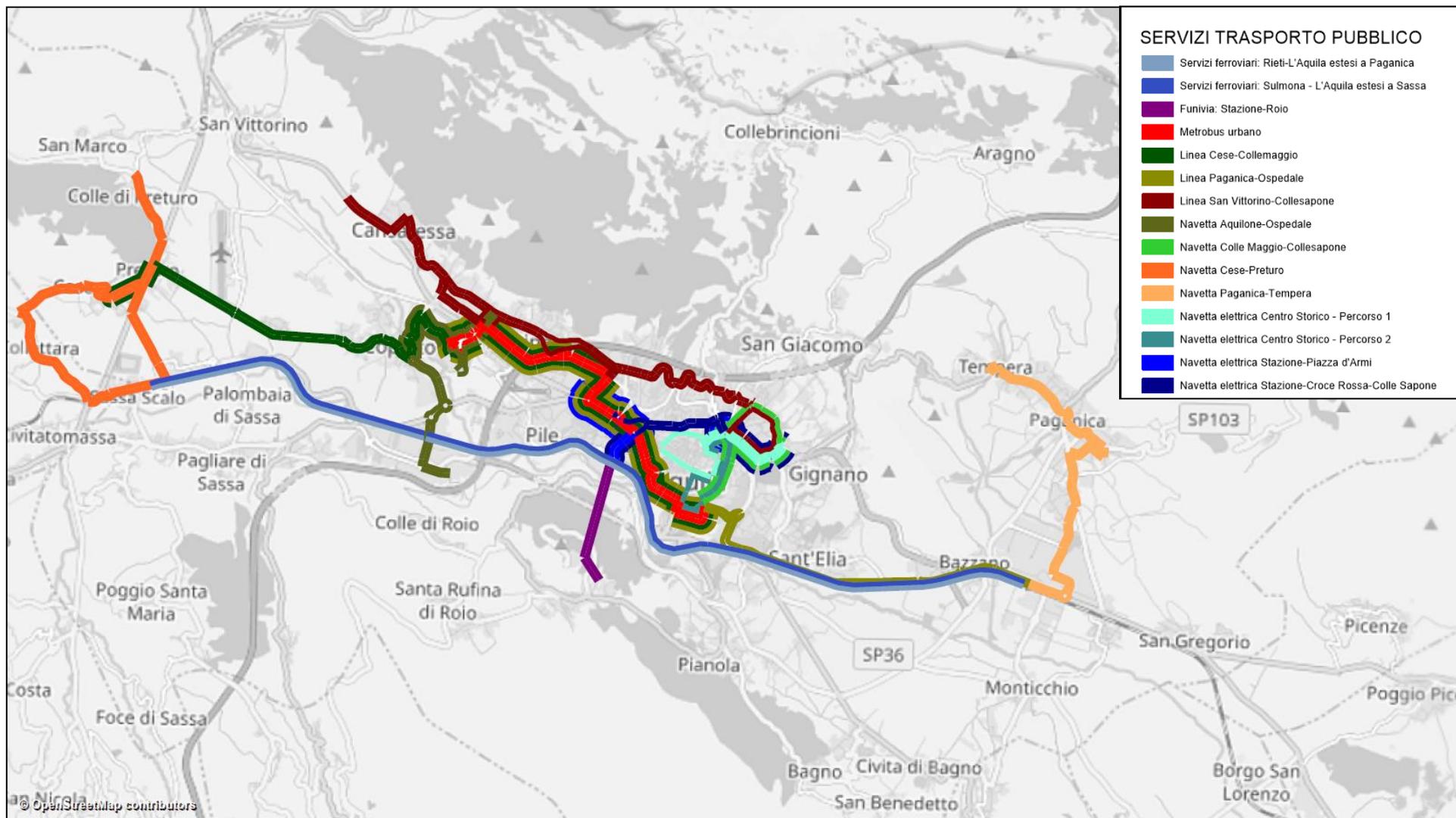
ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MIDI (con collegamento tra SS.80 e SS. 17)



ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MIDI (con collegamento tra SS.80 e SS. 17)

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO		Lunghezza (A+R) [km]	Frequenza	Coppie/ora	Ore di esercizio	Percorrenze giorno [bus*km]
	Servizi ferroviari: Rieti-L'Aquila estesi a Paganica	30,62	30'			
	Servizi ferroviari: Sulmona - L'Aquila estesi a Sassa	30,62	30'			
	Funivia: Stazione-Roio	3,84	5'			
	Metrobus urbano	13,66	15'	4	16	874,05
	Linea Cese-Collemaggio	27,64	30'	2	16	884,58
	Linea Paganica-Ospedale	25,99	30'	2	16	831,52
	Linea San Vittorino-Collesapone	22,75	30'	2	16	727,87
	Navetta Aquilone-Ospedale	9,85	15'	4	16	630,53
	Navetta Colle Maggio-Collesapone	5,38	15'	4	16	344,51
	Navetta Cese-Preturo	18,76	60'	1	16	300,13
	Navetta Paganica-Tempera	13,11	60'	1	16	209,74
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 1	5,68	15'	4	16	363,20
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 2	4,19	15'	4	16	268,10
	Navetta elettrica Stazione-Piazza d'Armi	3,40	15'	4	16	217,47
	Navetta elettrica Stazione-Croce Rossa-Colle Sapone	7,63	15'	4	16	488,26
TOTALE						6'140
Servizi esterni alla rete portante						6'400
TOTALE COMPLESSIVO GIORNATA FERIALE INVERNALE						12'540
Incremento rispetto al servizio feriale invernale attuale (10'400 bus*Km)						+2'140 (+21%)

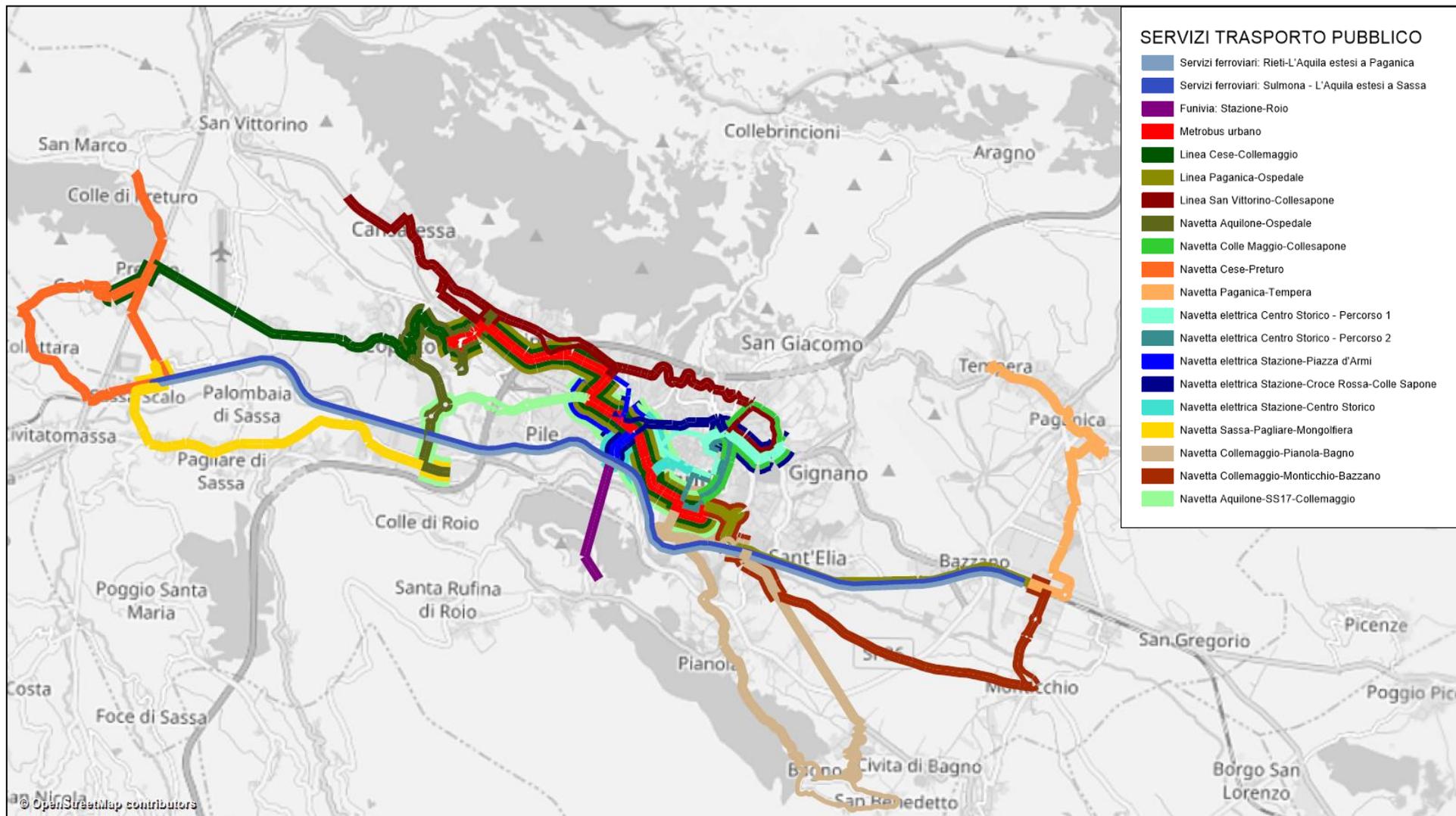
ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MIDI (senza collegamento tra SS. 80 e SS. 17)



ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MIDI (senza collegamento tra SS. 80 e SS. 17)

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO		Lunghezza (A+R) [km]	Frequenza	Coppie/ora	Ore di esercizio	Percorrenze giorno [bus*km]
	Servizi ferroviari: Rieti-L'Aquila estesi a Paganica	30,62	30'			
	Servizi ferroviari: Sulmona - L'Aquila estesi a Sassa	30,62	30'			
	Funivia: Stazione-Roio	3,84	5'			
	Metrobus urbano	13,66	15'	4	16	874,05
	Linea Cese-Collemaggio	27,64	30'	2	16	884,58
	Linea Paganica-Ospedale	25,99	30'	2	16	831,52
	Linea San Vittorino-Collesapone	22,75	30'	2	16	727,87
	Navetta Aquilone-Ospedale	11,10	15'	4	16	710,08
	Navetta Colle Maggio-Collesapone	5,38	15'	4	16	344,51
	Navetta Cese-Preturo	18,76	60'	1	16	300,13
	Navetta Paganica-Tempera	13,11	60'	1	16	209,74
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 1	5,68	15'	4	16	363,20
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 2	4,19	15'	4	16	268,10
	Navetta elettrica Stazione-Piazza d'Armi	3,40	15'	4	16	217,47
	Navetta elettrica Stazione-Croce Rossa-Colle Sapone	7,63	15'	4	16	488,26
TOTALE						6'220
Servizi esterni alla rete portante						6'400
TOTALE COMPLESSIVO GIORNATA FERIALE INVERNALE						12'620
Incremento rispetto al servizio feriale invernale attuale (10'400 bus*Km)						+2'220 (+21%)

ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MAXI



ASSETTO COMPONENTE PORTANTE RETE DI TRASPORTO PUBBLICO : SCENARIO MAXI

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO		Lunghezza (A+R) [km]	Frequenza	Coppie/ora	Ore di esercizio	Percorrenze giorno [bus*km]
	Servizi ferroviari: Rieti-L'Aquila estesi a Paganica	30,62	30'			
	Servizi ferroviari: Sulmona - L'Aquila estesi a Sassa	30,62	30'			
	Funivia: Stazione-Roio	3,84	5'			
	Metrobus urbano	13,66	15'	4	16	874,05
	Linea Cese-Collemaggio	27,64	30'	2	16	884,58
	Linea Paganica-Ospedale	25,99	30'	2	16	831,52
	Linea San Vittorino-Collesapone	22,75	30'	2	16	727,87
	Navetta Aquilone-Ospedale	11,10	15'	4	16	710,08
	Navetta Colle Maggio-Collesapone	5,38	15'	4	16	344,51
	Navetta Cese-Preturo	18,76	60'	1	16	300,13
	Navetta Paganica-Tempera	13,11	60'	1	16	209,74
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 1	7,23	15'	4	16	462,78
	Navetta elettrica Centro Storico - Percorso 2	4,19	15'	4	16	268,10
	Navetta elettrica Stazione-Piazza d'Armi	3,53	15'	4	16	226,18
	Navetta elettrica Stazione-Croce Rossa-Colle Sapone	7,07	15'	4	16	452,35
	Navetta elettrica Stazione-Centro Storico	2,62	15'	4	16	167,81
	Navetta Sassa-Pagliare-Mongolfiera	15,43	60'	1	16	246,90
	Navetta Collemaggio-Pianola-Bagno	27,69	60'	1	16	443,10
	Navetta Collemaggio-Monticchio-Bazzano	17,80	60'	1	16	284,85
	Navetta Aquilone-SS17-Collemaggio	10,87	15'	4	16	695,74
TOTALE						8'130
Servizi esterni alla rete portante						6'400
TOTALE COMPLESSIVO GIORNATA FERIALE INVERNALE						14'530
Incremento rispetto al servizio feriale invernale attuale (10'400 bus*Km)						+4'130 (+40%)

SCENARI ALTERNATIVI DI PROGETTO ANALIZZATI E RELATIVI ELEMENTI COMPONENTI

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
Offerta di infrastrutture, servizi e politiche presenti negli scenari	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

4. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE ATTUALE

4. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE "ATTUALE" 1/2

In questo capitolo vengono descritti i risultati sintetici della simulazione degli scenari alternativi in condizione di domanda "Attuale". Il confronto viene proposto attraverso una serie di indicatori di prestazione, per il sistema di trasporto privato, per il trasporto pubblico e per il sistema multimodale motorizzato nel suo complesso.

Gli indicatori sono stati calcolati con riferimento all'area di analisi riportata a pagina 35 che è stata adottata anche in tutte le valutazioni di sintesi effettuate successivamente considerando la domanda "Riabitare" (cfr. Cap.6) e di confronto dello scenario più performante nelle due ipotesi di domanda "Attuale" e "Riabitare". (cfr. Cap. 8).

Dall'esame della tabella degli indicatori di pagina 36 e dei grafici riportati a seguire, si evidenzia come il principale driver della riduzione delle percorrenze prodotte su auto privata sia costituito dal potenziamento del trasporto pubblico accompagnato (negli scenari MIDI E MAXI anche dalla ZTL attiva, cioè chiusa al traffico per i non residenti). Questo effetto combinato, nello scenario di progetto arriva a produrre una riduzione dell'11% delle percorrenze su auto privata a cui corrisponde un incremento dei saliti a bordo del trasporto pubblico del 119% rispetto alla situazione attuale, mentre rispetto allo scenario di riferimento le variazioni sono rispettivamente circa pari a -10% e +56%. Tale incremento, naturalmente è reso possibile dall'attuazione degli interventi di potenziamento del livello di offerta dei servizi di TPL come descritti al precedente capitolo 3.

E' interessante notare come le percorrenze a bordo dei servizi di trasporto pubblico cresca meno del numero di passeggeri saliti. Ciò è dovuto sia all'aumento del numero di trasbordi (oggi praticamente inesistente) ma anche, e soprattutto, all'utilizzo dei servizi su distanze più brevi grazie all'istituzione di navette a frequenza di collegamento con il centro storico (che naturalmente alla data a cui si riferiscono le simulazioni si considera pienamente operativo).

Il tema specifico riguardante la presenza o l'assenza del collegamento SS. 80 – SS.17, che ha meritato lo sdoppiamento dello scenario "MIDI", evidenzia come il tema debba essere oggetto di una scelta prevalentemente di natura ambientale in quanto gli indicatori di prestazione trasportistici evidenziano come l'infrastruttura mostri un effetto non antagonista rispetto al complessivo scenario di mobilità. Detto in altri termini, in presenza del collegamento, non solo si riducono le percorrenze su trasporto privato rispetto allo scenario in cui tale collegamento non è presente, ma anche i passeggeri saliti a bordo del TPL aumenterebbero evidenziando che l'opera non è antagonista rispetto agli obiettivi dello scenario in cui essa è calata.

La delicatezza del tema e del contesto ambientale in cui l'opera si colloca ha suggerito tuttavia di non considerarla nello scenario MAXI al fine di non sovrastimare gli effetti delle performances di questo scenario. Nelle immagini seguenti sono riportati i grafici relativi all'andamento degli indicatori nei diversi scenari mentre si rimanda al successivo capitolo 5 per la consultazione degli effetti della

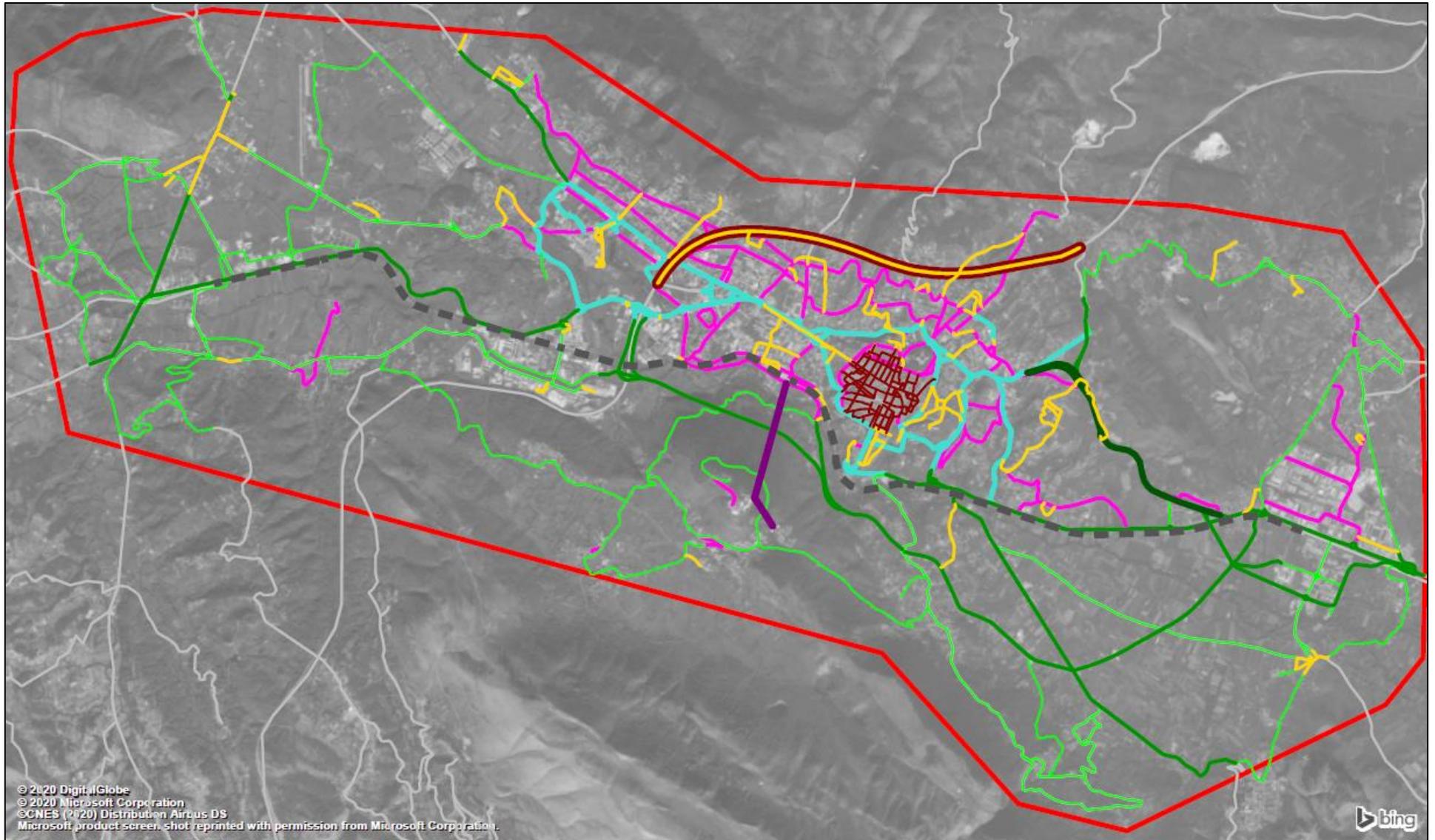
5. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE "ATTUALE" 2/2

realizzazione dei diversi interventi previsti sulla distribuzione dei flussi sulla rete stradale e su quella di trasporto pubblico.

Nelle pagine successive vengono presentati, nell'ordine:

1. L'area adottata per il calcolo degli indicatori
2. La tabella degli indicatori per ciascuno scenario valutato con matrice di domanda "Attuale";
3. le percorrenze su auto privata nell'ora di punta del mattino;
4. I tempi spesi negli spostamenti effettuati su auto privata nell'ora di punta del mattino;
5. I passeggeri saliti a bordo dei servizi di trasporto pubblico distinti tra domanda consolidata (attuale) passeggeri in diversione modale da auto privata sull'intero percorso e passeggeri che hanno effettuato interscambio presso uno dei parcheggi (Park&Ride);
6. Le percorrenze a bordo dei diversi sistemi di trasporto collettivo di cui si compone la rete di trasporto pubblico urbano;
7. Il tempo complessivamente speso dai passeggeri a bordo del sistema di trasporto pubblico
8. Le percorrenze complessive sul sistema multimodale di trasporto motorizzato (auto privata + trasporto pubblico);
9. Il tempo complessivo trascorso a bordo del sistema multimodale di trasporto motorizzato (auto privata + trasporto pubblico).

SINTESI | Area di calcolo degli indicatori

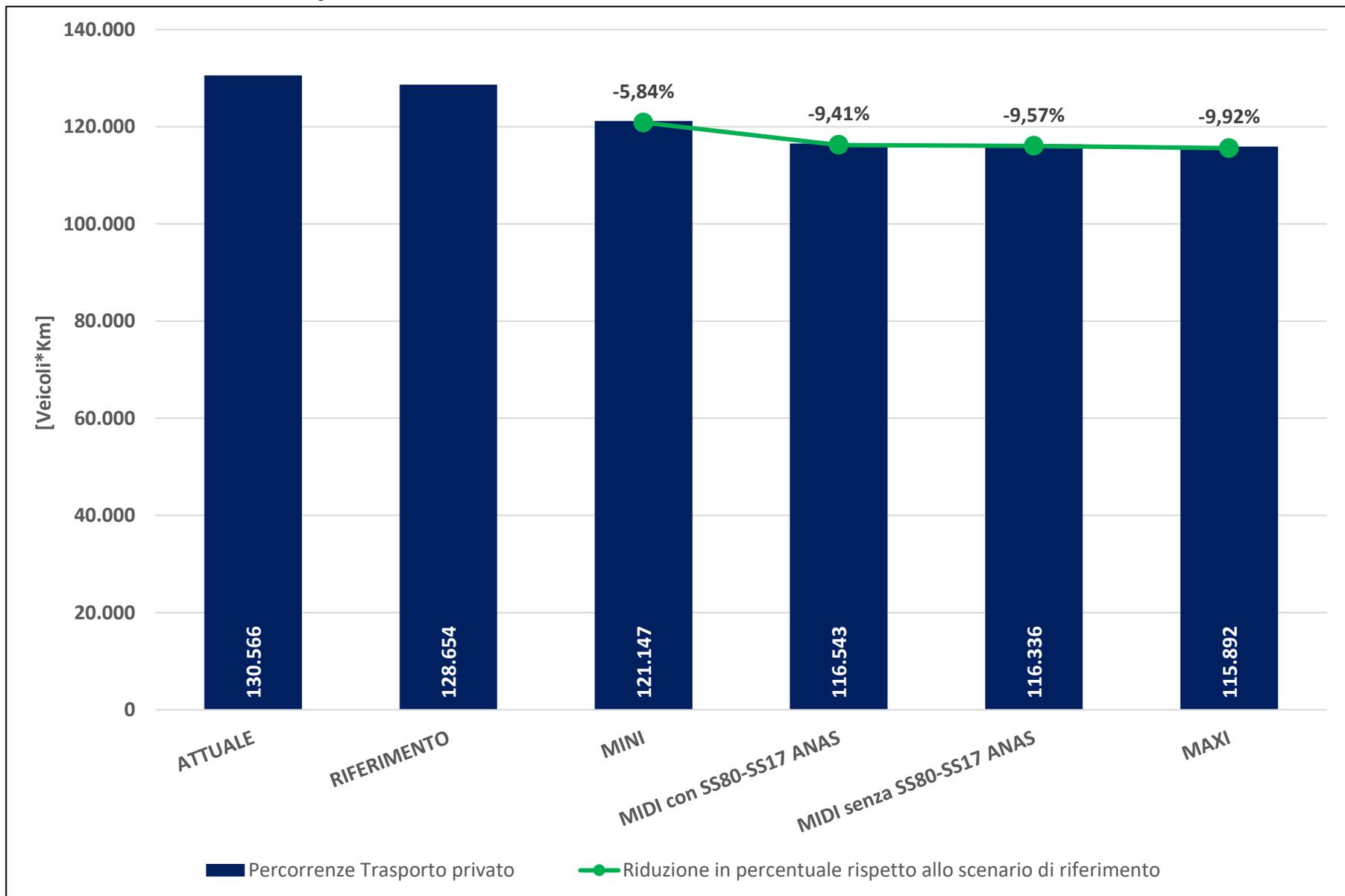


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE

	Attuale	RIFERIMENTO		MINI		MIDI con collegam. SS80-SS17		MIDI senza collegam. SS80-SS17		MAXI	
	Val. Ass.	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento
Percorrenze Trasporto privato [Veicoli*Km]	130'566	128'654	-1,46%	121'147	-5,84%	116'543	-9,41%	116'336	-9,57%	115'892	-9,92%
Tempo speso sulla rete Trasporto privato [Veicoli*H]	4'164	3'923	-5,78%	3'467	-11,64%	3'241	-17,40%	3'307	-15,71%	3'221	-17,91%
Passeggeri su Trasporto pubblico [Pax]	2'156	3'022	40,16%	3'428	13,43%	4'415	46,10%	4'414	46,07%	4'716	56,07%
di cui domanda consolidata su Rete AMA [Pax]	2'156	2'156		2'156		2'156		2'156		2'156	
di cui in diversione modale in Scope [Pax]		451		1'112		1'967		1'857		2'232	
di cui su Park&Ride [Pax]		415		160		292		401		328	
Percorrenze su Trasporto pubblico [Passeggeri*Km]	14'248	15'072	5,79%	18'958	25,78%	23'165	53,69%	23'279	54,45%	24'383	61,77%
di cui su Attuale rete AMA [Passeggeri*Km]	14'248										
di cui su Treno [Passeggeri*Km]				998		1'660		1'458		1'384	
di cui su Cabinovia [Passeggeri*Km]				277		421		541		476	
di cui su Metrobus [Passeggeri*Km]		1'513		4'864		6'890		6'568		8'706	
di cui su Navette interne [Passeggeri*Km]		1'245		411		1'251		1'657		1'265	
di cui su Navette esterne [Passeggeri*Km]				1'214		2'020		2'042		3'696	
di cui su Restanti servizi [Passeggeri*Km]		12'315		11'194		10'923		11'013		8'856	
Tempo speso sulla rete Trasporto pubblico [Passeggeri*H]	548	594	8,48%	711	19,65%	864	45,42%	887	49,21%	912	53,51%
Percorrenze complessive su rete multimodale [Utenti*Km]	144'814	143'727	-0,75%	140'105	-2,52%	139'708	-2,80%	139'615	-2,86%	140'275	-2,40%
Tempo speso sulla rete multimodale [Utenti*H]	4'712	4'518	-4,12%	4'178	-7,52%	4'105	-9,13%	4'194	-7,17%	4'133	-8,51%

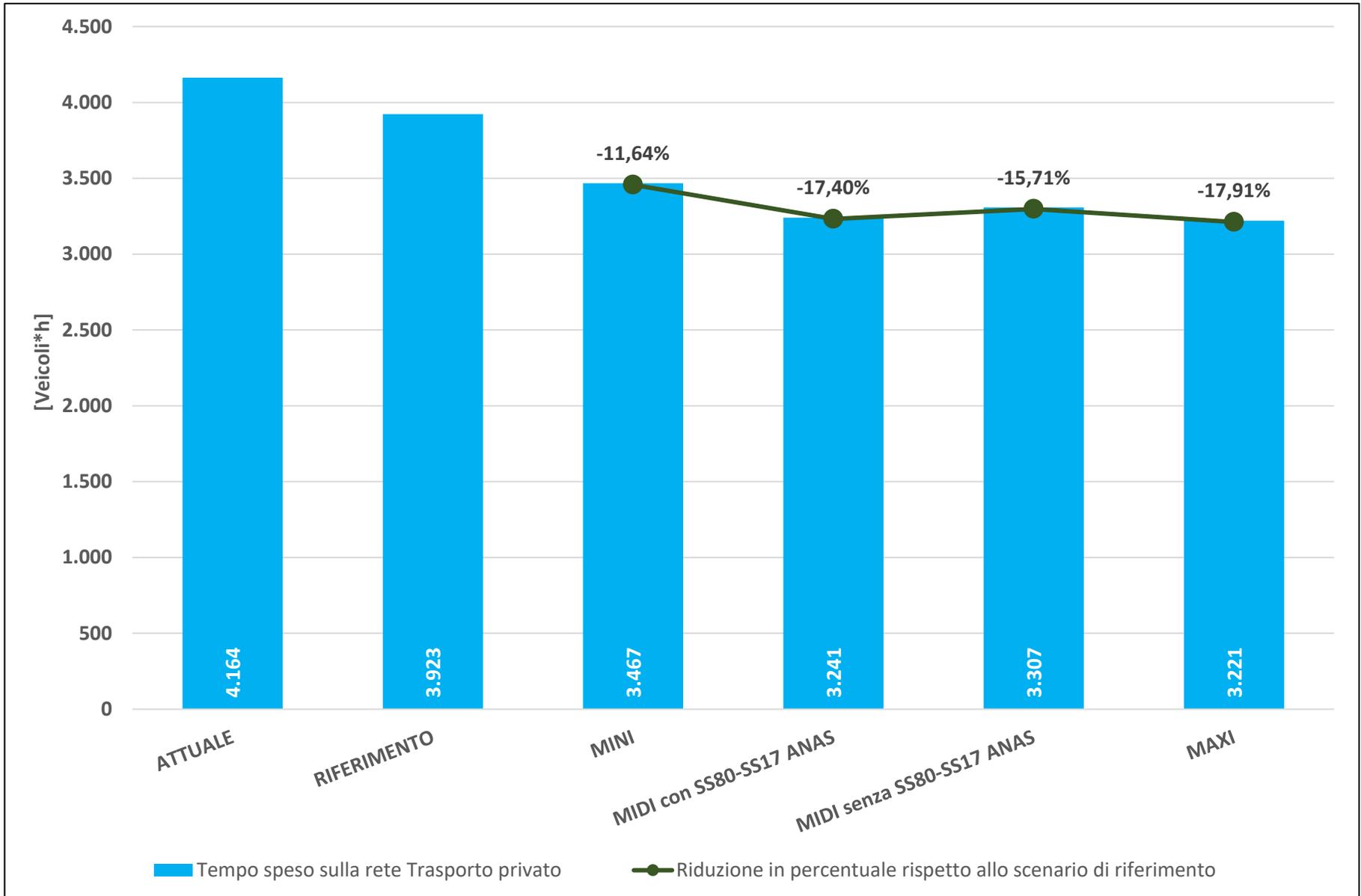
INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE:

Percorrenze su auto privata

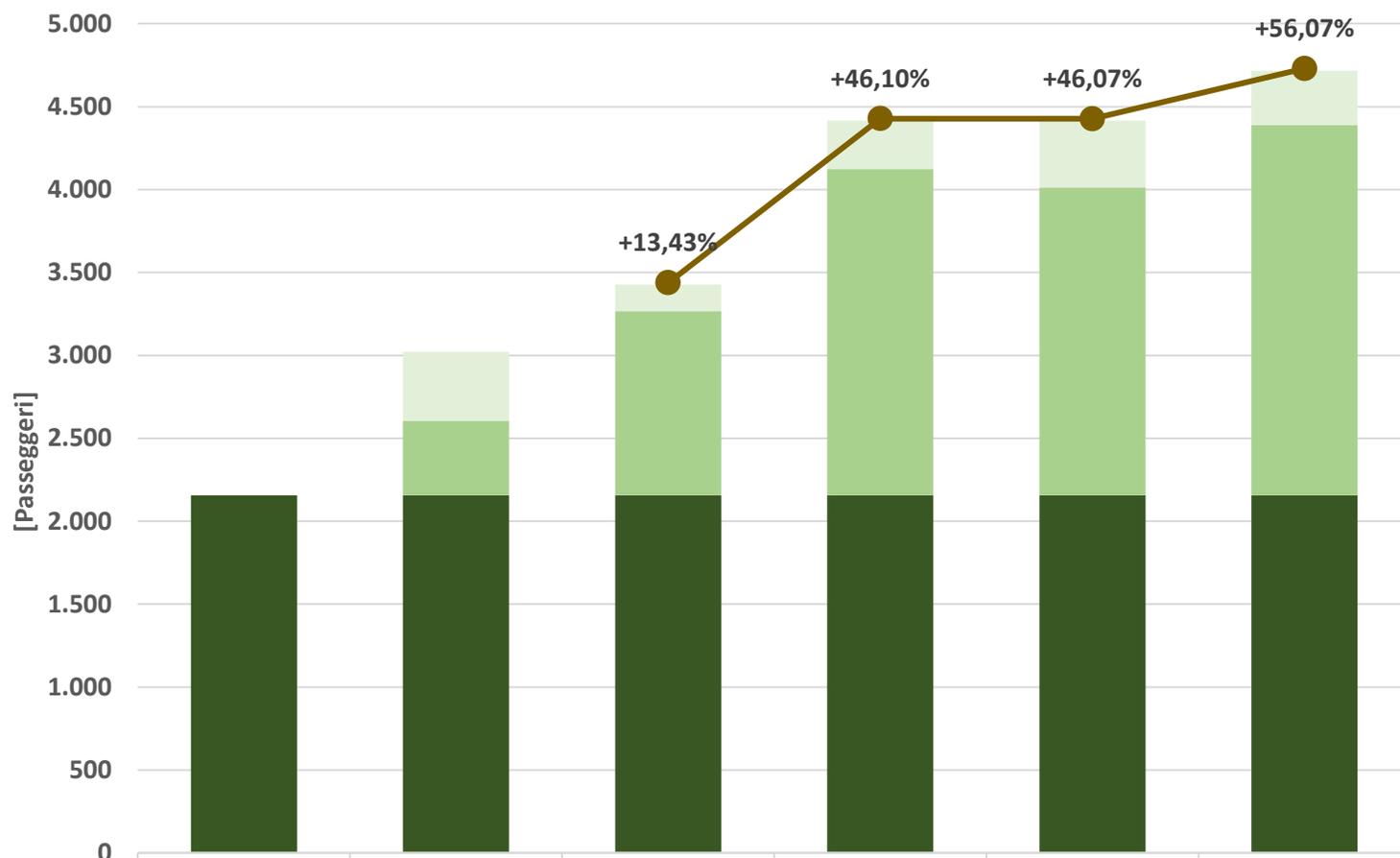


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE:

Tempo speso sulla rete su auto privata

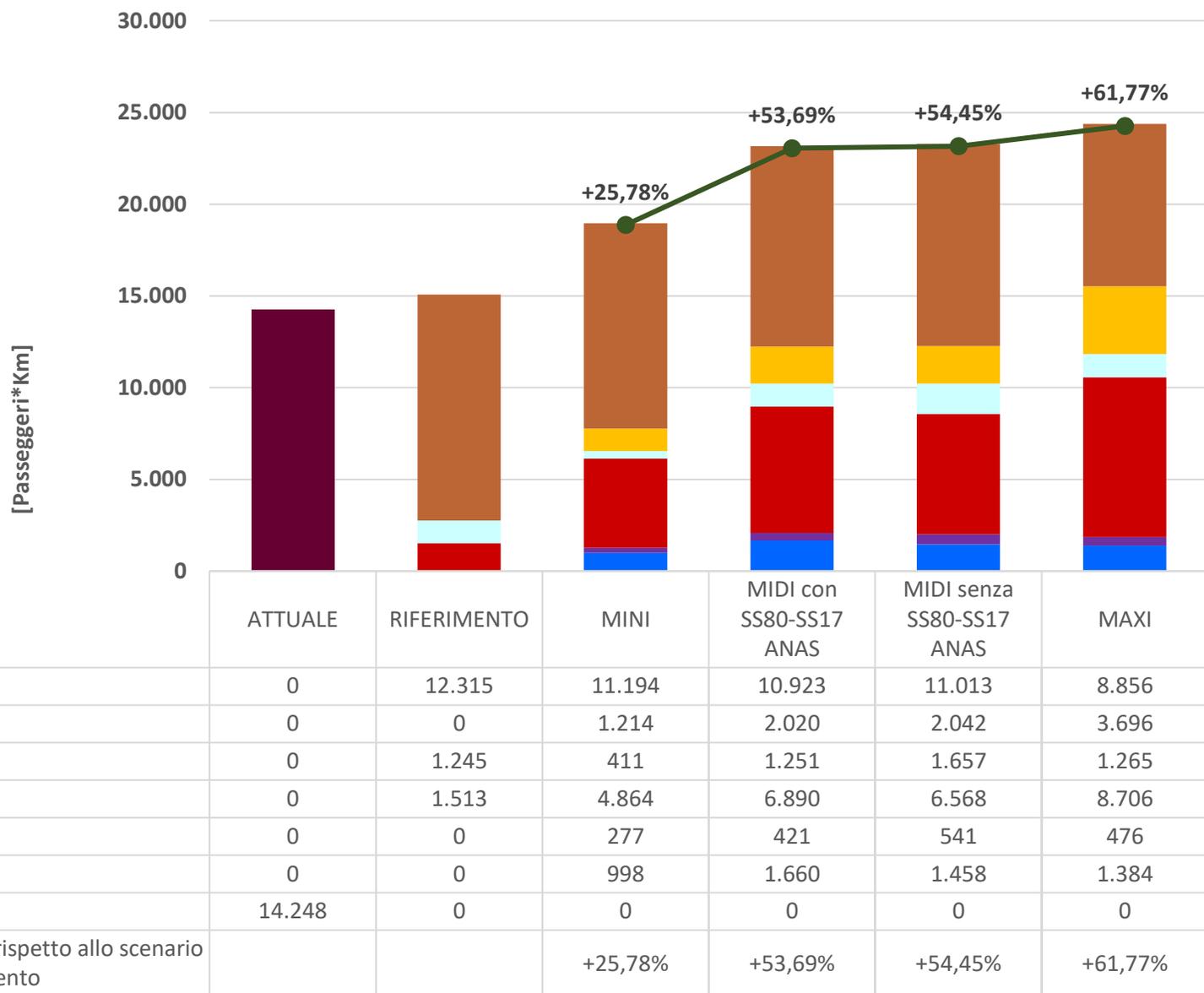


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE: Passeggeri su Trasporto pubblico



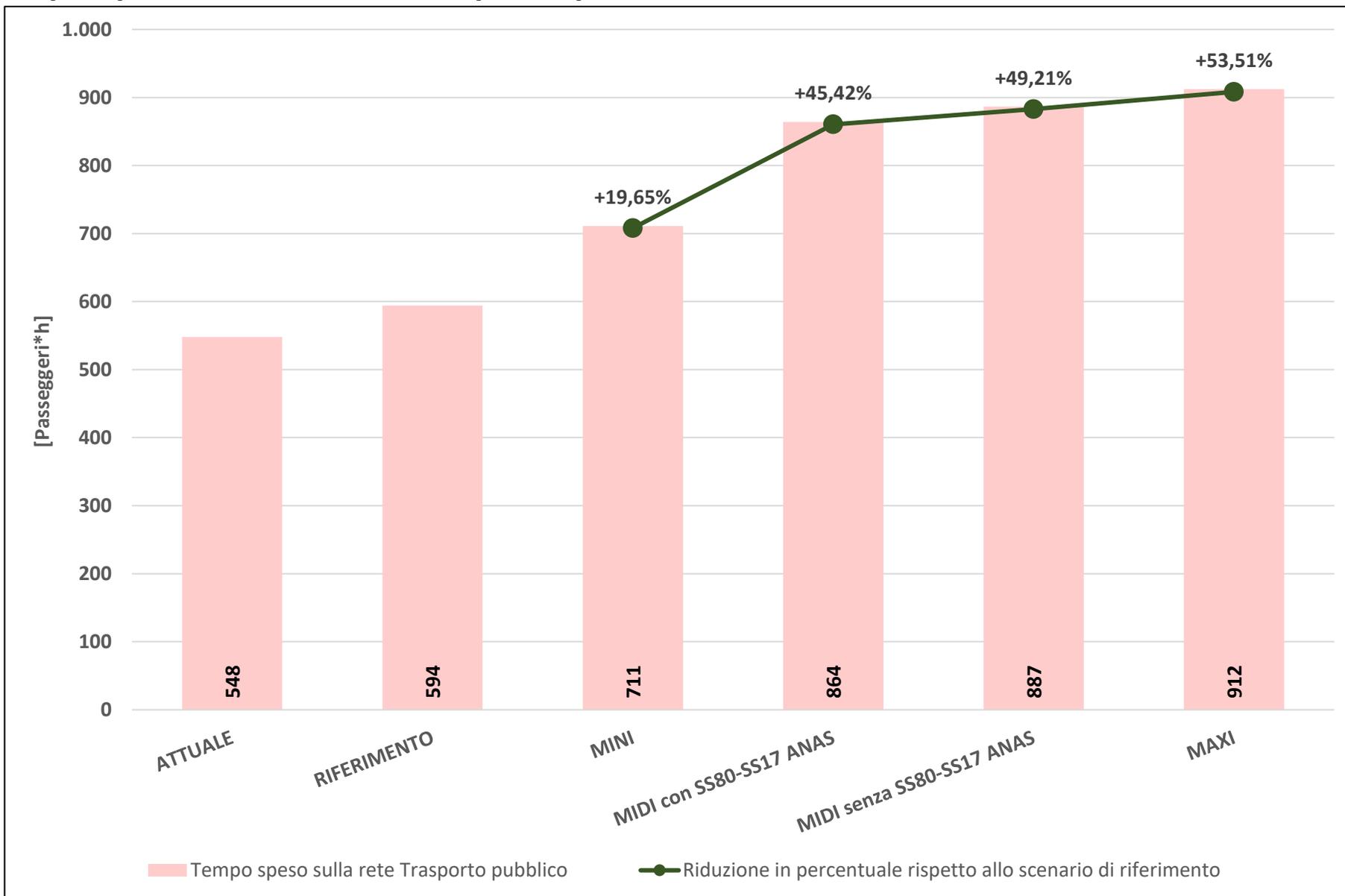
Park&Ride	0	415	160	292	401	328
Diversione modale in Scope	0	451	1.112	1.967	1.857	2.232
Domanda consolidata su rete AMA	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156
Incremento in percentuale rispetto alla domanda consolidata attuale			+13,43%	+46,10%	+46,07%	+56,07%

INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE: Percorrenze a bordo del Trasporto pubblico per tipologia di servizio

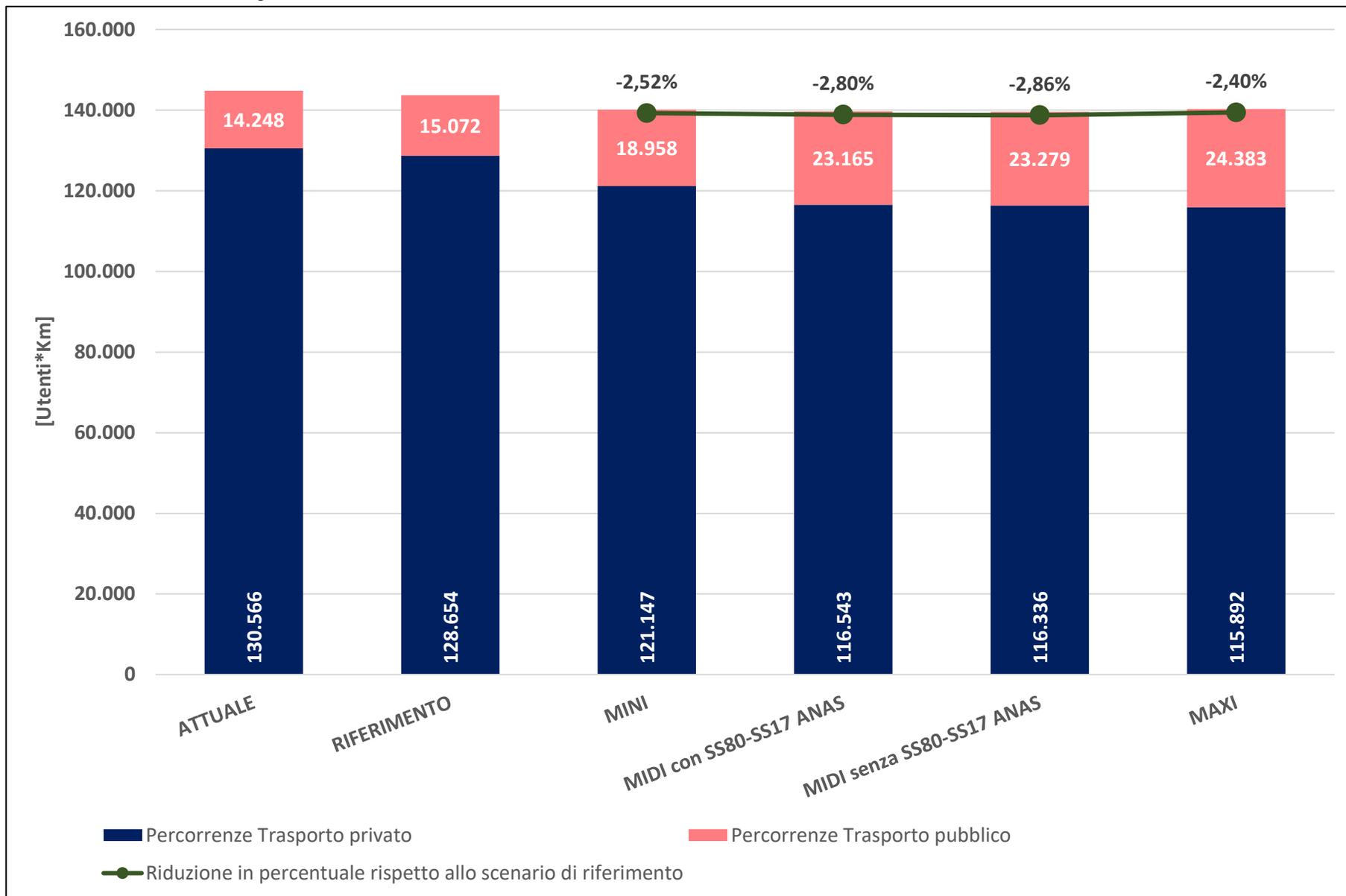


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE:

Tempo speso a bordo del Trasporto pubblico

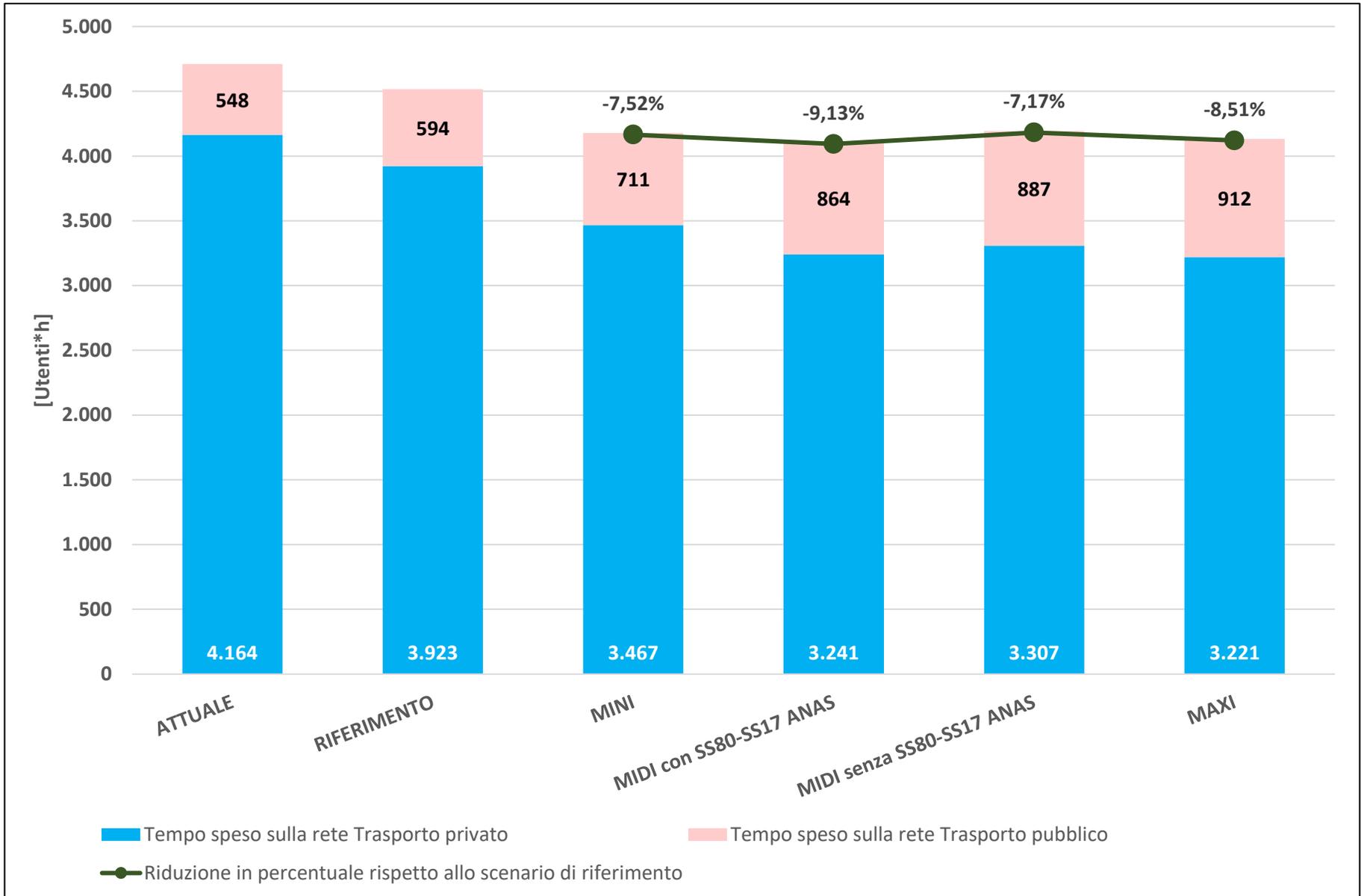


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE: Percorrenze complessive su rete multimodale



INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE:

Tempo speso sulla rete multimodale



5. DETTAGLIO DELLE SIMULAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE DI DOMANDA "ATTUALE"

GUIDA ALLA LETTURA DEGLI ELABORATI DEL MODELLO DI SIMULAZIONE

Flussogramma trasporto privato



Volume di traffico (ora di punta AM) su rete autostradale

Volume di traffico (ora di punta AM) su rete stradale

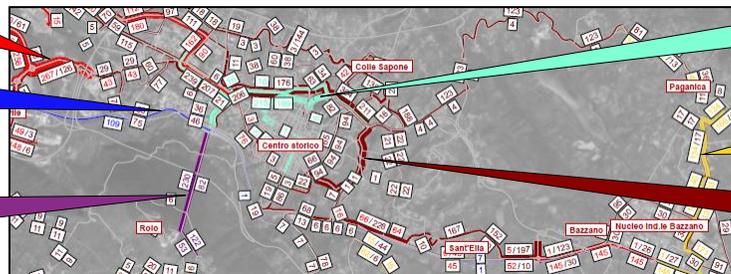
Rete di differenza



Diminuzione Volume di traffico

Aumento Volume di traffico

Flussogramma trasporto pubblico



Volume utenti in diversione modale su Metrobus

Volume utenti in diversione modale su Treno

Volume utenti in diversione modale su Cabinovia

Volume utenti in diversione modale su Navette interne

Volume utenti in diversione modale su Navette esterne

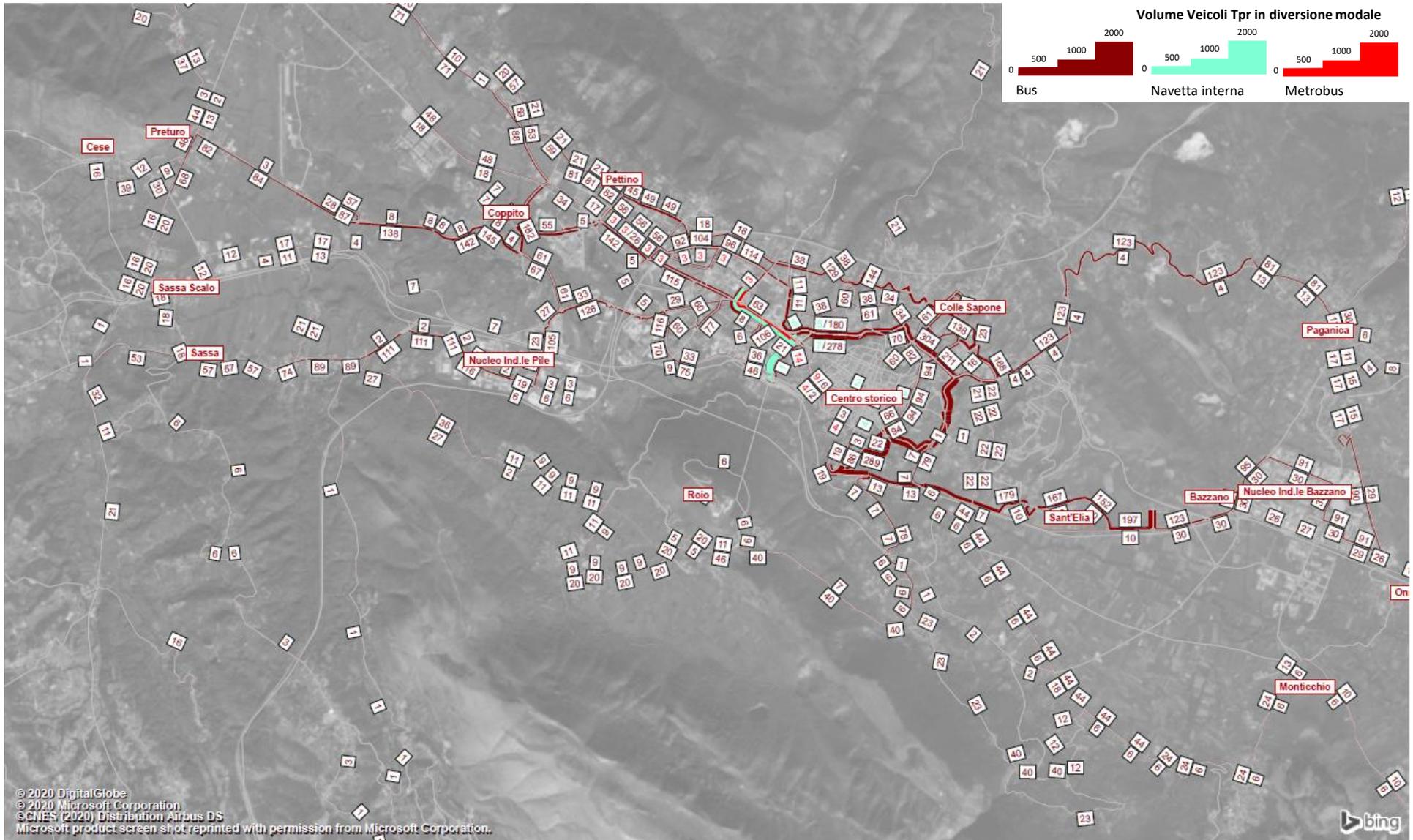
Volume utenti in diversione modale su Restanti servizi

5.1 SCENARIO DI RIFERIMENTO

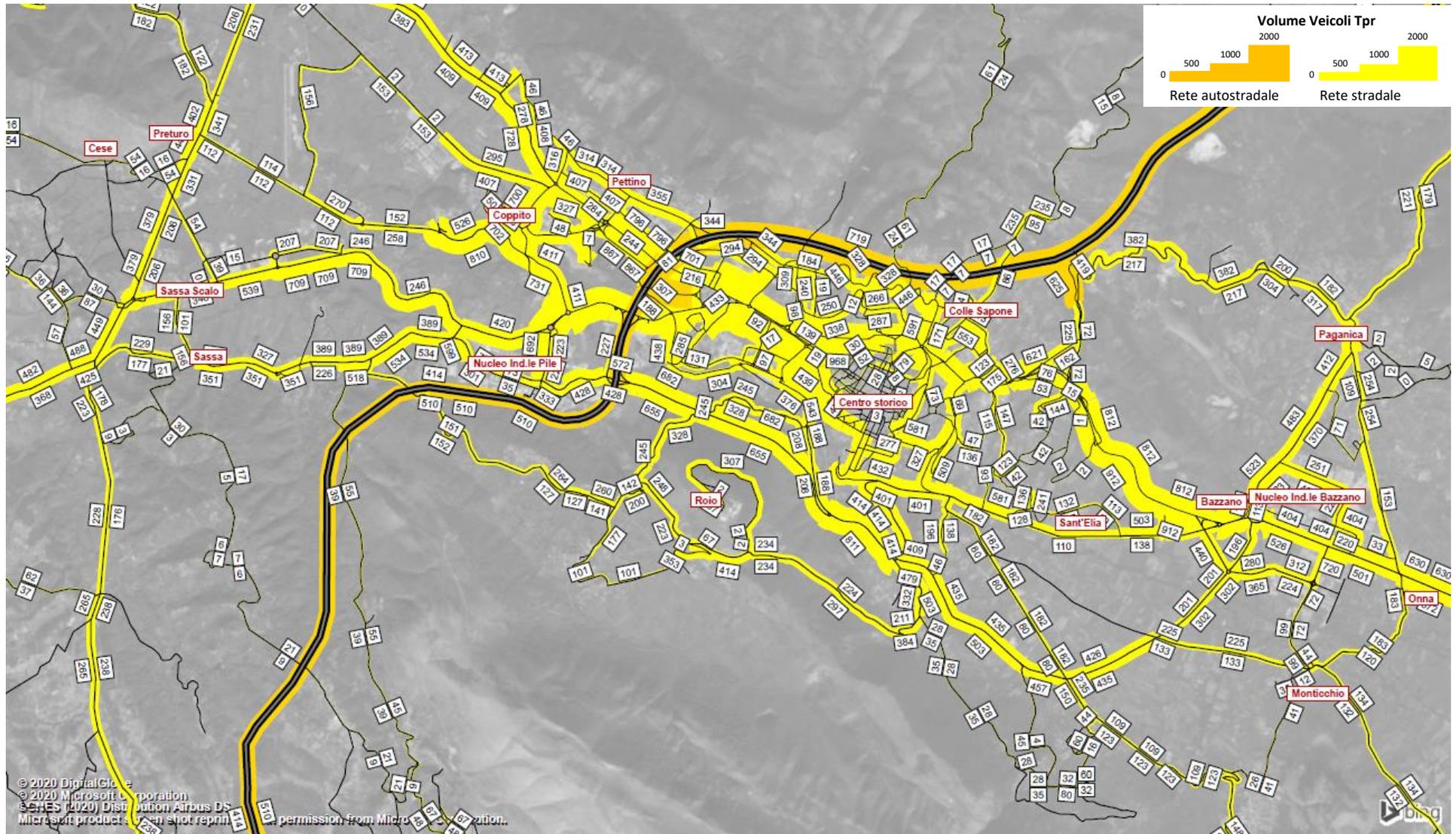
		RIFERIMENTO	RIFERIMENTO Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓	
	Matrice "Riabitare"		✓
OFFERTA	Interventi stradali finanziati	✓	✓
	ZTL attiva		
	Potenziamento TPL Interventi finanziati	✓	✓

SCENARIO DI RIFERIMENTO:

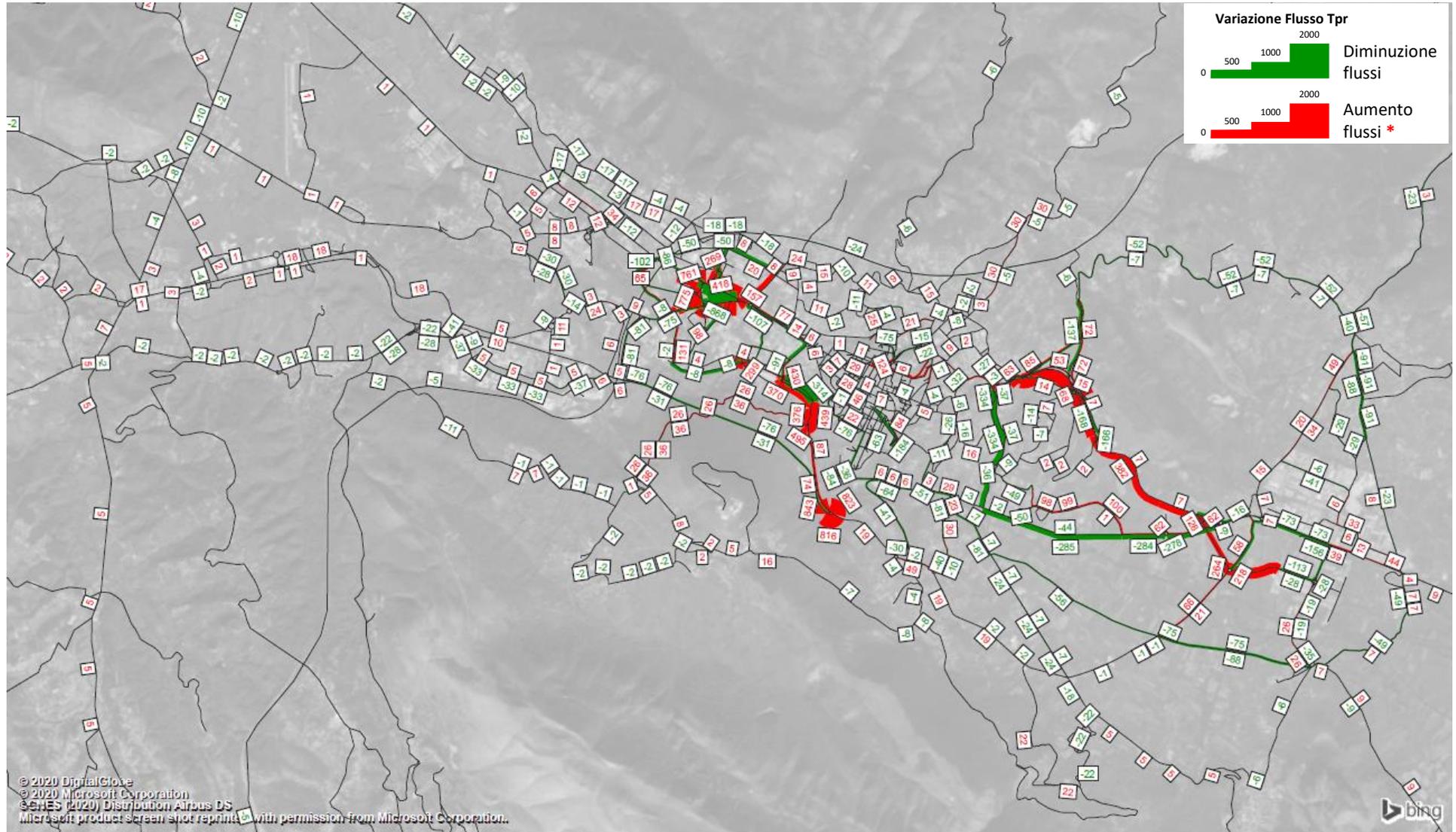
FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO DI RIFERIMENTO : FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE



SCENARIO DI RIFERIMENTO : DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO STATO ATTUALE

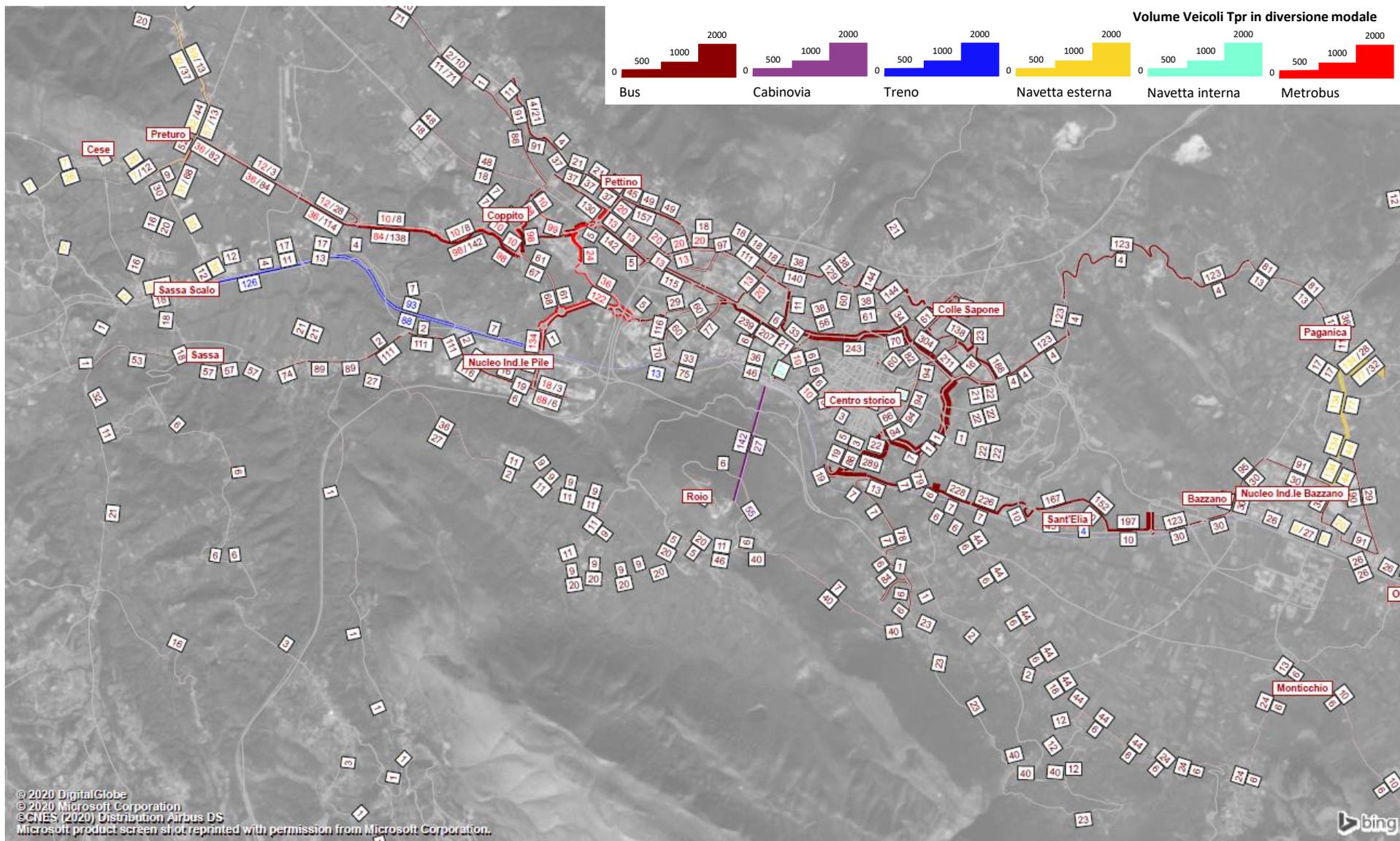


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

6.2 SCENARIO MINI

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

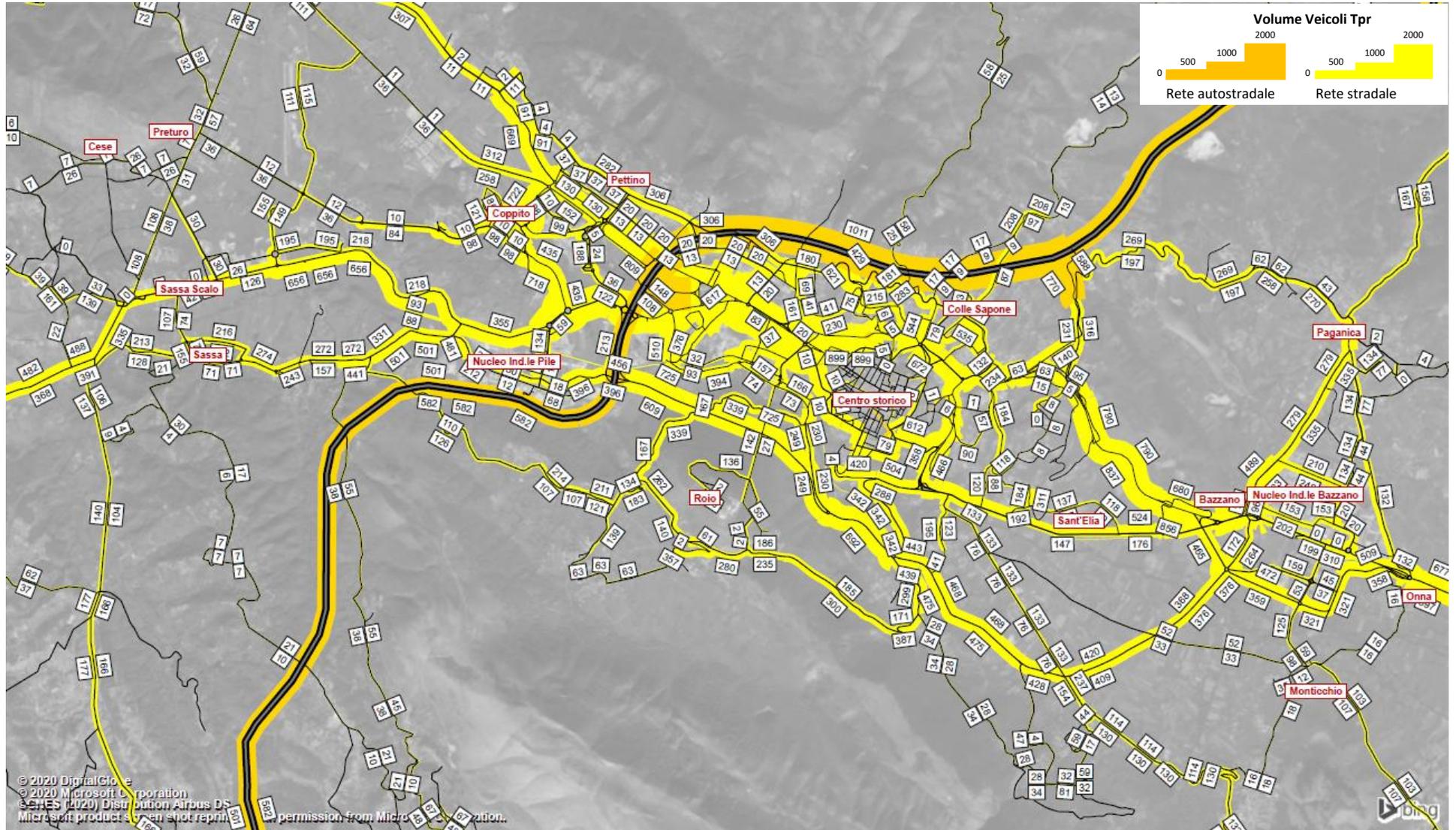
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



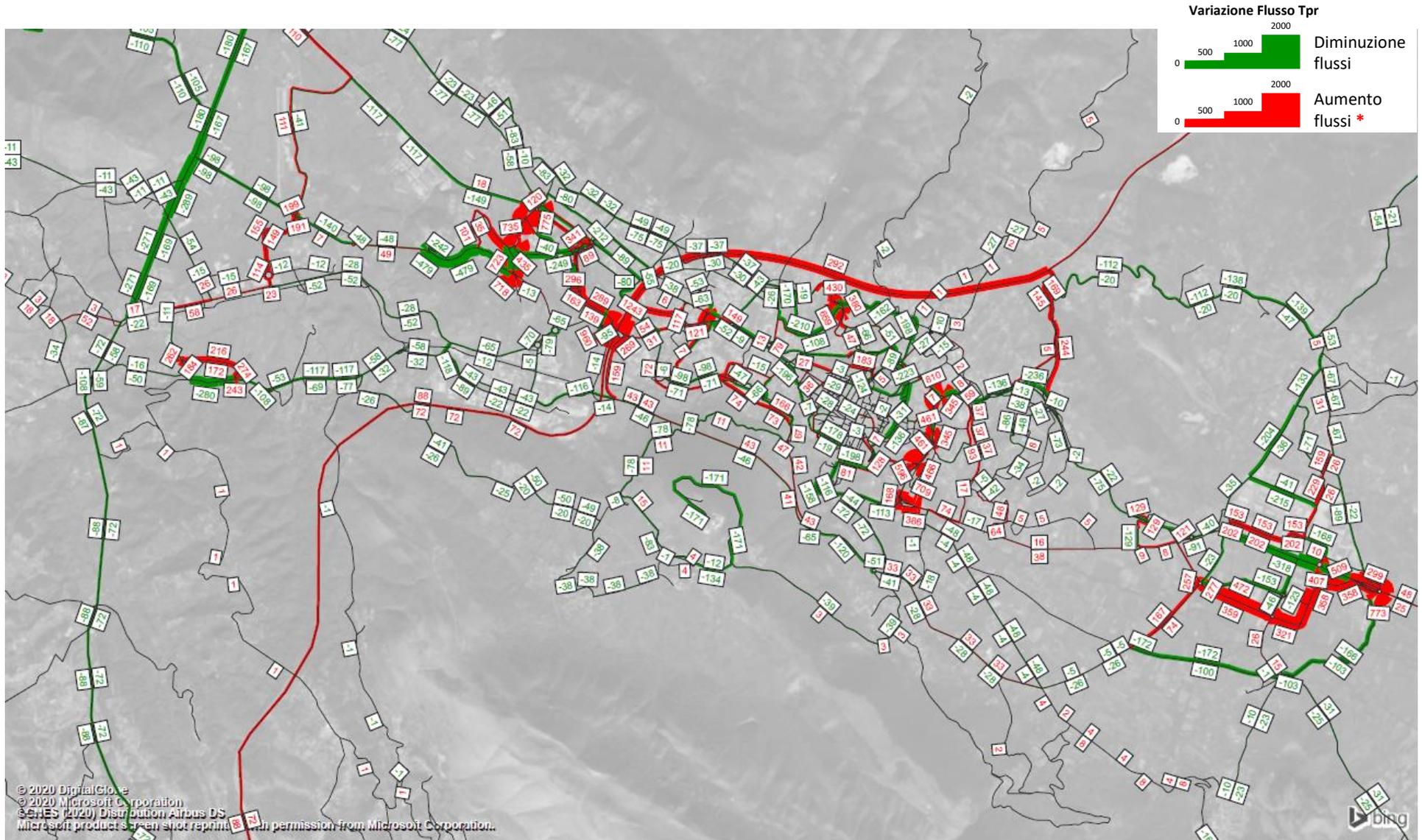
© 2020 DigitalGlobe
 © 2020 Microsoft Corporation
 © CNES (2020) Distribution Airbus DS
 Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

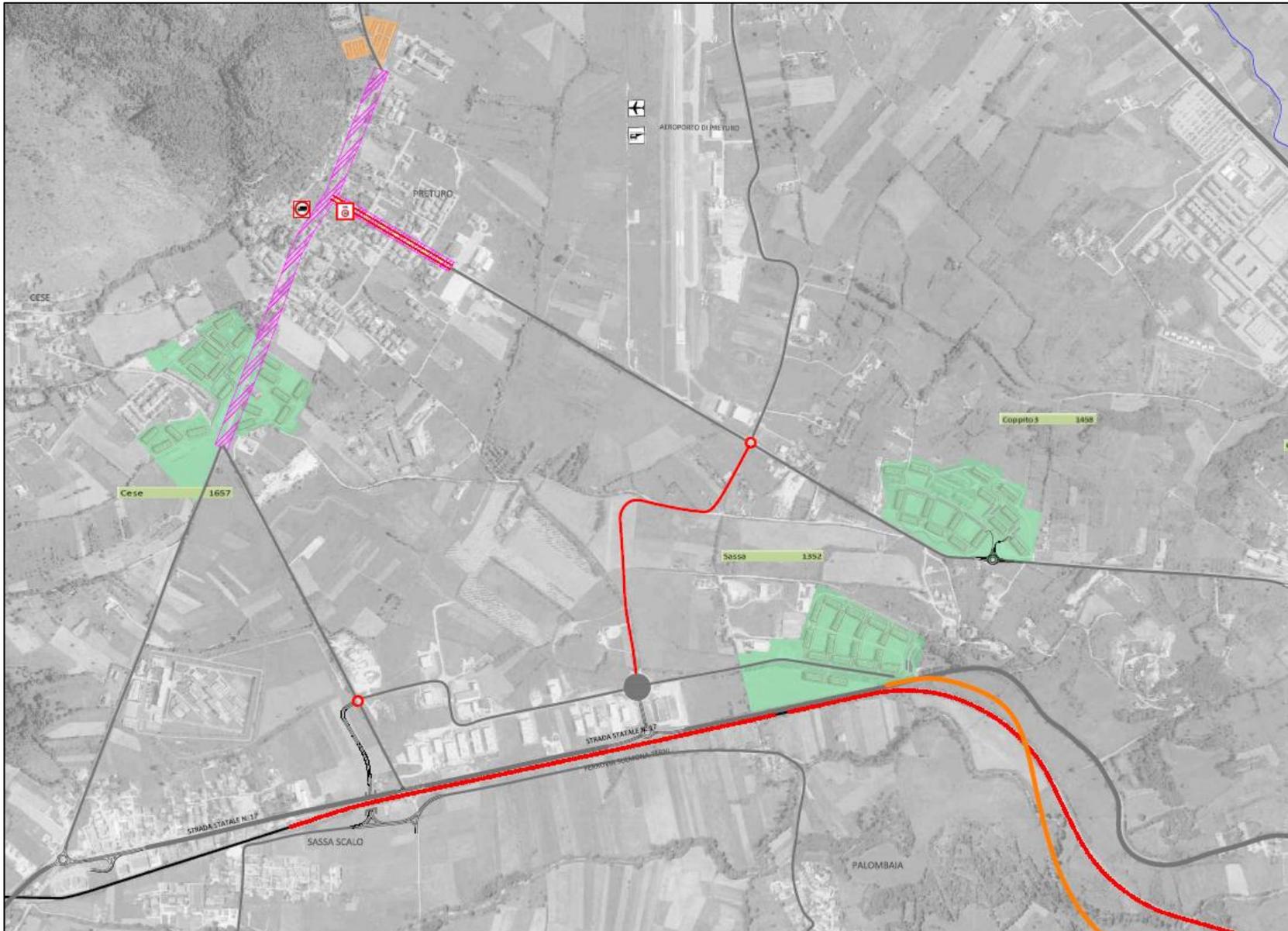


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

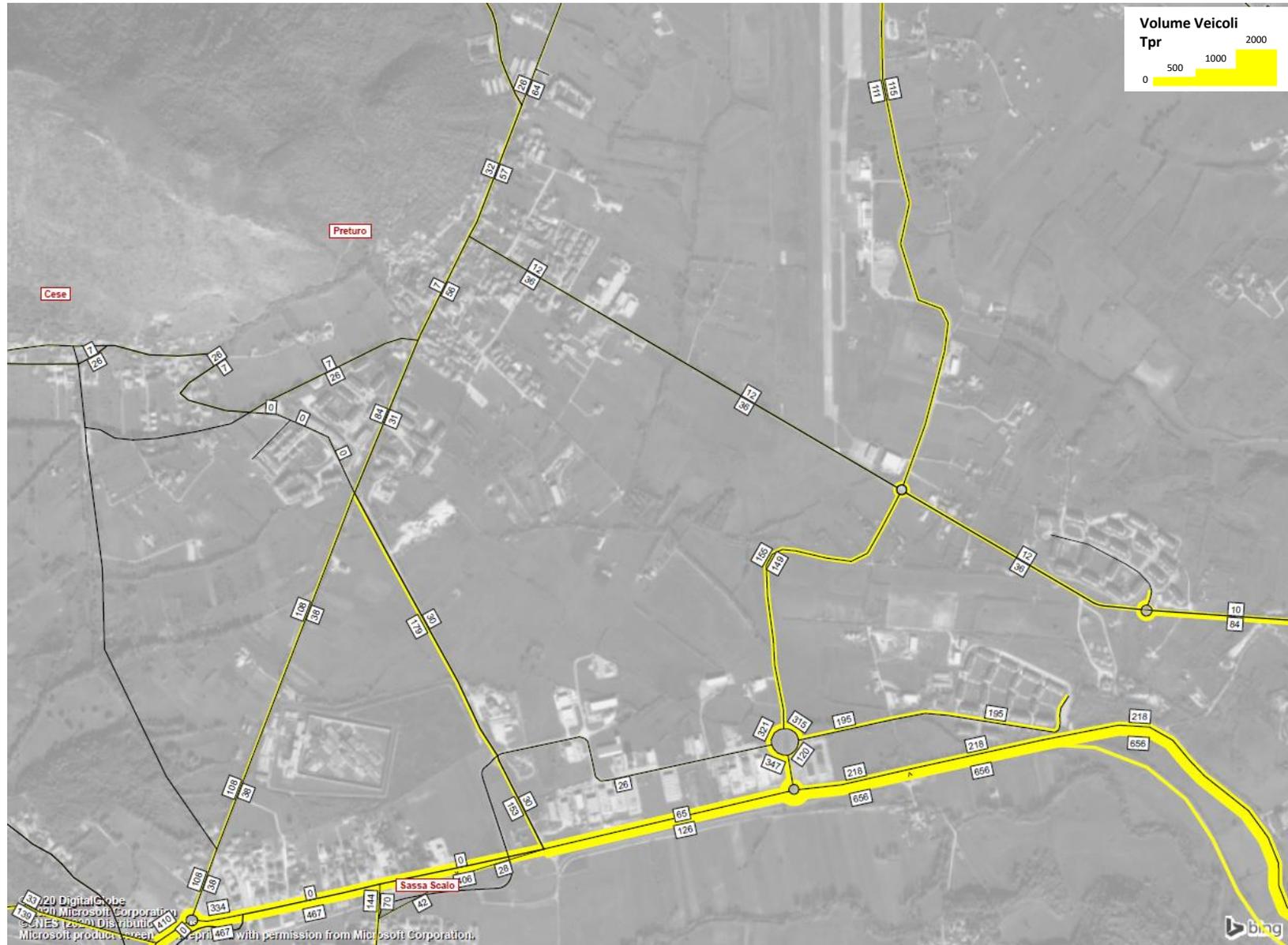


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

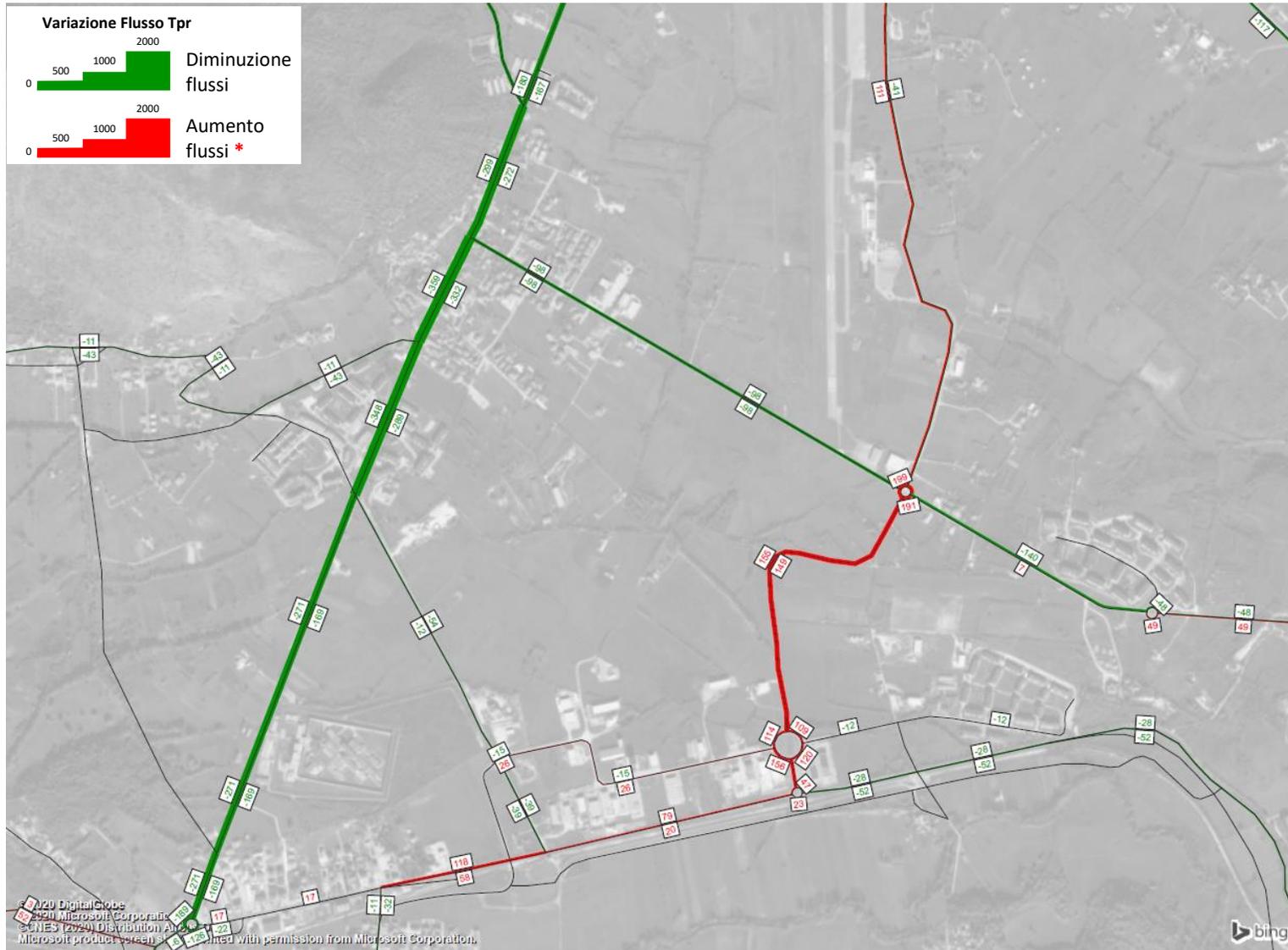
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MINI | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

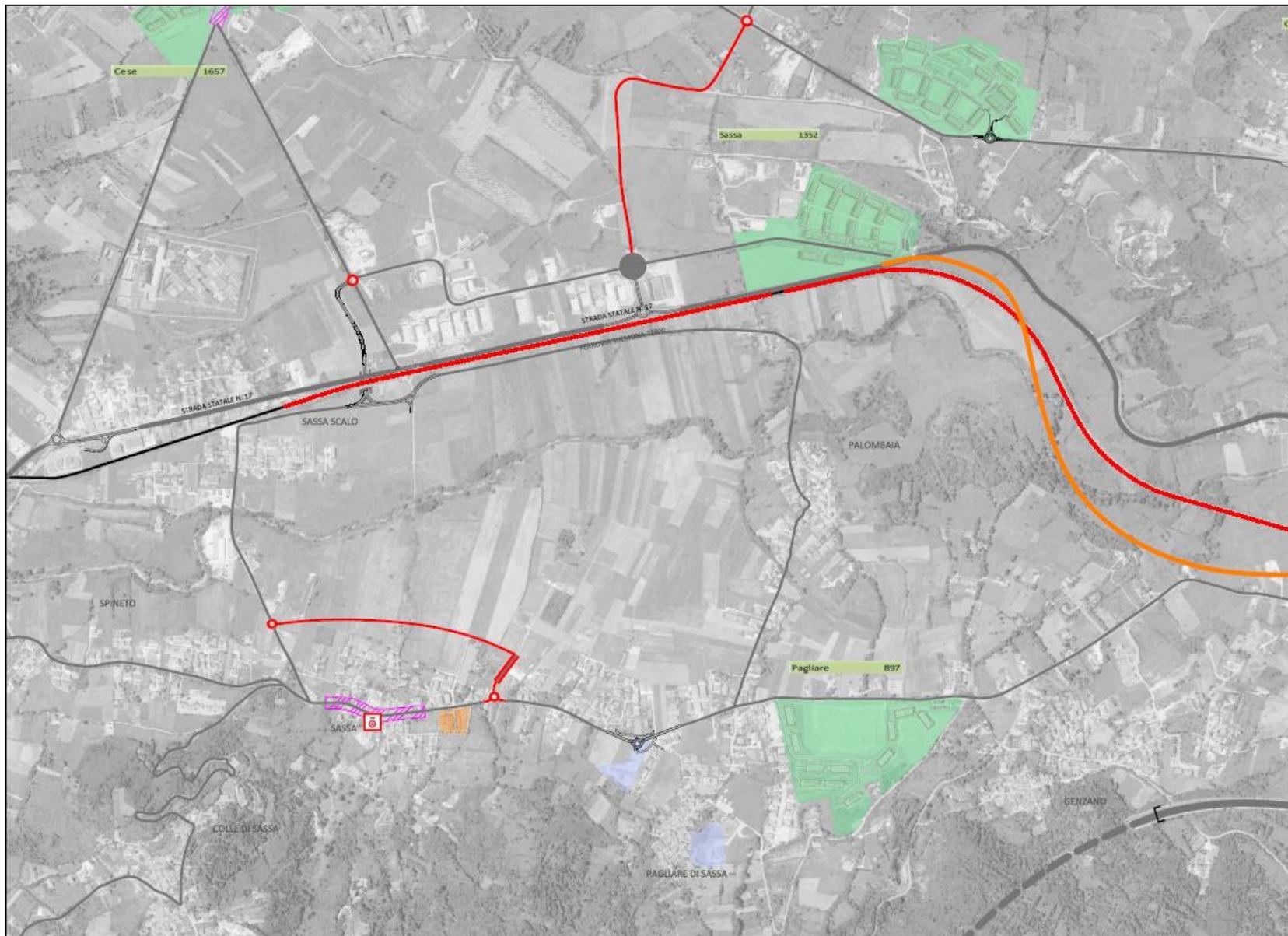


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

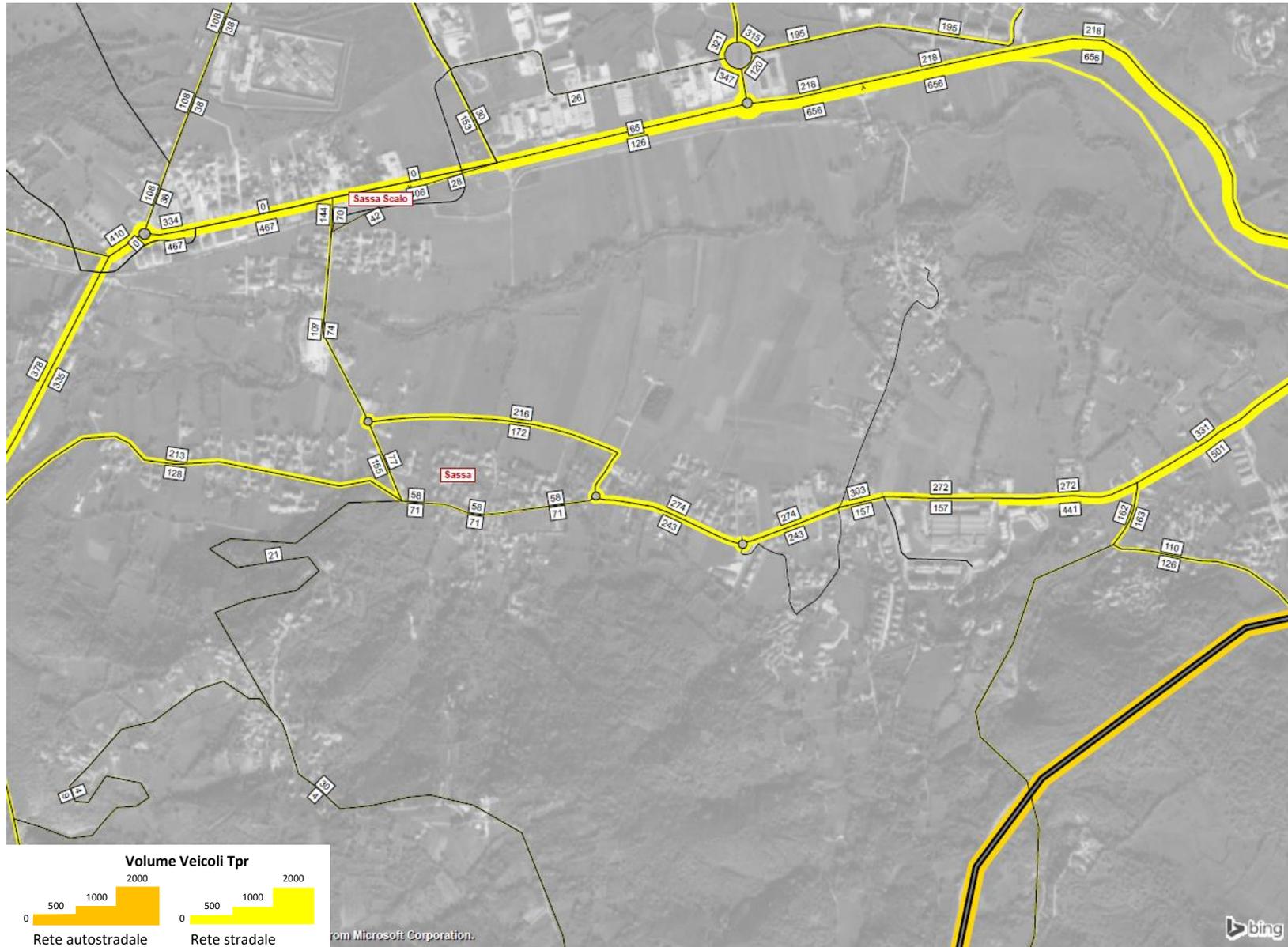


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

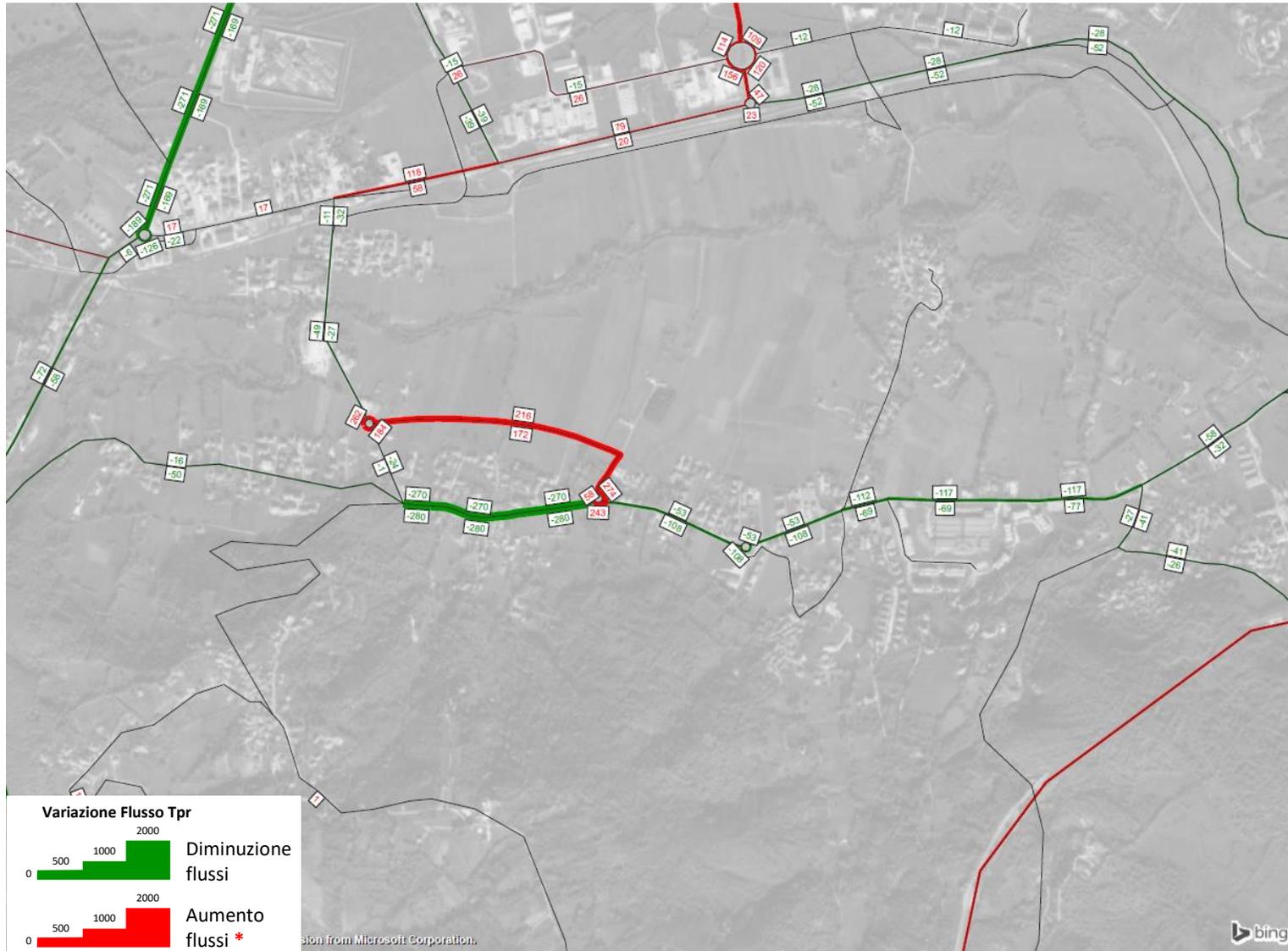
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

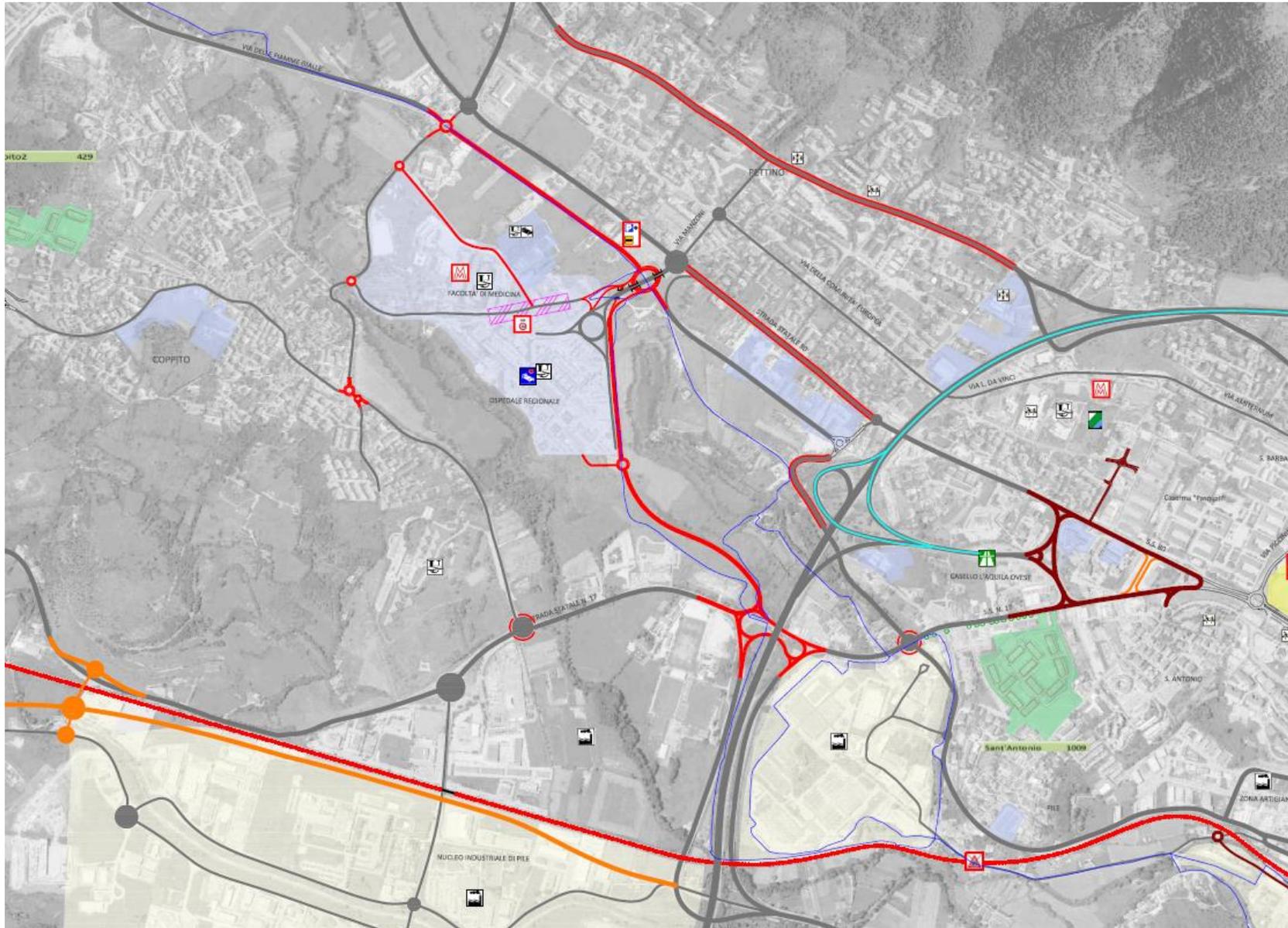


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

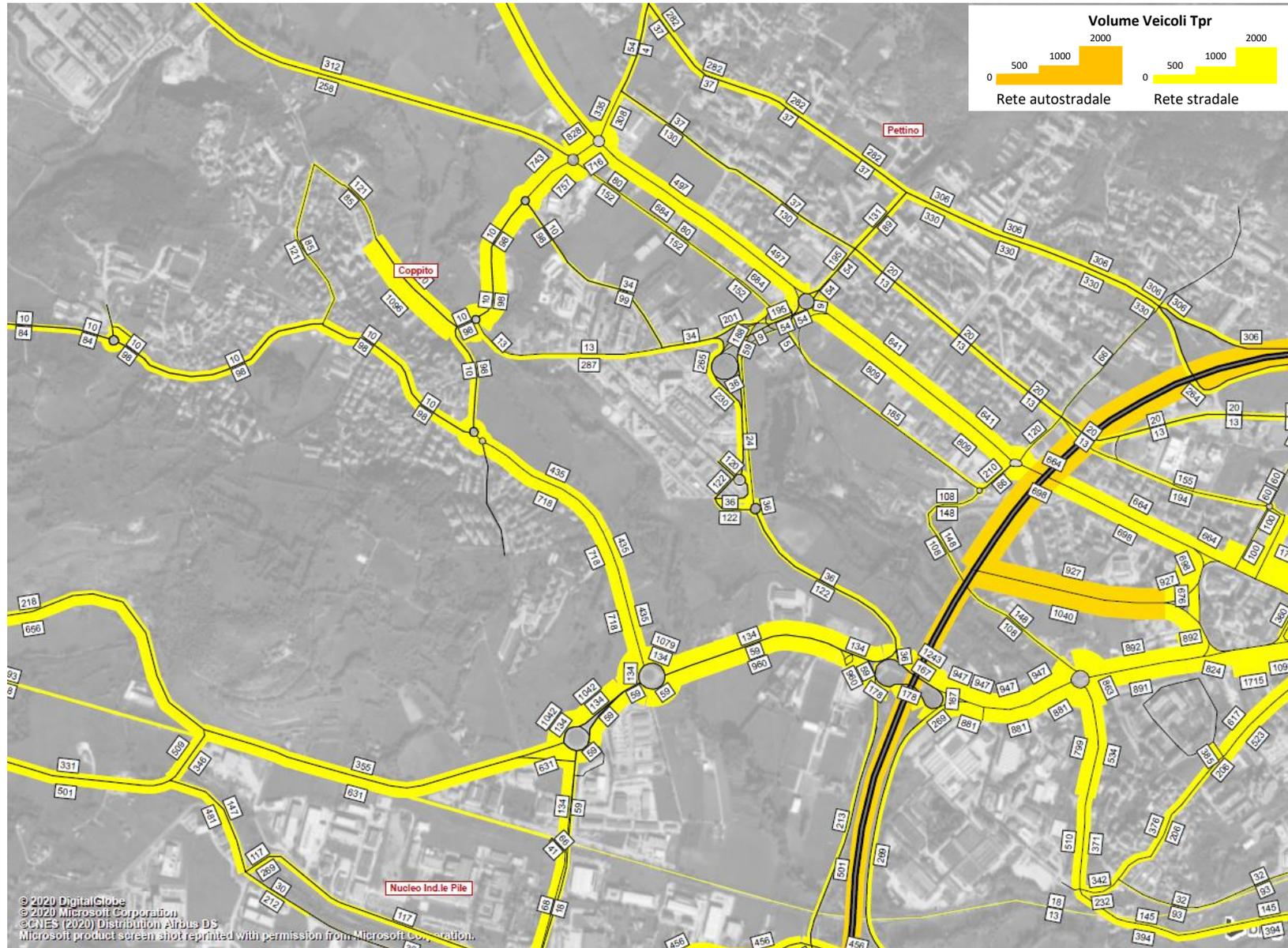


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

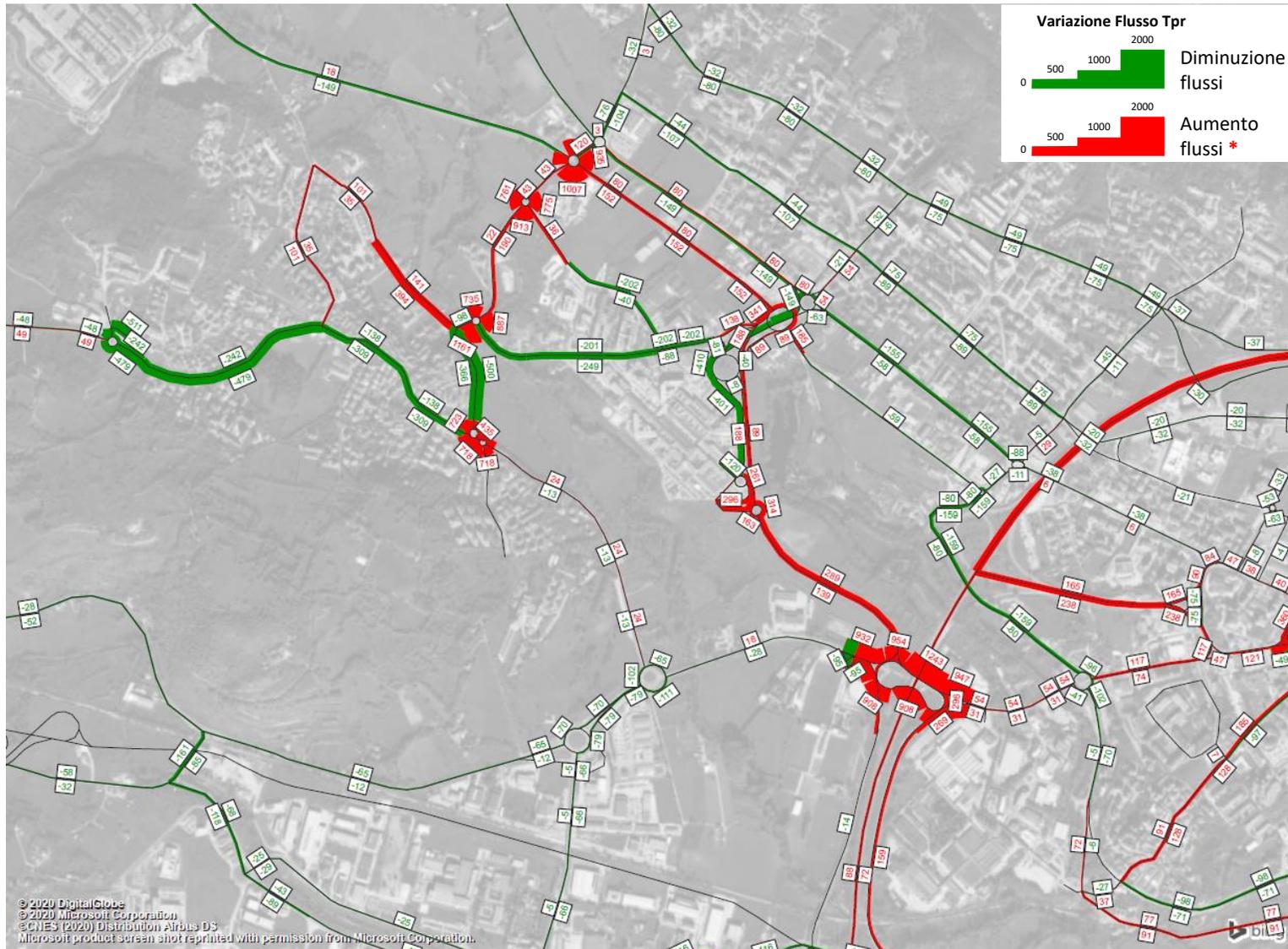
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

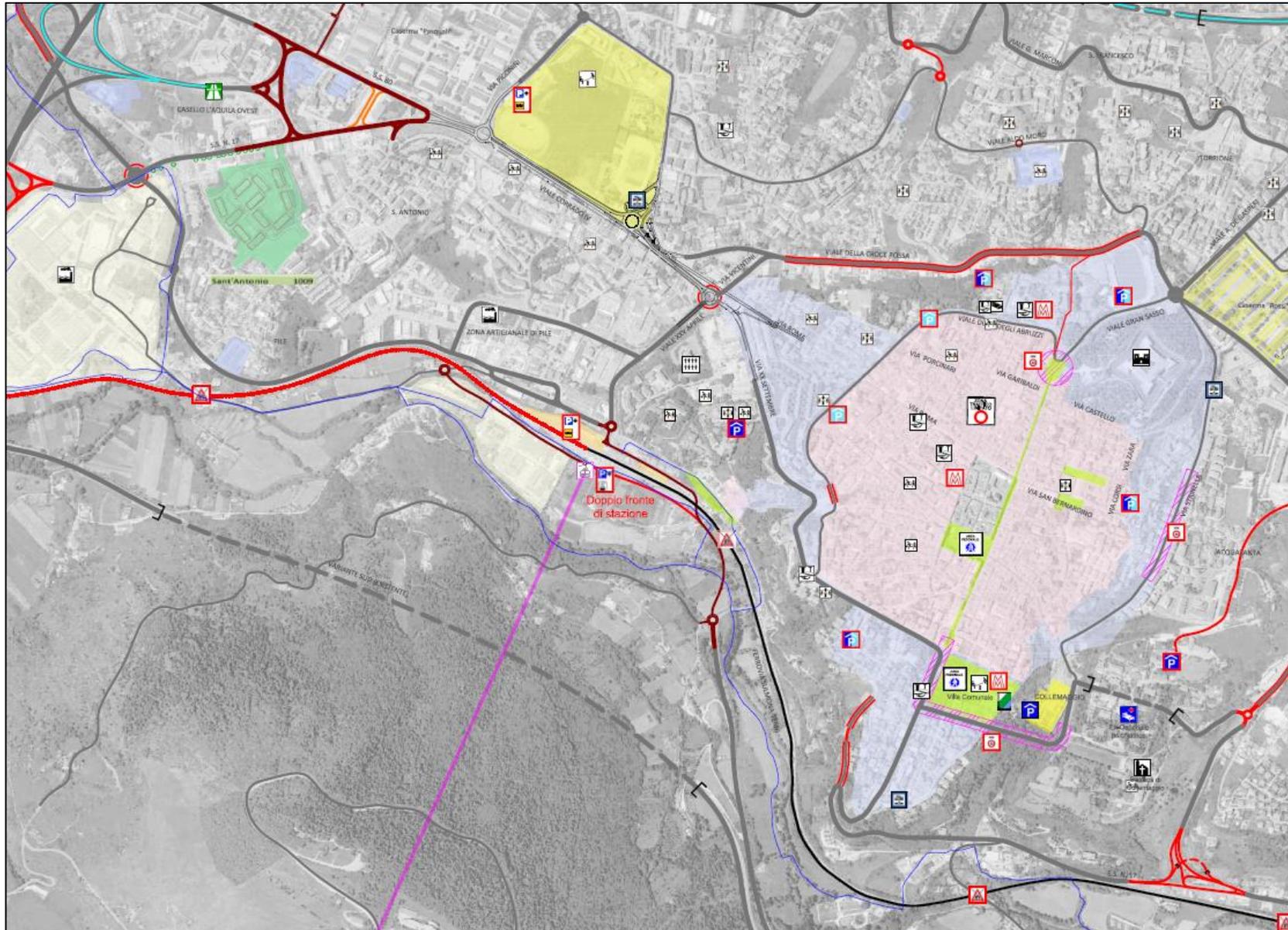


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

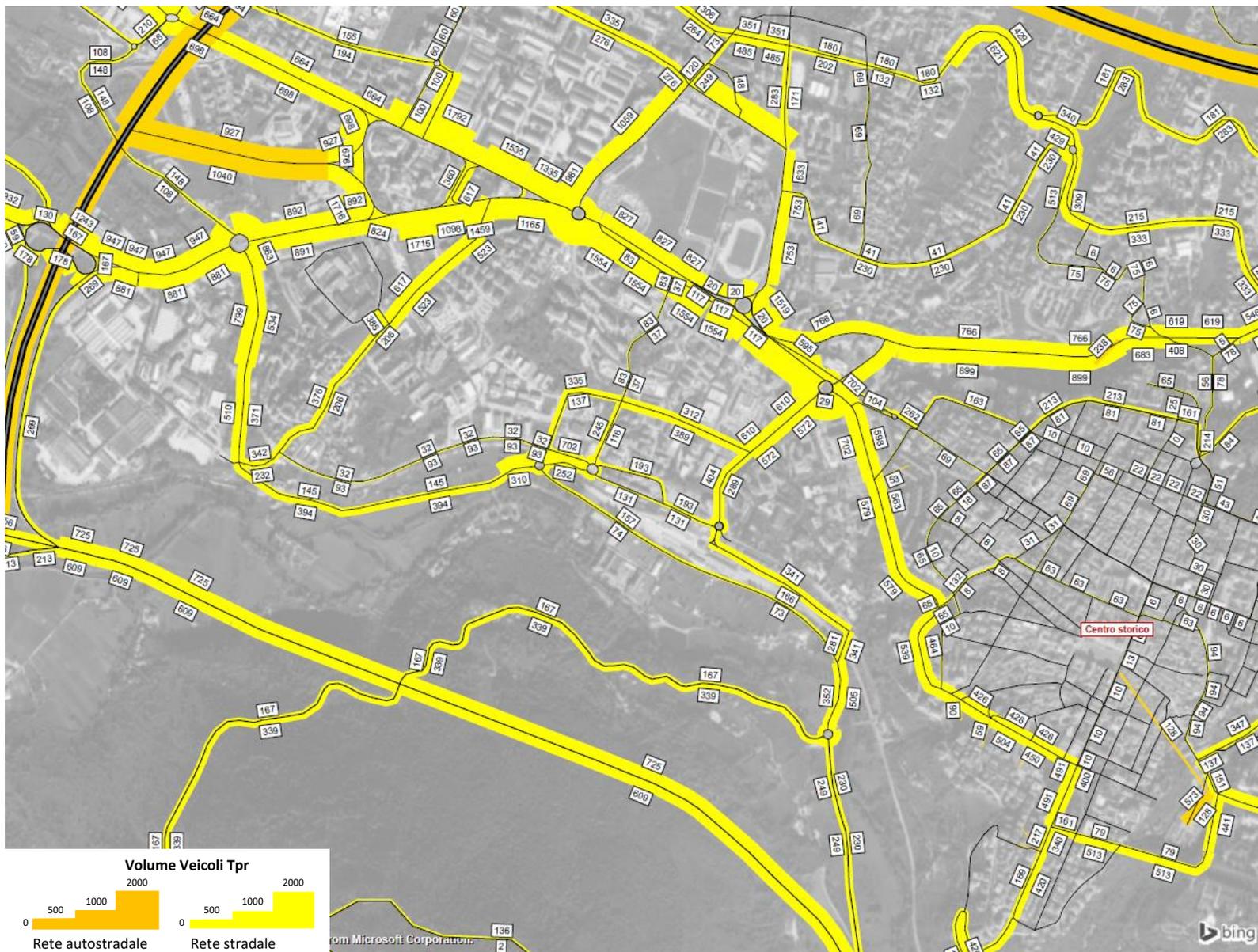


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

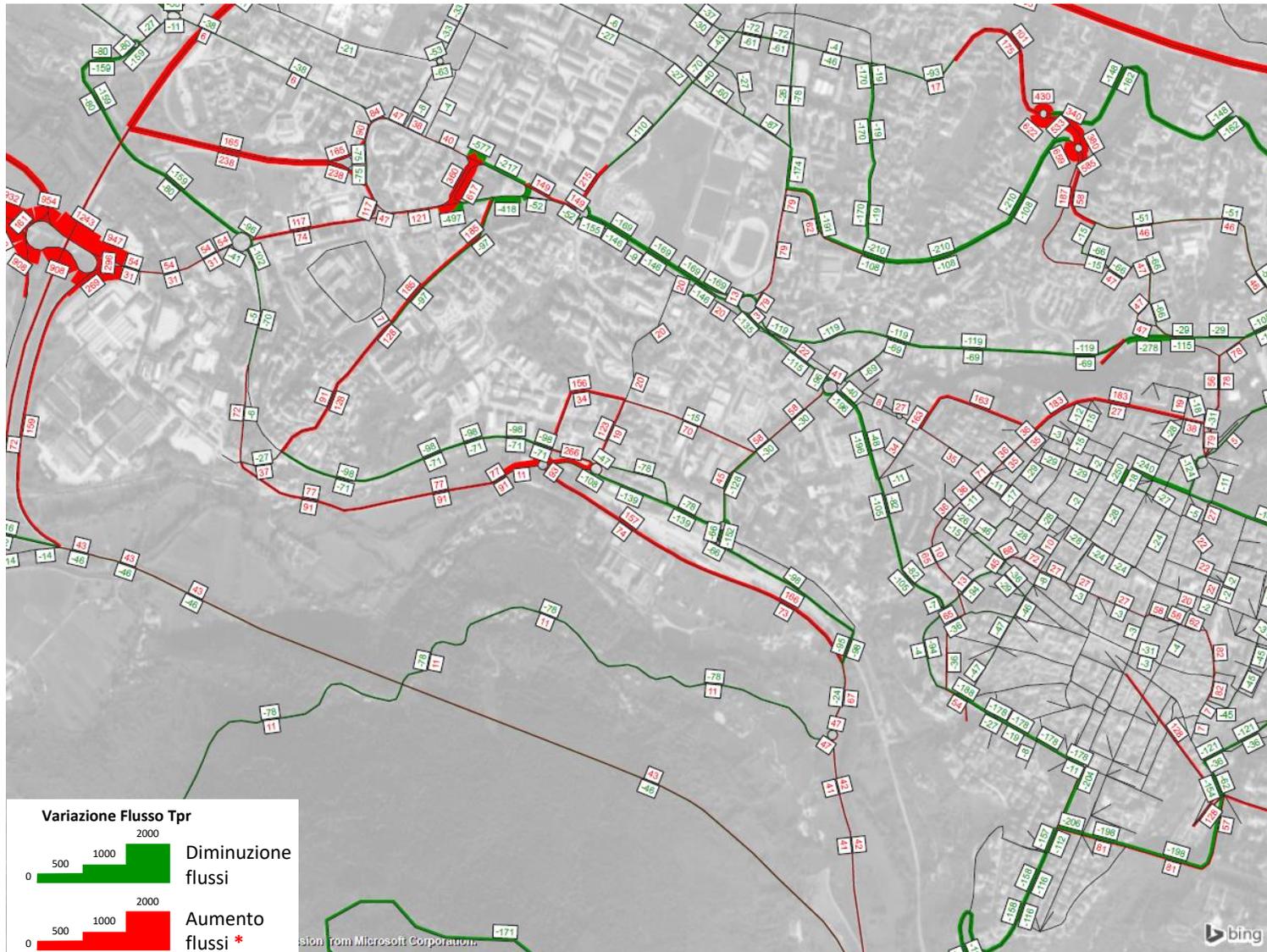
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

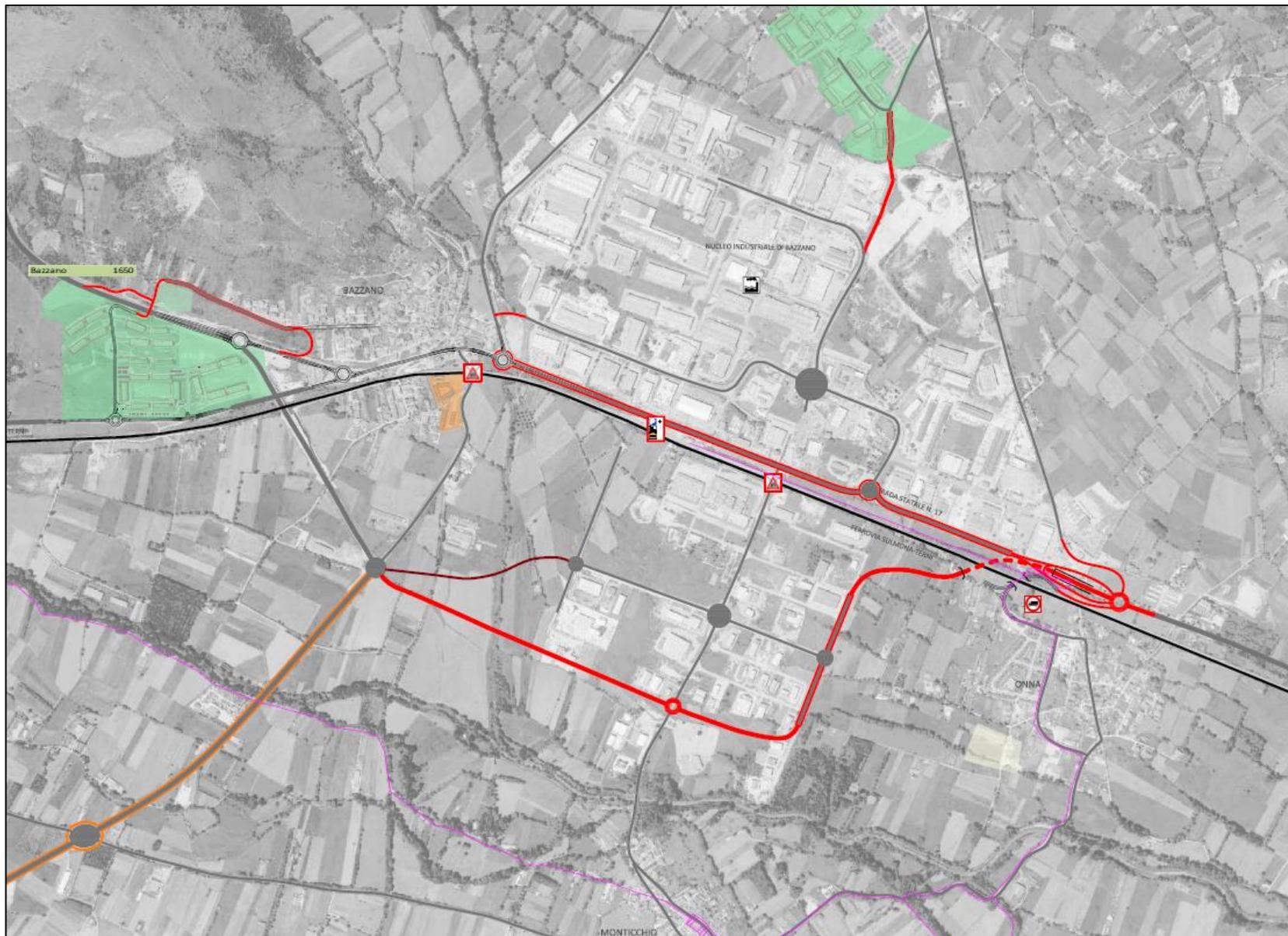


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

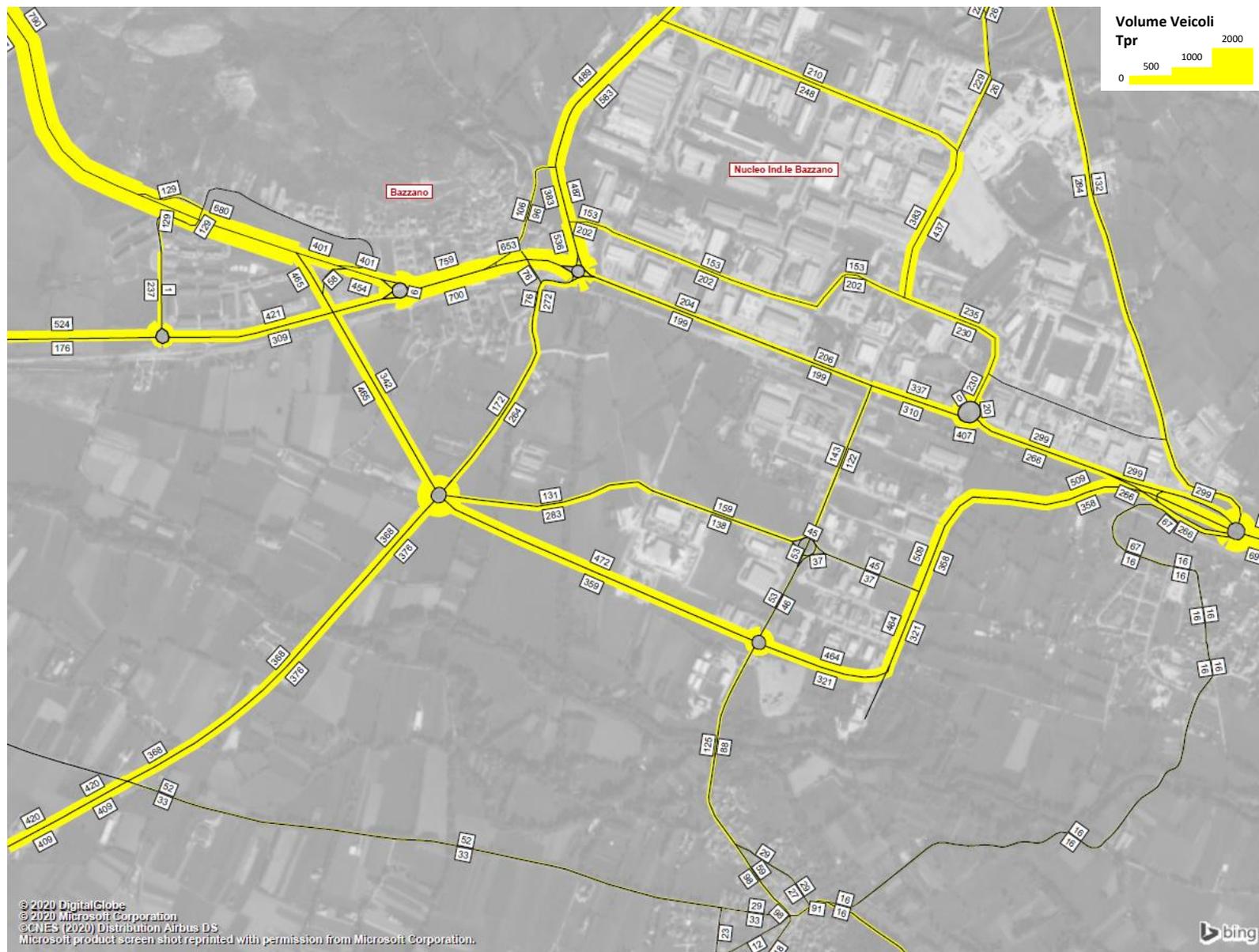


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

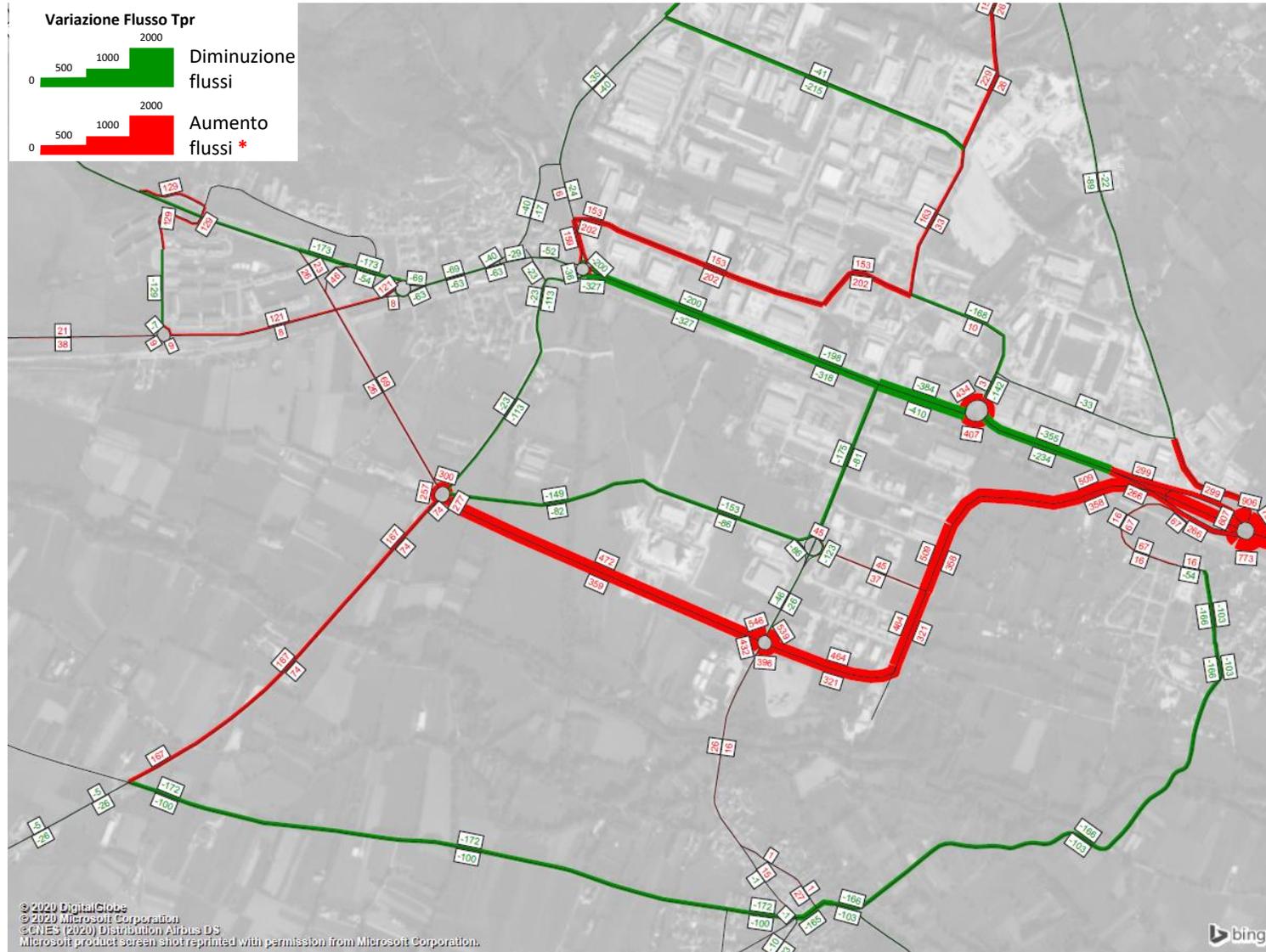
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

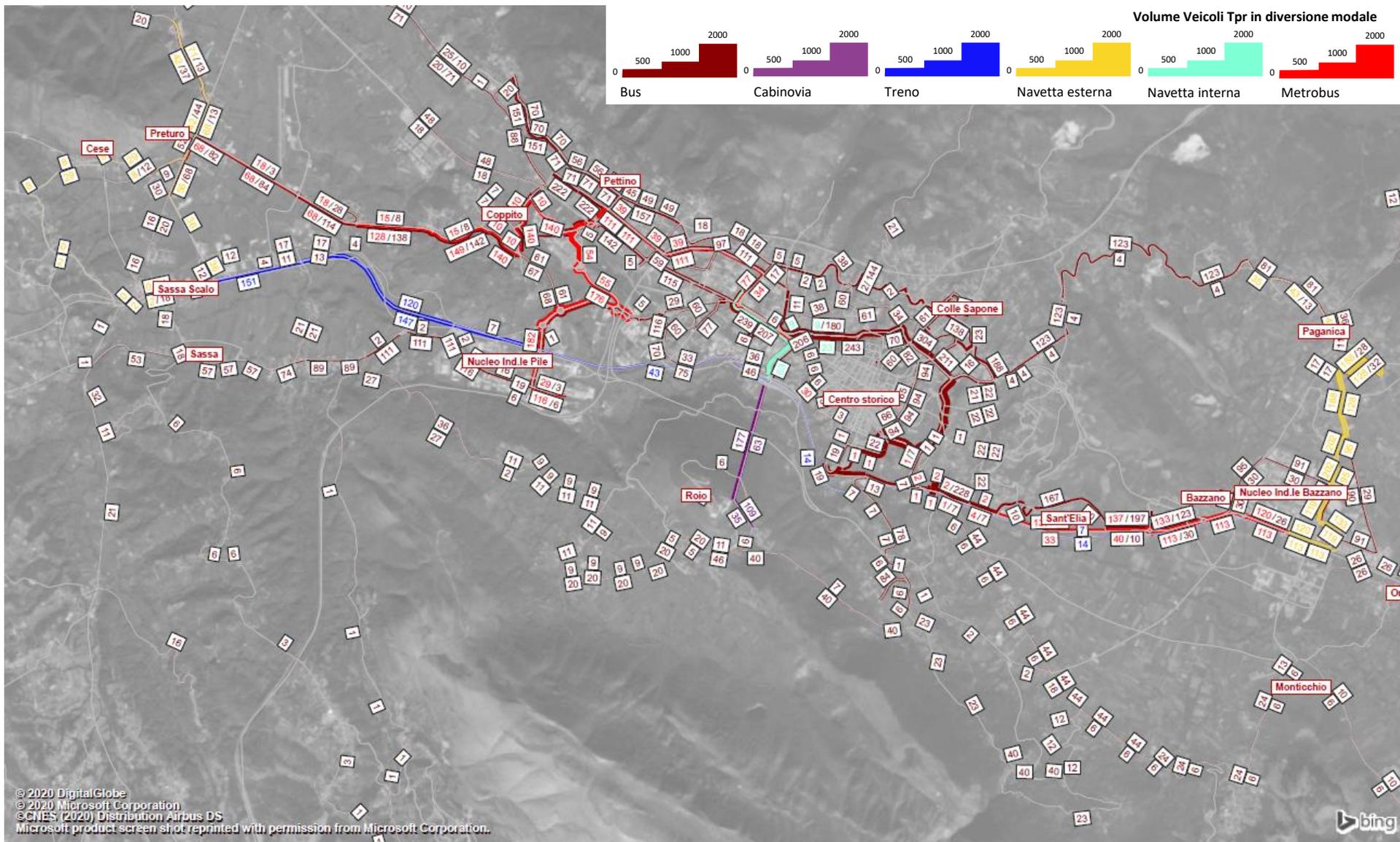


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

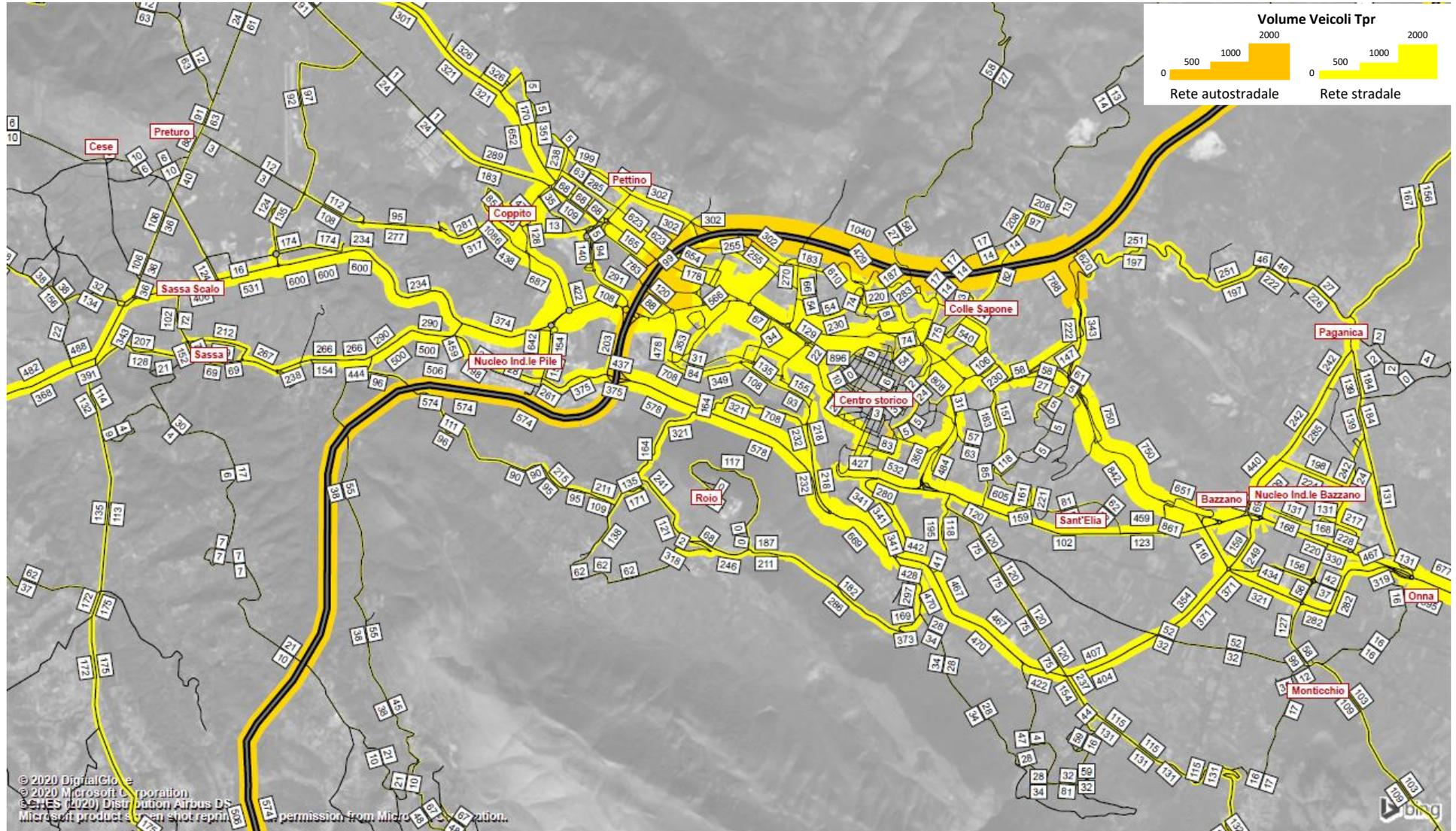
5.3 SCENARIO MIDI CON COLLEGAMENTO SS80-SS17 ANAS

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

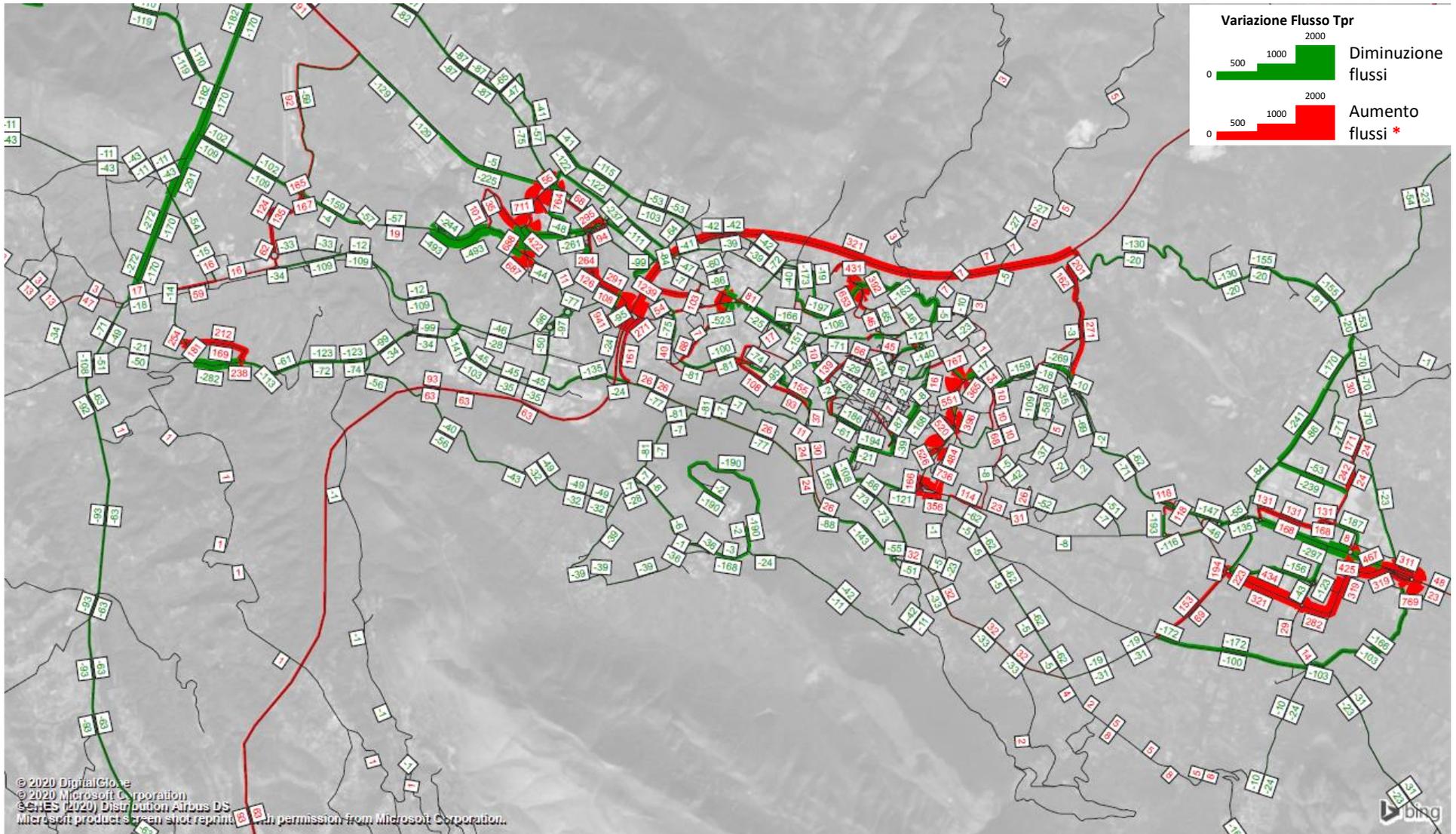
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE

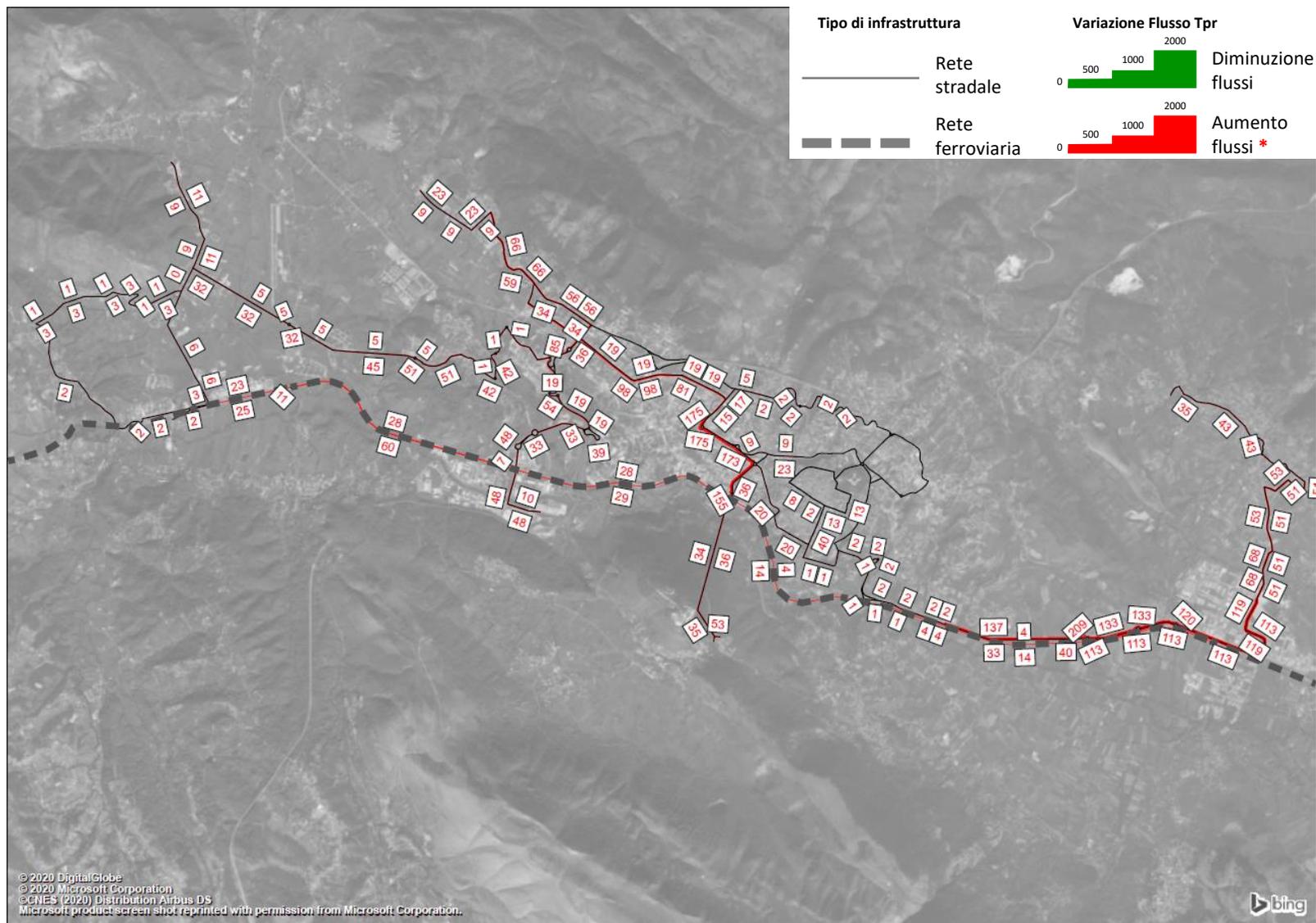


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



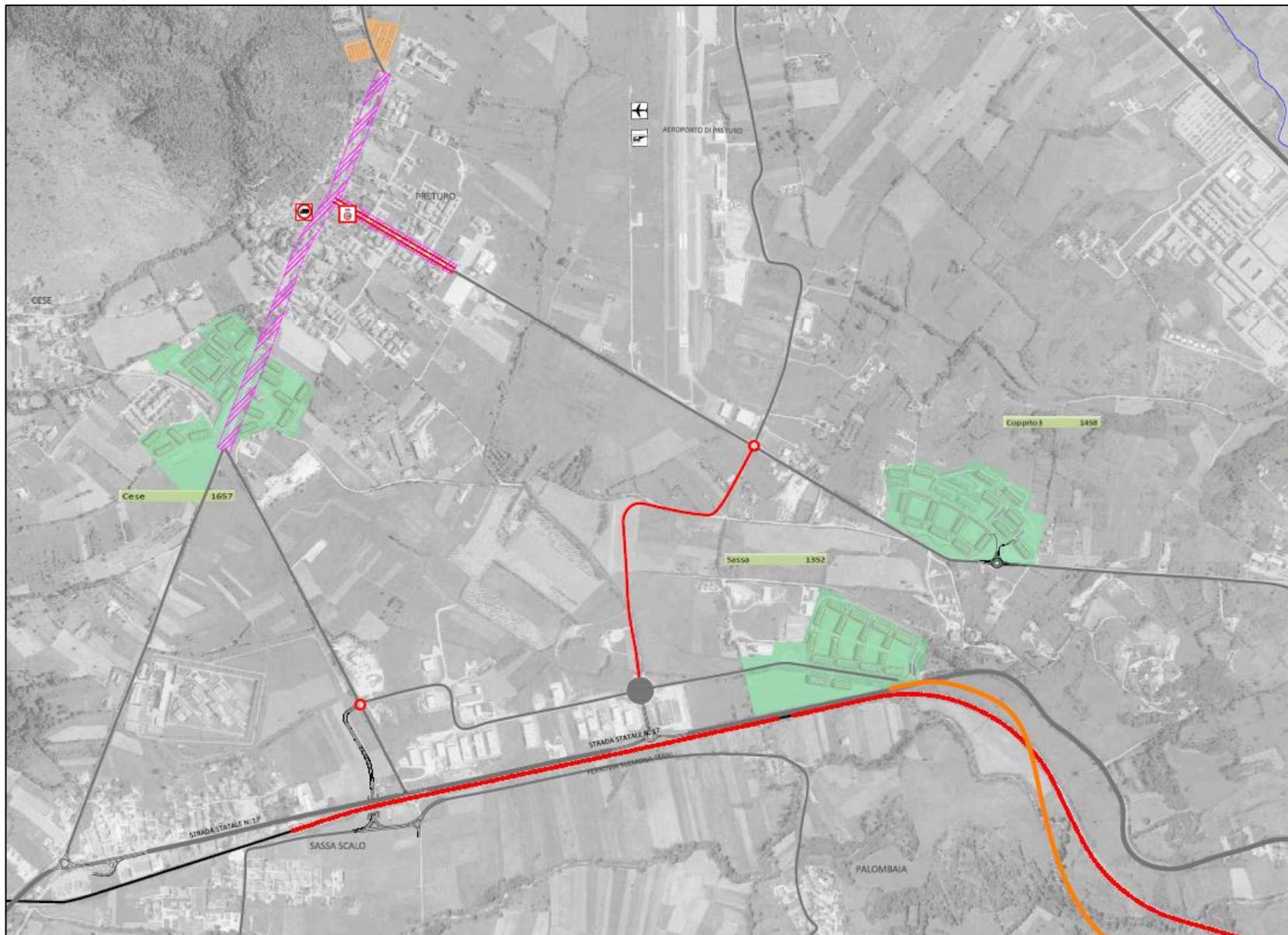
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI

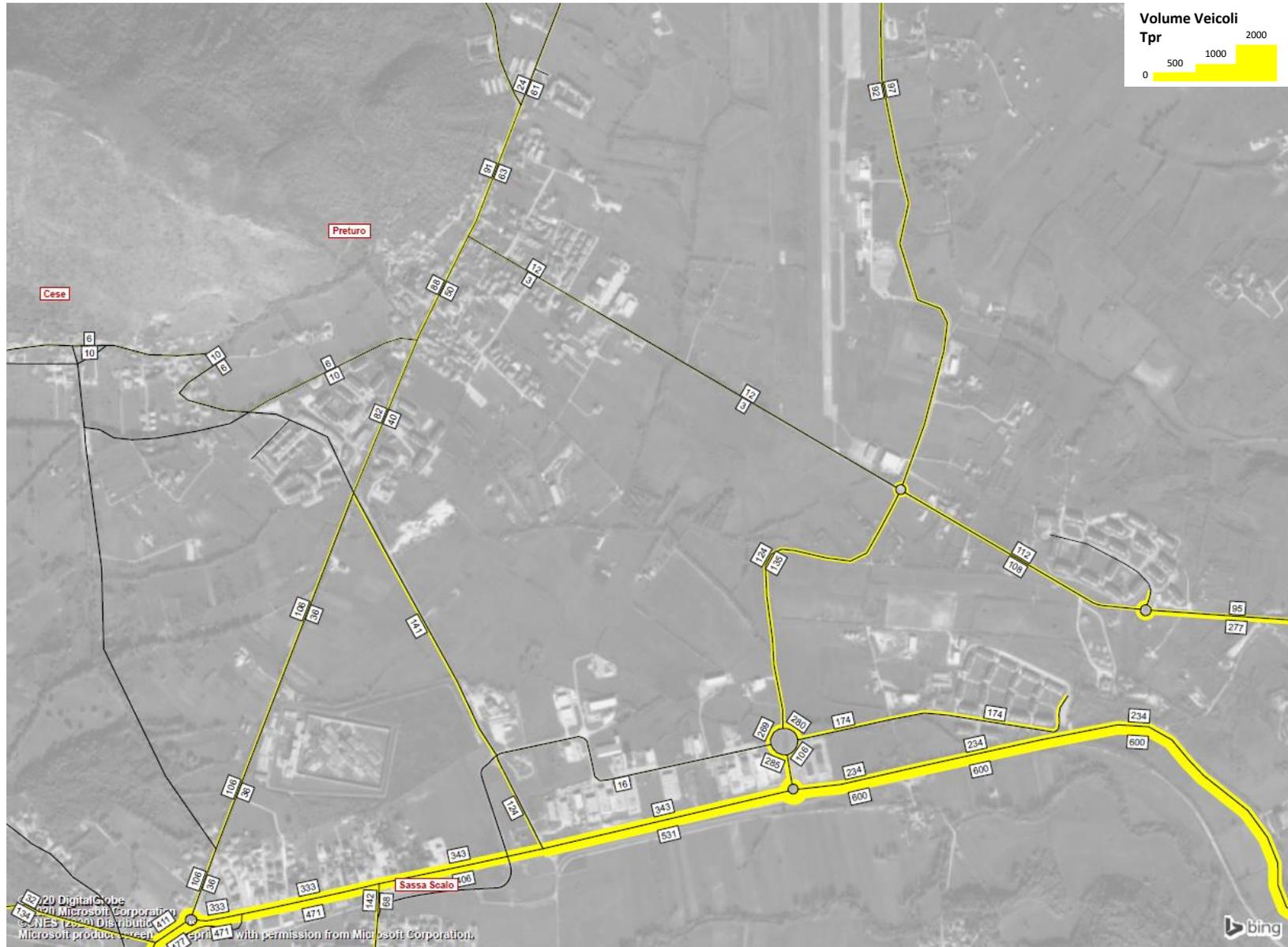


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

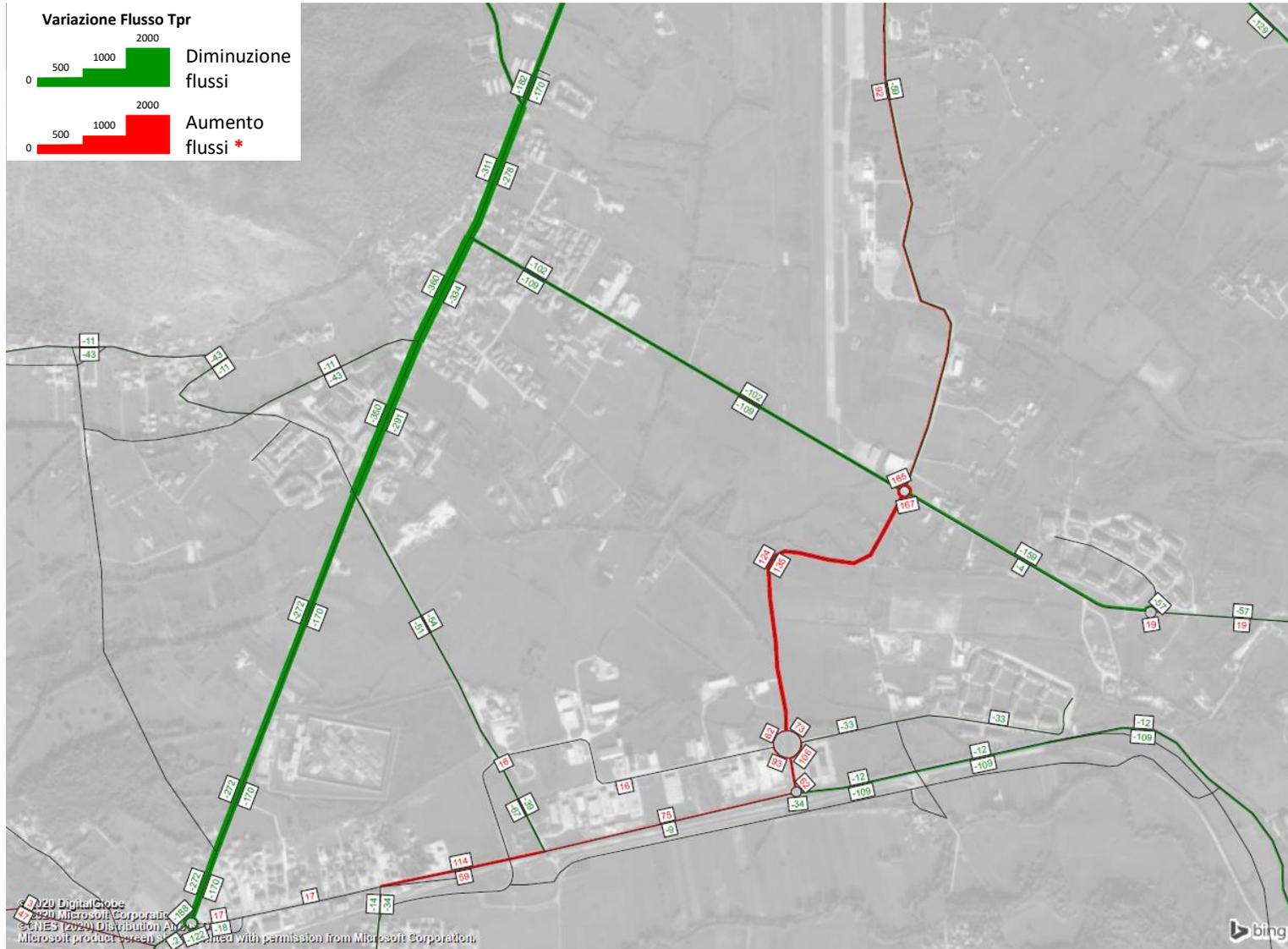
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE

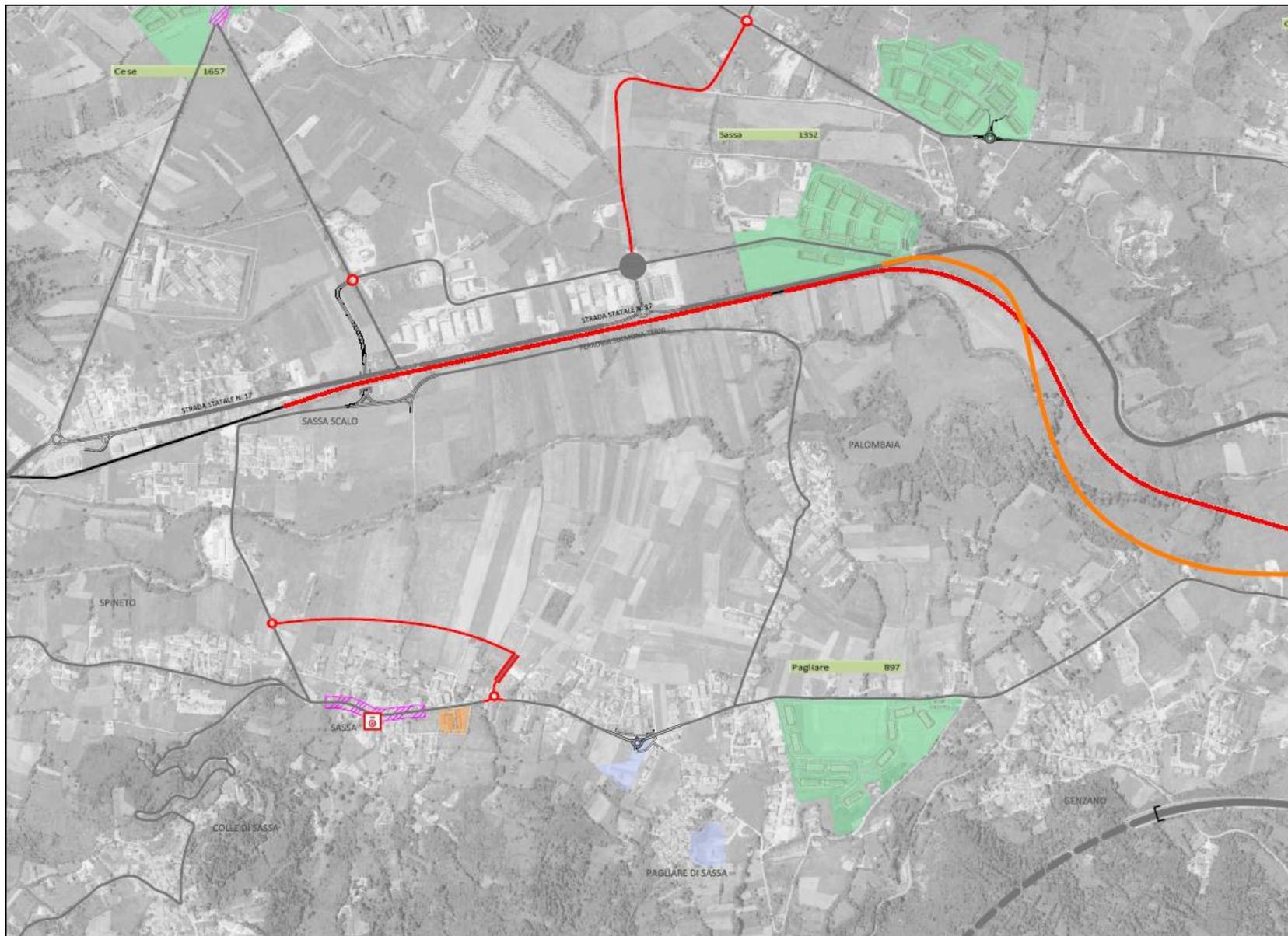


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

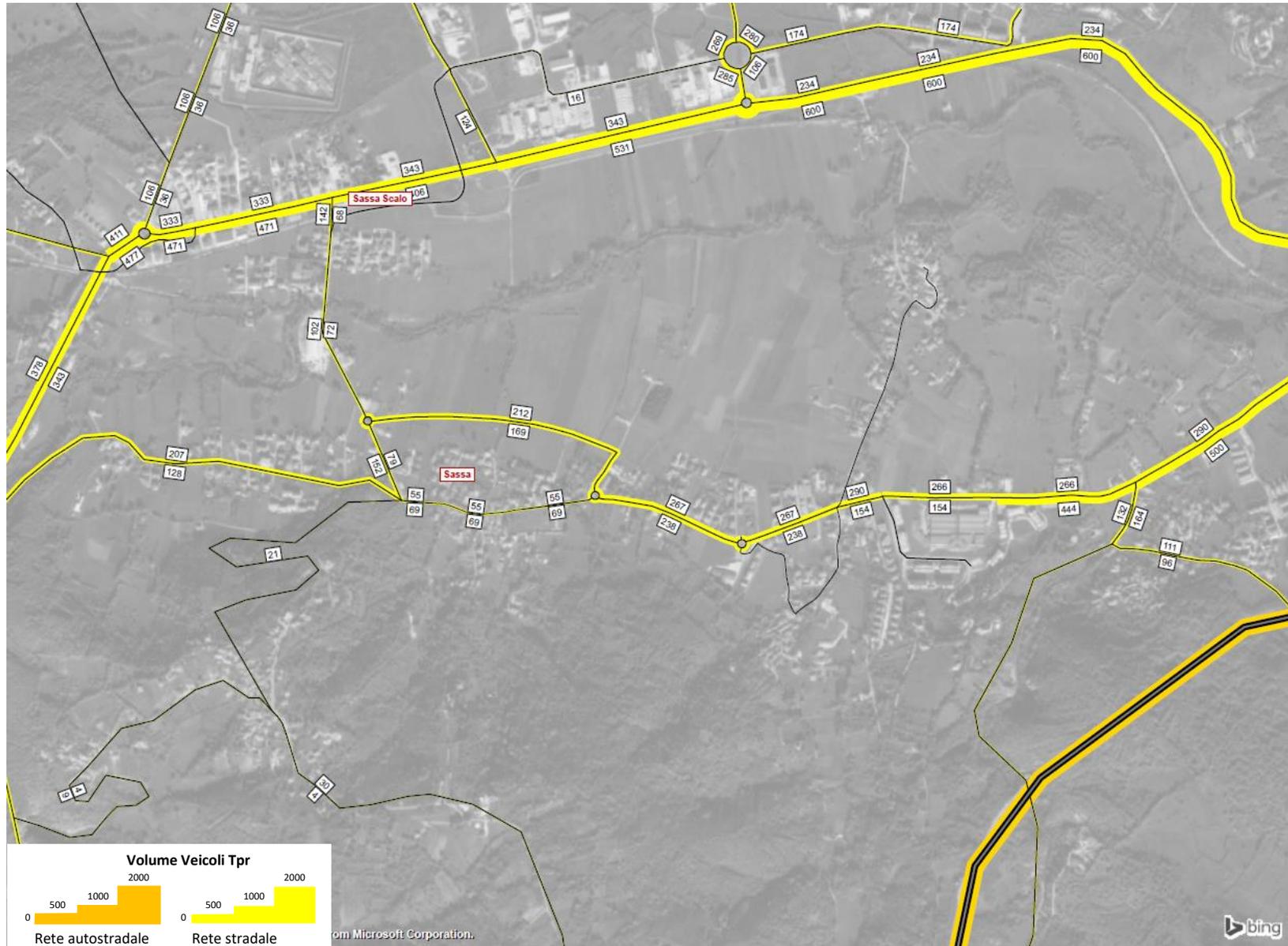


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

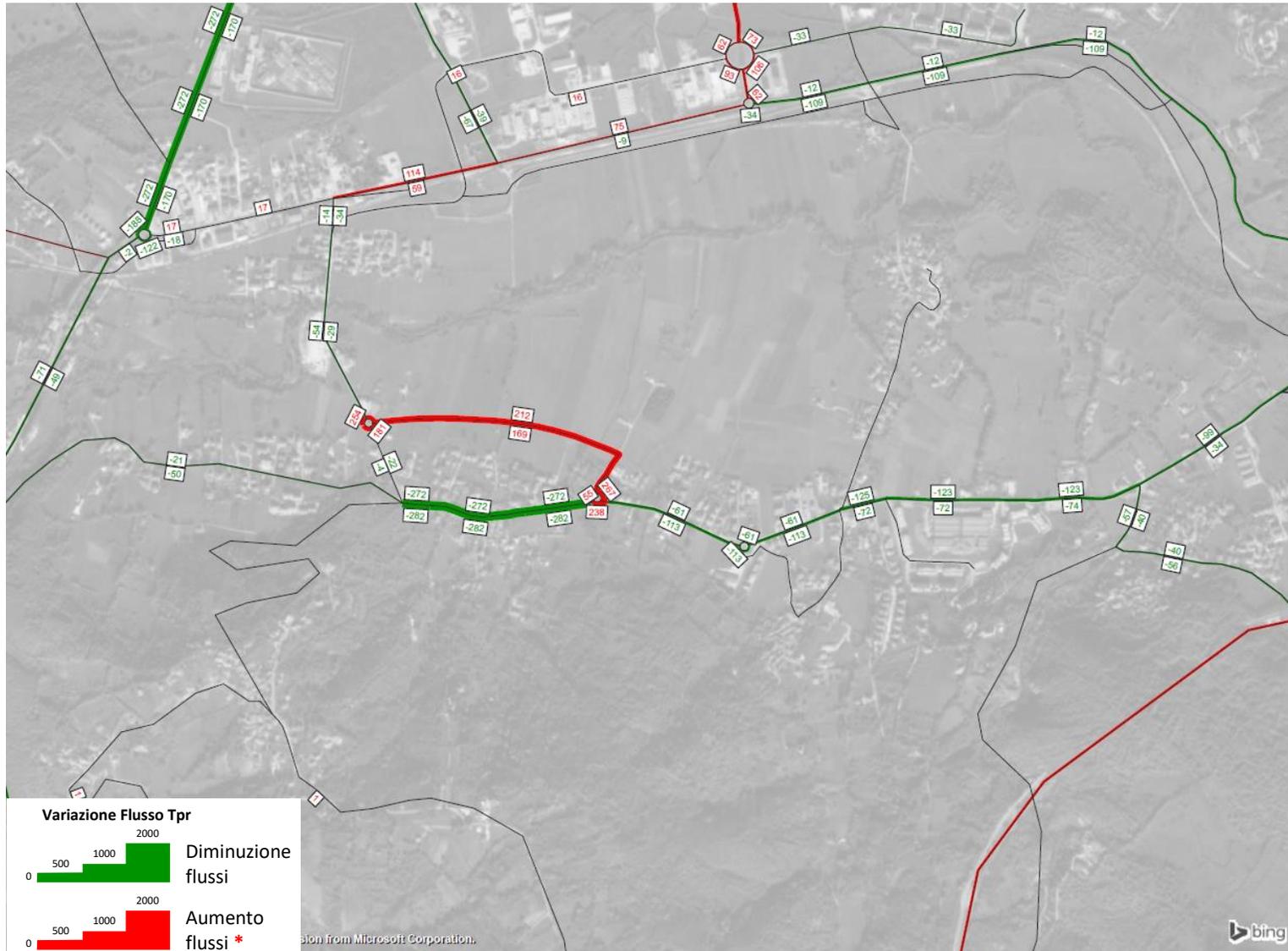
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE

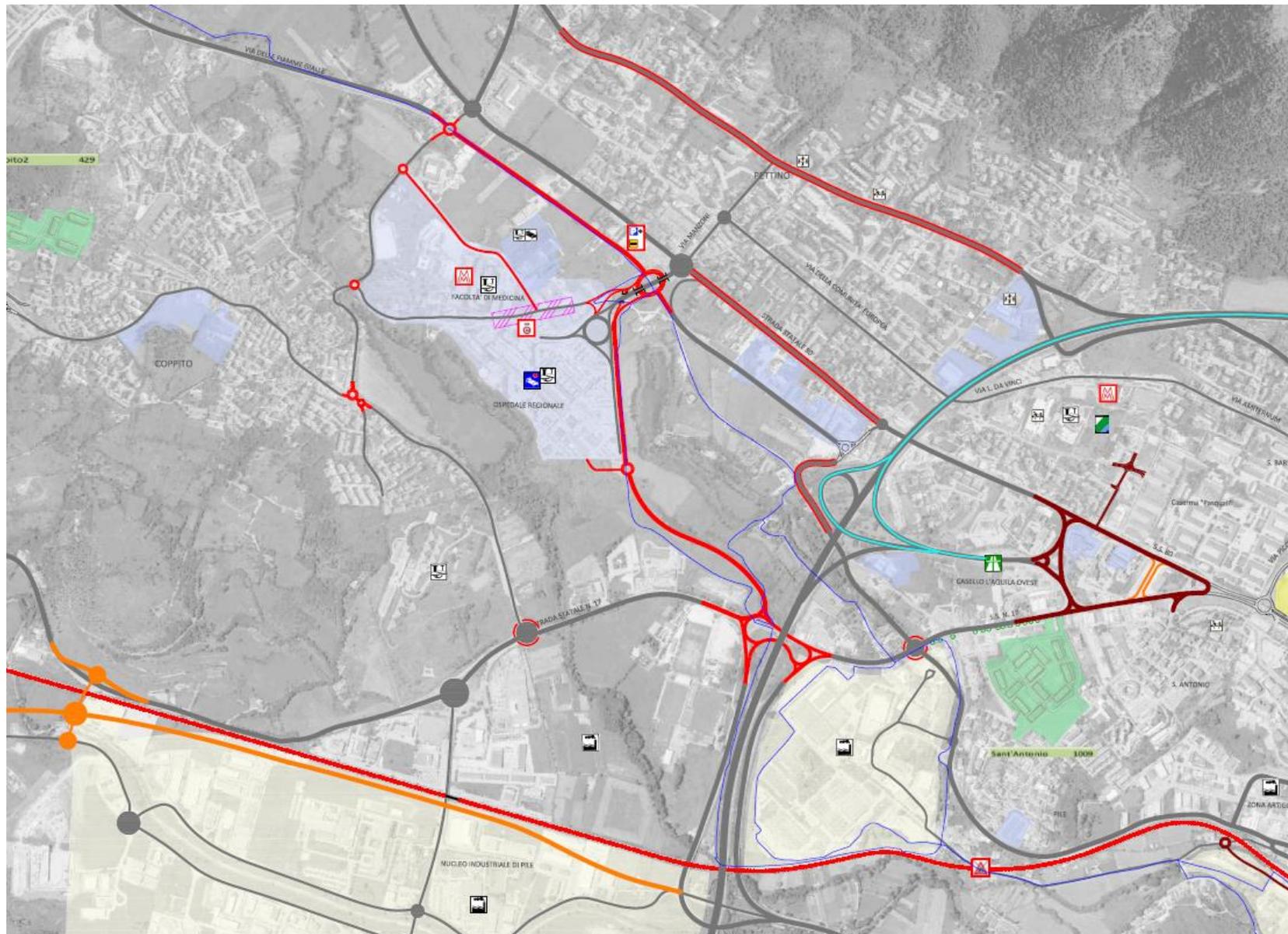


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

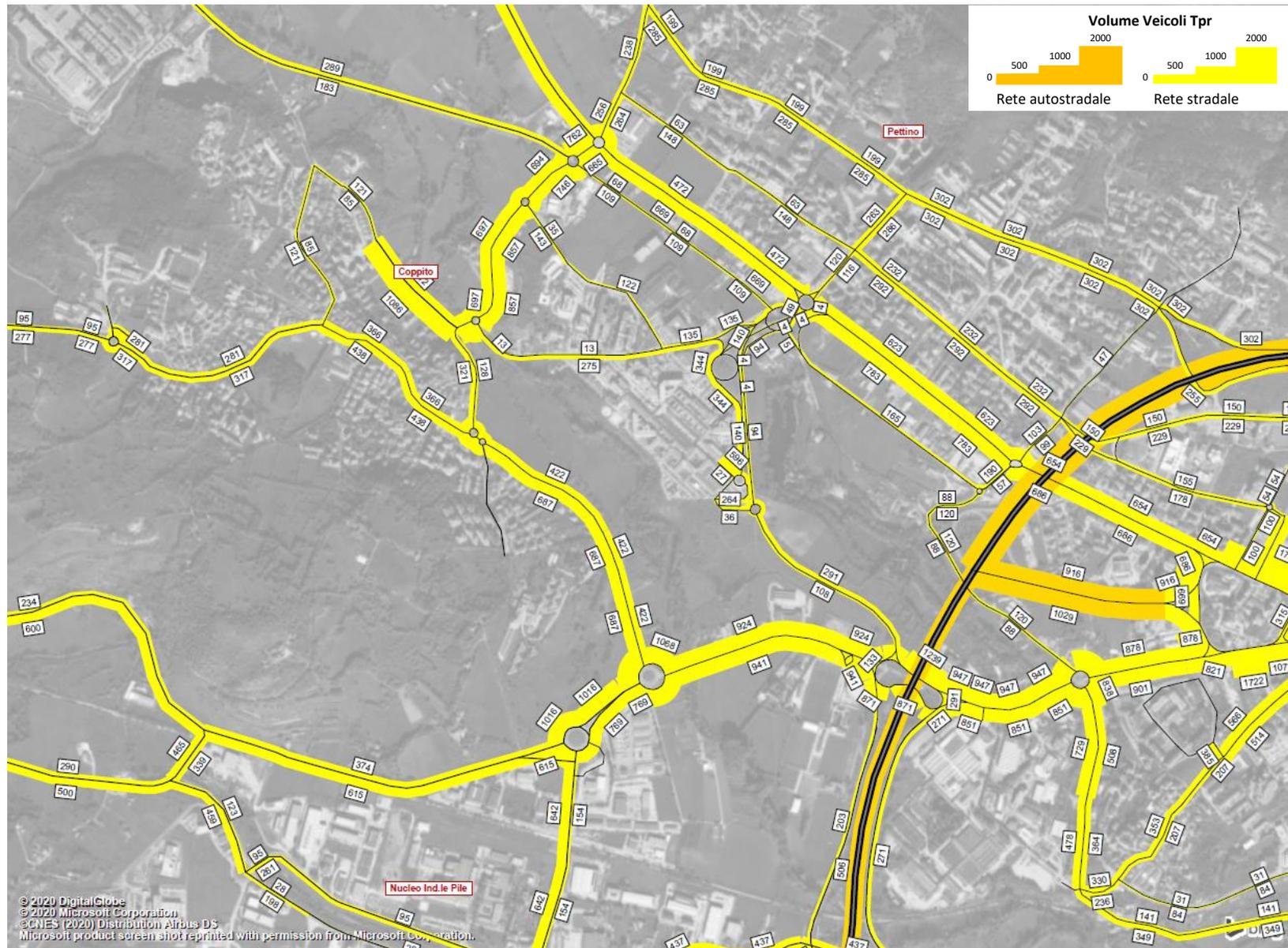


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

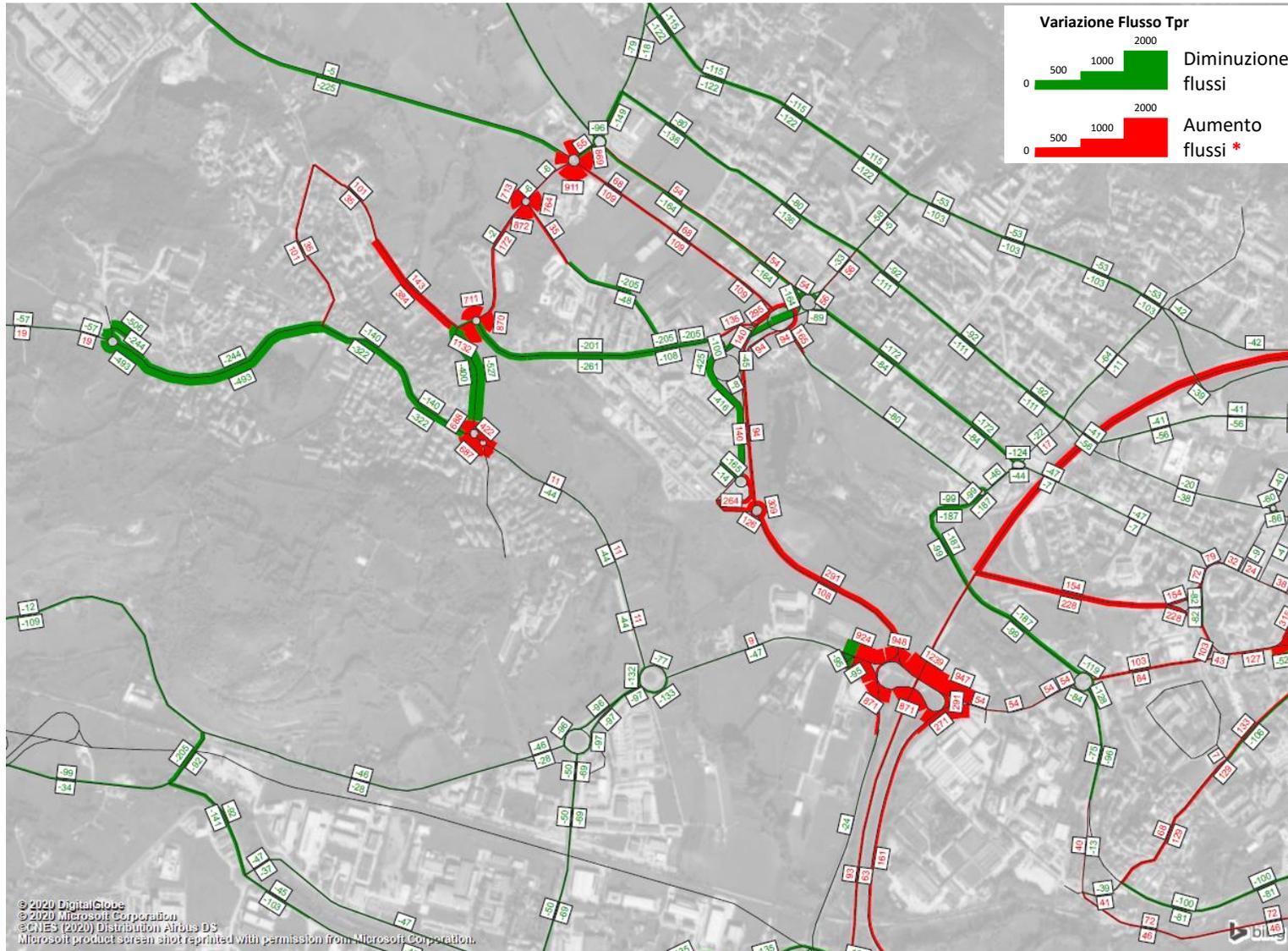
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE

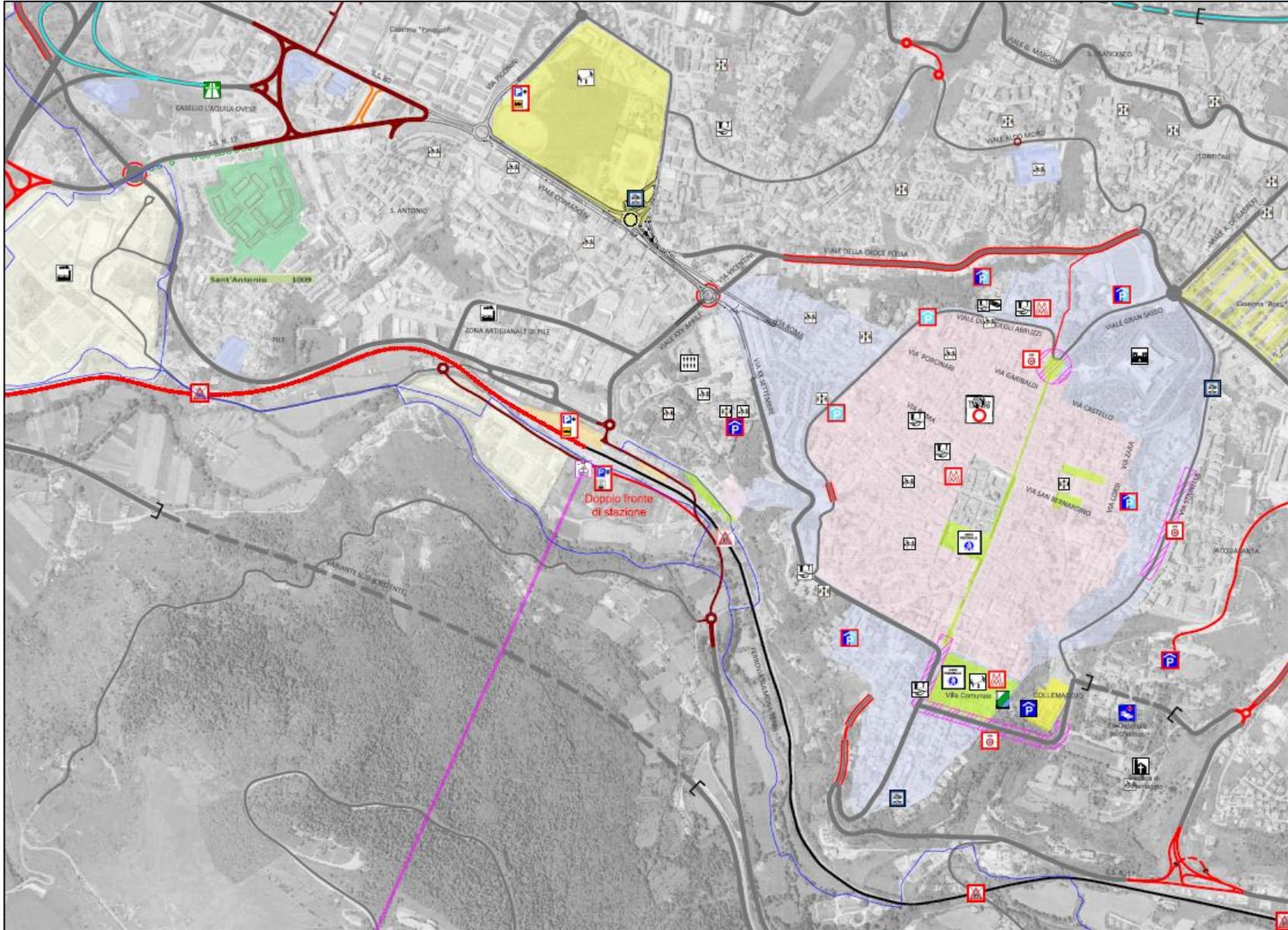


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

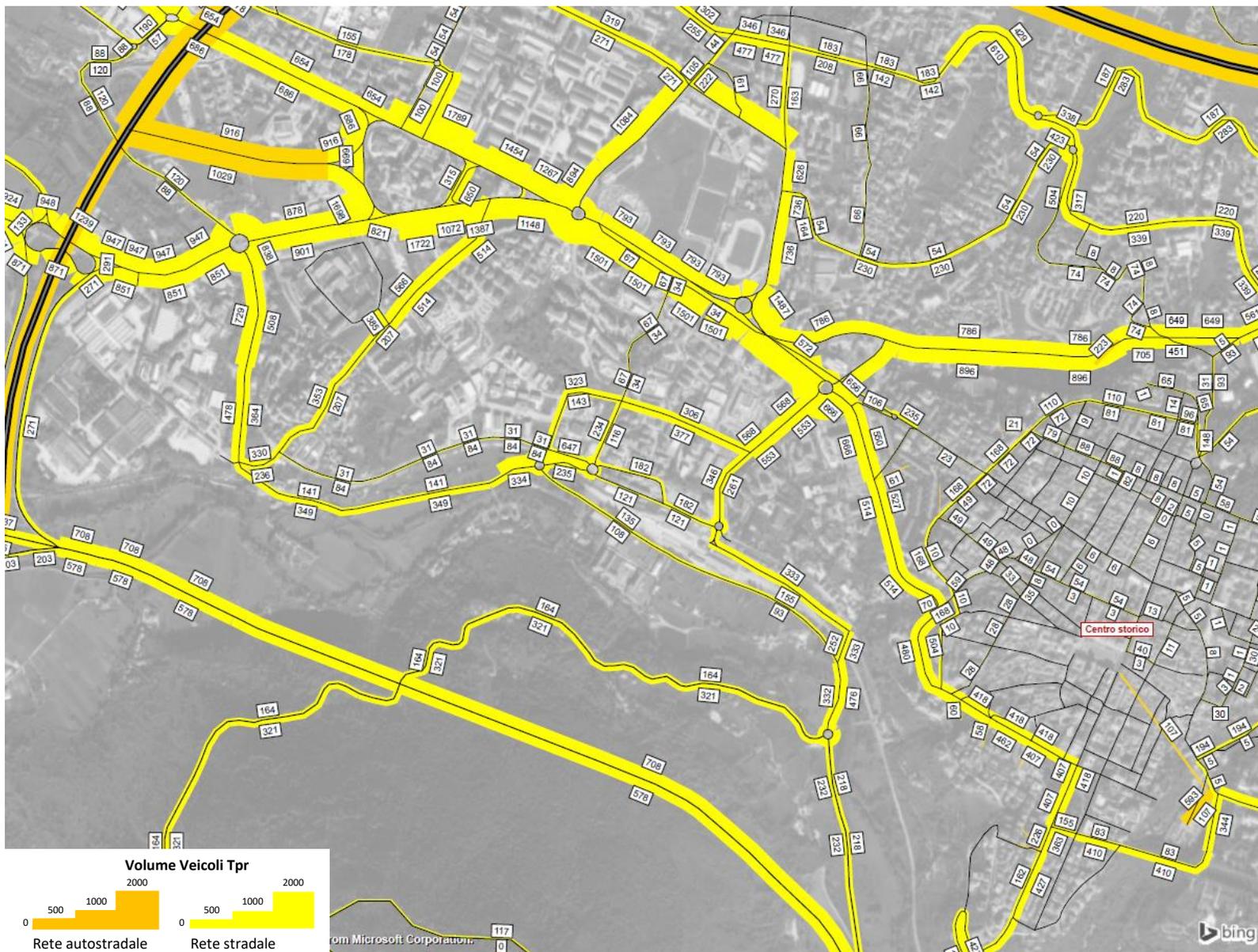


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

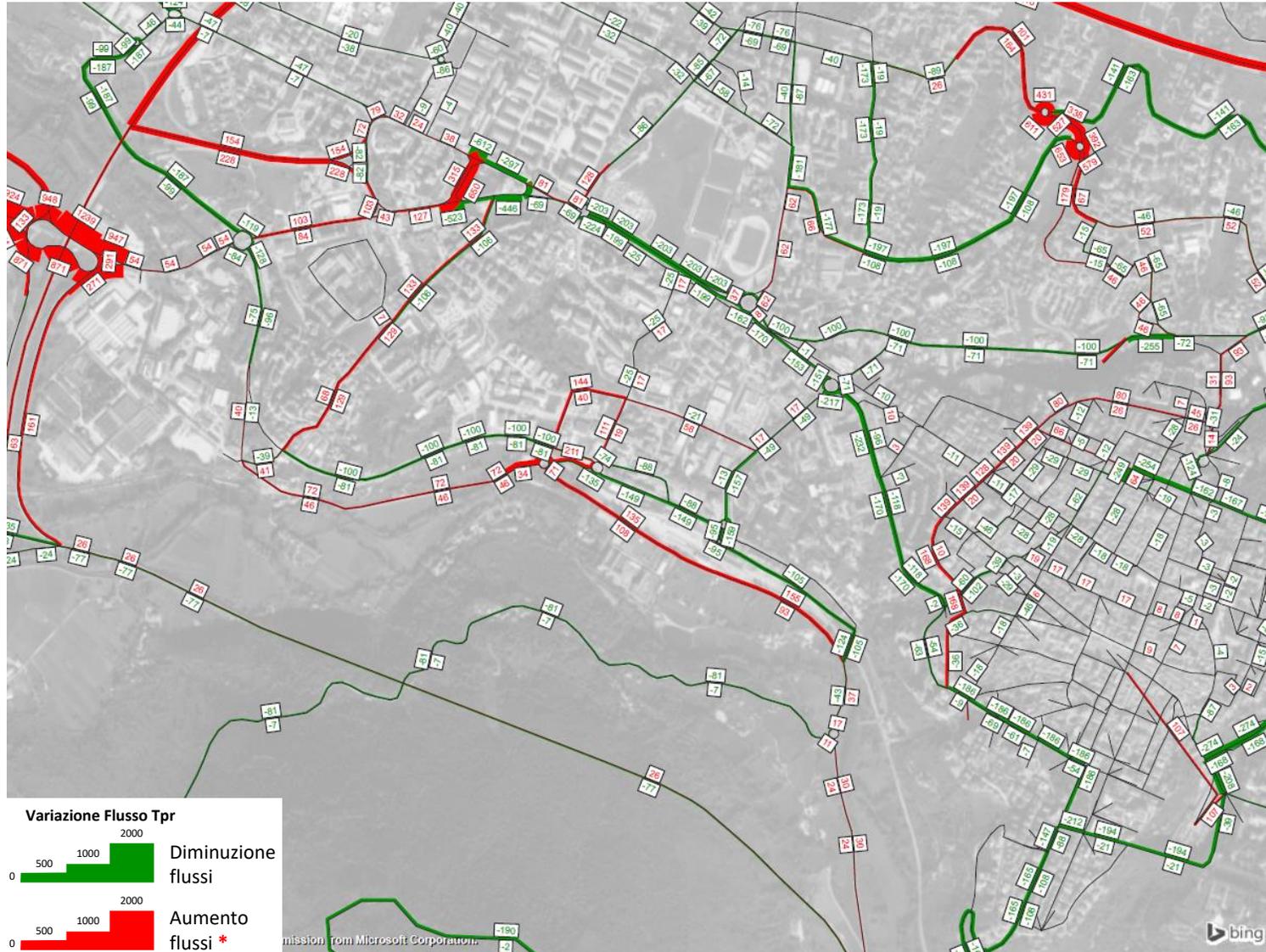
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE

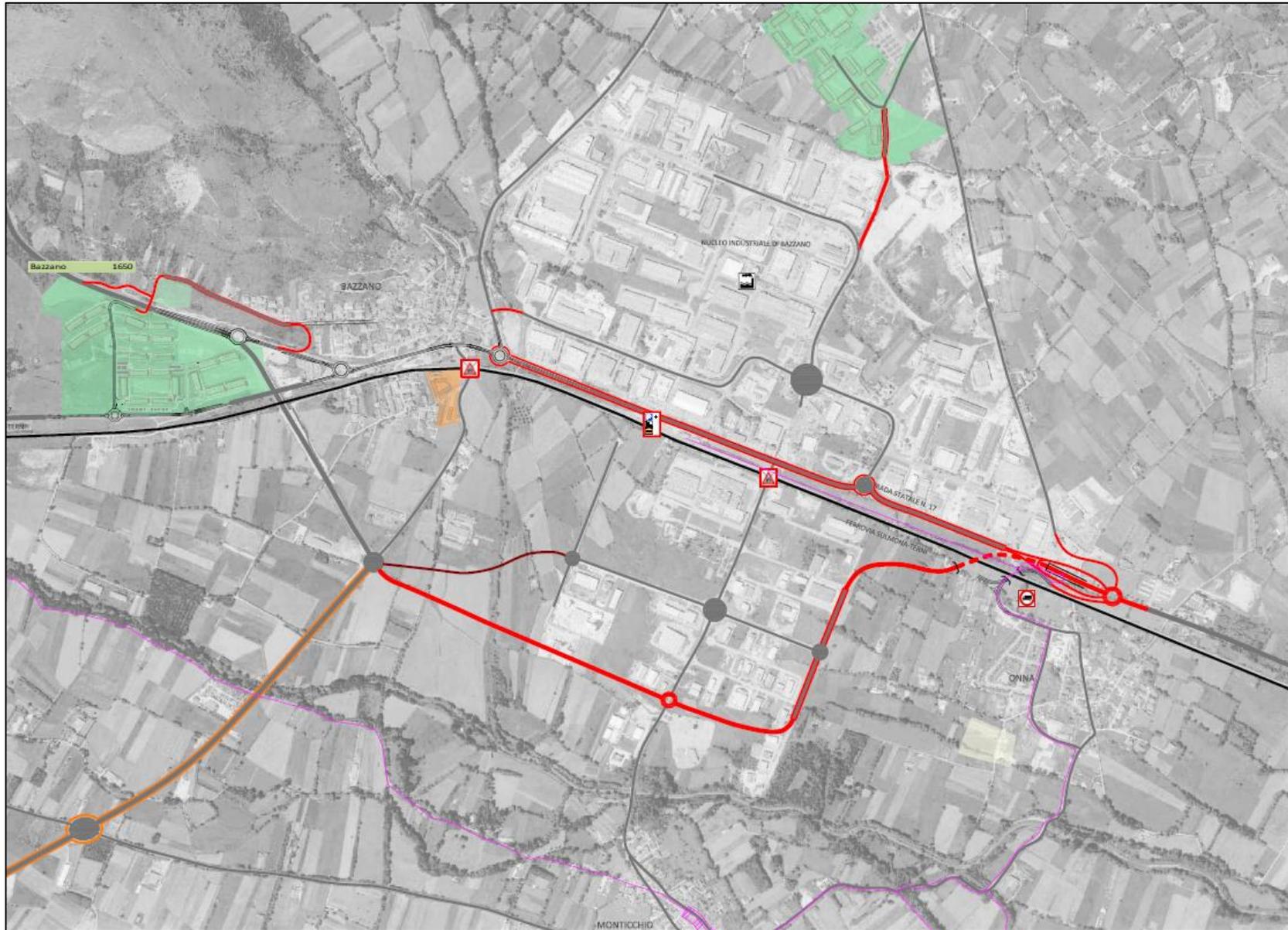


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

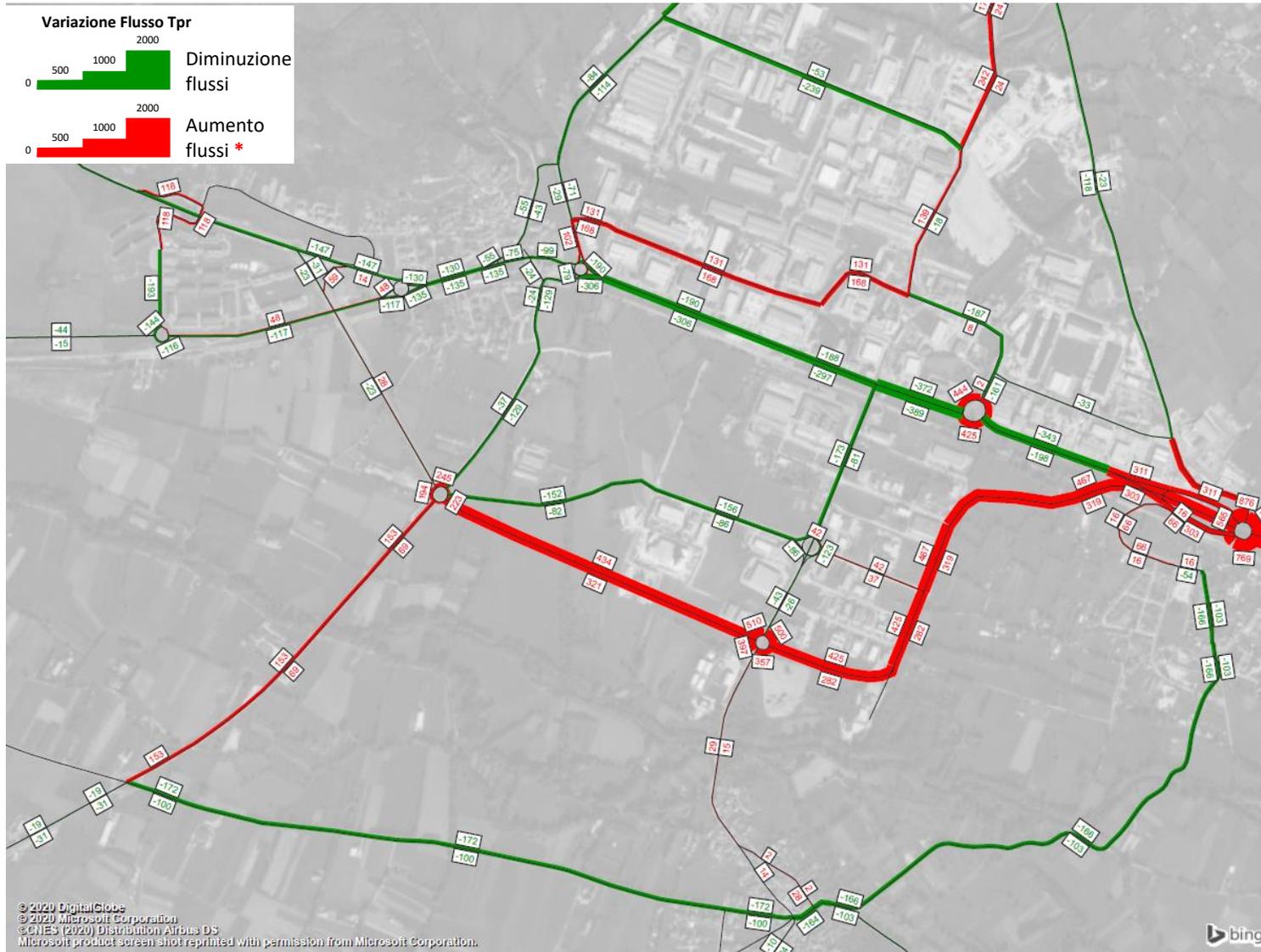
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

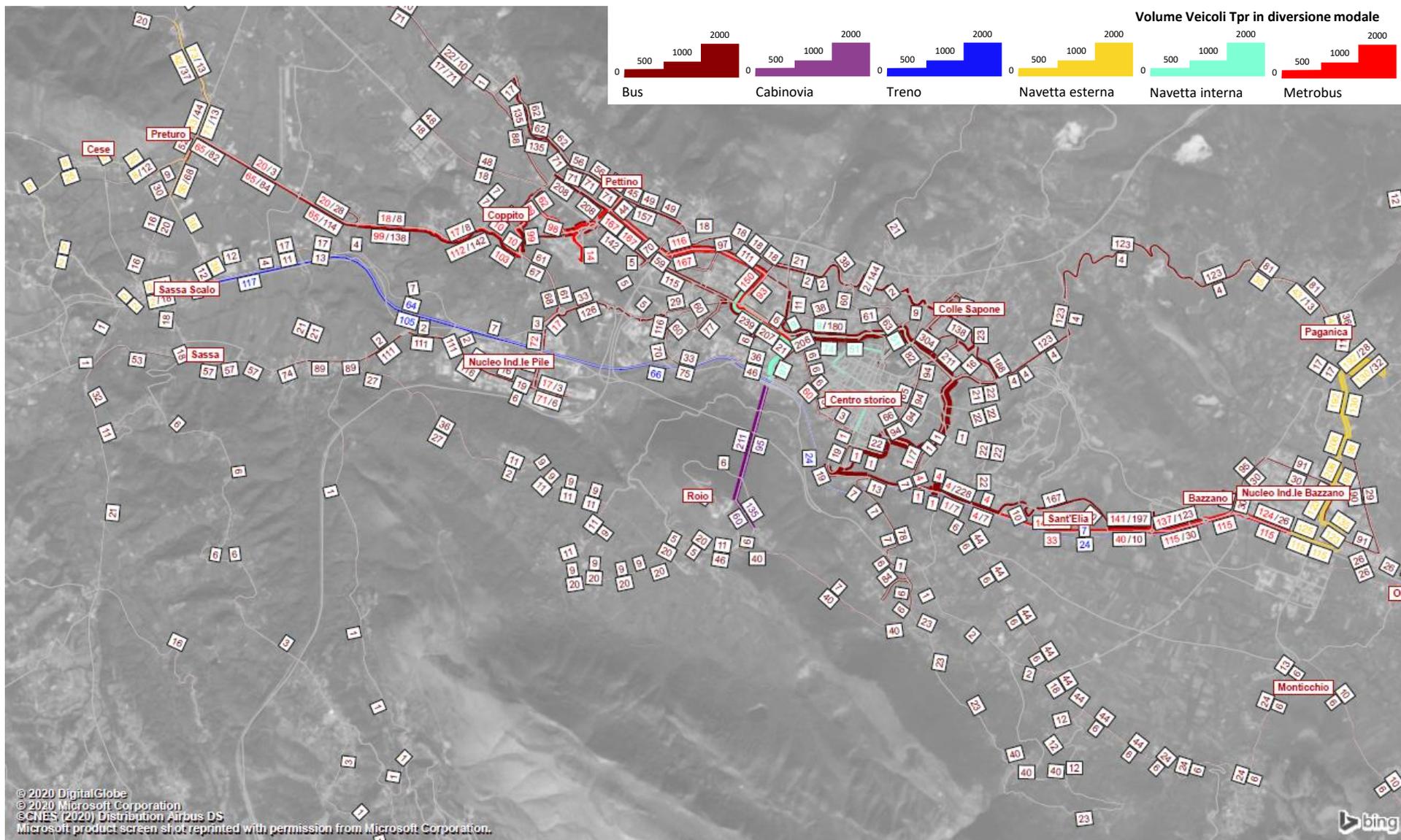


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

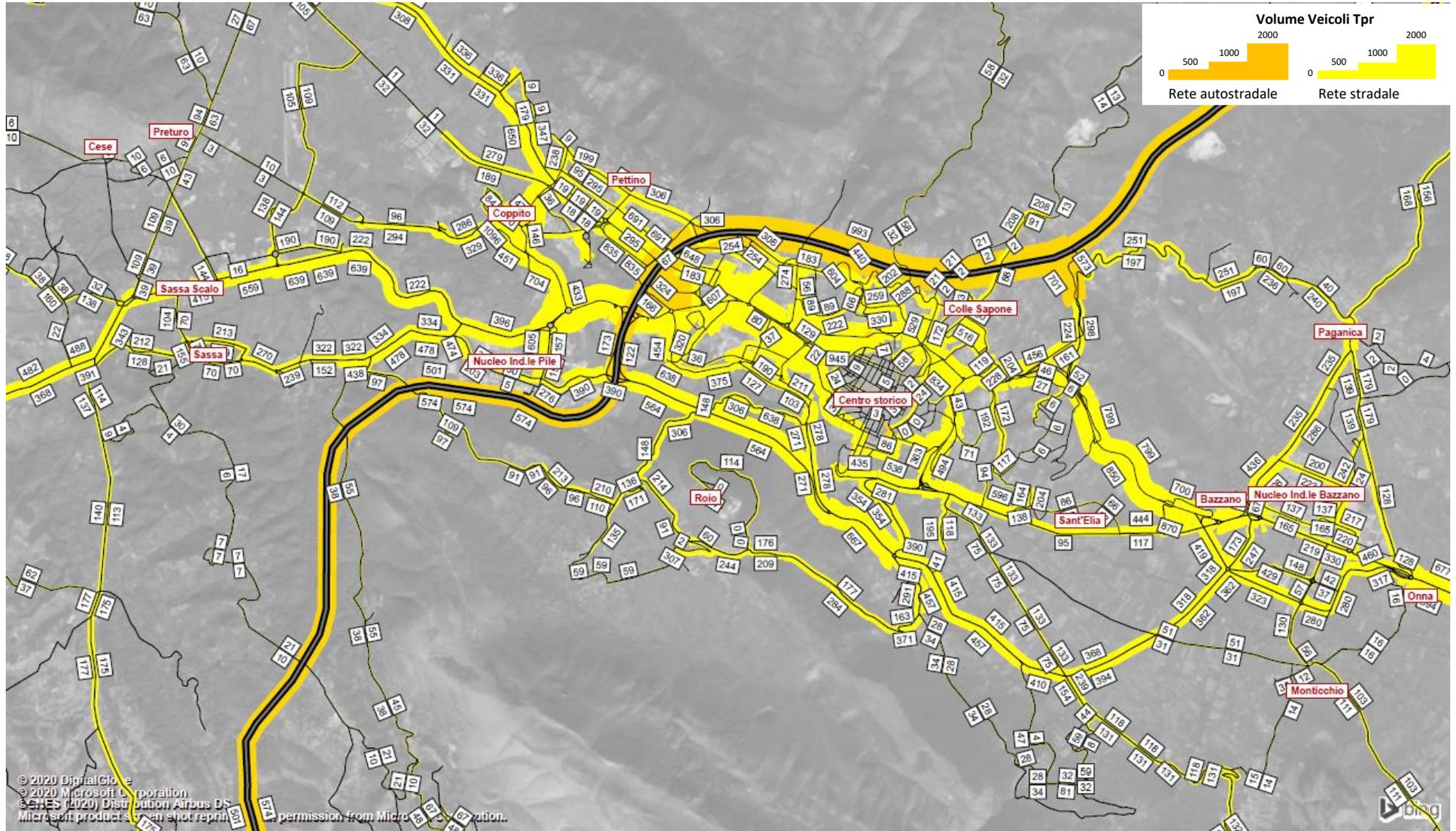
5.4 SCENARIO MIDI SENZA COLLEGAMENTO SS80-SS17 ANAS

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

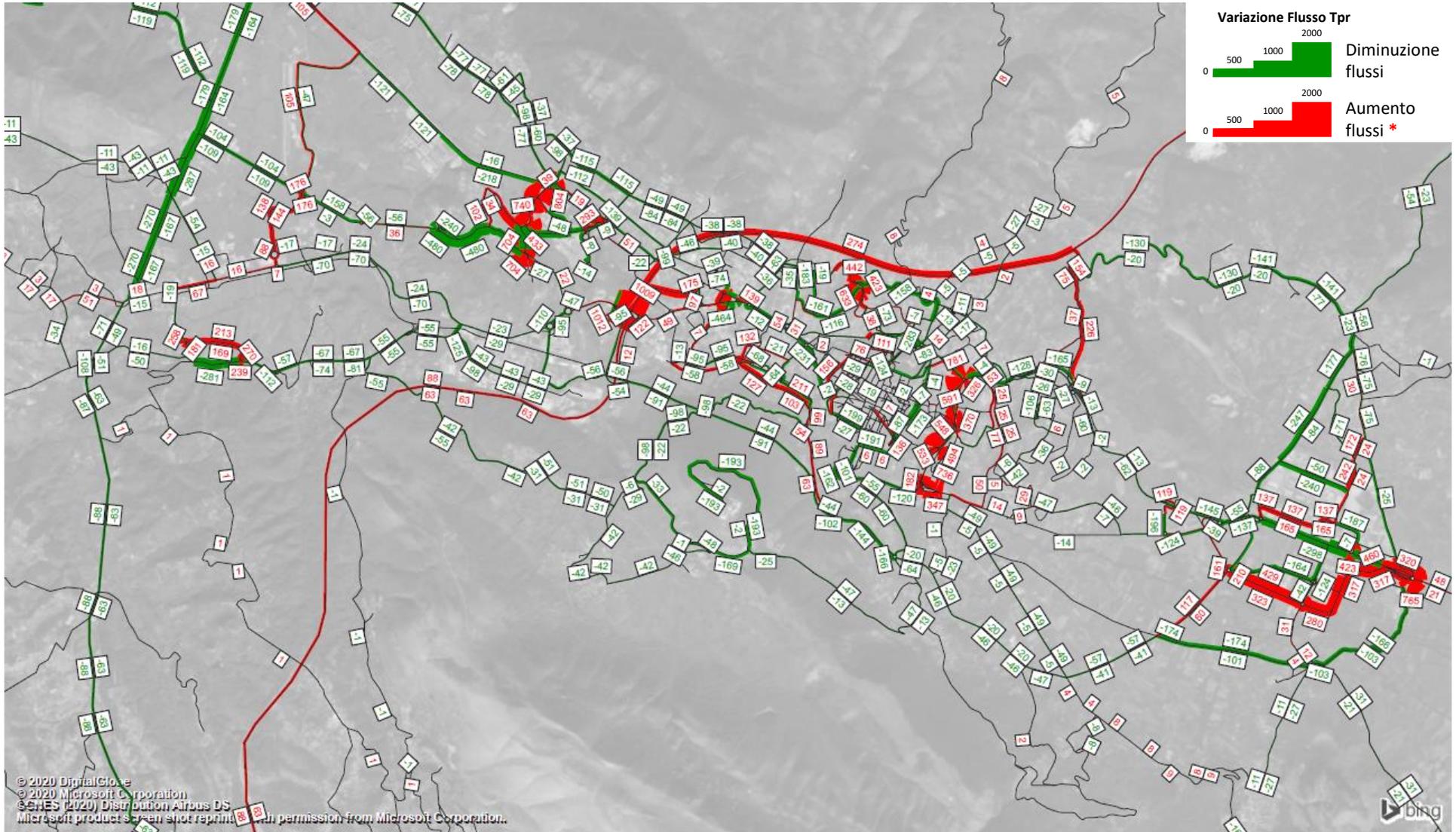
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

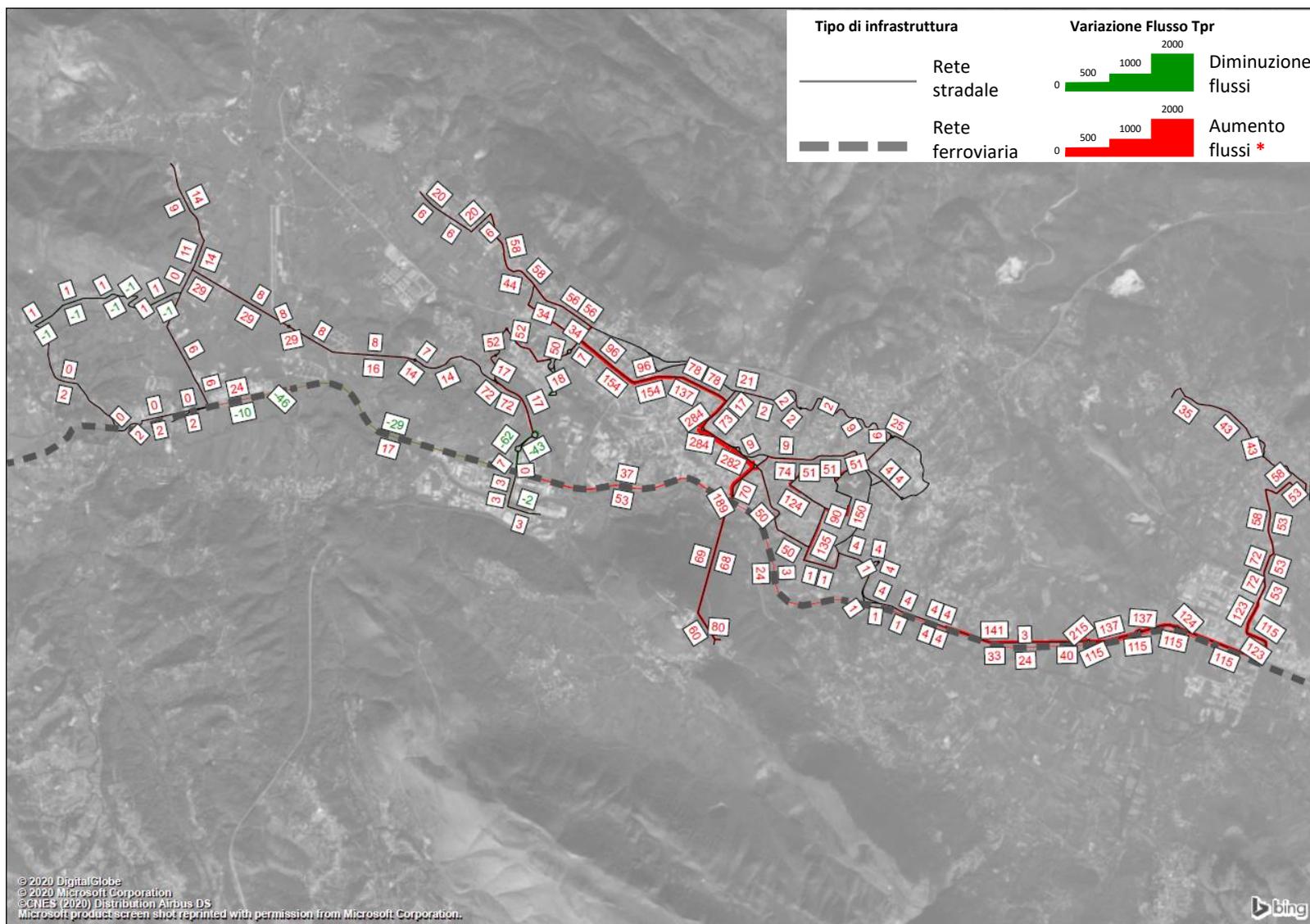


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



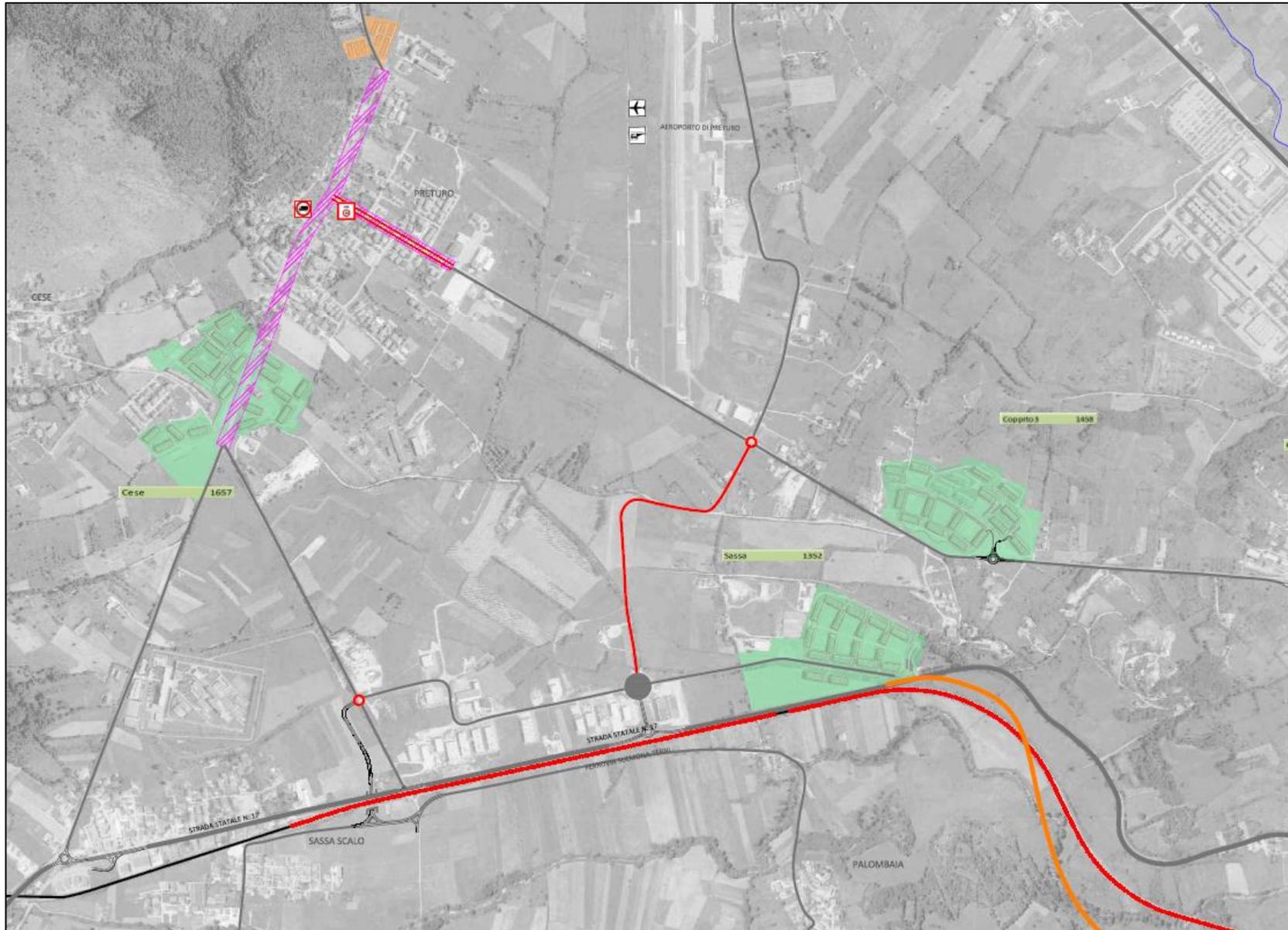
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI

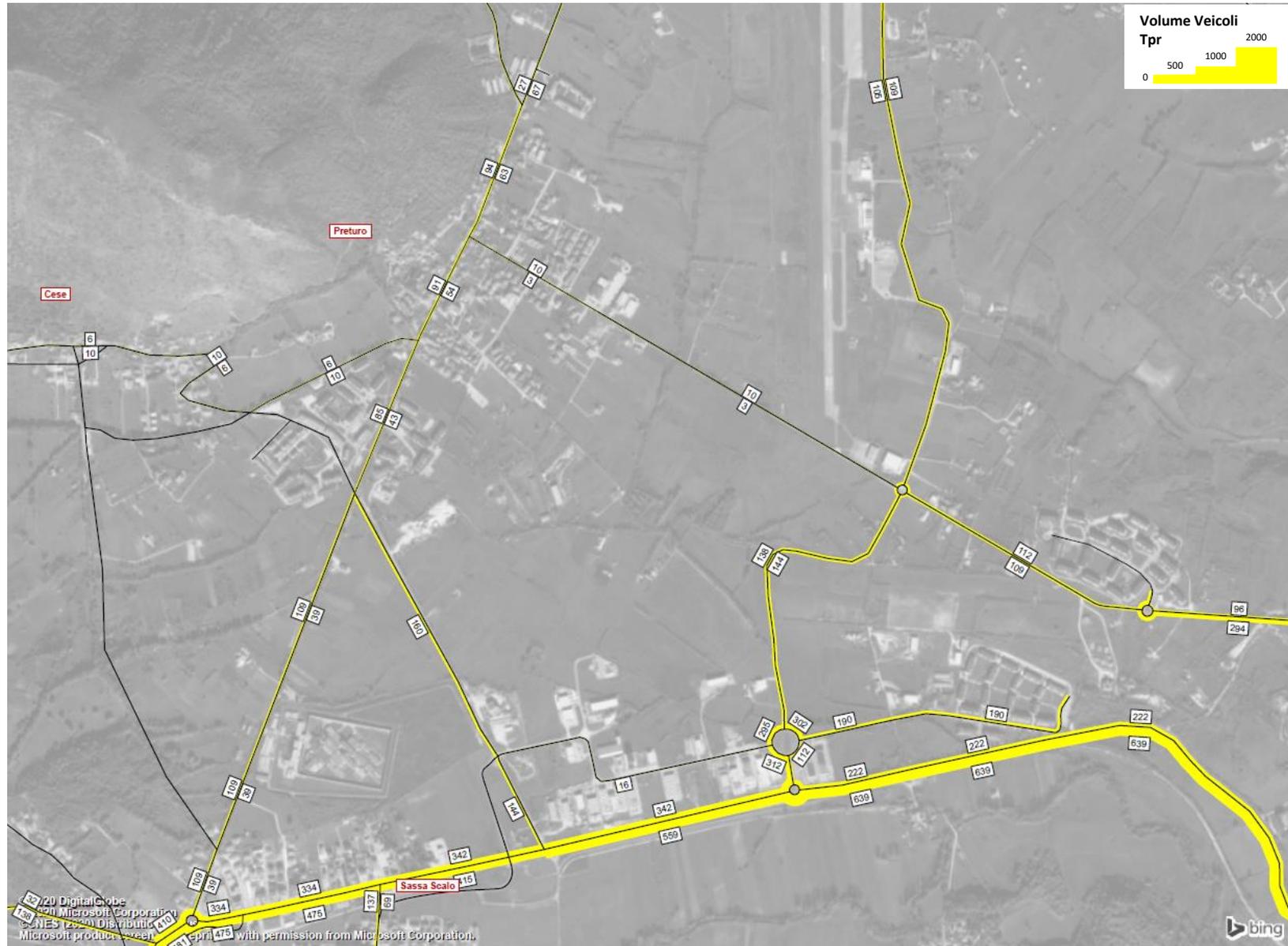


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

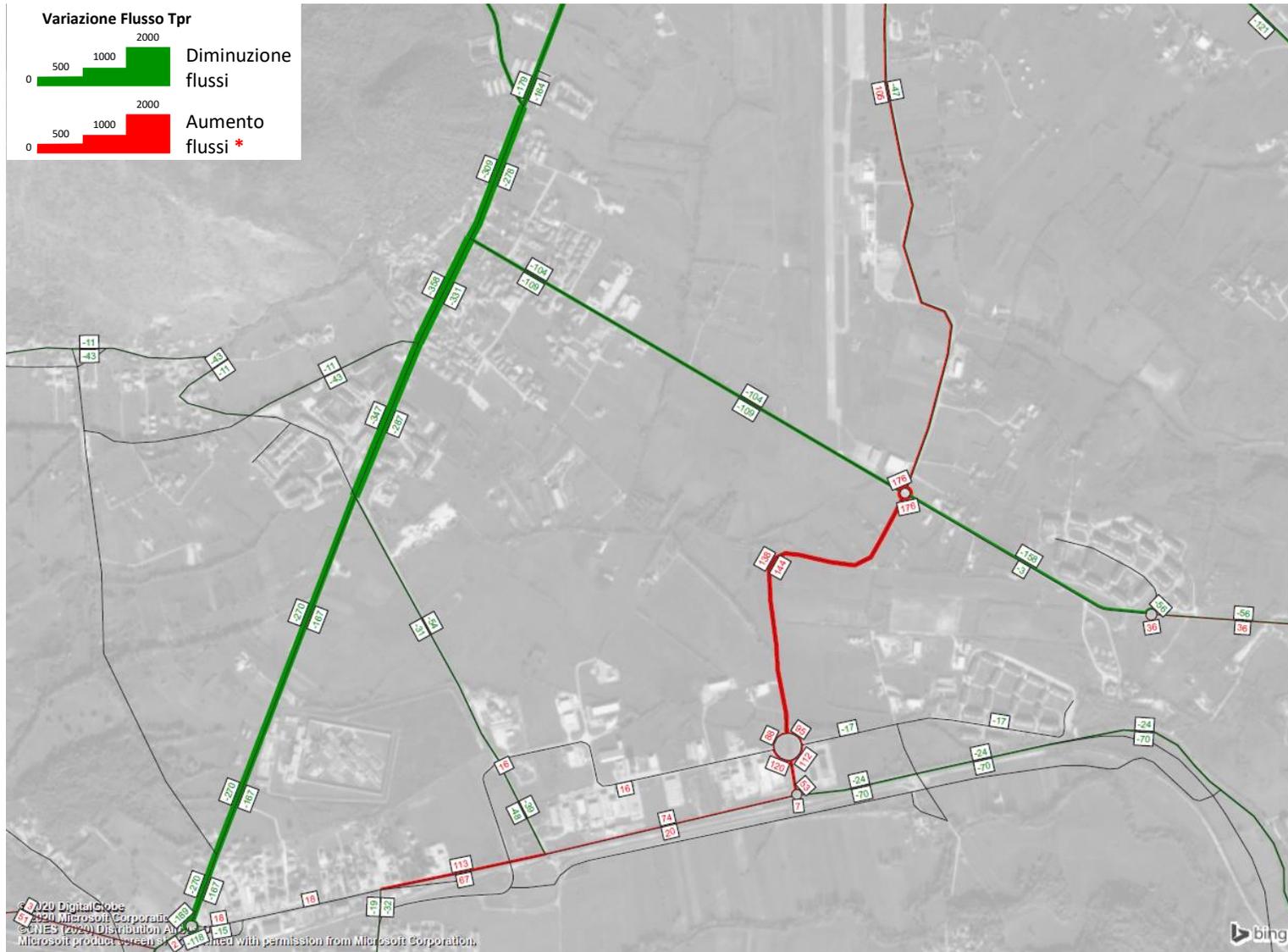
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

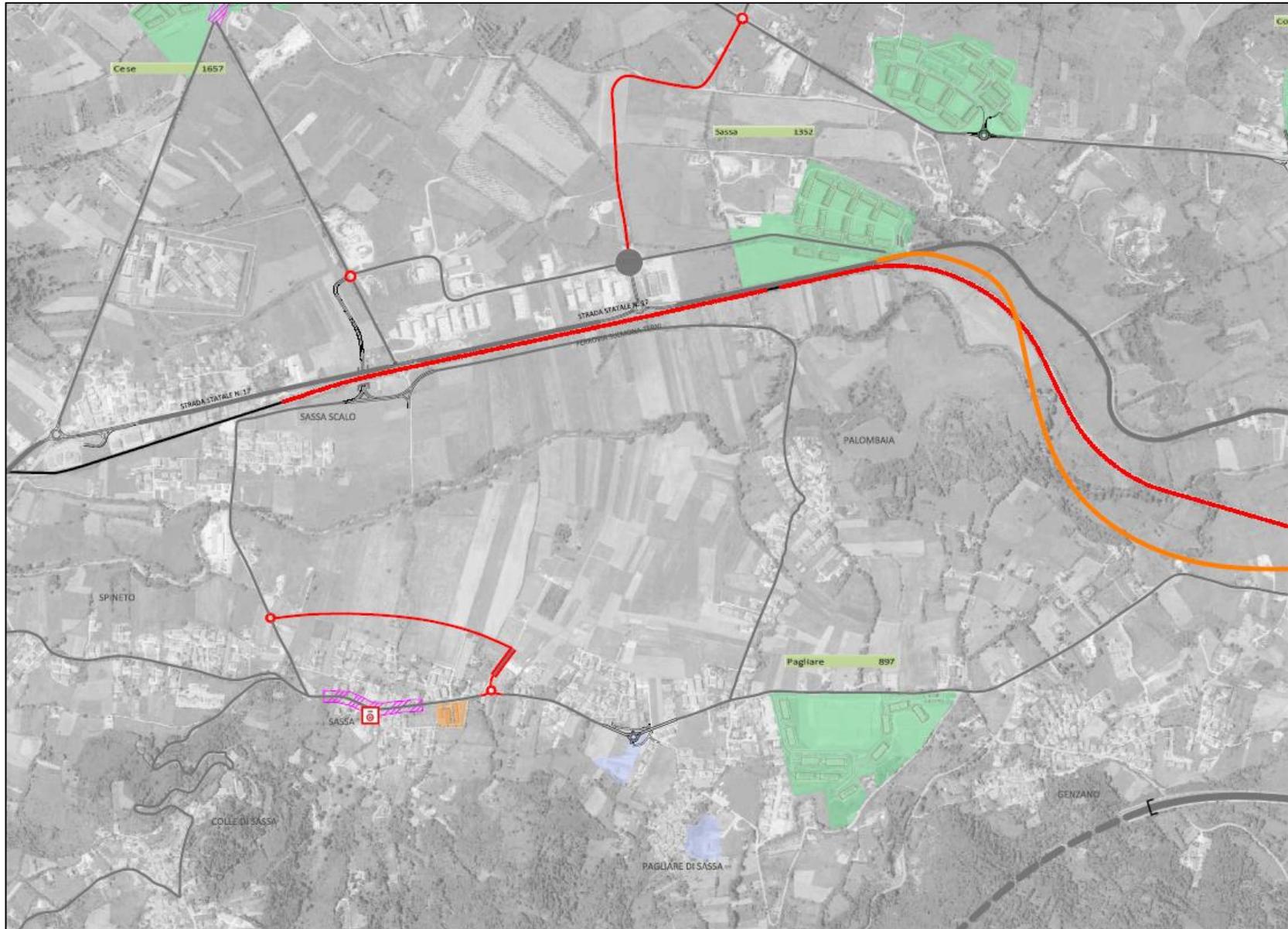


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

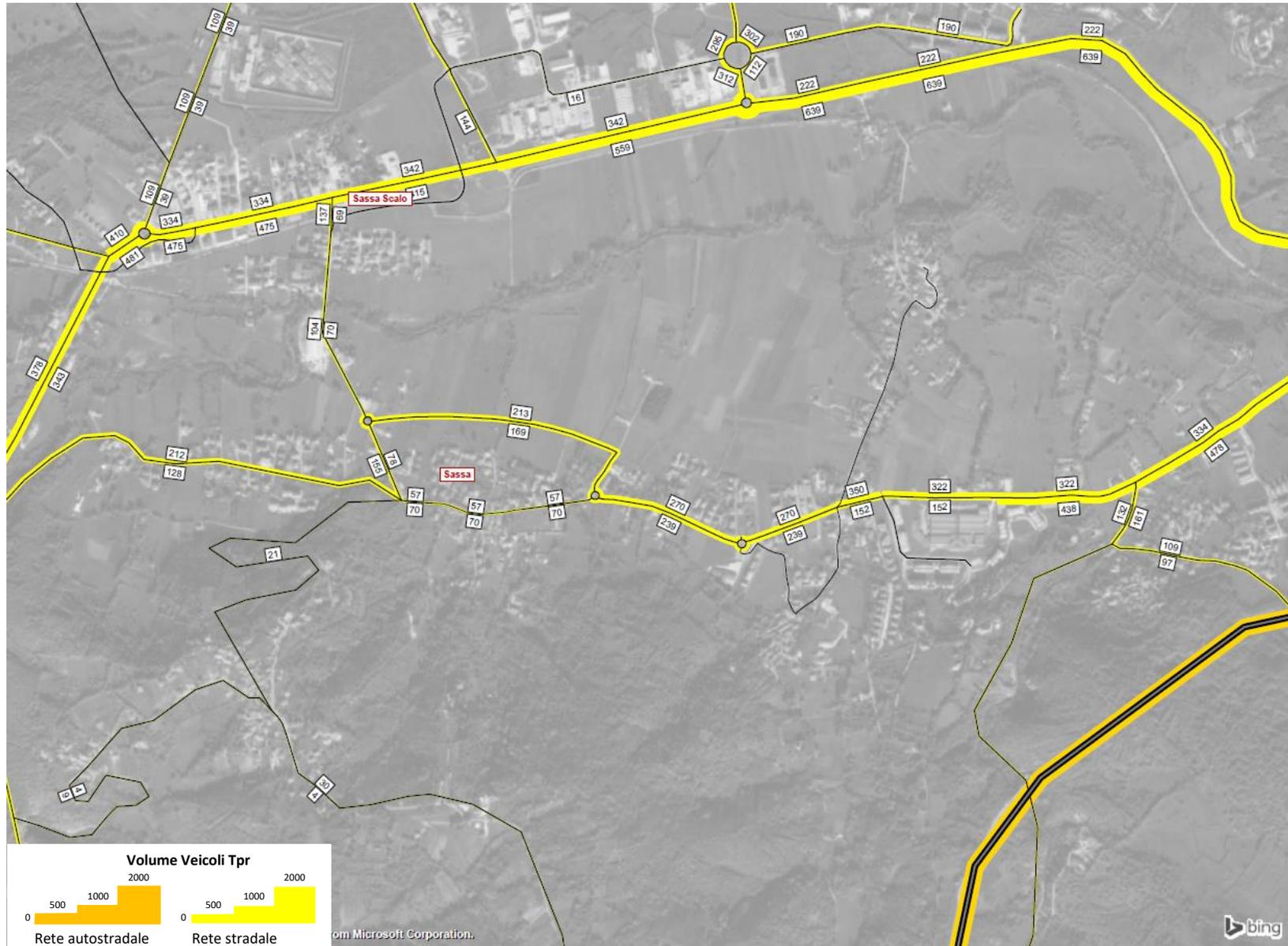


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

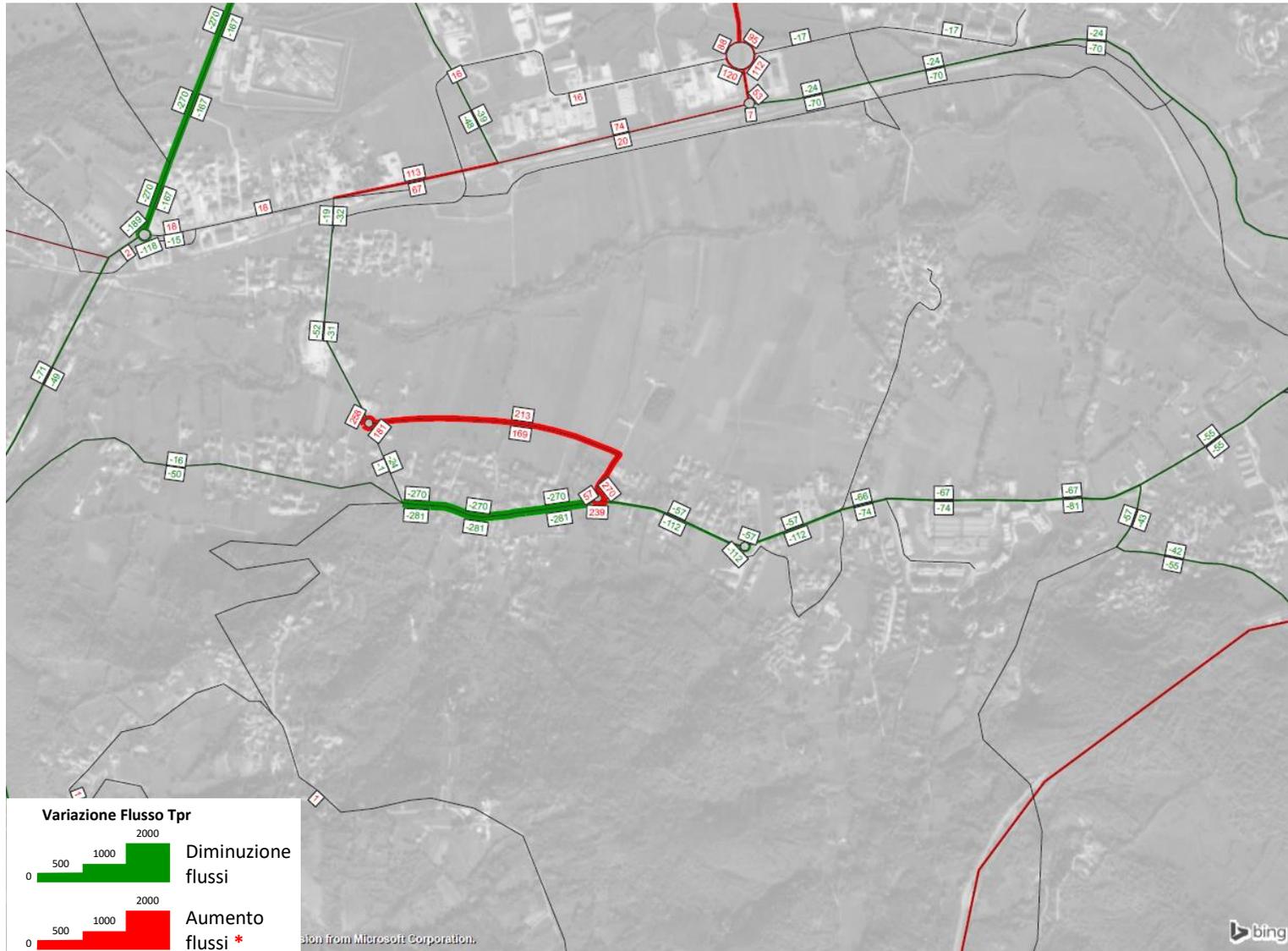
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

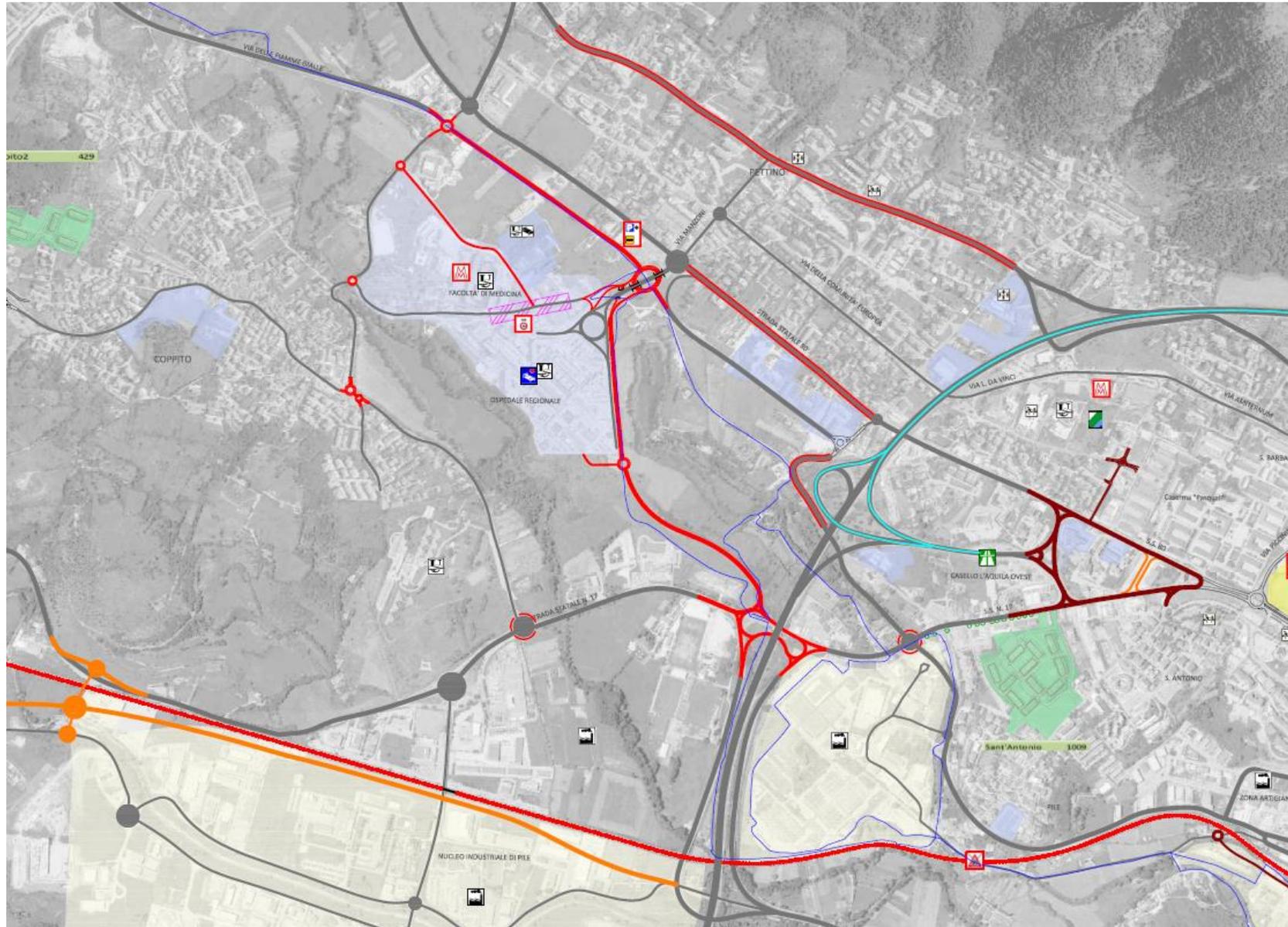


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

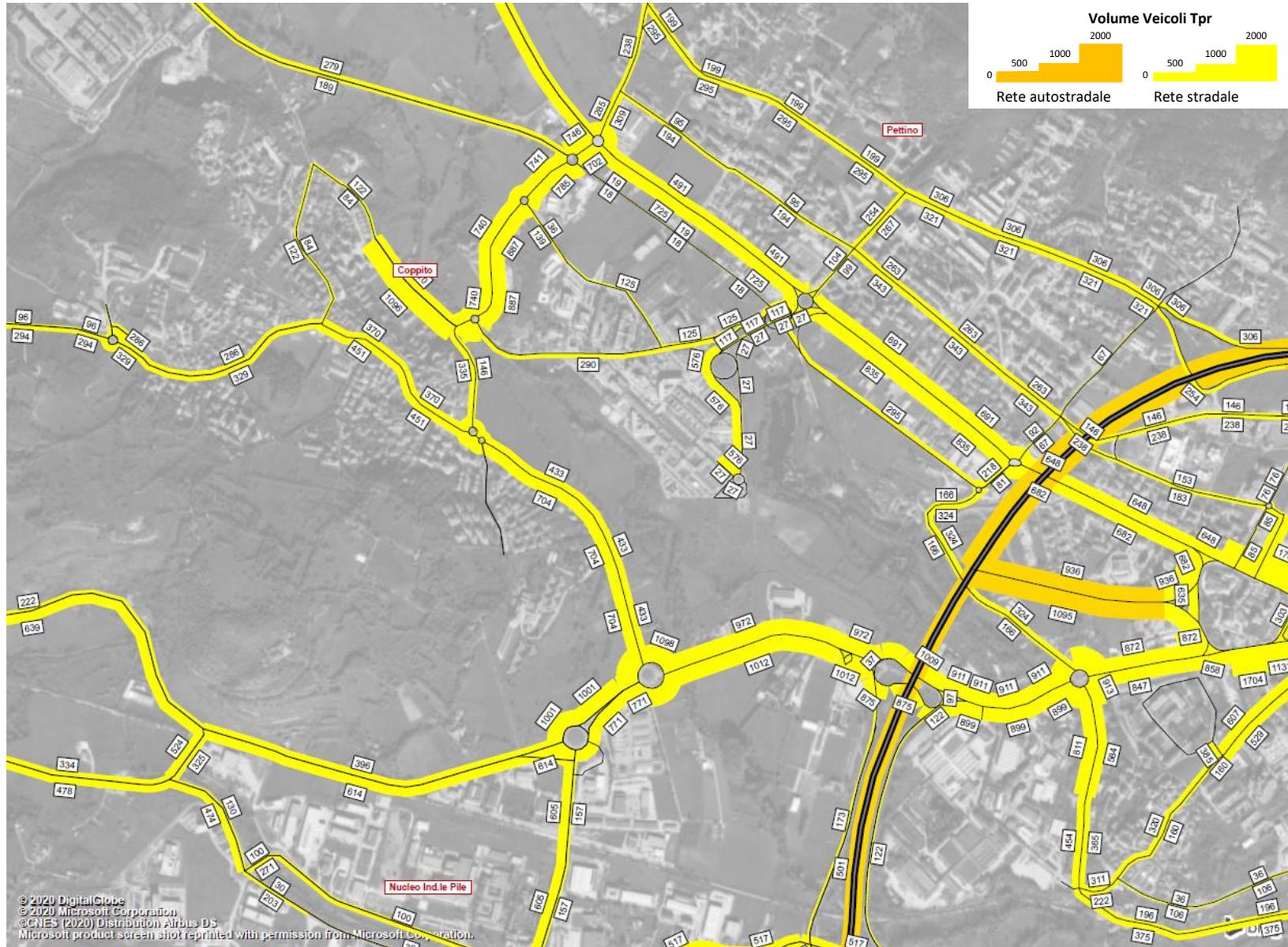


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

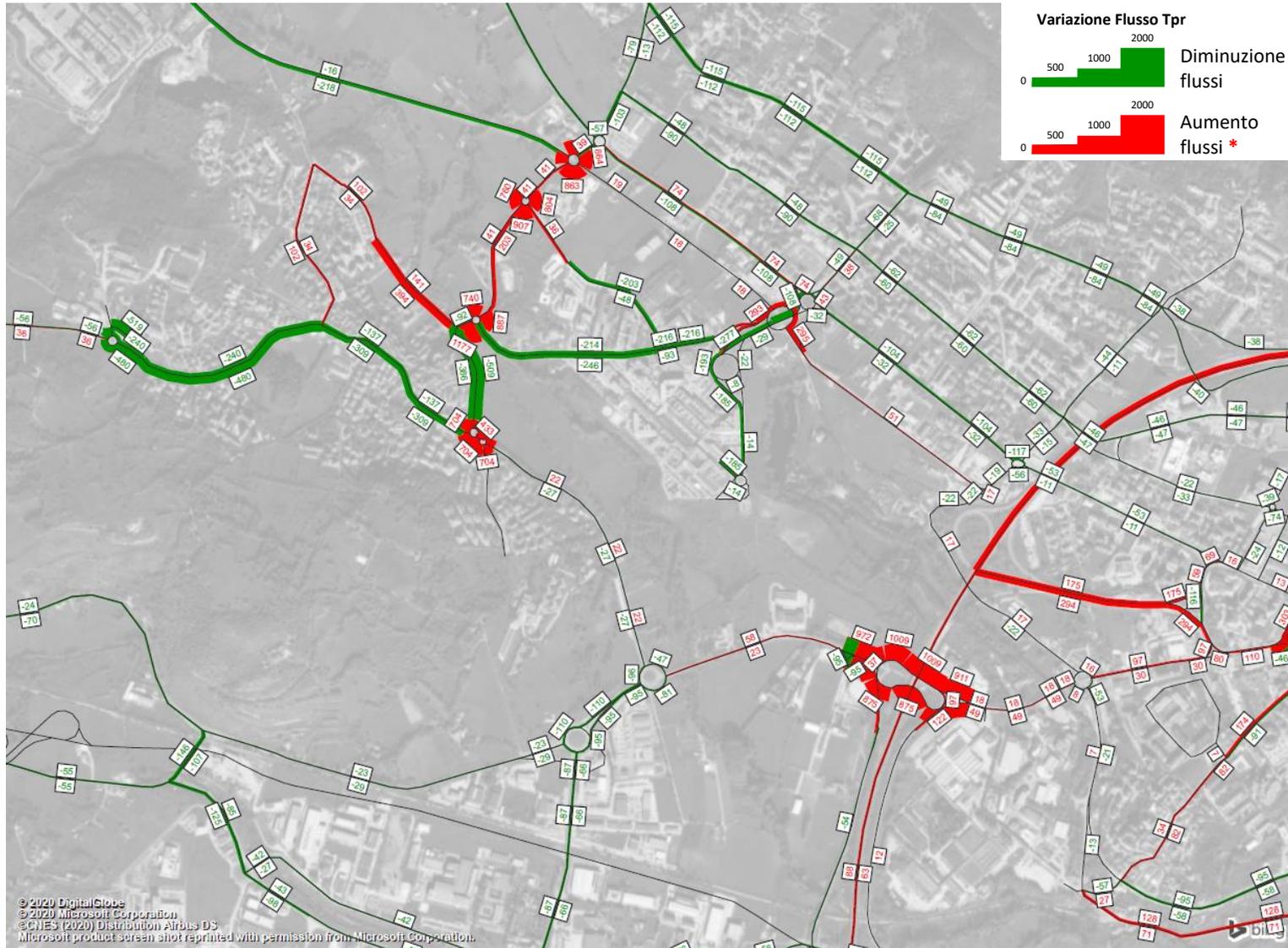
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

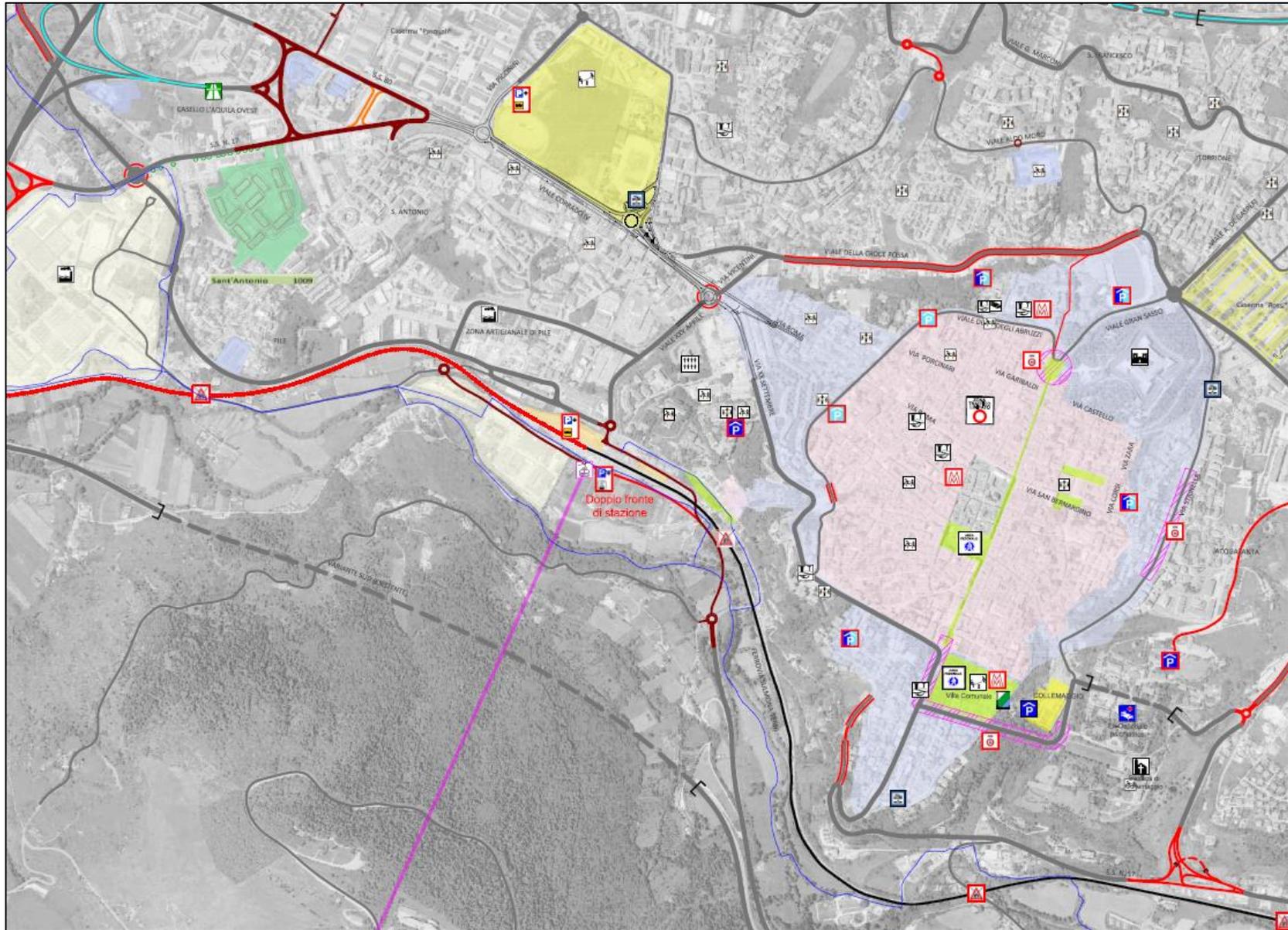


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

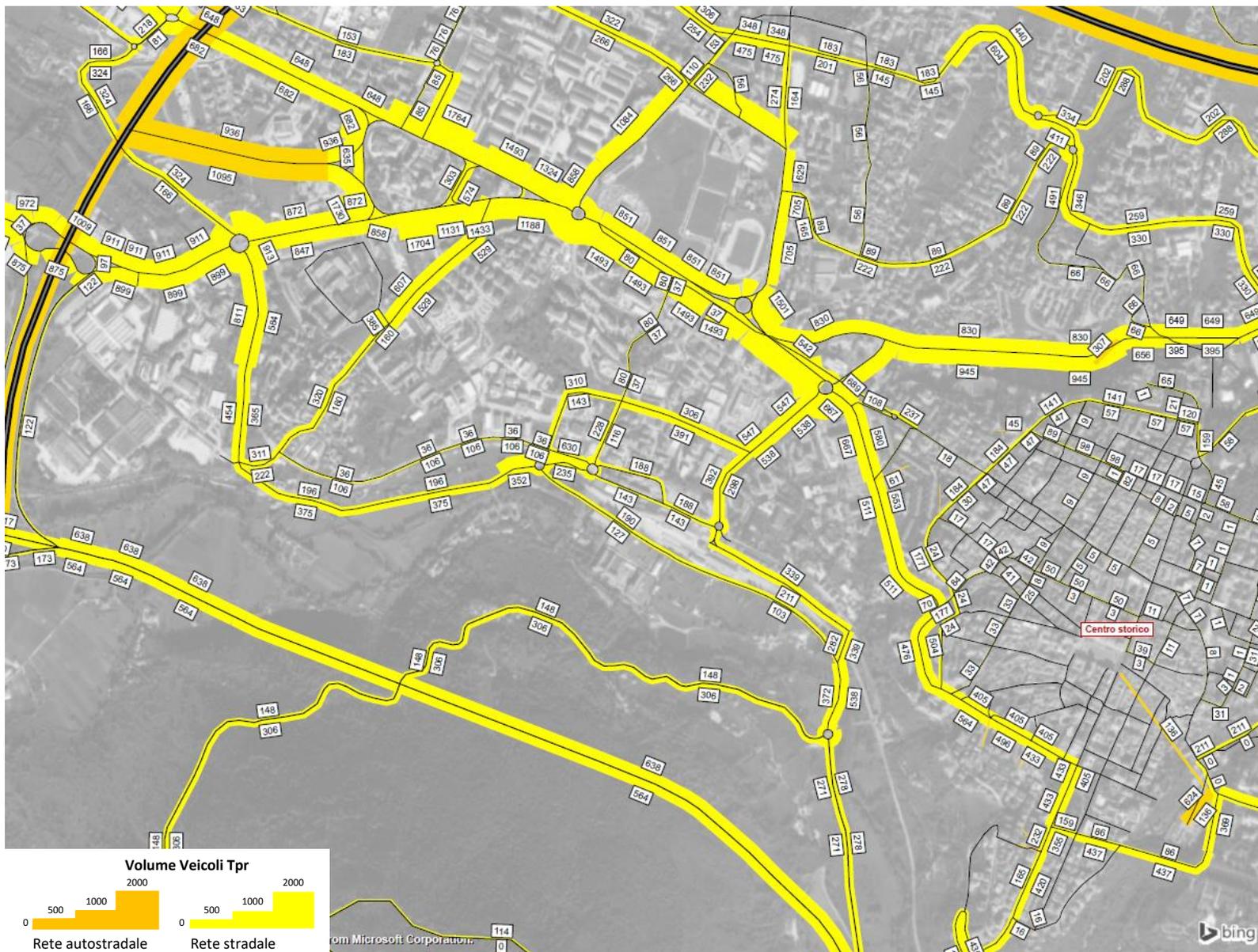


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

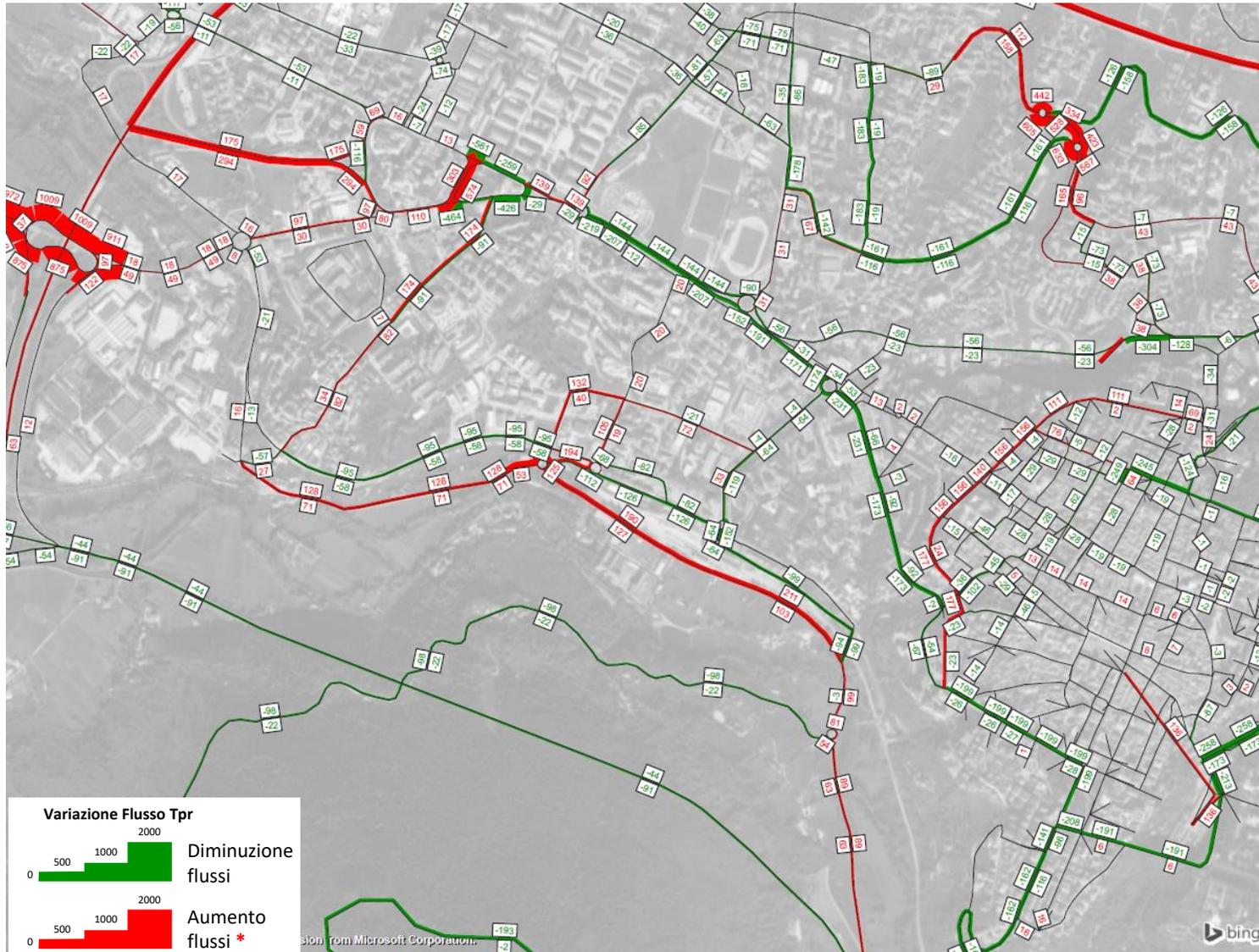
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

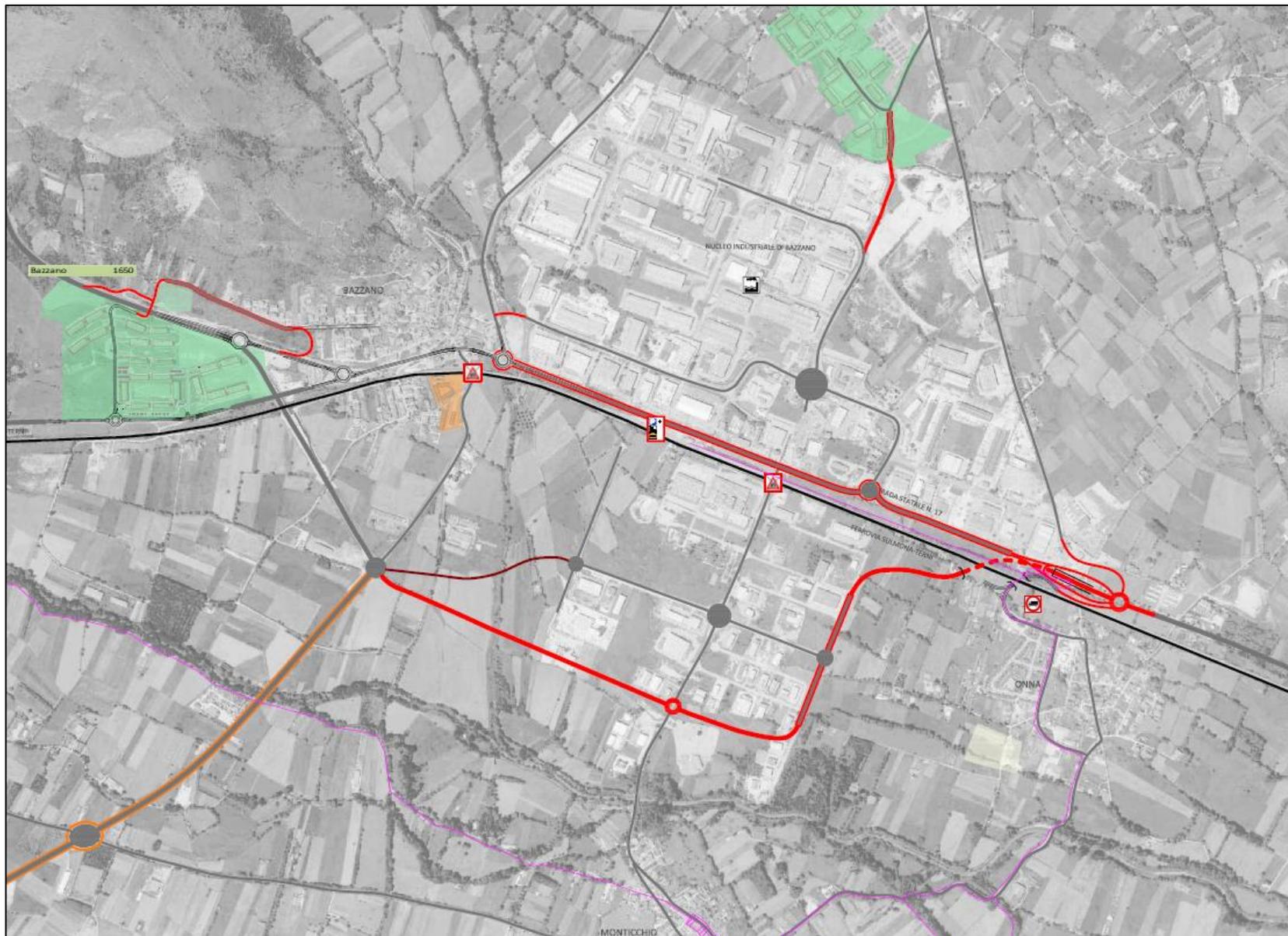


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

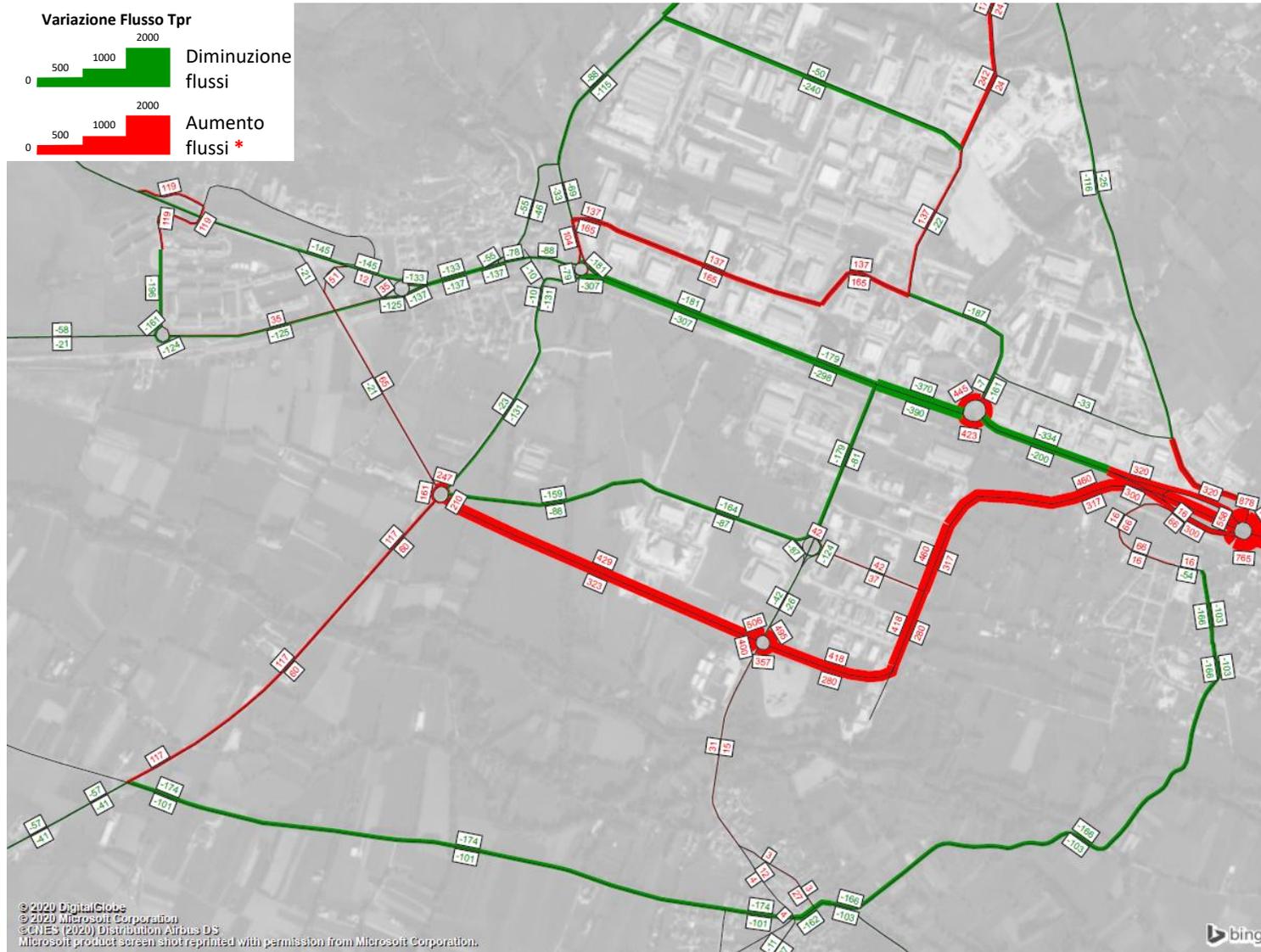
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

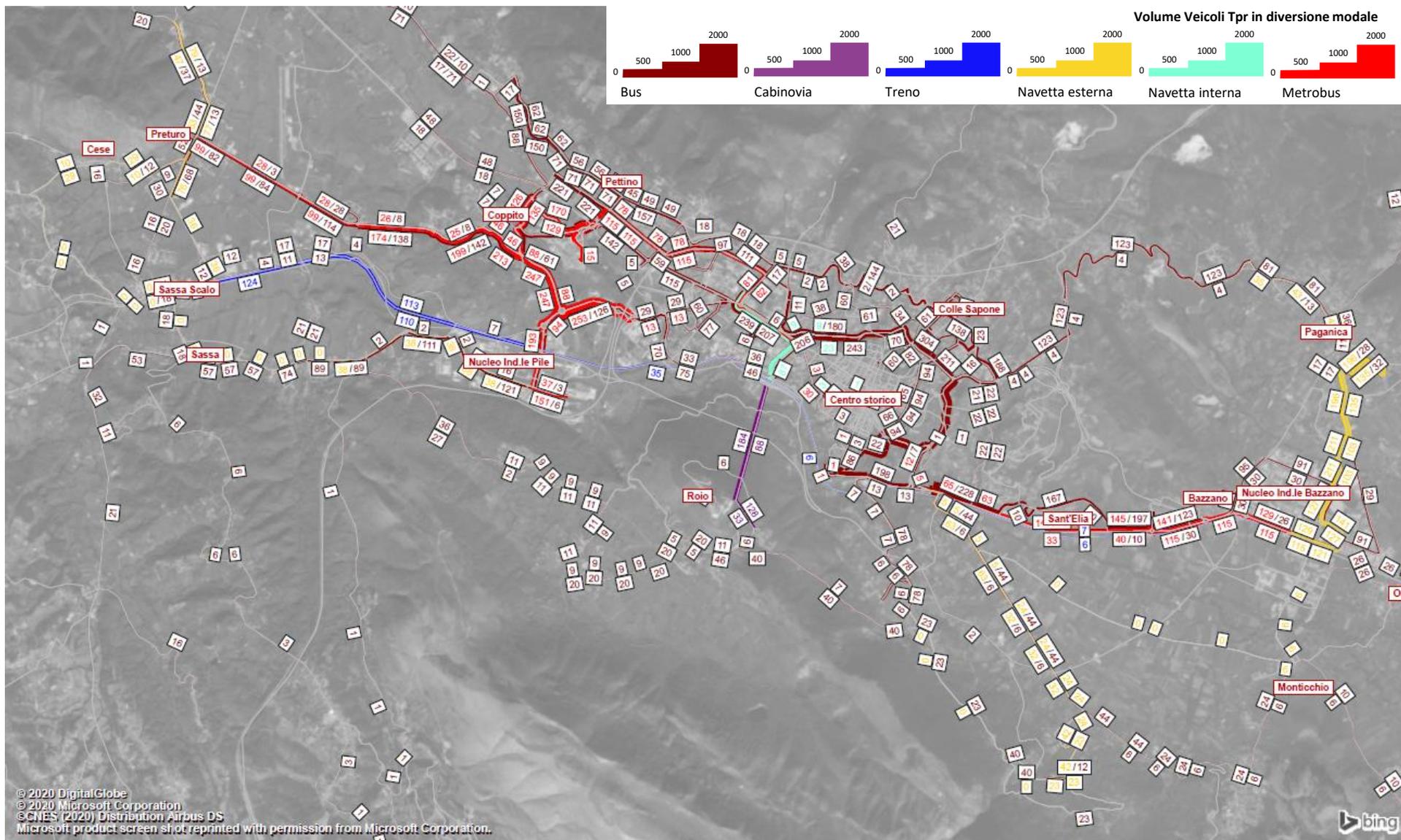


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

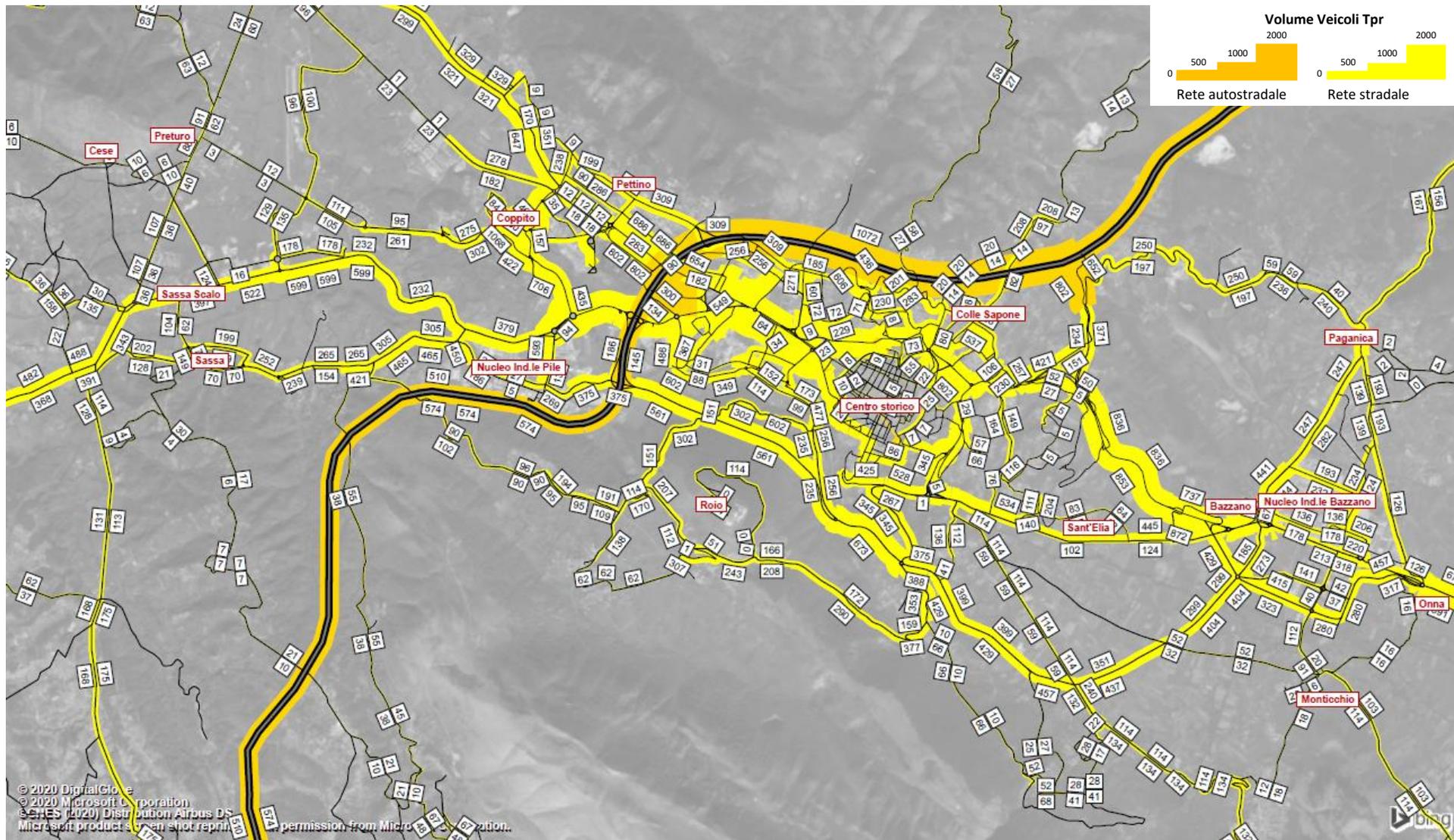
5.5 SCENARIO MAXI SENZA COLLEGAMENTO SS.80-SS.17

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

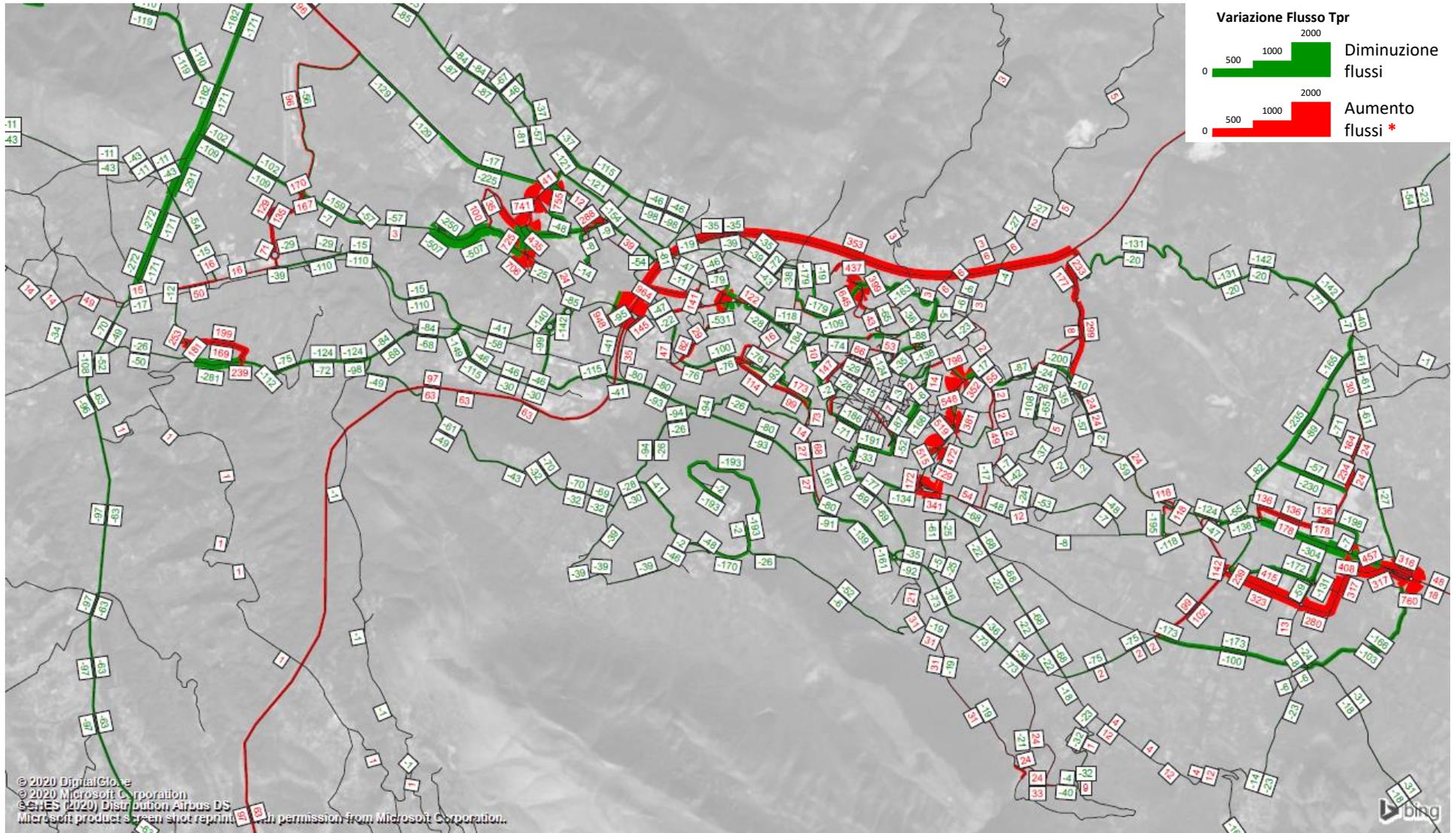
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

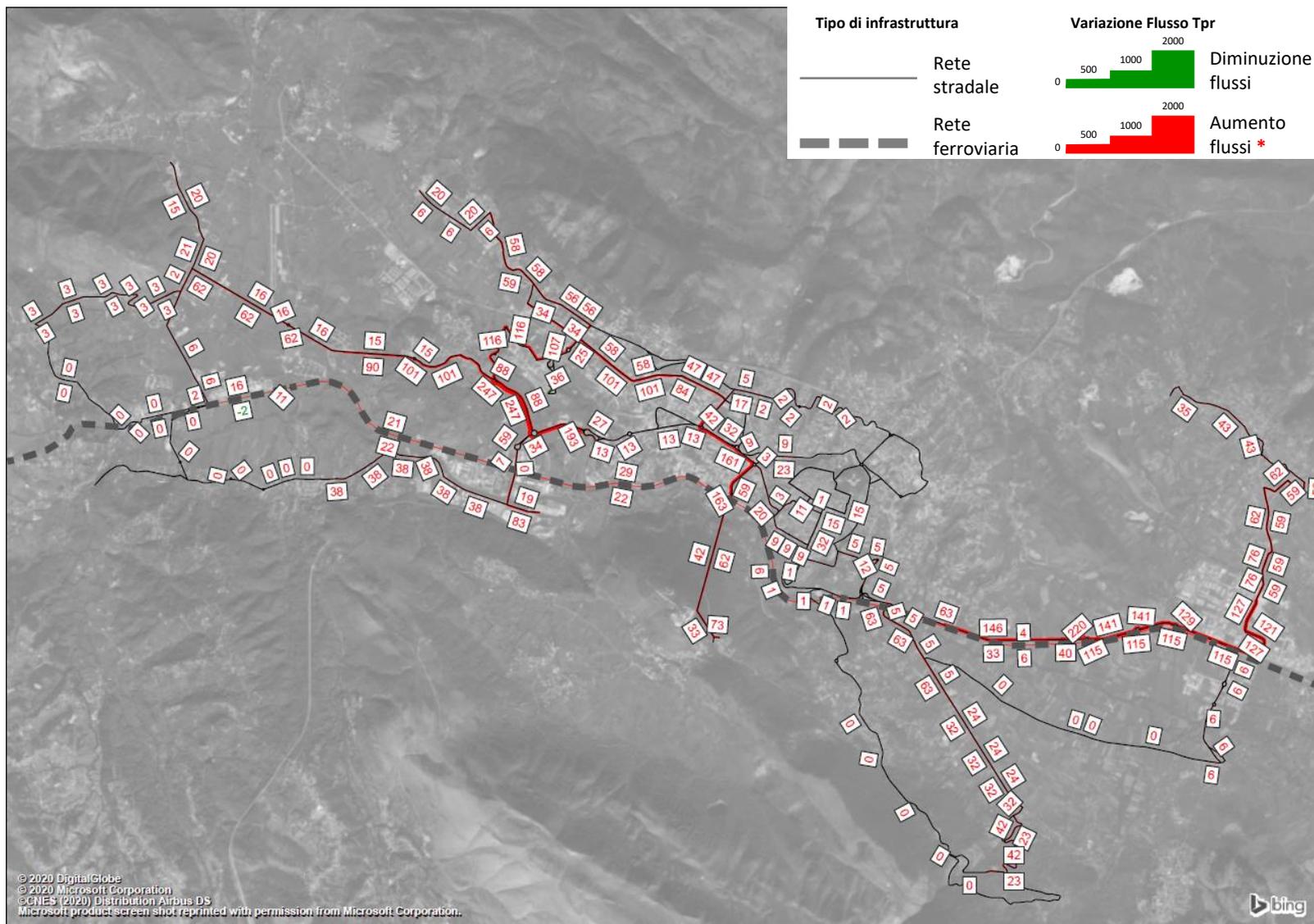


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



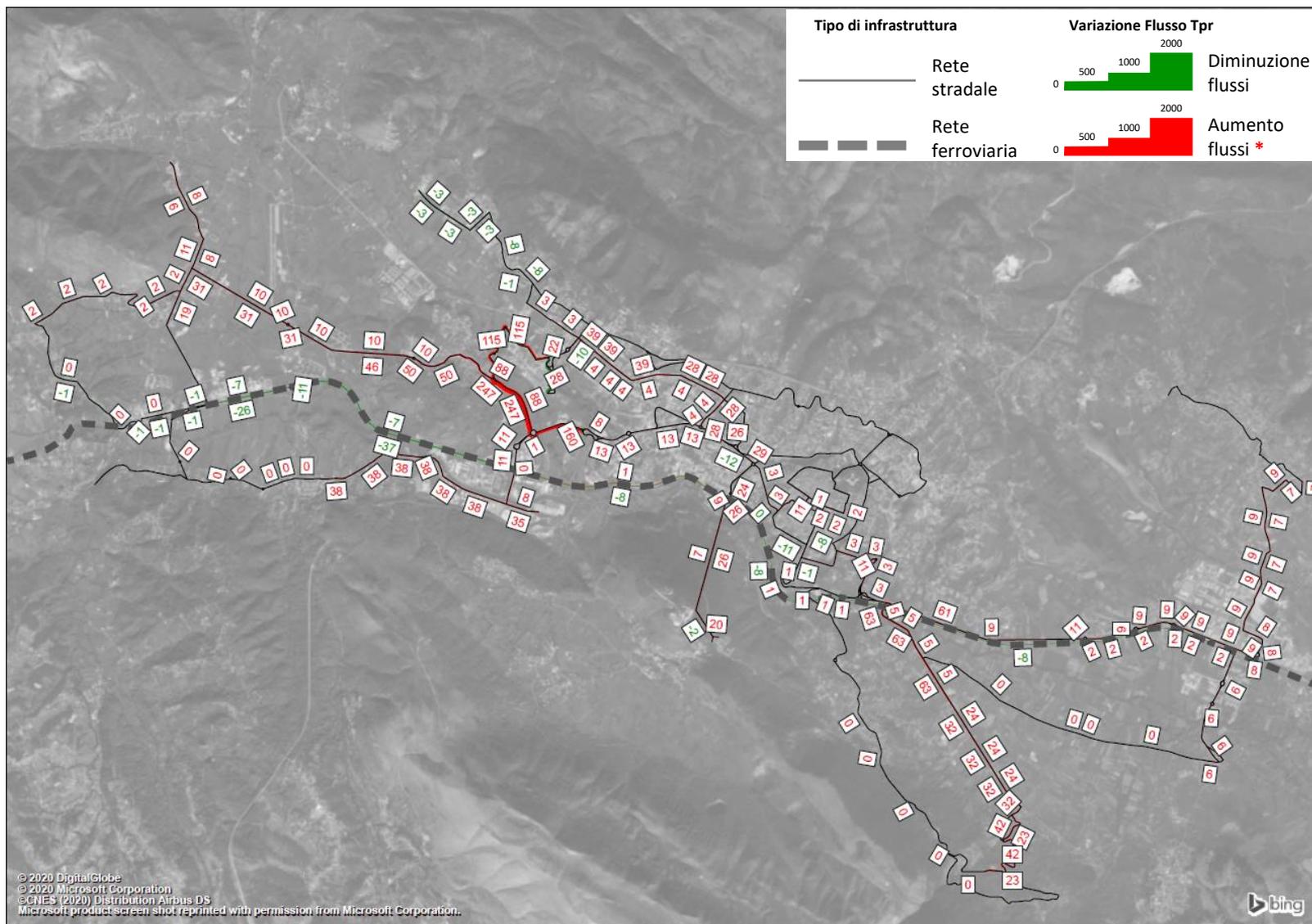
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI



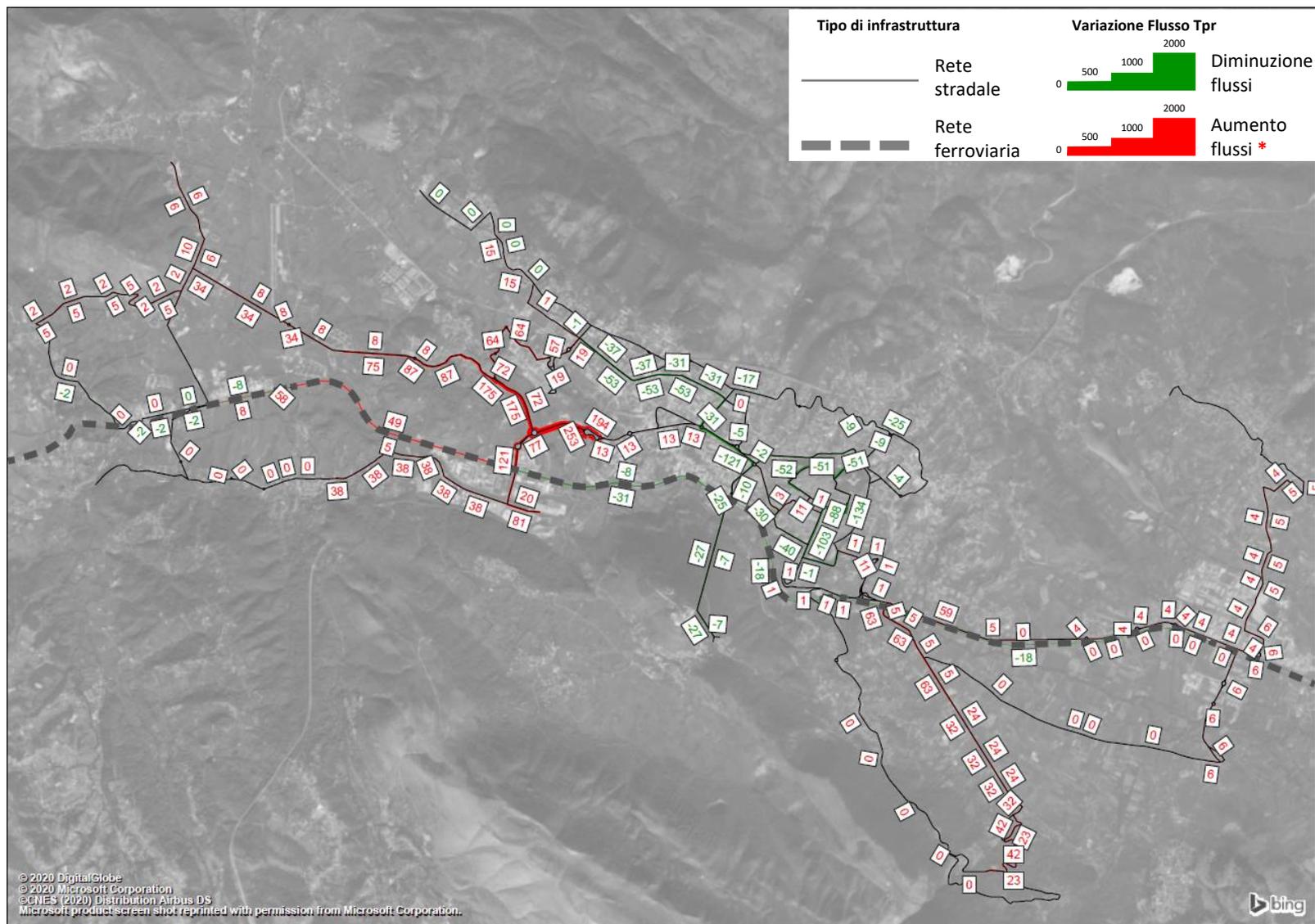
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MIDI CON



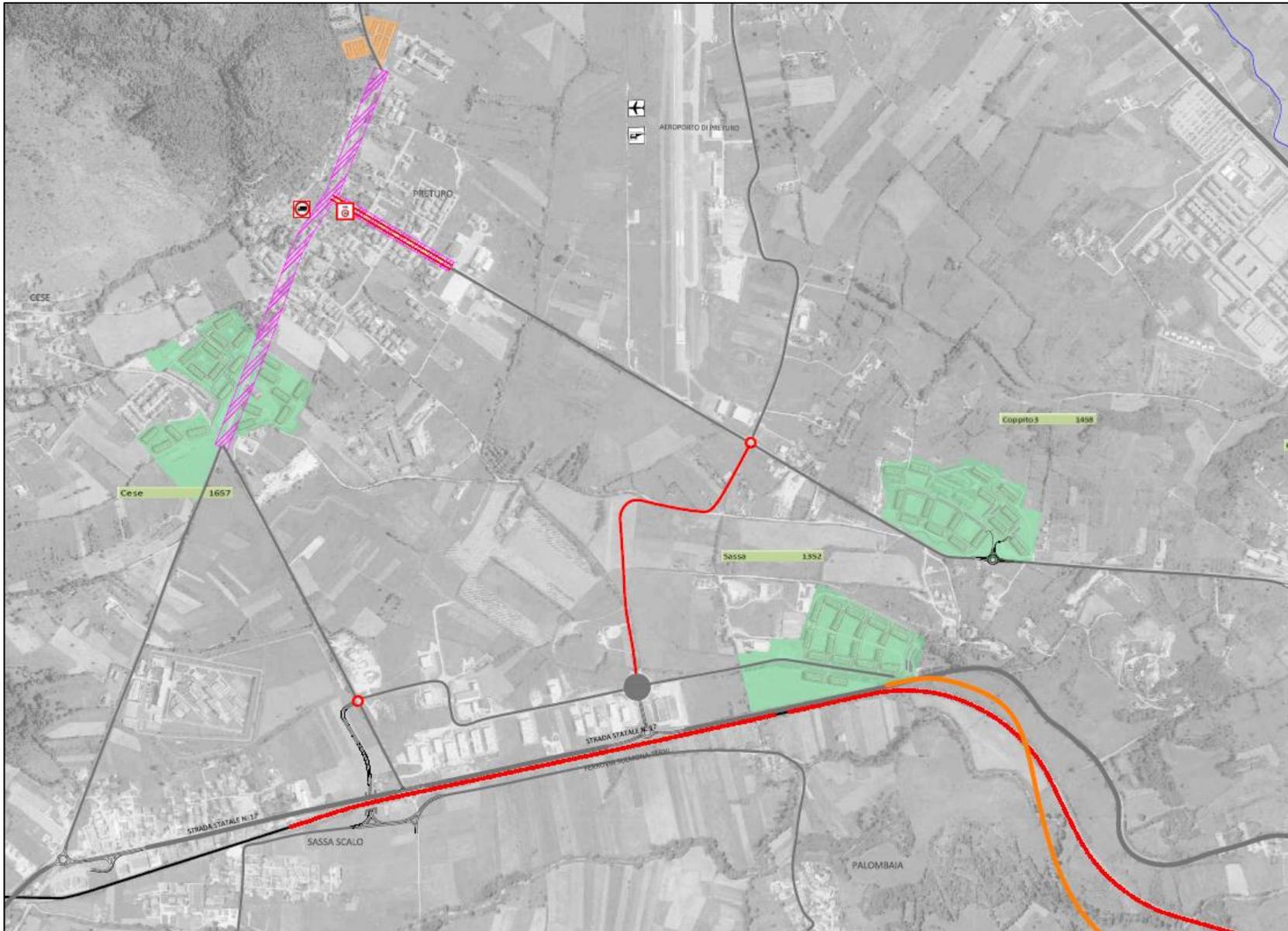
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MIDI

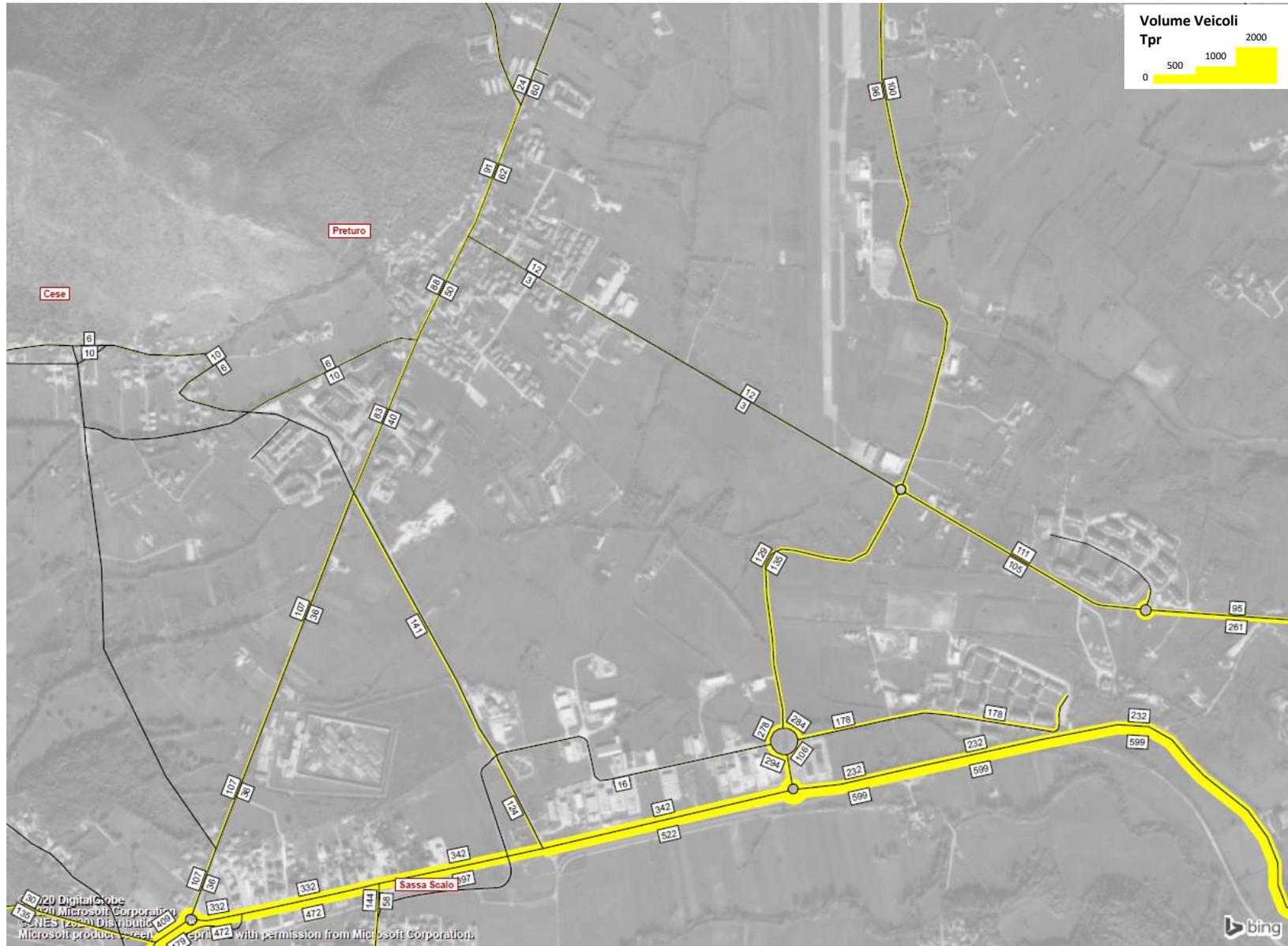


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

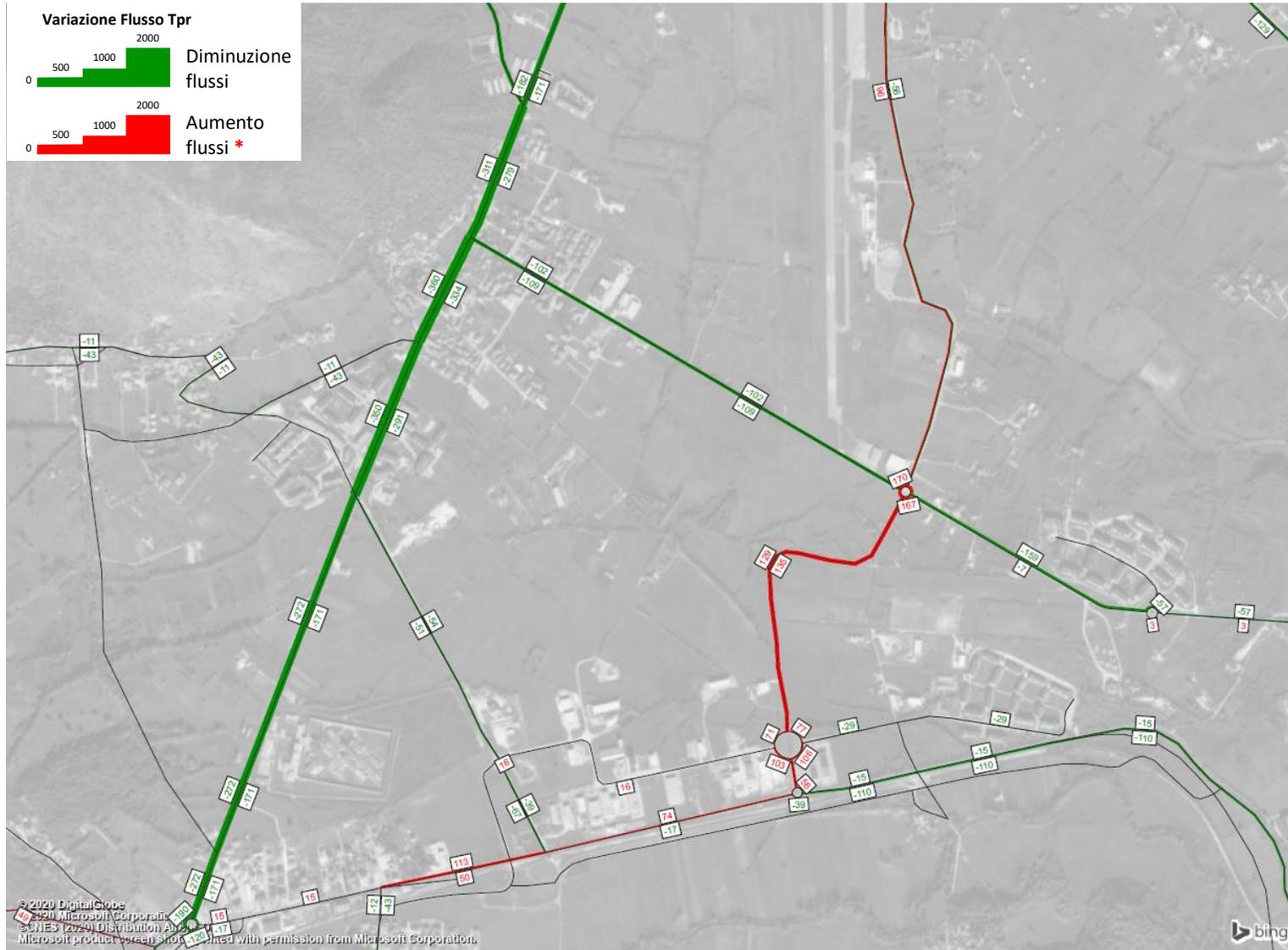
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

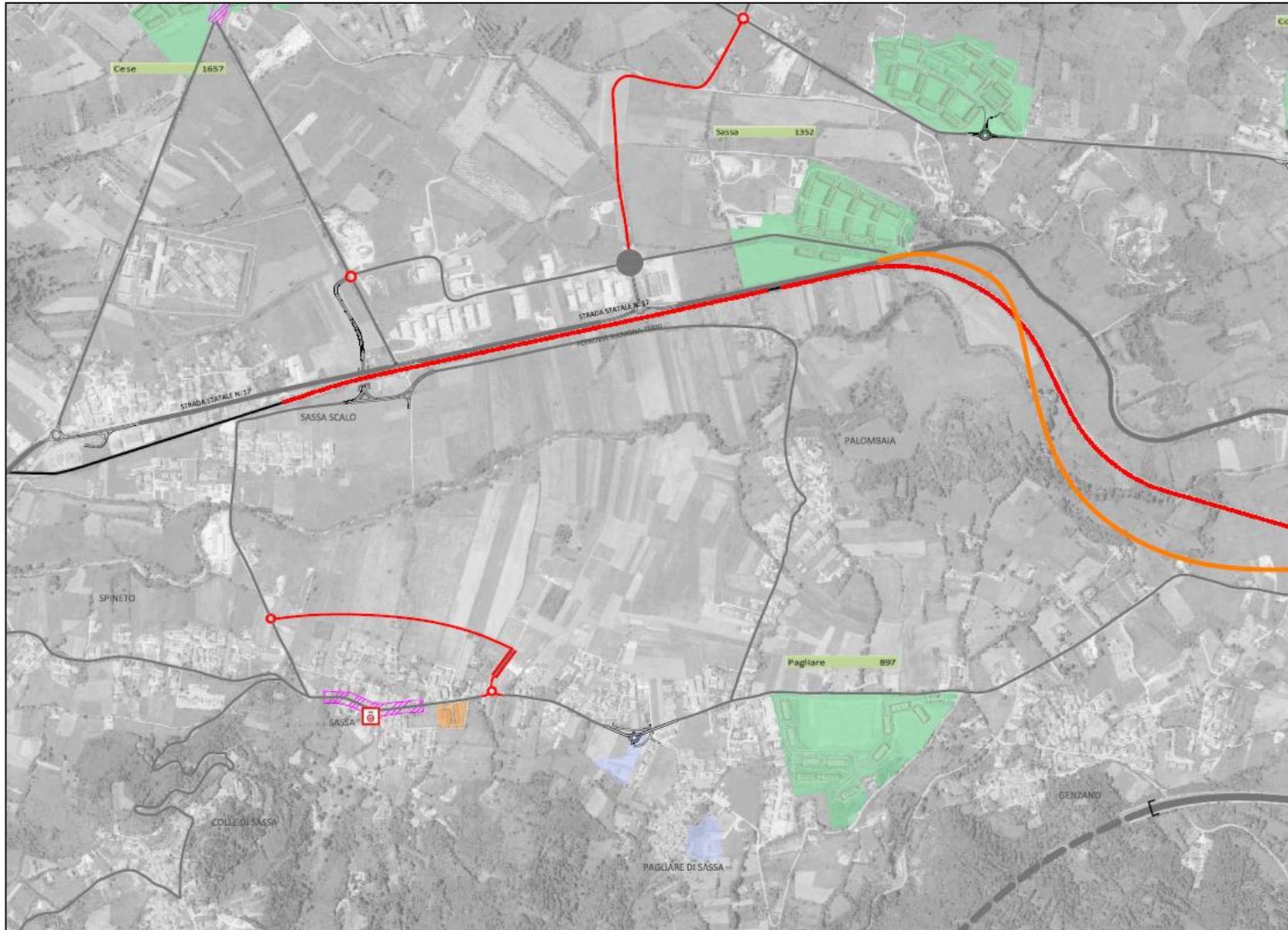


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

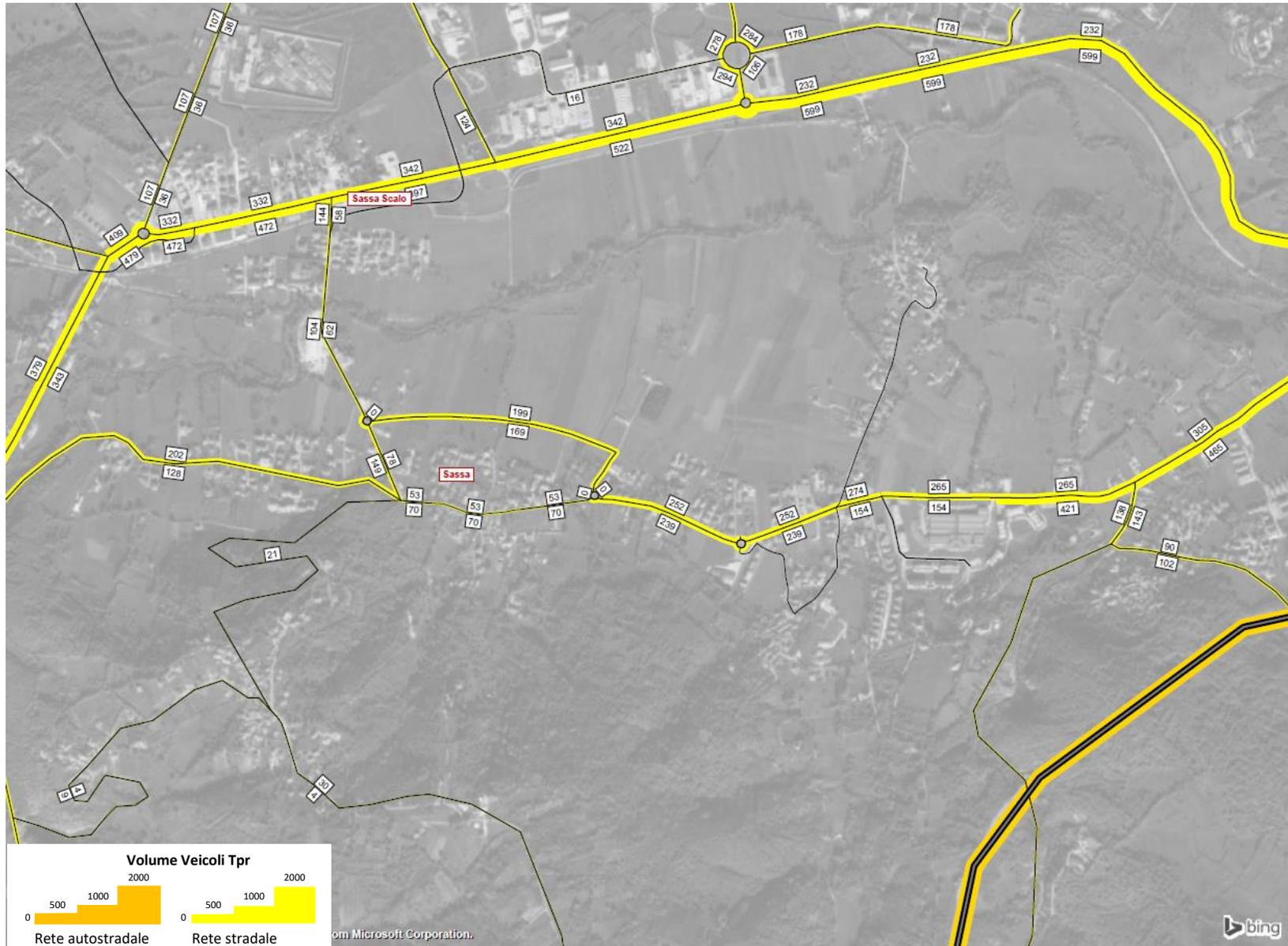


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

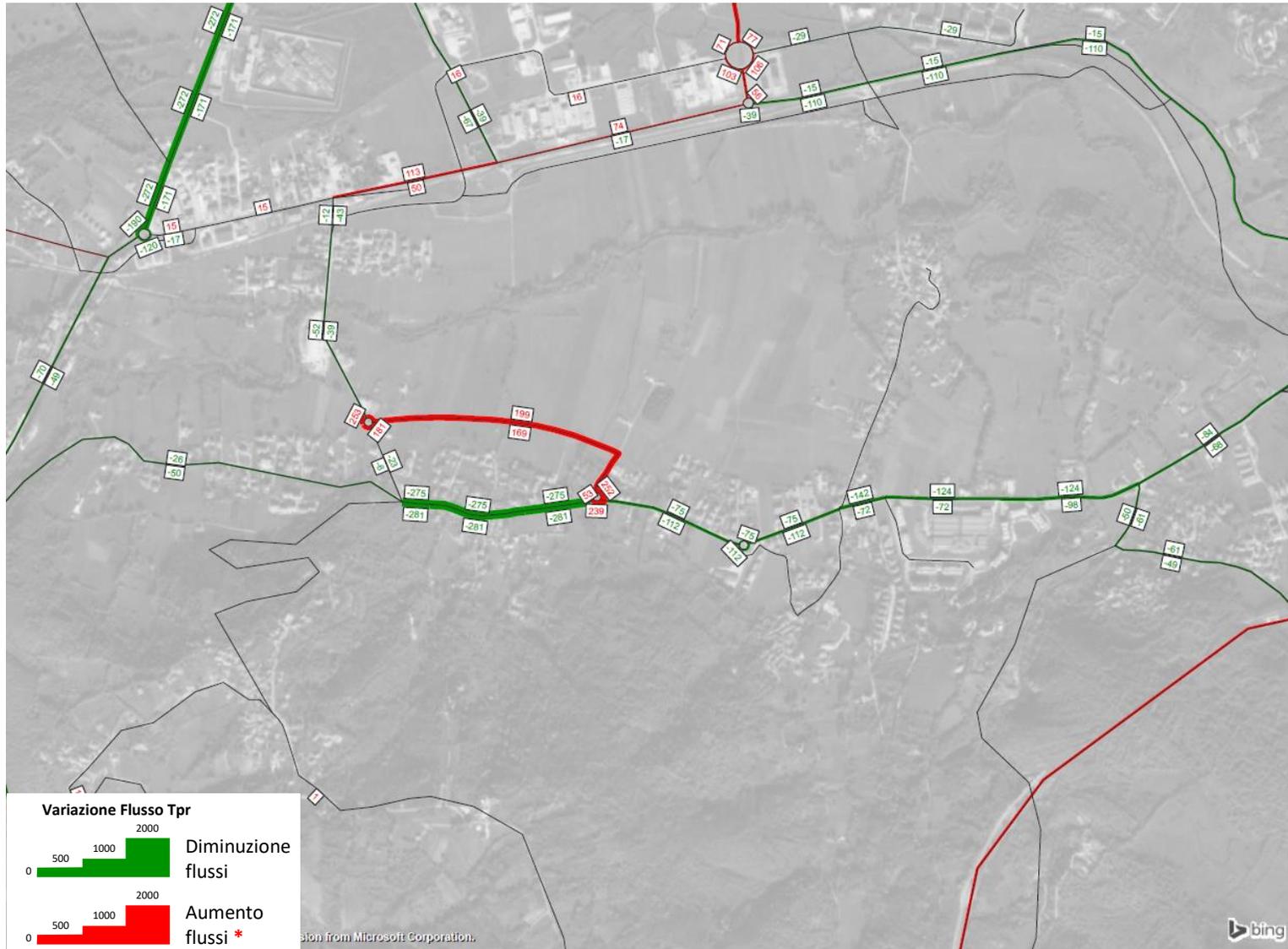
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

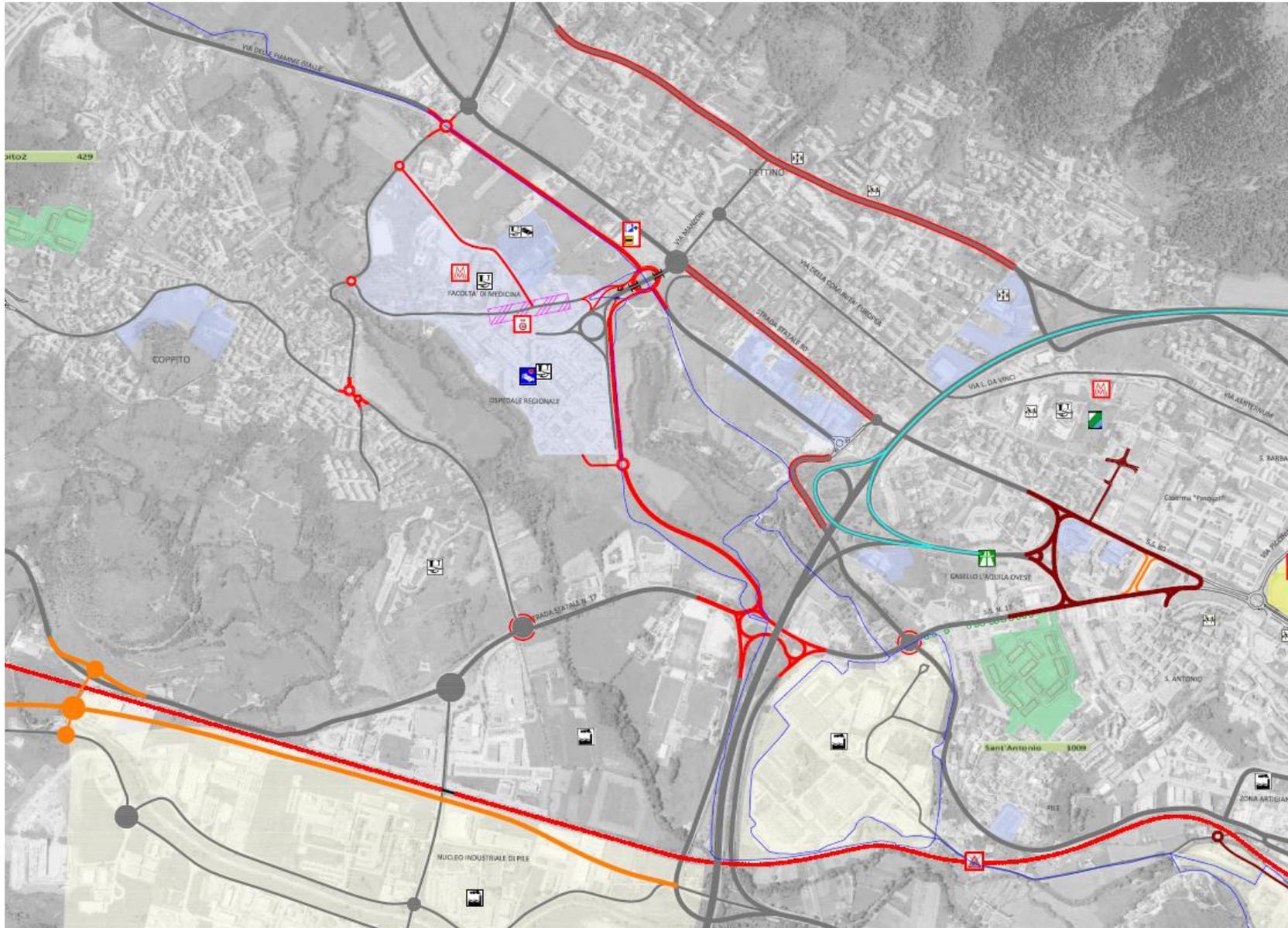


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

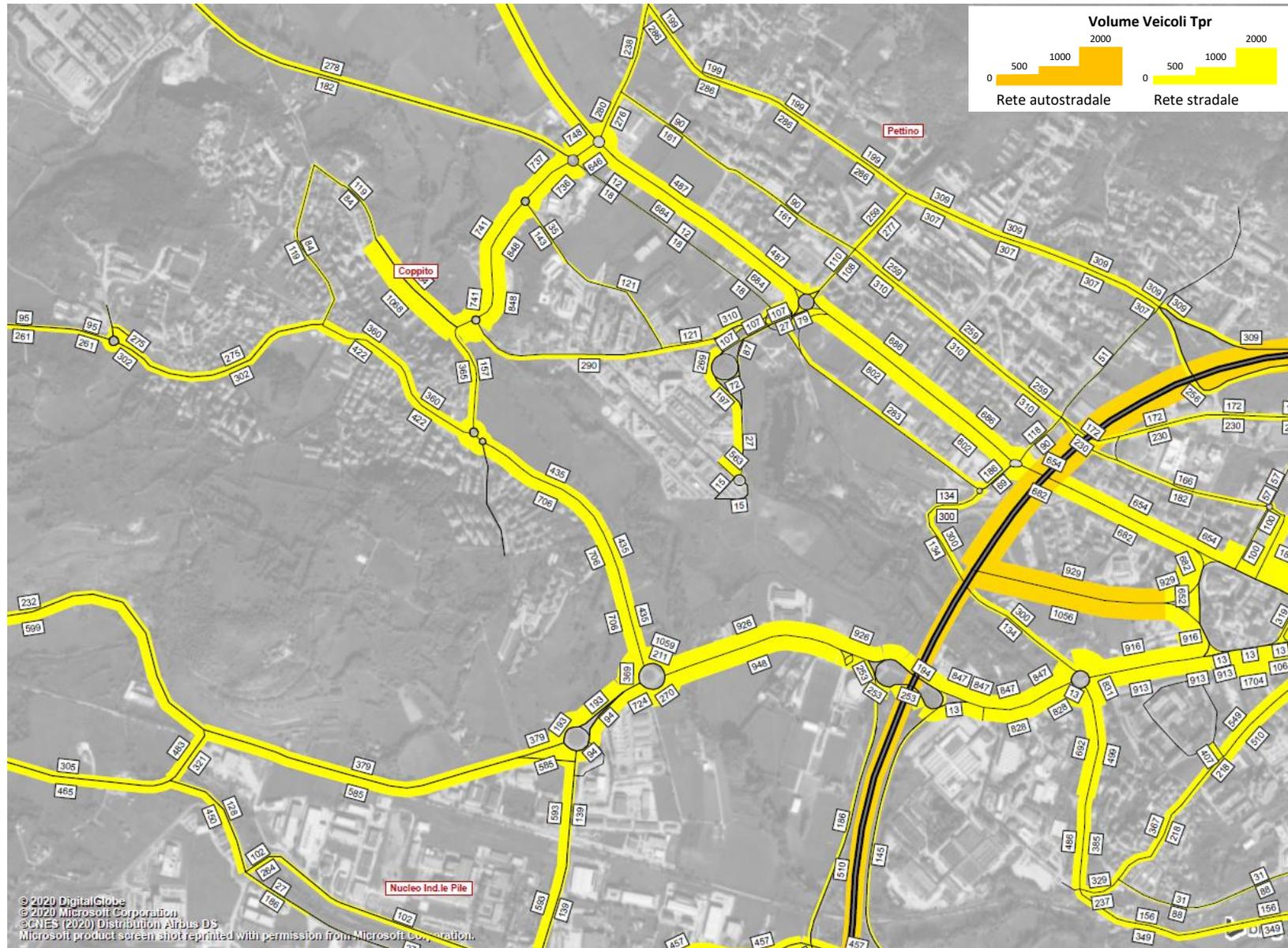


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

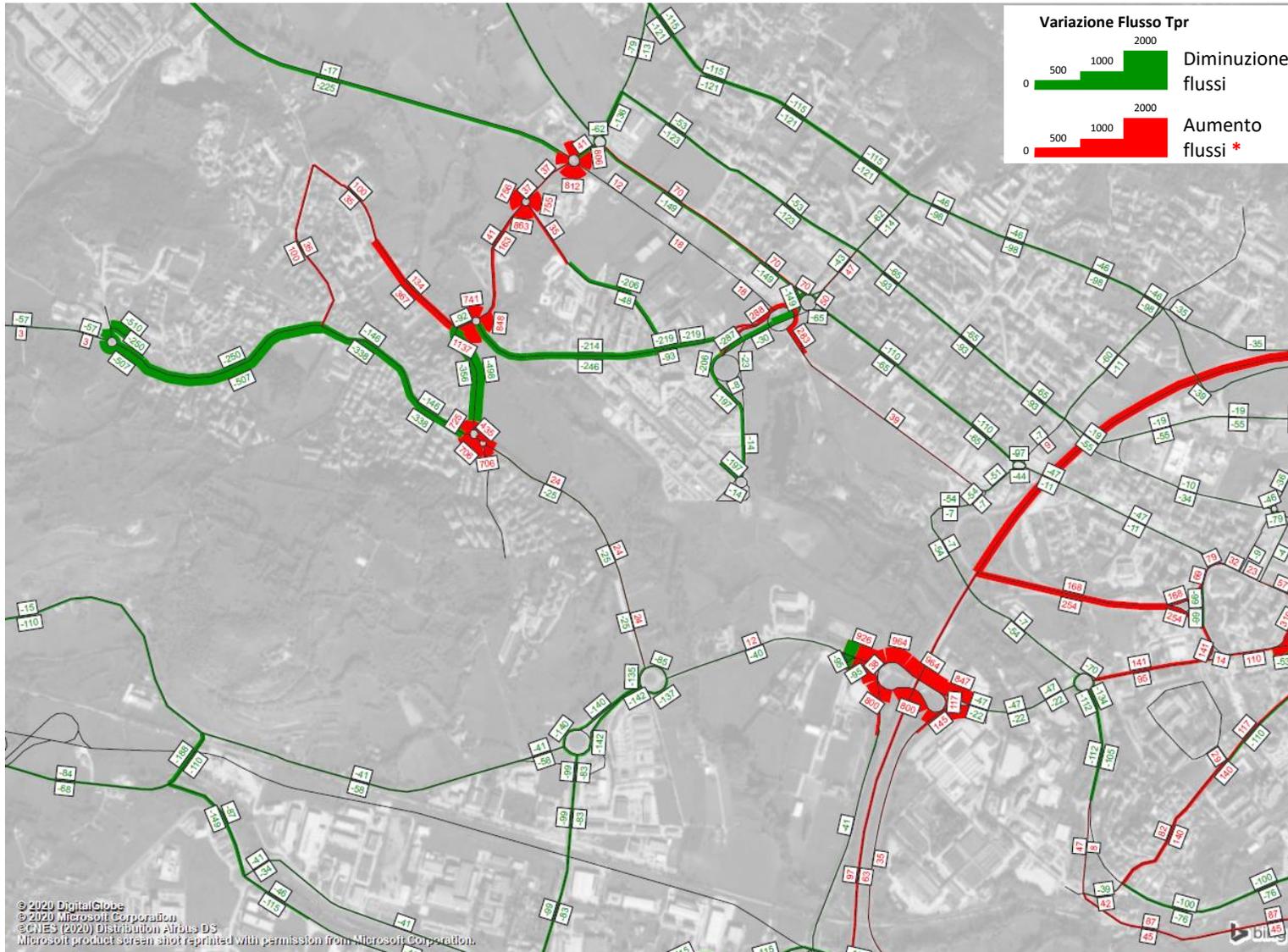
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

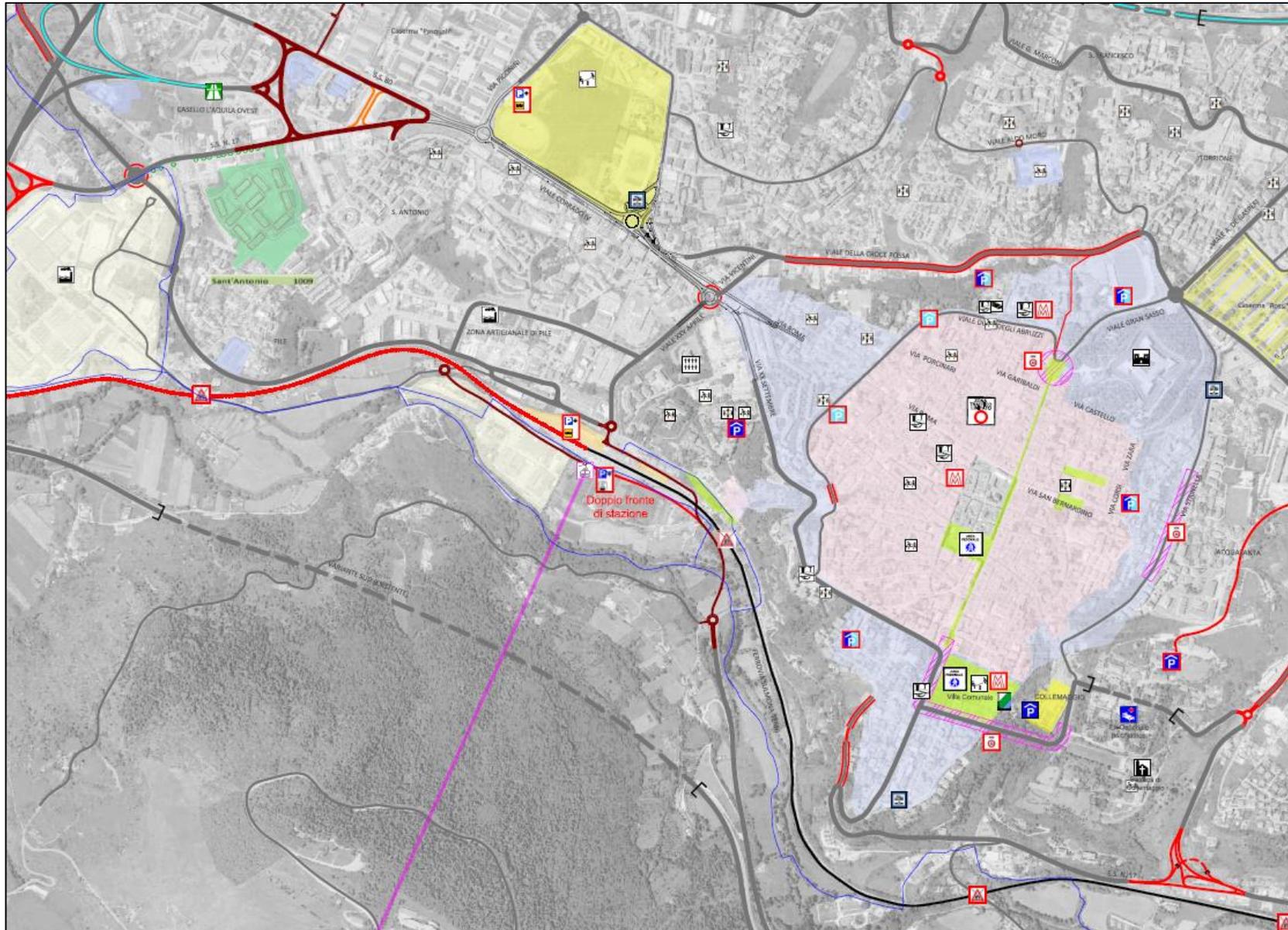


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

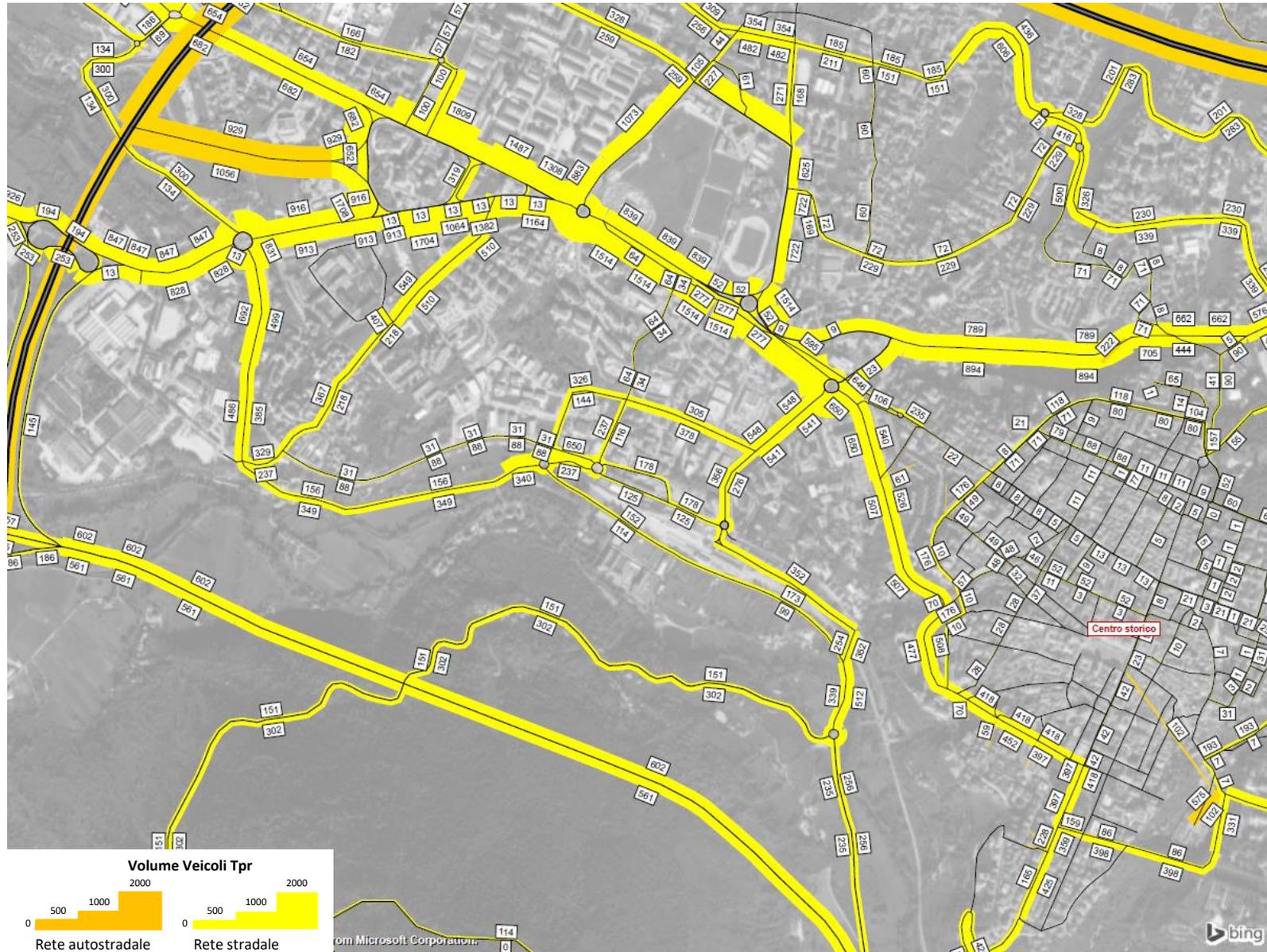


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

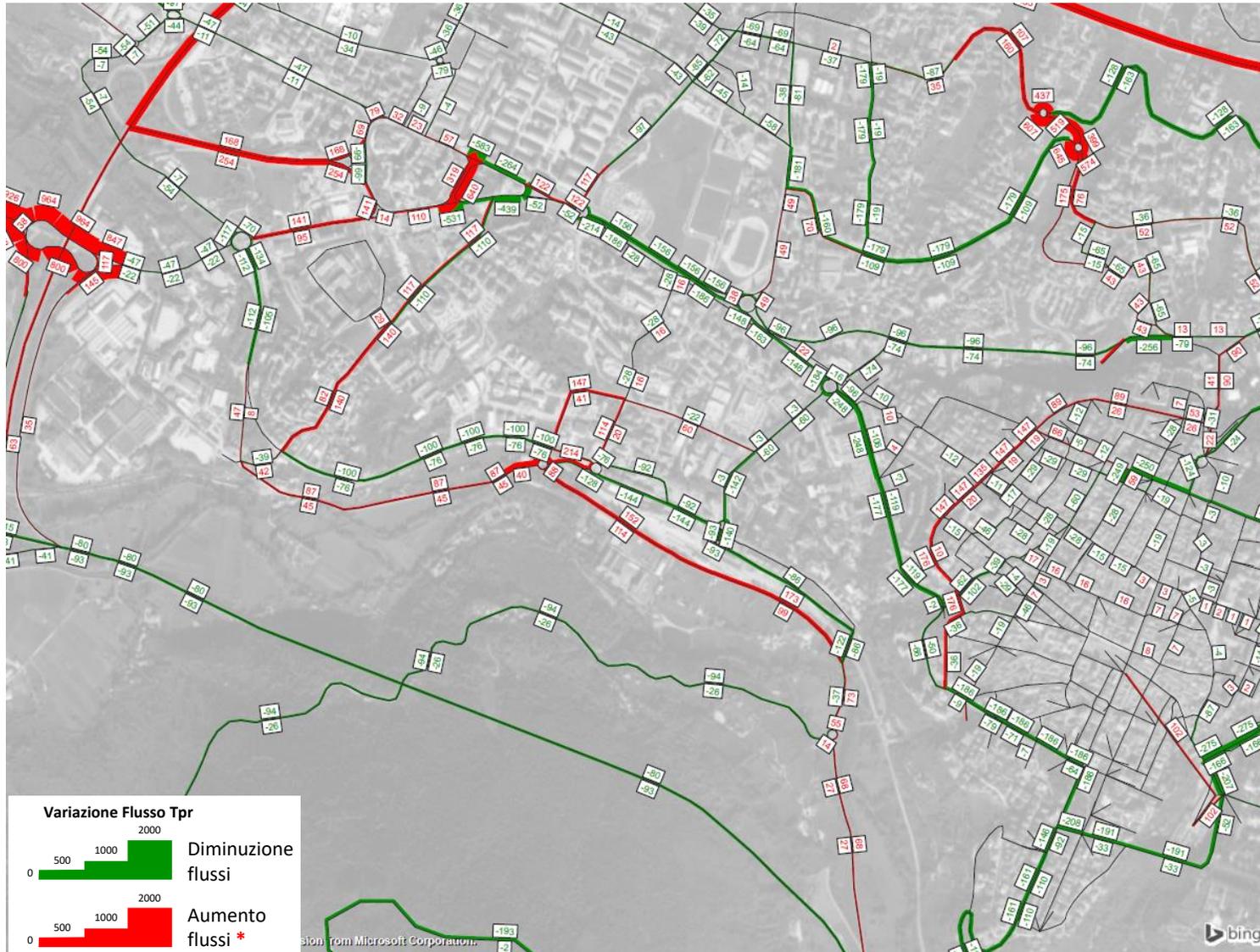
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

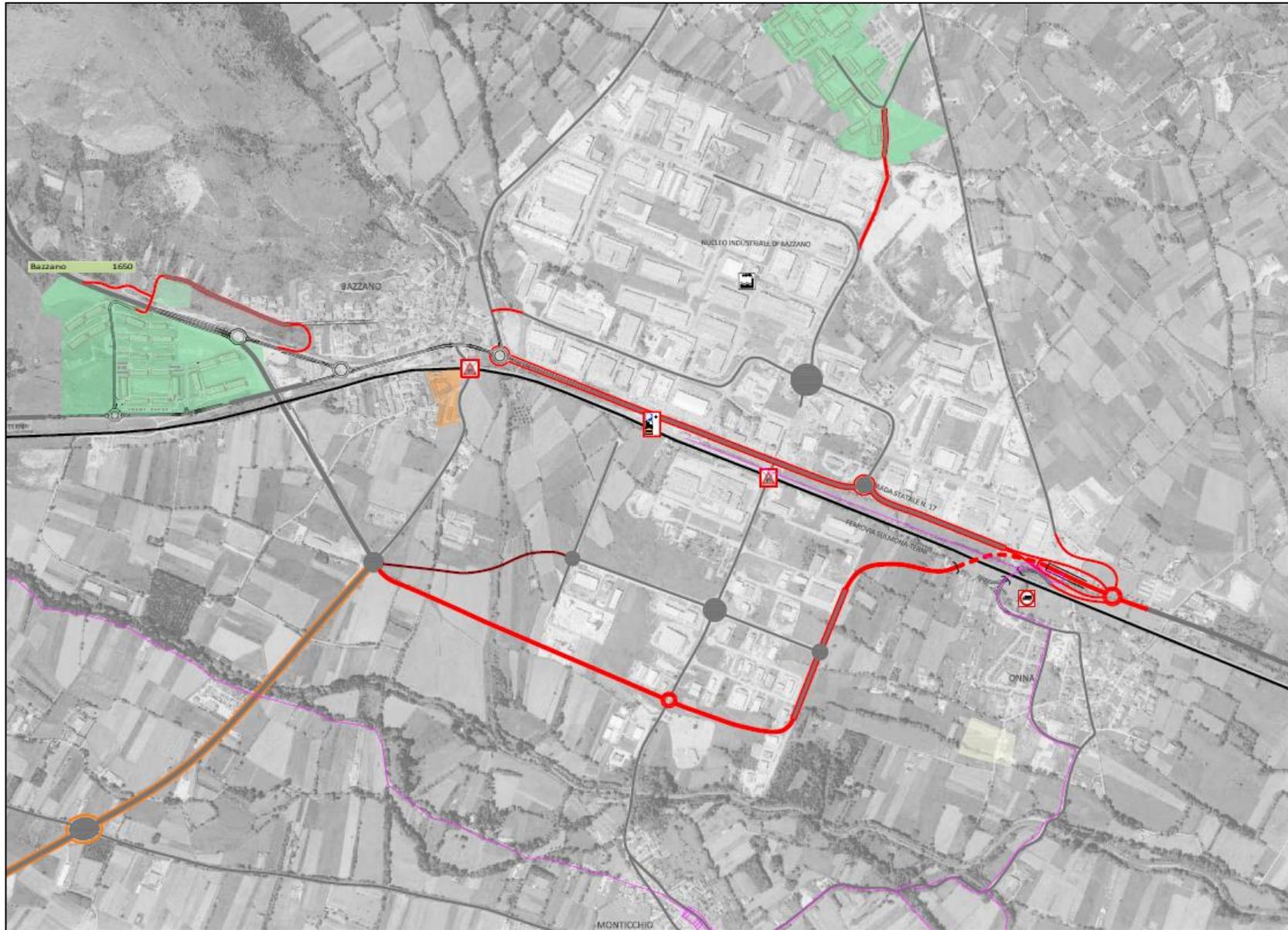


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

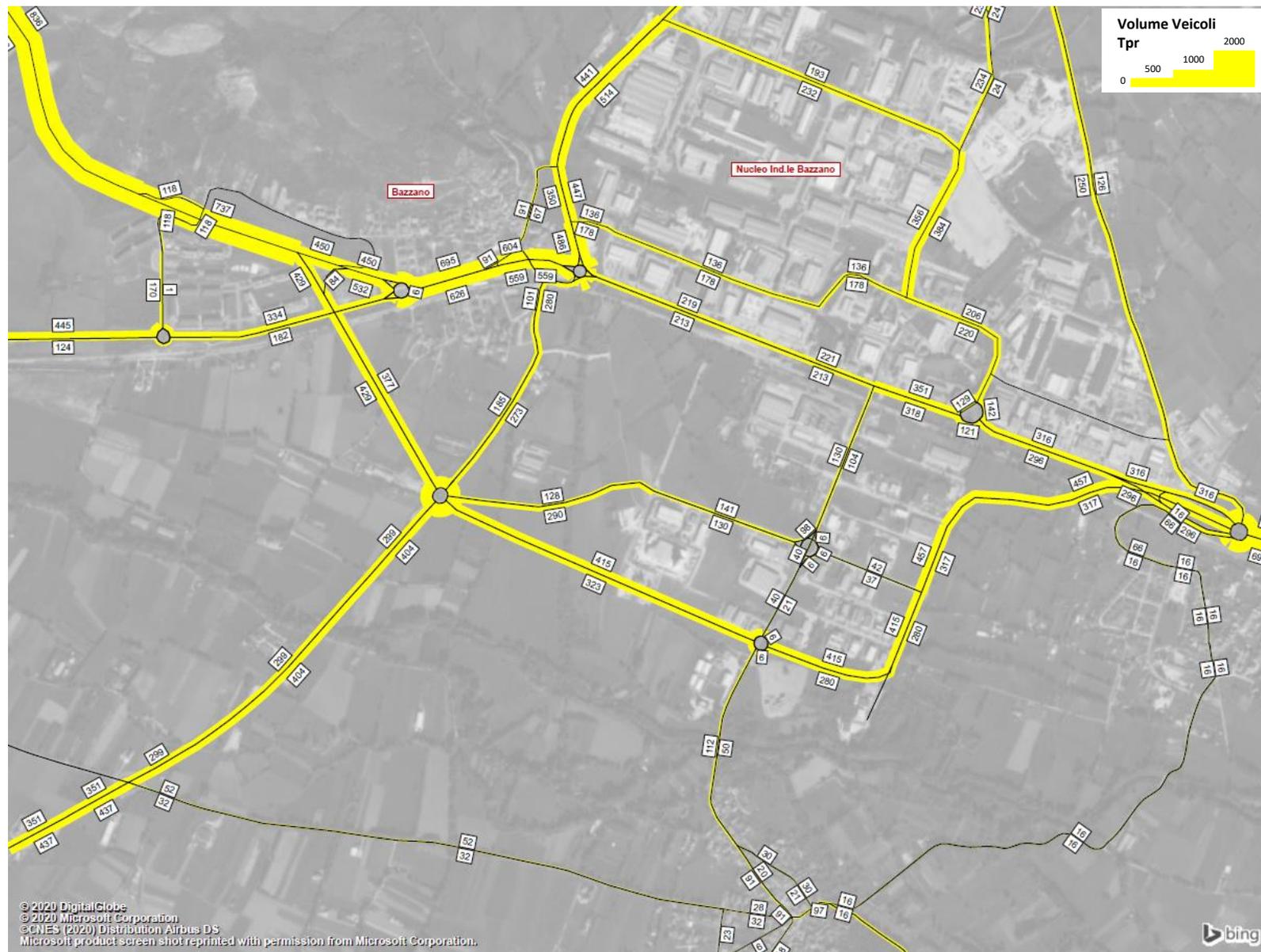


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

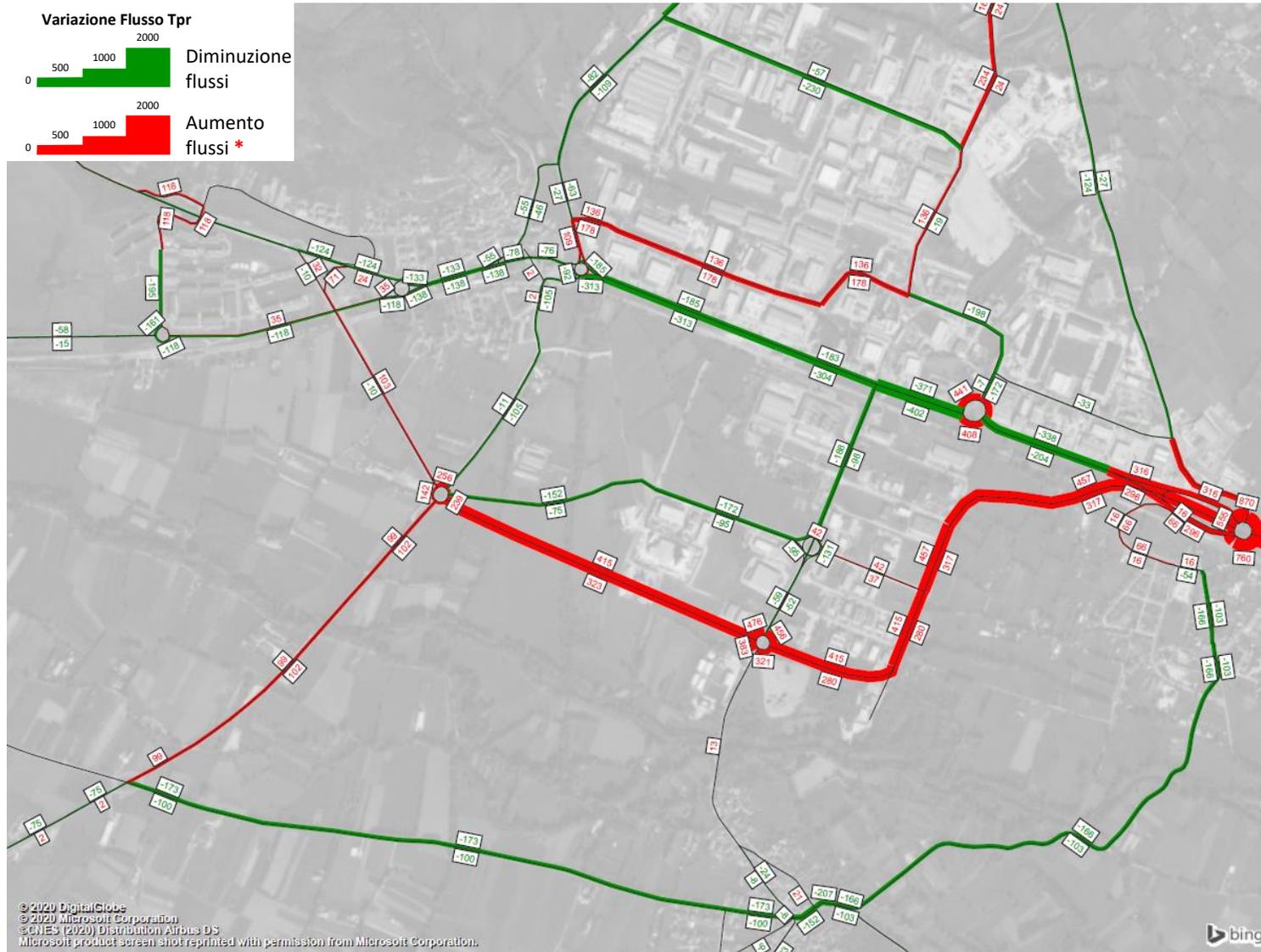
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

6. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE "RIABITARE"

6. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE "RIABITARE" 1/2

In questo capitolo vengono descritti i risultati sintetici della simulazione degli scenari alternativi in condizione di domanda "Riabitare". Il confronto viene proposto attraverso una serie di indicatori di prestazione, per il sistema di trasporto privato, per il trasporto pubblico e per il sistema multimodale motorizzato nel suo complesso.

Gli indicatori sono stati calcolati con riferimento all'area di analisi riportata nella pagina 134 che è già stata adottata anche in tutte le valutazioni di sintesi effettuate sugli scenari alternativi in condizioni di domanda "Attuale". (cfr. Cap. 4).

Dall'esame della tabella degli indicatori di pagina 135, che rispetto alla tabella di pagina 33 per ogni scenario riporta una colonna supplementare per consentire un immediato confronto con il corrispondente valore assunto dall'indicatore nel caso di funzionamento in condizioni di domanda "attuale", ma anche dei grafici riportati a seguire, si evidenzia, in primo luogo come il processo di rientro nel centro storico dell'Aquila determini un'ulteriore contrazione delle percorrenze rispetto al funzionamento in condizioni di domanda "attuale". Il principale driver della riduzione delle percorrenze prodotte su auto privata è costituito dal potenziamento del trasporto pubblico accompagnato (negli scenari MIDI E MAXI anche dalla ZTL attiva, cioè chiusa al traffico per i non residenti). Questo effetto combinato, nello scenario di progetto arriva a produrre un'ulteriore riduzione del 3,94% rispetto allo scenario

MAXI in condizioni di domanda "attuale". Risultati concordi ma leggermente più performanti rispetto alle valutazioni effettuate con domanda "Attuale" si hanno per tutti gli altri indicatori a conferma che l'investimento nell'intensificazione del trasporto pubblico sulle lunghe percorrenze limitato ad alcune direttrici radiali di notevole estensione e la concentrazione delle risorse nella sincronizzazione degli orari tra servizi portanti e navette a percorso ed orario flessibile in un numero limitato di nodi, l'istituzione di navette di breve lunghezza e alta frequenza di passaggi per il collegamento di parcheggi esterni con il Centro storico, accompagnato dalla istituzione della ZTL, produce effetti in linea con gli obiettivi di decongestionamento e riduzione della pressione ambientale anche nello scenario in cui il centro storico sarà integralmente riabitato.

Il tema specifico riguardante la presenza o l'assenza del collegamento SS. 80 – SS.17, che ha meritato lo sdoppiamento dello scenario "MIDI", evidenzia come il tema debba essere oggetto di una scelta prevalentemente di natura ambientale in quanto gli indicatori di prestazione trasportistici evidenziano come l'infrastruttura mostri un effetto non antagonista rispetto al complessivo scenario di mobilità. Detto in altri termini, in presenza del collegamento, non solo si riducono le percorrenze su trasporto privato rispetto allo scenario in cui tale collegamento non è presente, ma anche i passeggeri saliti a bordo del TPL aumentano evidenziando che l'opera non è antagonista rispetto agli obiettivi dello scenario in cui essa è calata.

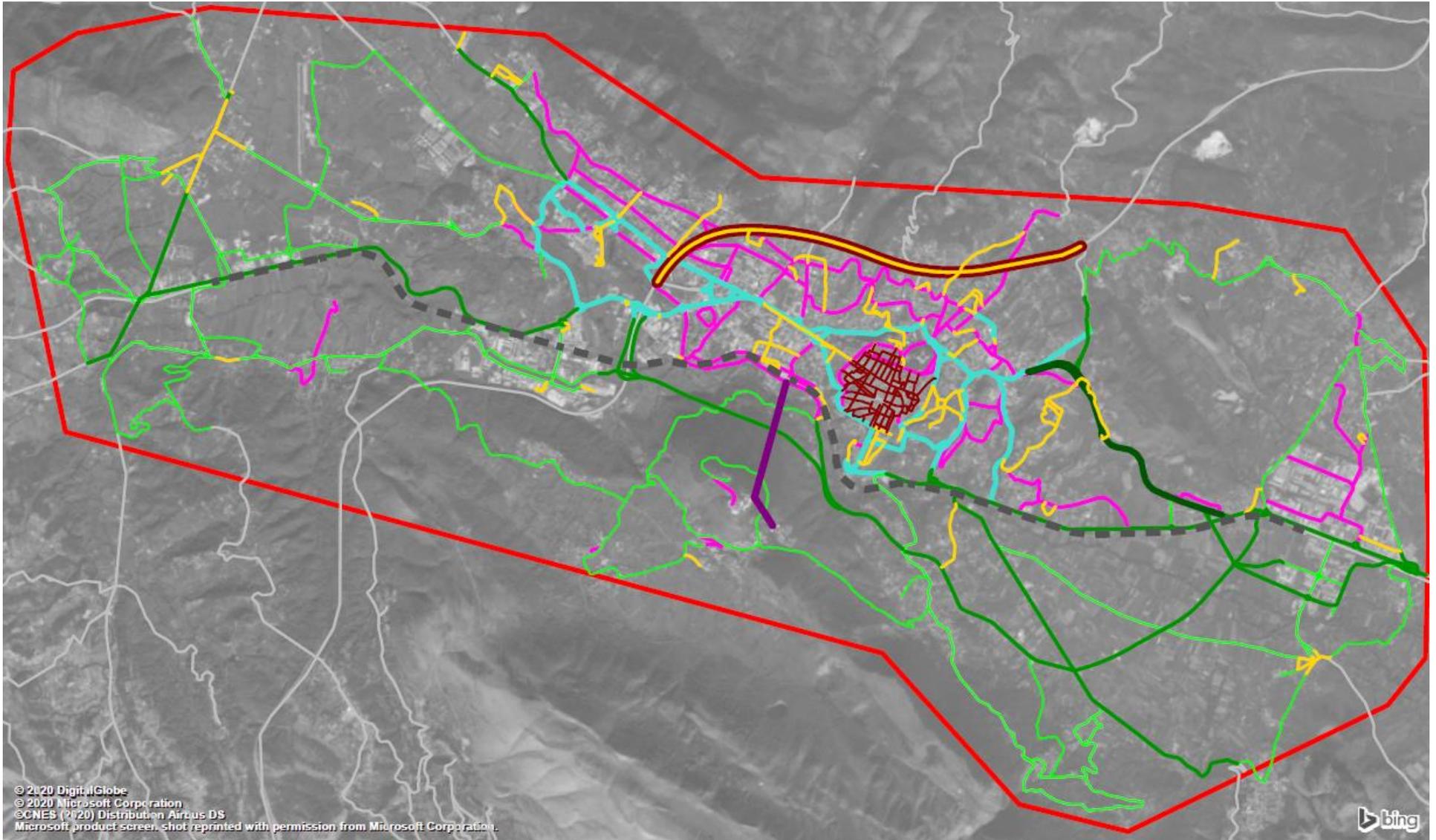
6. SINTESI DELLE VALUTAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE "RIABITARE" 1/2

La delicatezza del tema e del contesto ambientale in cui l'opera si colloca ha suggerito tuttavia di non considerarla nello scenario MAXI al fine di non sovrastimare gli effetti delle performances di questo scenario. Nelle immagini seguenti sono riportati i grafici relativi all'andamento degli indicatori nei diversi scenari mentre si rimanda al successivo capitolo 7 per la consultazione degli effetti della realizzazione dei diversi interventi previsti sulla distribuzione dei flussi sulla rete stradale e su quella di trasporto pubblico.

Nelle pagine successive vengono presentati, nell'ordine:

1. L'area adottata per il calcolo degli indicatori
2. La tabella degli indicatori per ciascuno scenario valutato con matrice di domanda "Riabitare";
3. le percorrenze su auto privata nell'ora di punta del mattino;
4. I tempi spesi negli spostamenti effettuati su auto privata nell'ora di punta del mattino;
5. I passeggeri saliti a bordo dei servizi di trasporto pubblico distinti tra domanda consolidata (attuale) passeggeri in diversione modale da auto privata sull'intero percorso e passeggeri che hanno effettuato interscambio presso uno dei parcheggi;
6. Le percorrenze a bordo dei diversi sistemi di trasporto collettivo di cui si compone la rete di trasporto pubblico urbano;
7. Il tempo complessivamente speso dai passeggeri a bordo del sistema di trasporto pubblico;
8. Le percorrenze complessive sul sistema multimodale di trasporto motorizzato (auto privata + trasporto pubblico);
9. Il tempo complessivo trascorso a bordo del sistema multimodale di trasporto motorizzato (auto privata + trasporto pubblico).

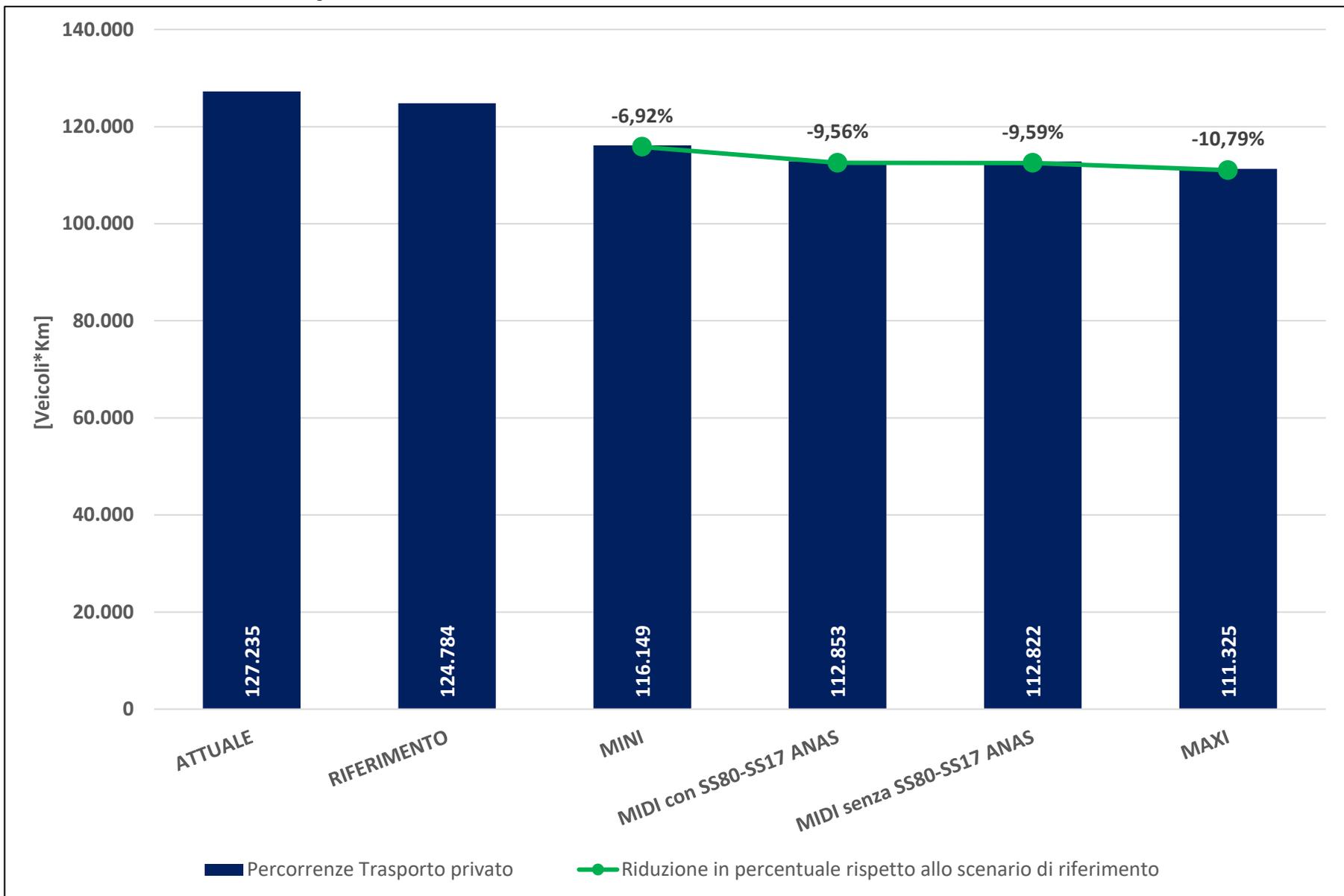
SINTESI | Area di calcolo degli indicatori



INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE"

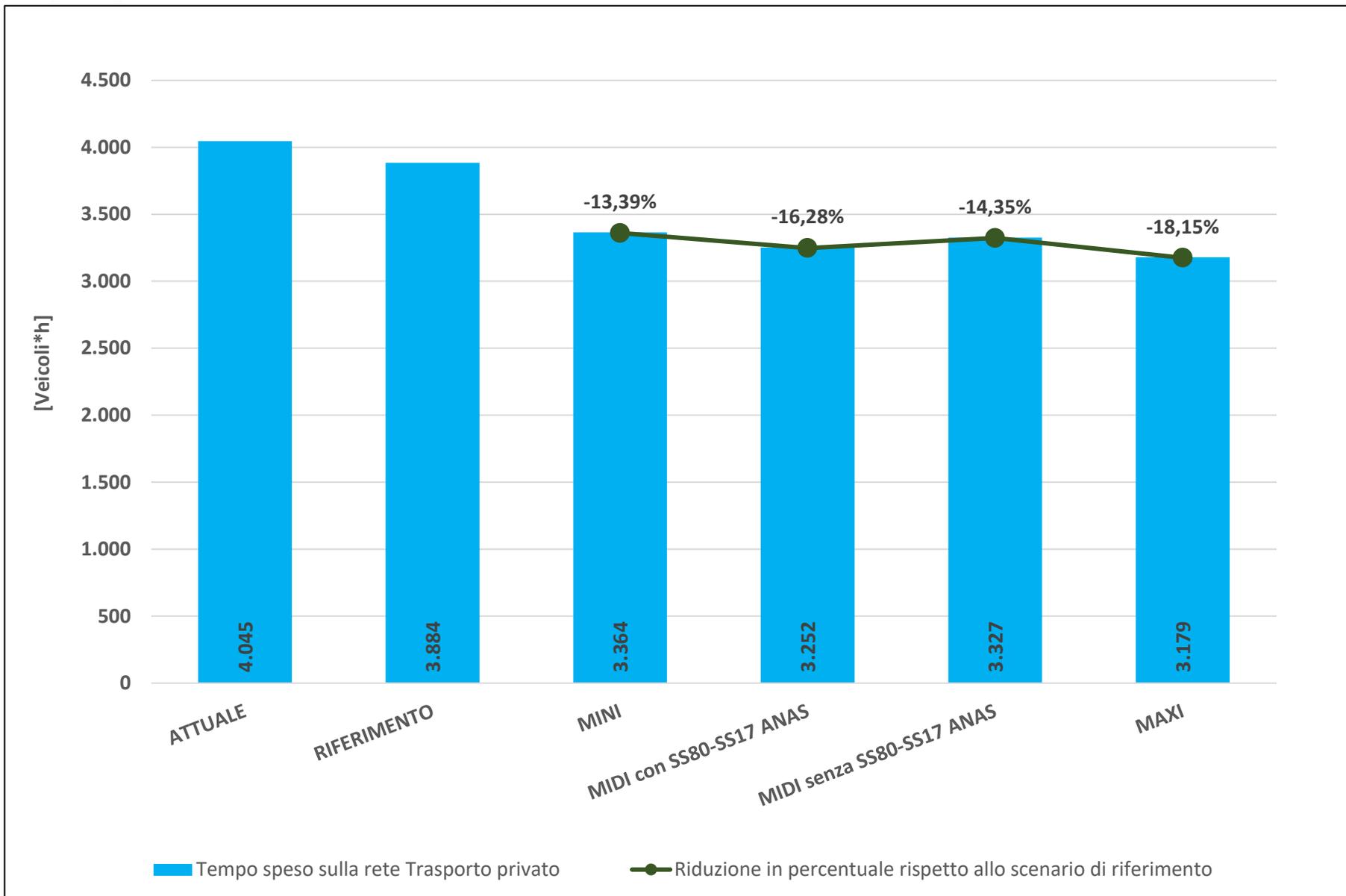
	Attuale Riabitare		RIFERIMENTO Riabitare			MINI Riabitare			MIDI Riabitare con collegamento SS80-SS17			MIDI Riabitare senza collegamento SS80-SS17			MAXI Riabitare		
	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale Riabitare	Var. rispetto RIF.	Val. Ass.	Var. rispetto RIF. Riabitare	Var. rispetto MINI	Val. Ass.	Var. rispetto RIF. Riabitare	Var. rispetto MIDI	Val. Ass.	Var. rispetto RIF. Riabitare	Var. rispetto MIDI	Val. Ass.	Var. rispetto RIF. Riabitare	Var. rispetto MAXI
Percorrenze Trasporto privato [Veicoli*Km]	127'235	-2,55%	124'784	-1,93%	-3,01%	116'149	-6,92%	-4,13%	112'853	-9,56%	-3,17%	112'822	-9,59%	-3,02%	111'325	-10,79%	-3,94%
Tempo speso sulla rete Trasporto privato [Veicoli*H]	4'045	-2,87%	3'884	-3,96%	-1,00%	3'364	-13,39%	-2,96%	3'252	-16,28%	0,34%	3'327	-14,35%	0,59%	3'179	-18,15%	-1,29%
Passeggeri su Trasporto pubblico [Pax]	2'156		3'072	42,49%	1,67%	3'483	13,38%	1,62%	4'276	39,18%	-3,14%	4'249	38,31%	-3,74%	4'659	51,65%	-1,21%
di cui domanda consolidata su Rete AMA [Pax]	2'156		2'156			2'156			2'156			2'156			2'156		
di cui in diversione modale in Scope [Pax]			537		19,02%	1'167		4,97%	1'814		-7,75%	1'693		-8,83%	2'220		-0,55%
di cui su Park&Ride [Pax]			380		-8,51%	160		0,20%	306		4,67%	400		-0,22%	283		-13,66%
Percorrenze su Trasporto pubblico [Passeggeri*Km]	14'248	0,00%	15'257	7,08%	1,23%	19'681	28,99%	3,81%	23'373	53,20%	0,90%	23'428	53,55%	0,64%	24'914	63,30%	2,18%
di cui su Attuale rete AMA [Passeggeri*Km]	14'248																
di cui su Treno [Passeggeri*Km]						1'700		70,33%	2'310		39,12%	2'065		41,59%	2'291		65,55%
di cui su Cabinovia [Passeggeri*Km]						212		-23,49%	300		-28,77%	389		-28,17%	379		-20,27%
di cui su Metrobus [Passeggeri*Km]			1'624		7,36%	4'772		-1,89%	6'616		-3,98%	6'385		-2,77%	7'915		-9,08%
di cui su Navette interne [Passeggeri*Km]			1'318		5,90%	383		-6,68%	1'198		-4,21%	1'577		-4,83%	1'376		8,74%
di cui su Navette esterne [Passeggeri*Km]						1'356		11,71%	2'056		1,79%	2'048		0,33%	3'382		-8,50%
di cui su Restanti servizi [Passeggeri*Km]			12'315		0,00%	11'257		0,56%	10'893		-0,27%	10'964		-0,45%	9'571		8,07%
Tempo speso sulla rete Trasporto pubblico [Passeggeri*H]	548	0,00%	601	9,77%	1,20%	727	20,89%	2,25%	860	43,05%	-0,45%	880	46,37%	-0,73%	936	55,70%	2,64%
Percorrenze complessive su rete multimodale [Utenti*Km]	141'484	-2,30%	140'041	-1,02%	-2,56%	135'830	-3,01%	-3,05%	136'226	-2,72%	-2,49%	136'250	-2,71%	-2,41%	136'239	-2,71%	-2,88%
Tempo speso sulla rete multimodale [Utenti*H]	4'592	-2,53%	4'486	-2,32%	-0,71%	4'091	-8,80%	-2,08%	4'112	-8,32%	0,18%	4'207	-6,21%	0,31%	4'116	-8,25%	-0,42%

INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Percorrenze su auto privata

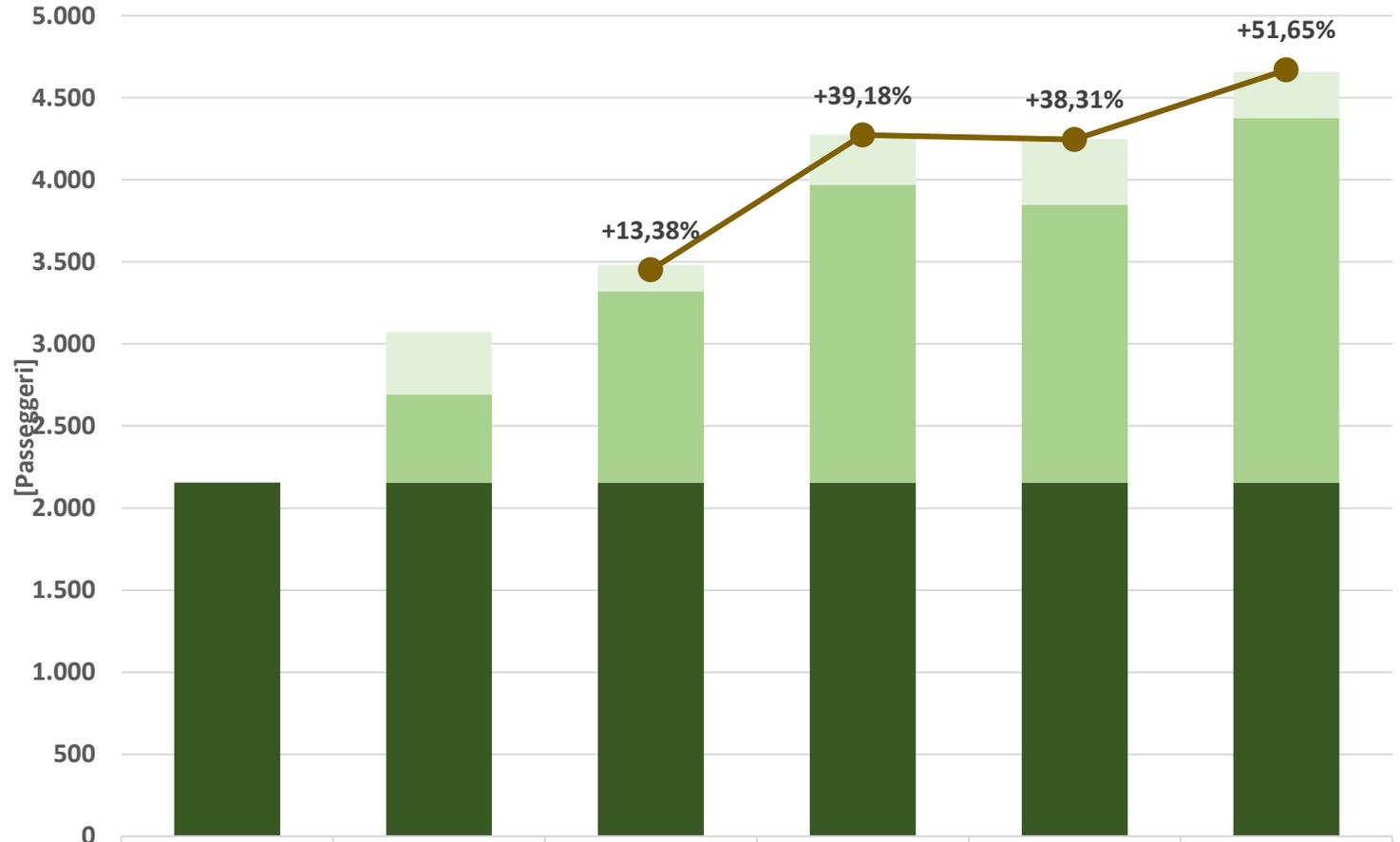


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE":

Tempo speso sulla rete su auto privata

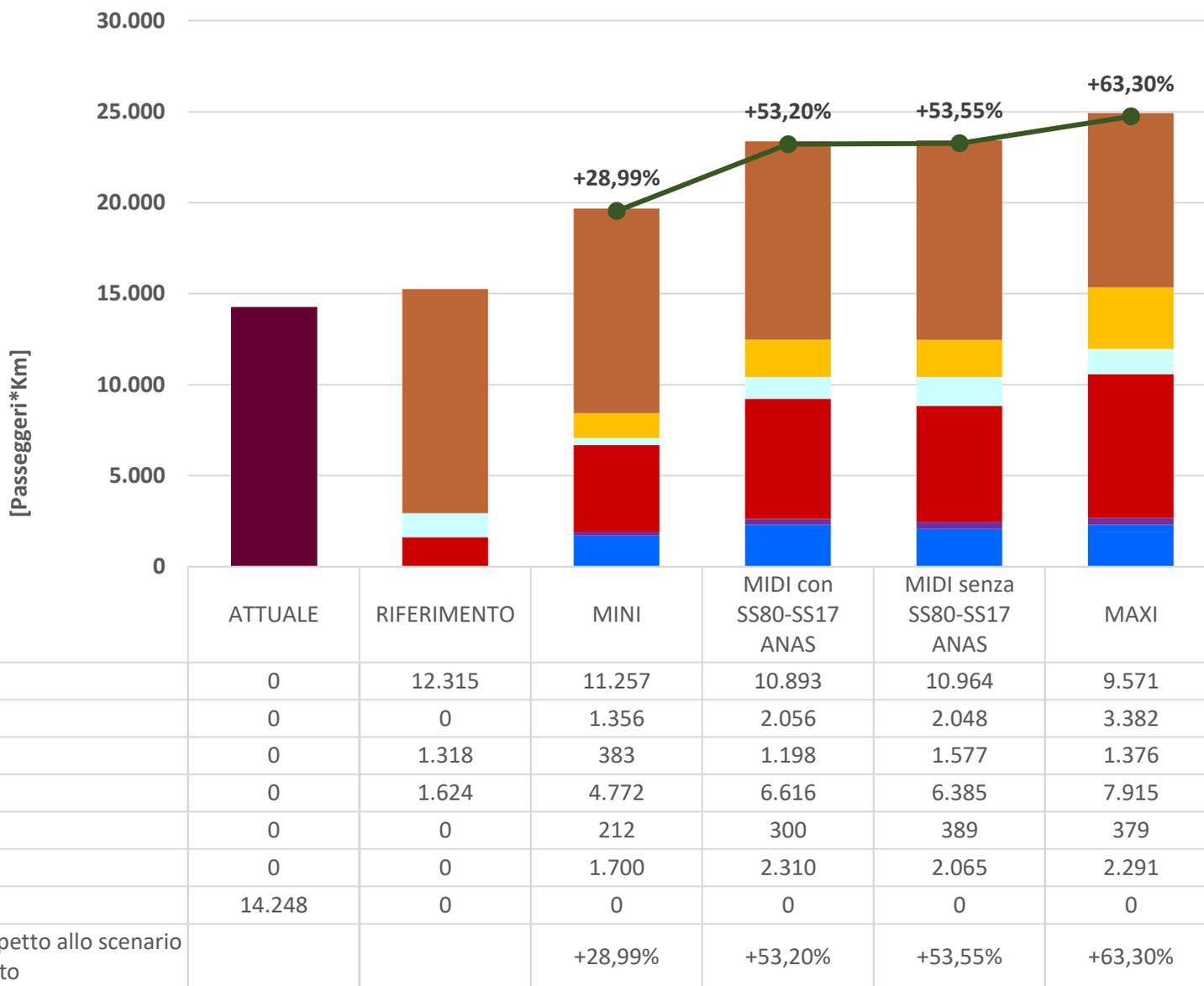


INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Passeggeri su Trasporto pubblico



Park&Ride	0	380	160	306	400	283
Diversione modale in Scope	0	537	1.167	1.814	1.693	2.220
Domanda consolidata su rete AMA	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156
Incremento in percentuale rispetto alla domanda consolidata attuale			+13,38%	+39,18%	+38,31%	+51,65%

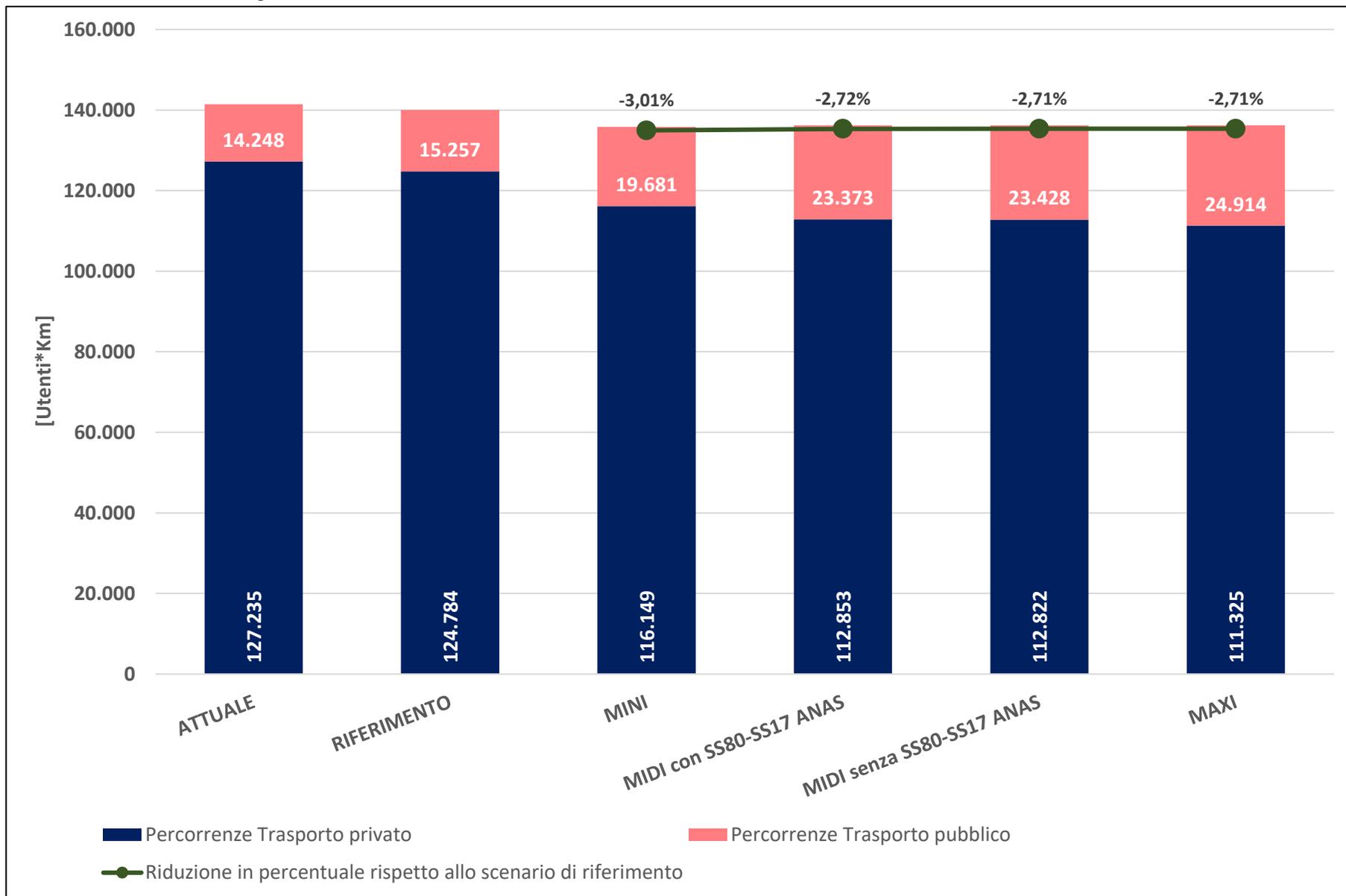
INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Percorrenze a bordo del Trasporto pubblico per tipologia di servizio



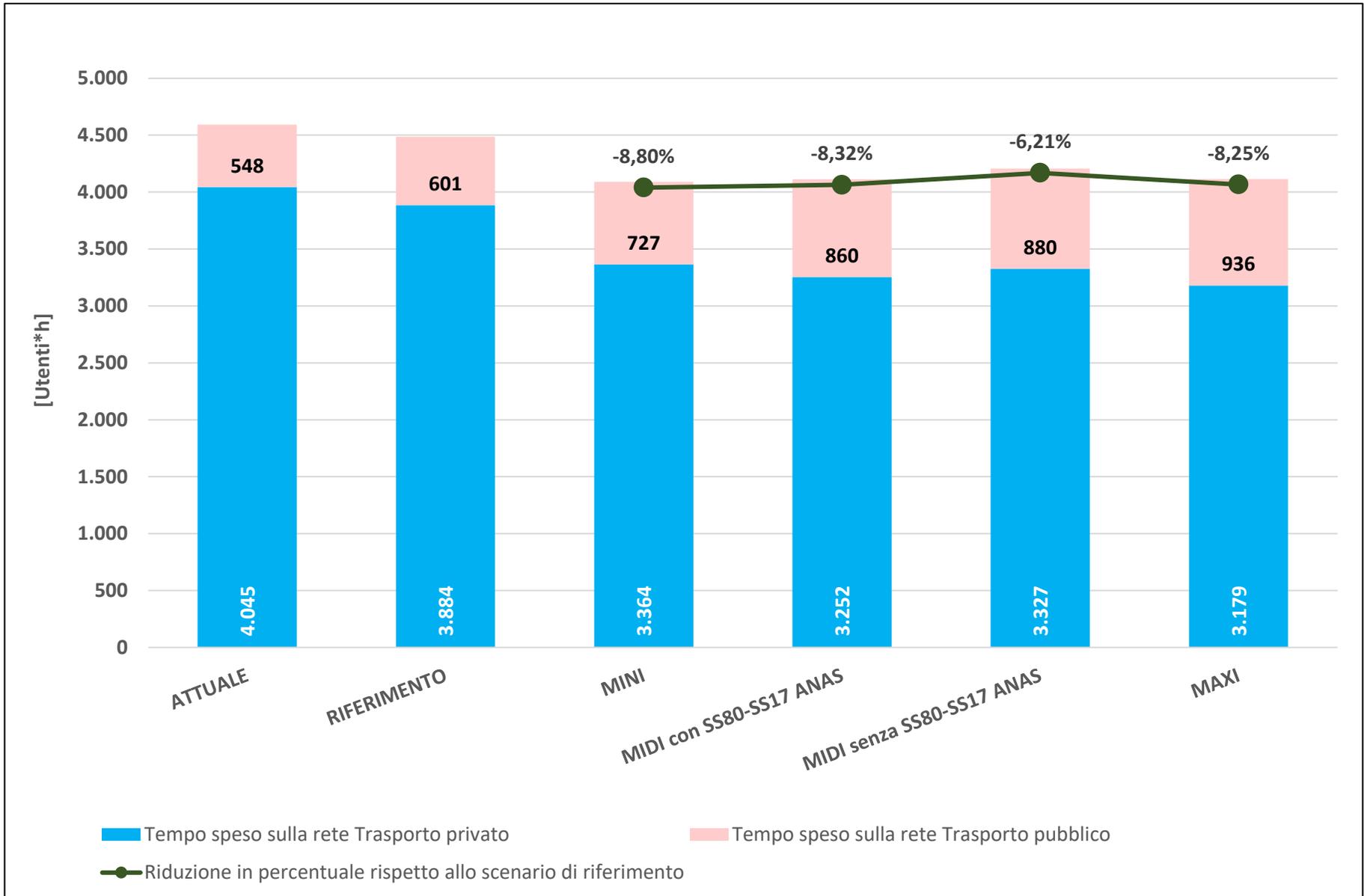
INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Tempo speso a bordo del Trasporto pubblico



INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Percorrenze complessive su rete multimodale



INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Tempo speso sulla rete multimodale



7. DETTAGLIO DELLE SIMULAZIONI DEGLI SCENARI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE"

GUIDA ALLA LETTURA DEGLI ELABORATI DEL MODELLO DI SIMULAZIONE

Flussogramma trasporto privato



Volume di traffico (ora di punta AM) su rete autostradale

Volume di traffico (ora di punta AM) su rete stradale

Rete di differenza

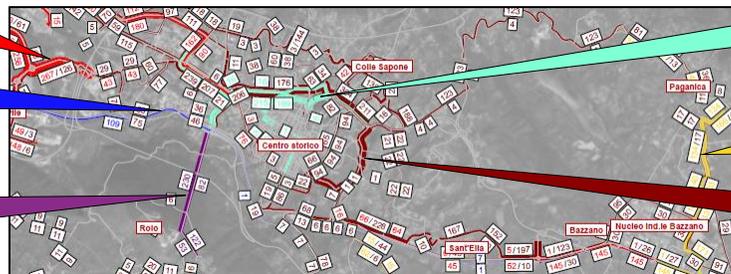


Diminuzione Volume di traffico

Aumento Volume di traffico

Flussogramma trasporto pubblico

- Volume utenti in diversione modale su Metrobus
- Volume utenti in diversione modale su Treno
- Volume utenti in diversione modale su Cabinovia



Volume utenti in diversione modale su Navette interne

Volume utenti in diversione modale su Navette esterne

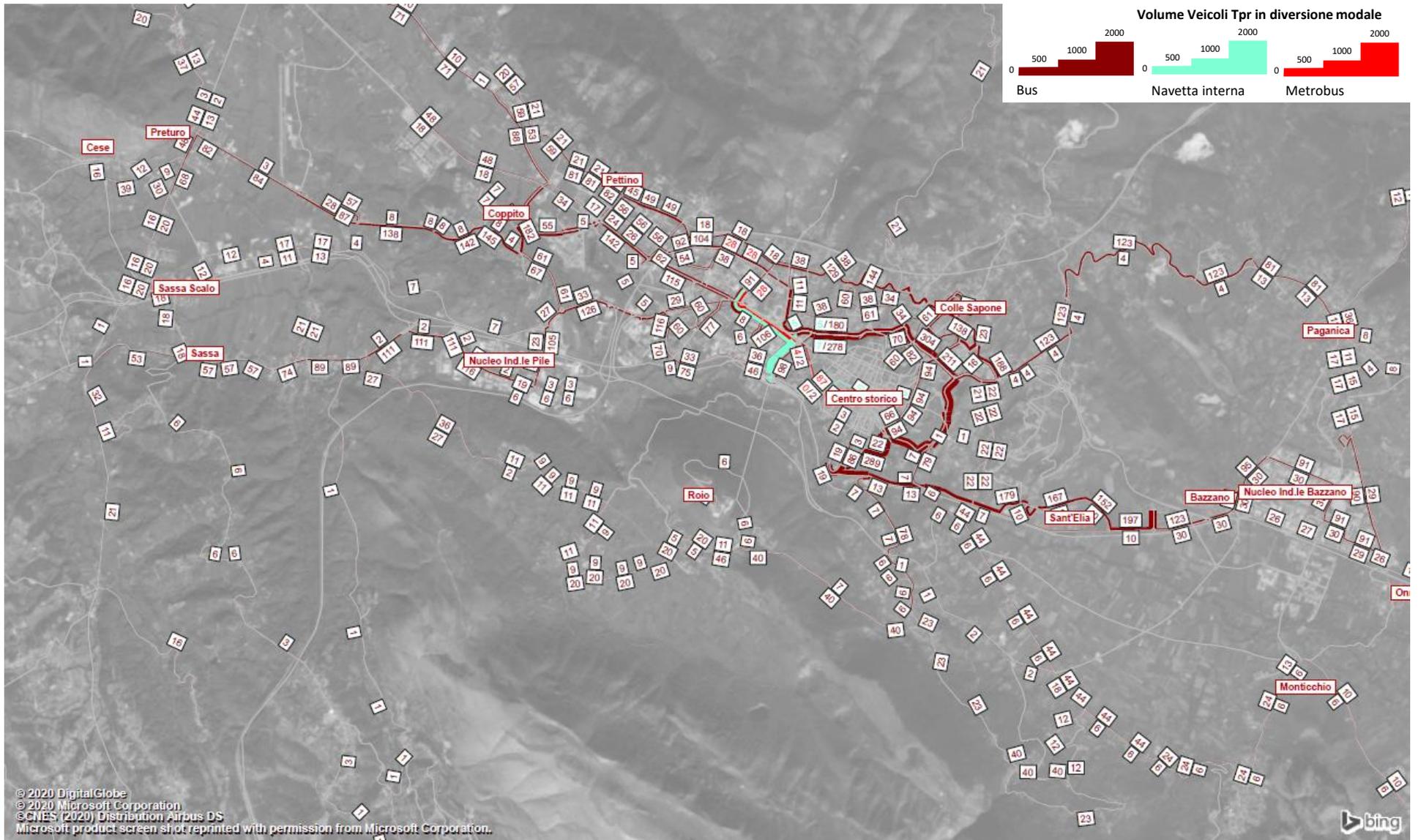
Volume utenti in diversione modale su Restanti servizi

7.1 SCENARIO DI RIFERIMENTO

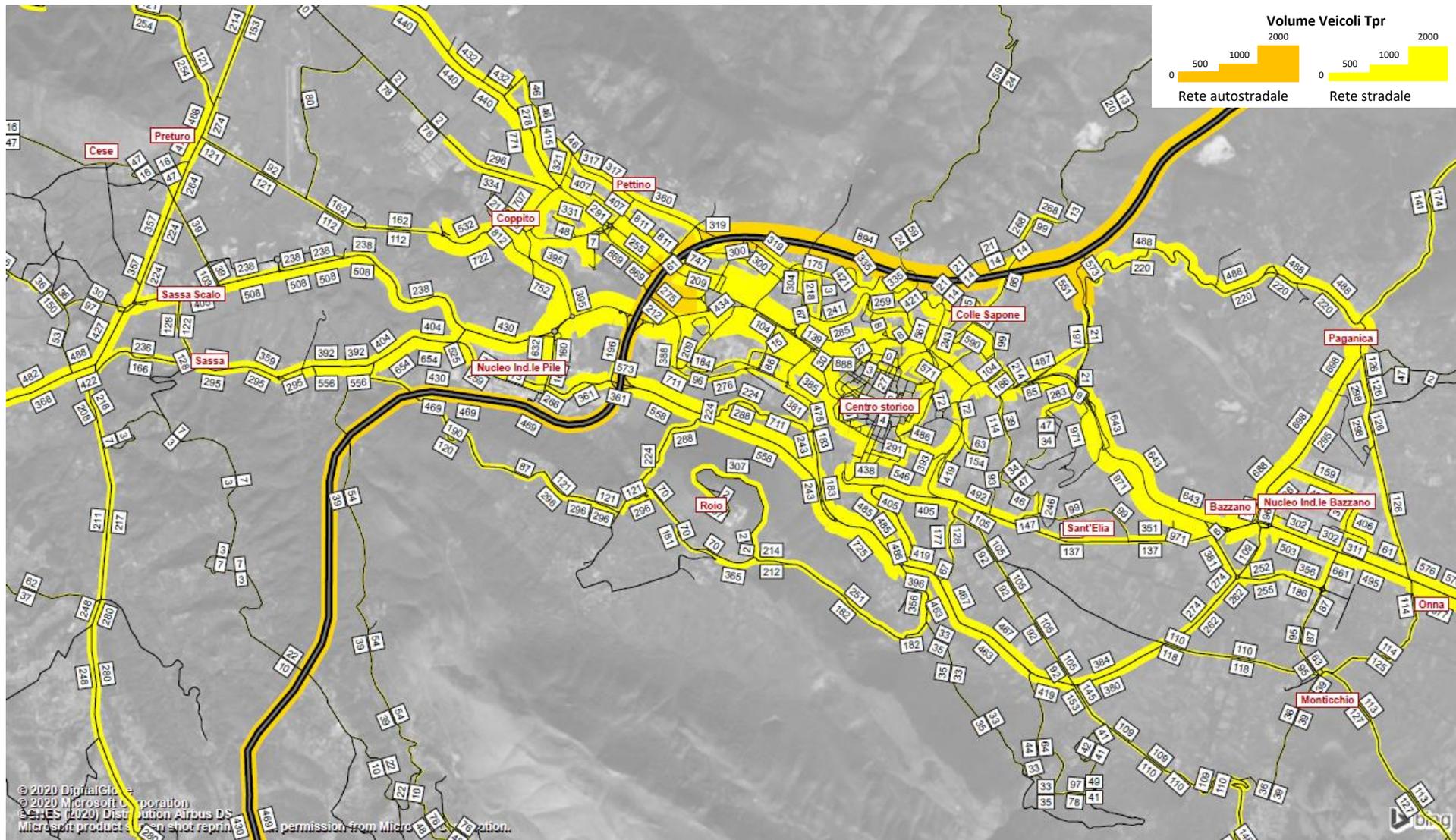
		RIFERIMENTO	RIFERIMENTO Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓	
	Matrice "Riabitare"		✓
OFFERTA	Interventi stradali finanziati	✓	✓
	ZTL attiva		
	Potenziamento TPL Interventi finanziati	✓	✓

SCENARIO DI RIFERIMENTO:

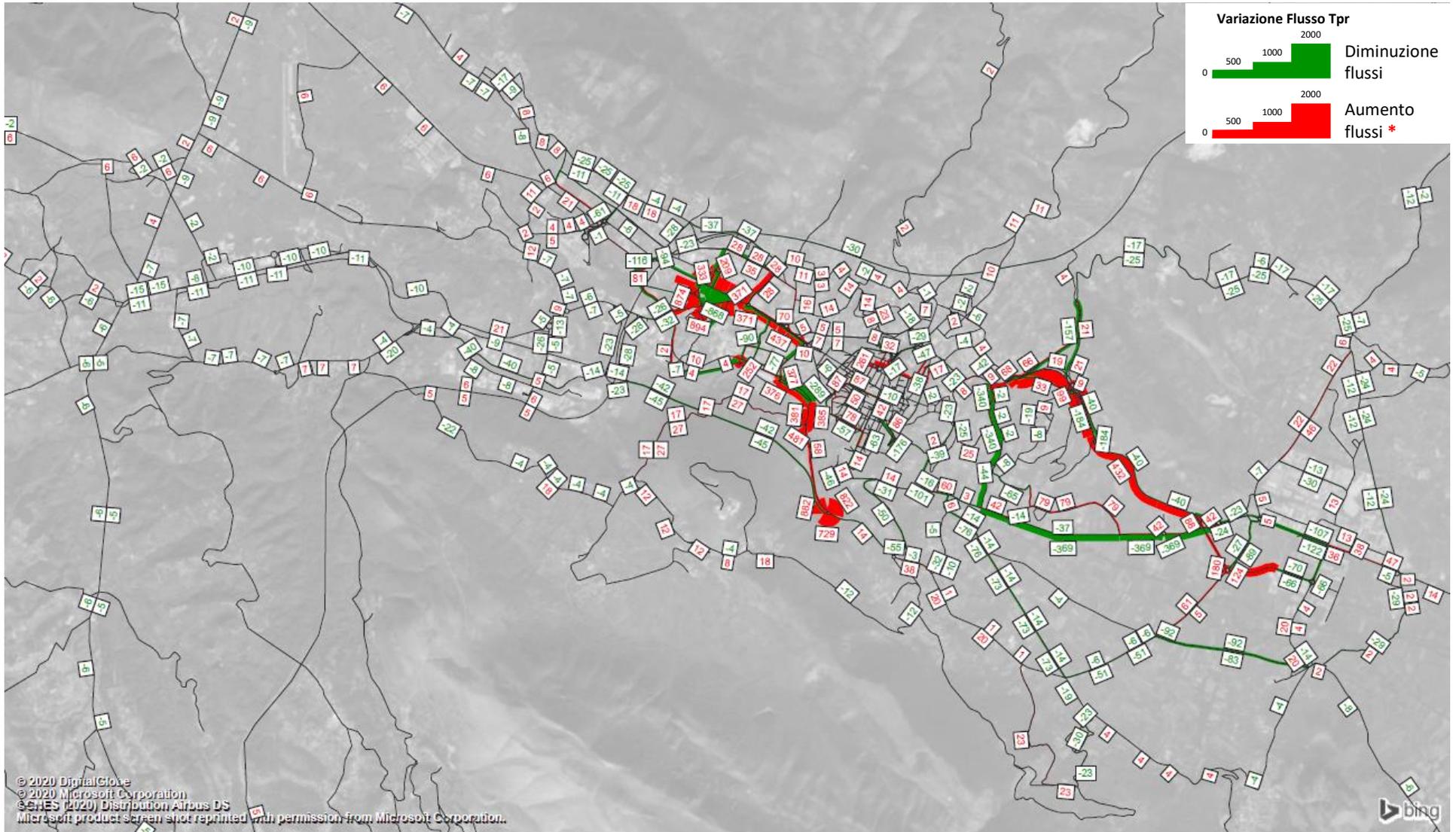
FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO DI RIFERIMENTO : FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATE



SCENARIO DI RIFERIMENTO : DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO STATO ATTUALE

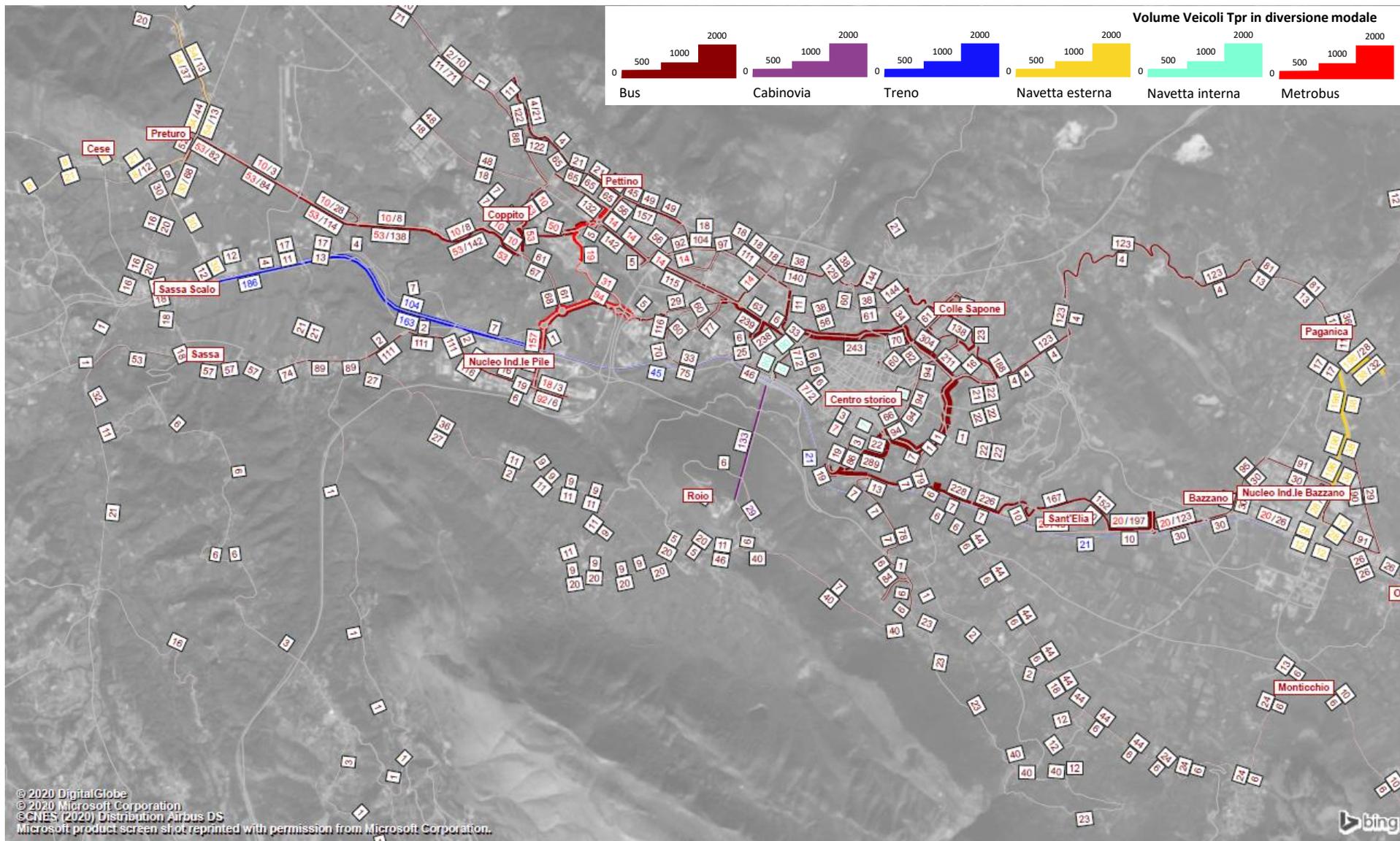


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

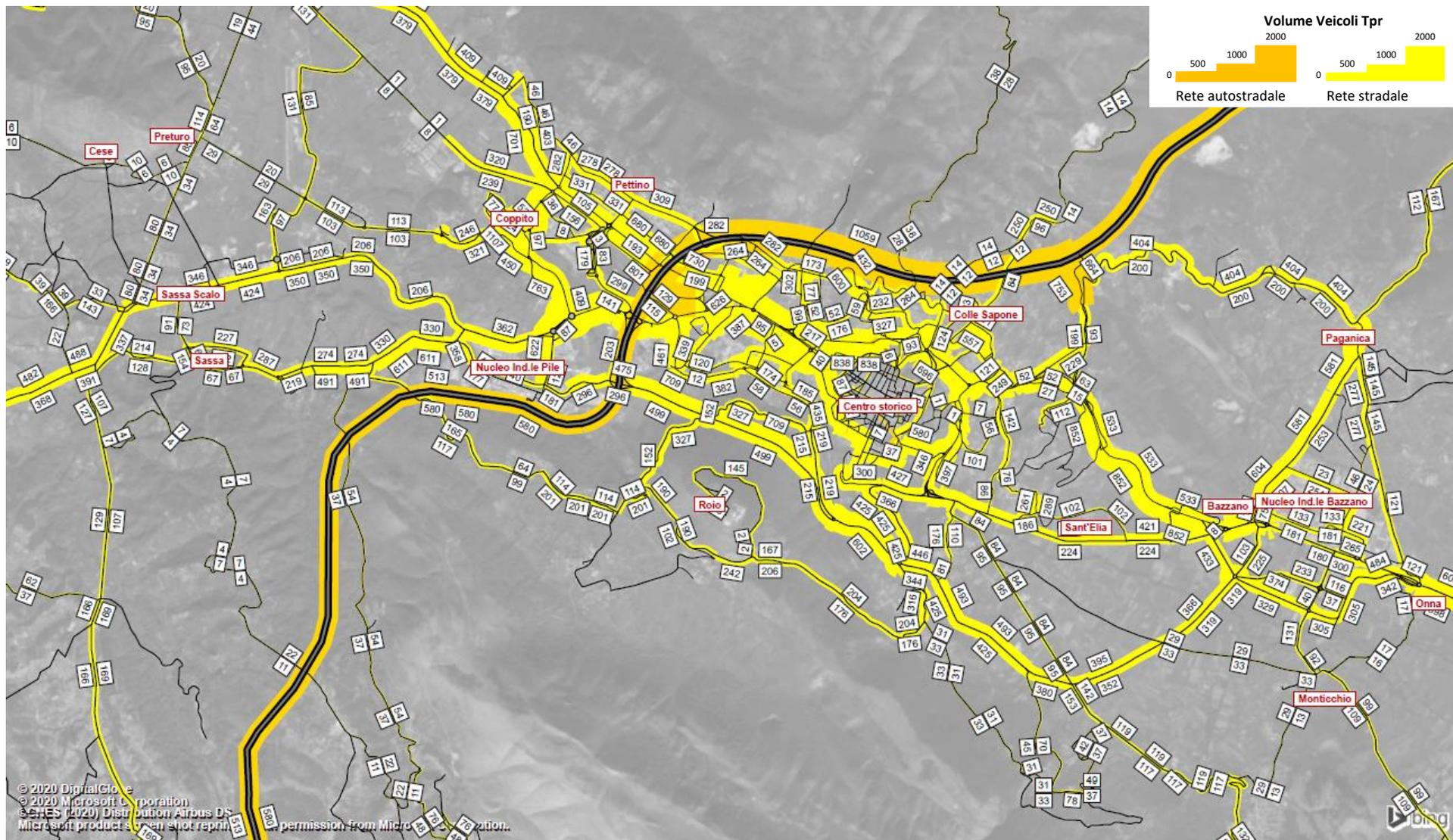
7.2 SCENARIO MINI RIABITARE

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

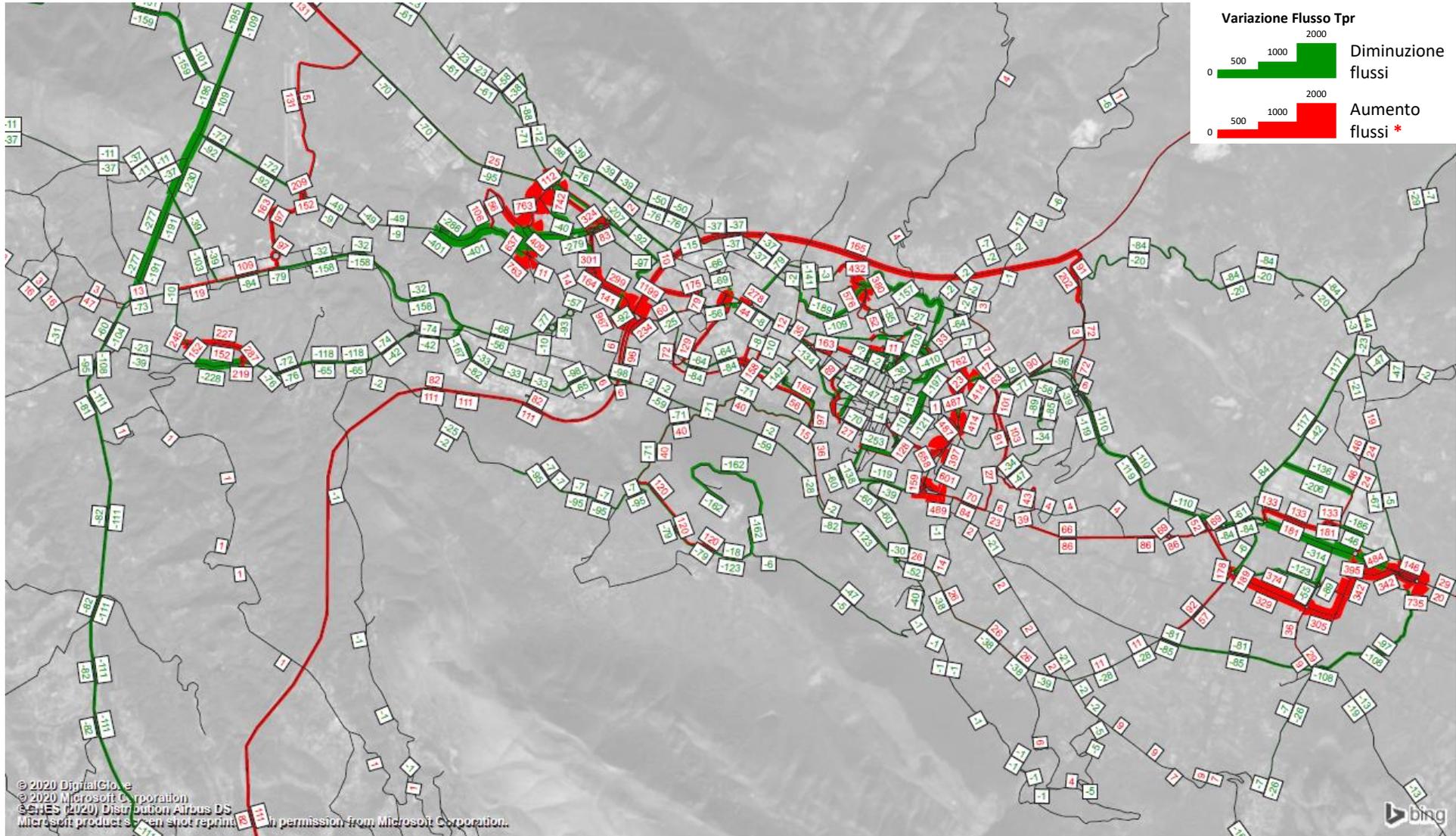
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

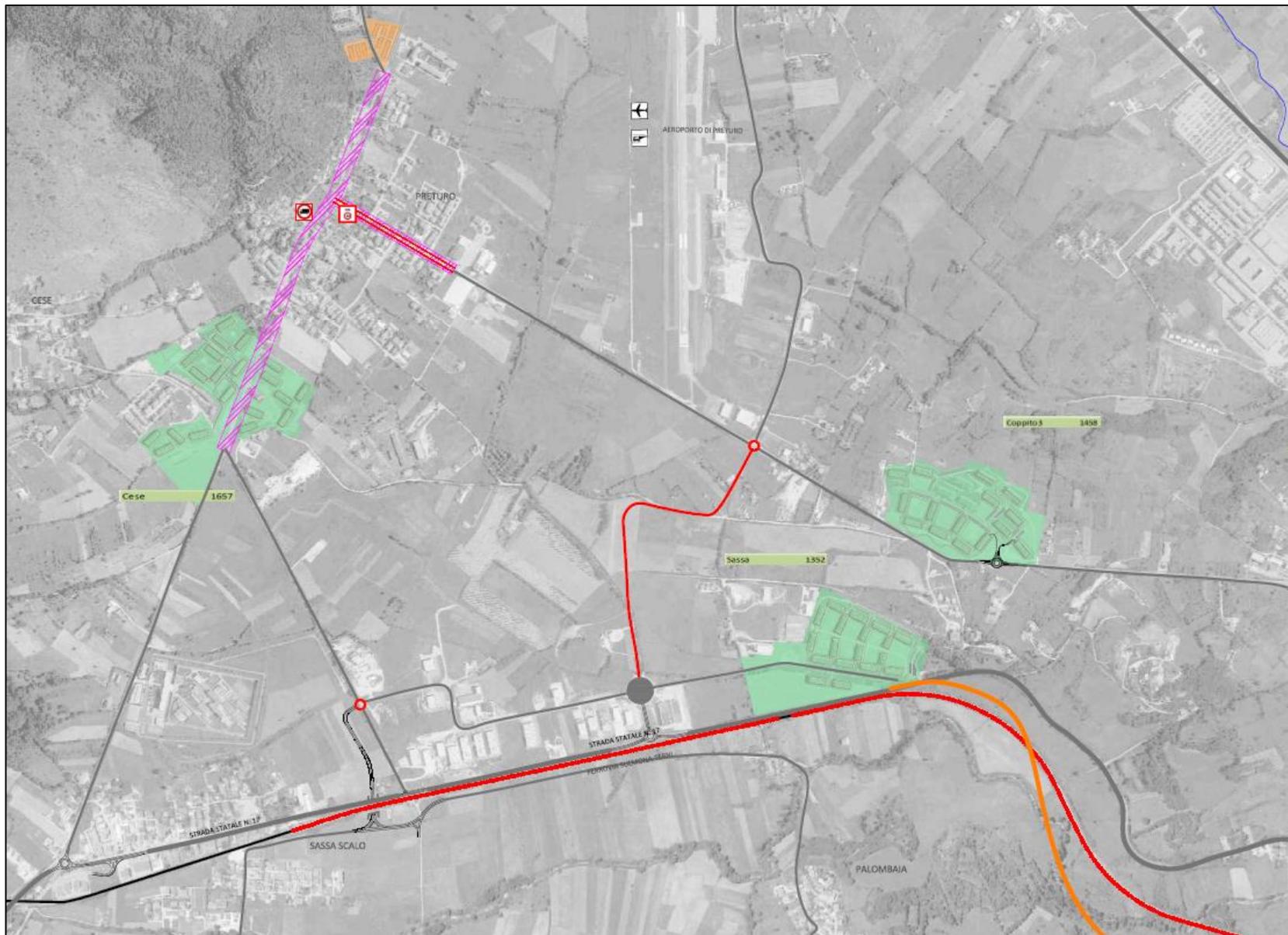


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

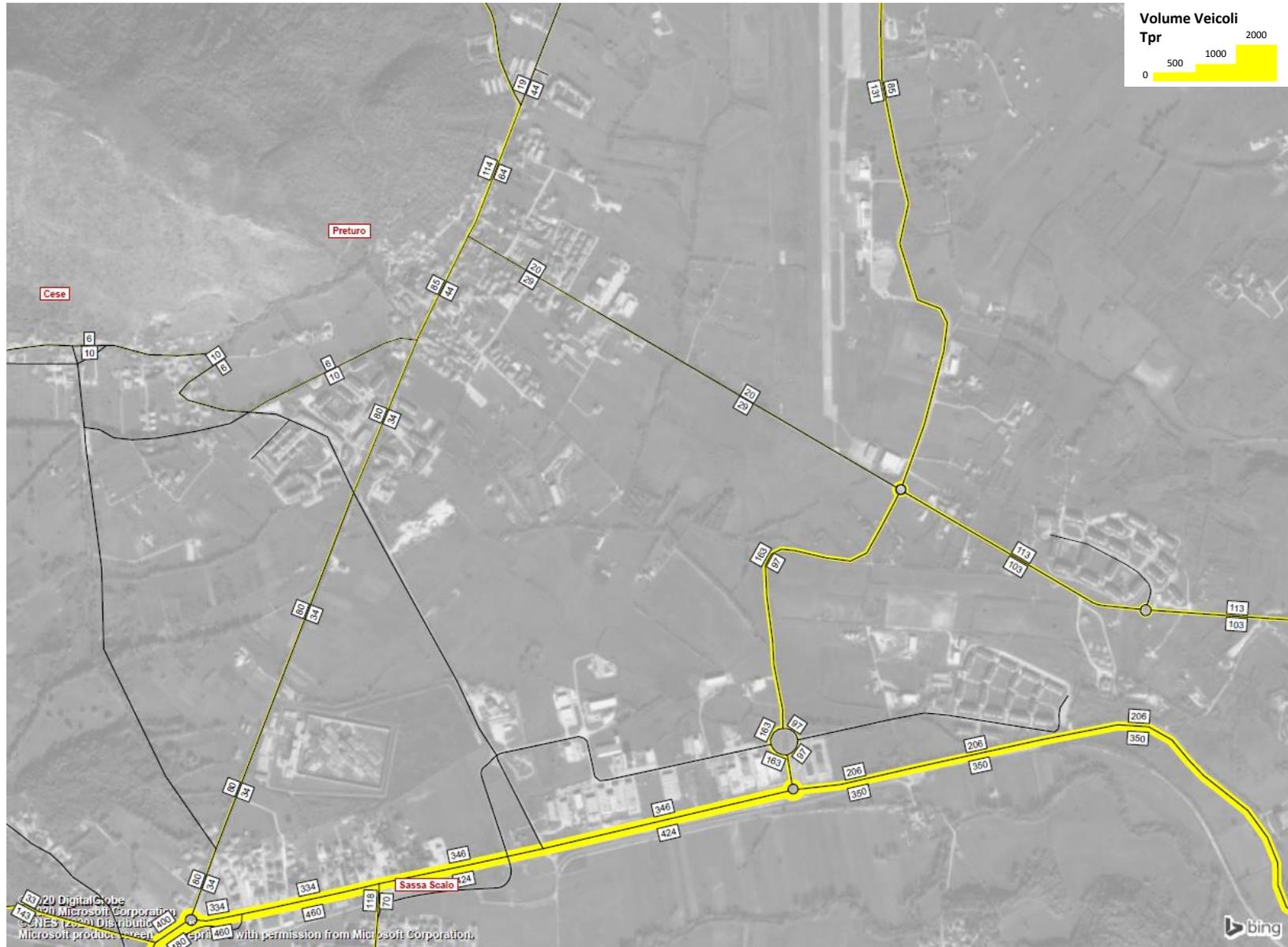


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

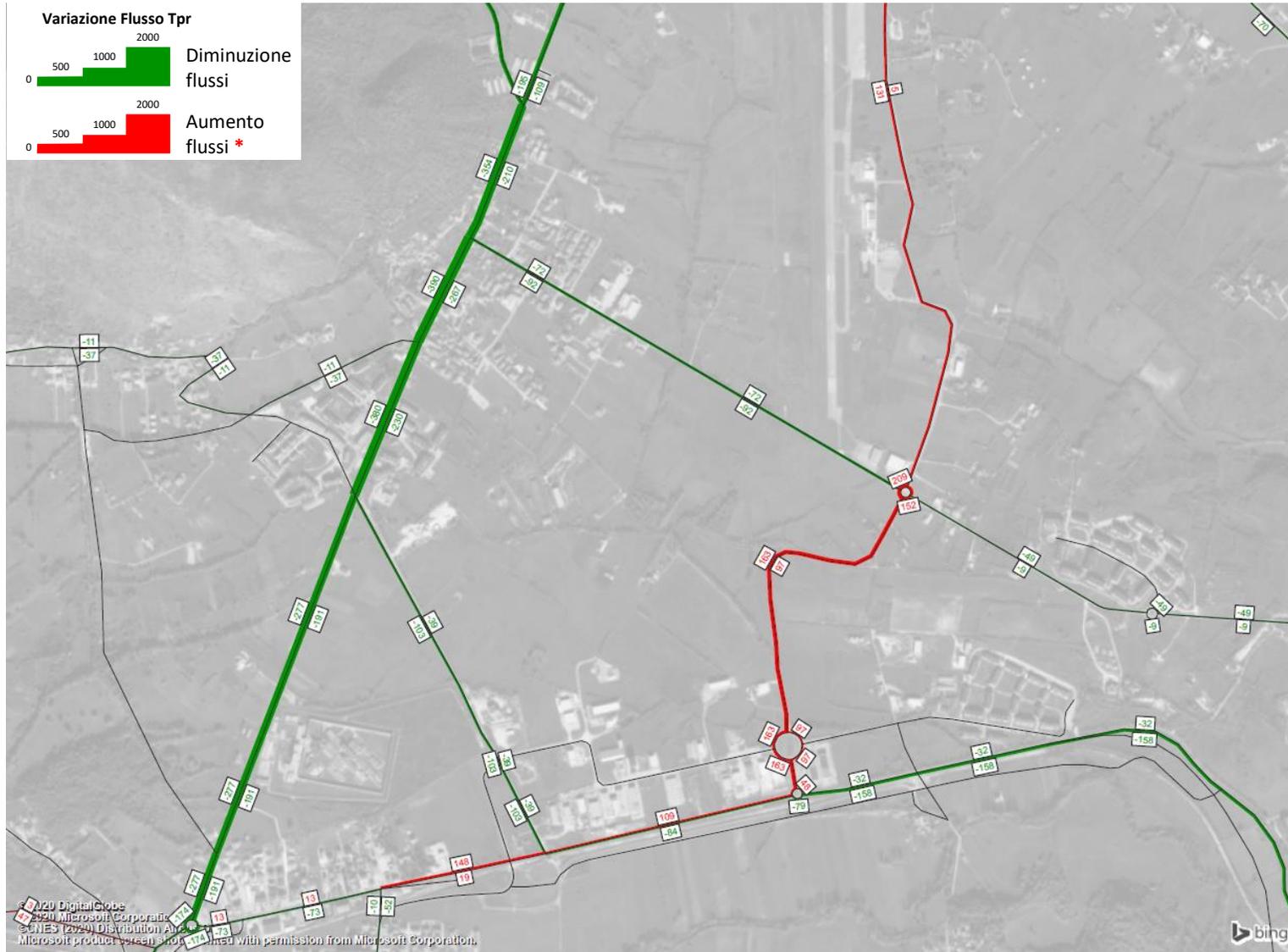
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

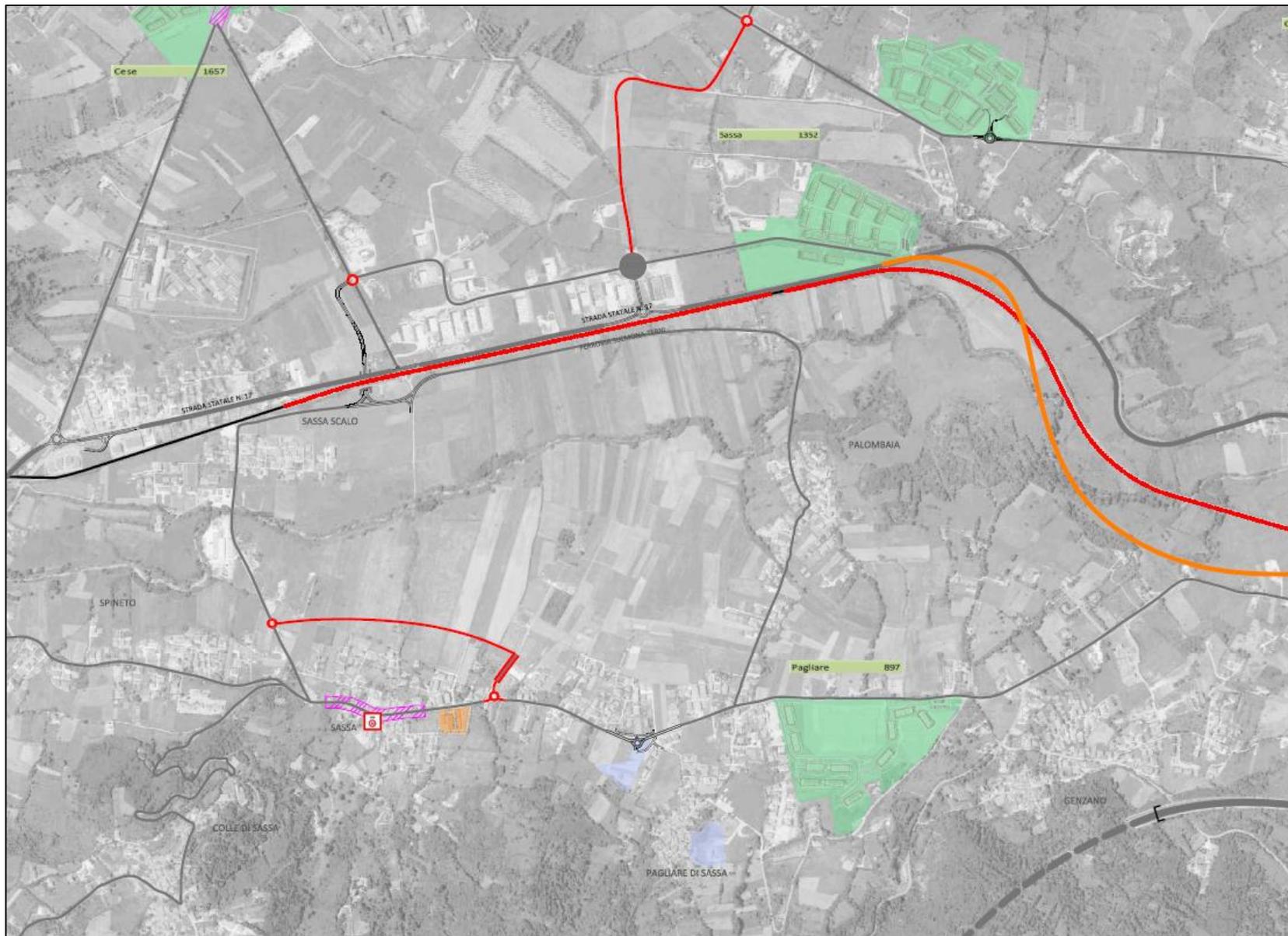


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

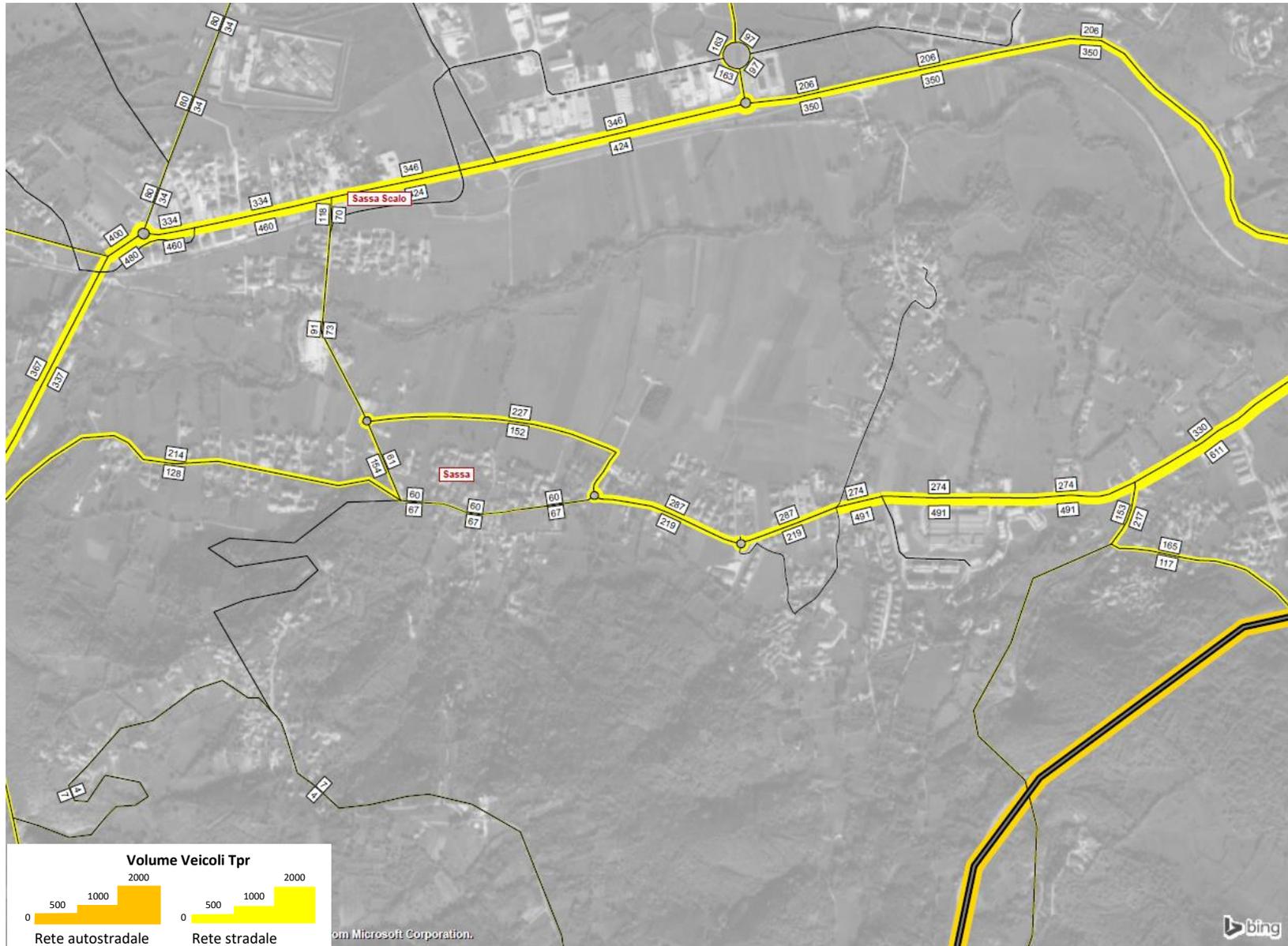


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

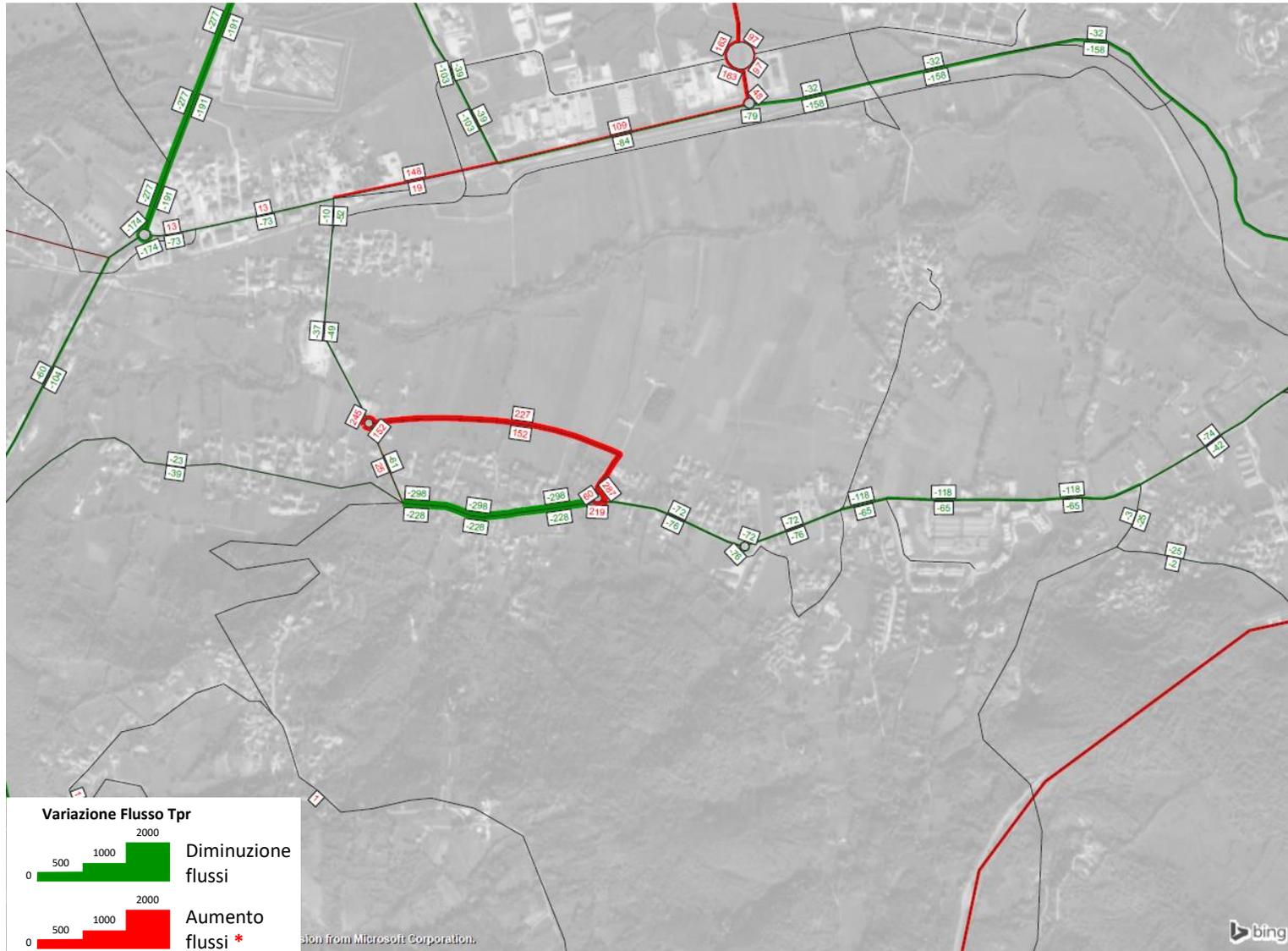
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

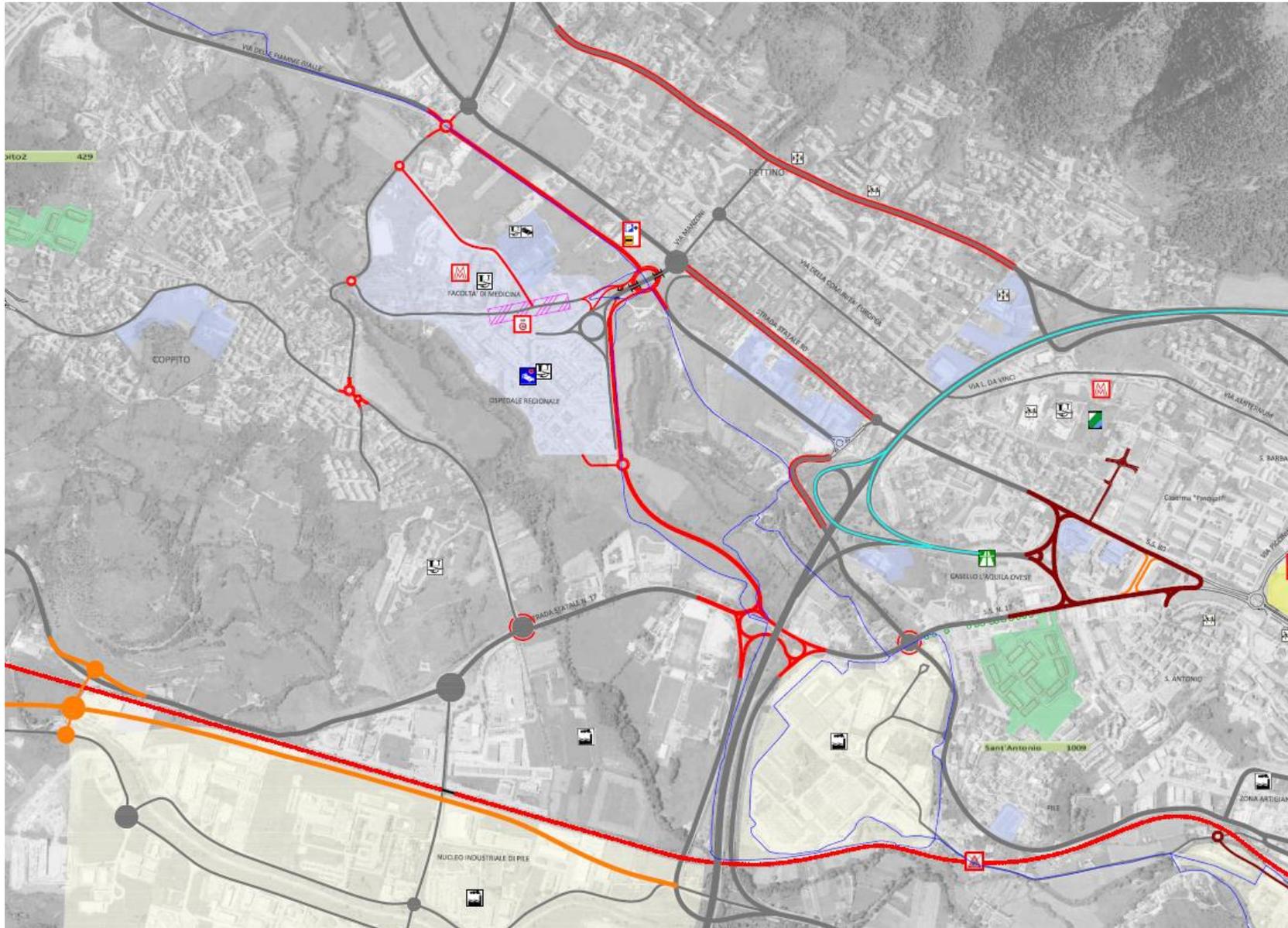


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

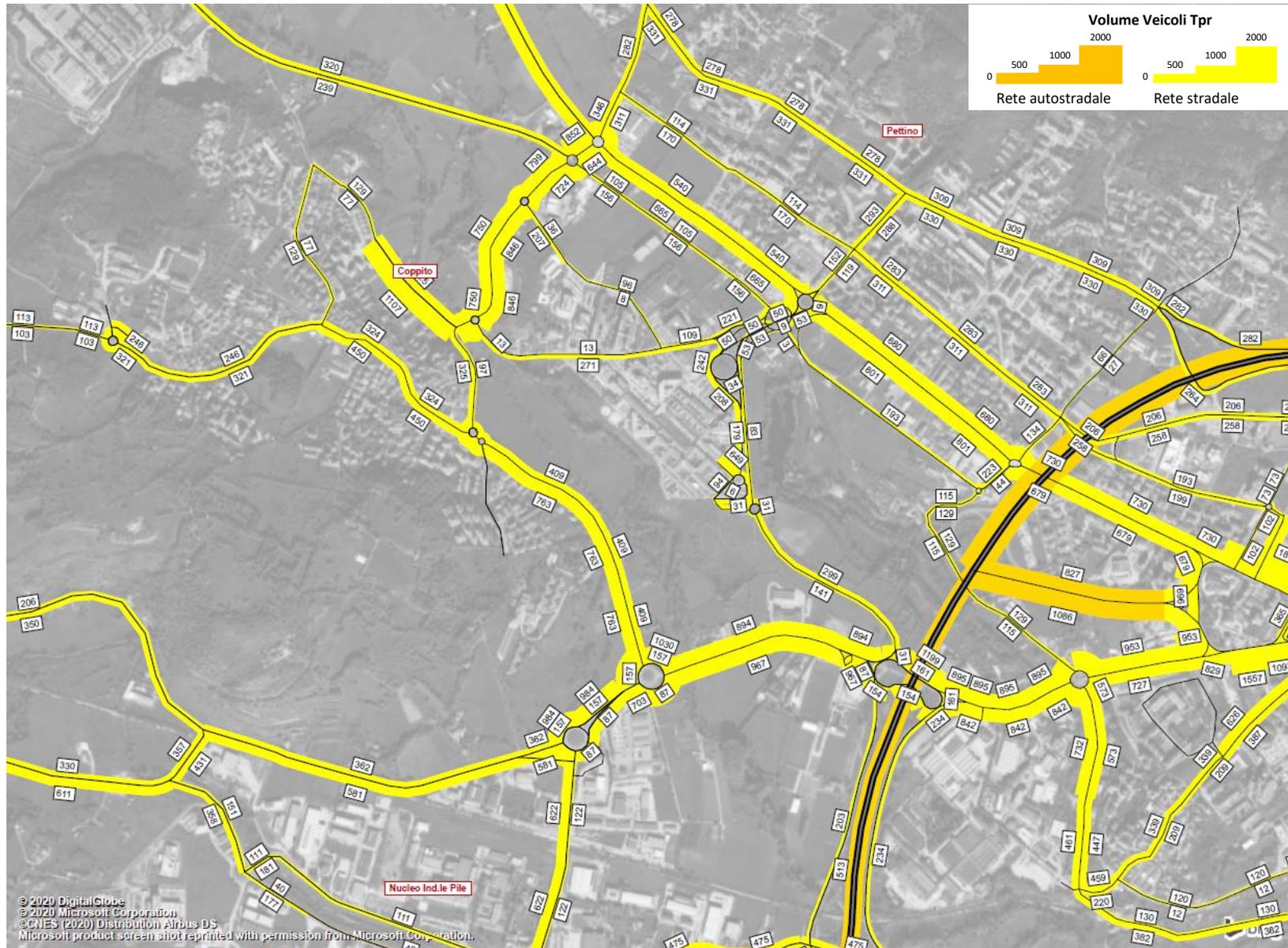


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

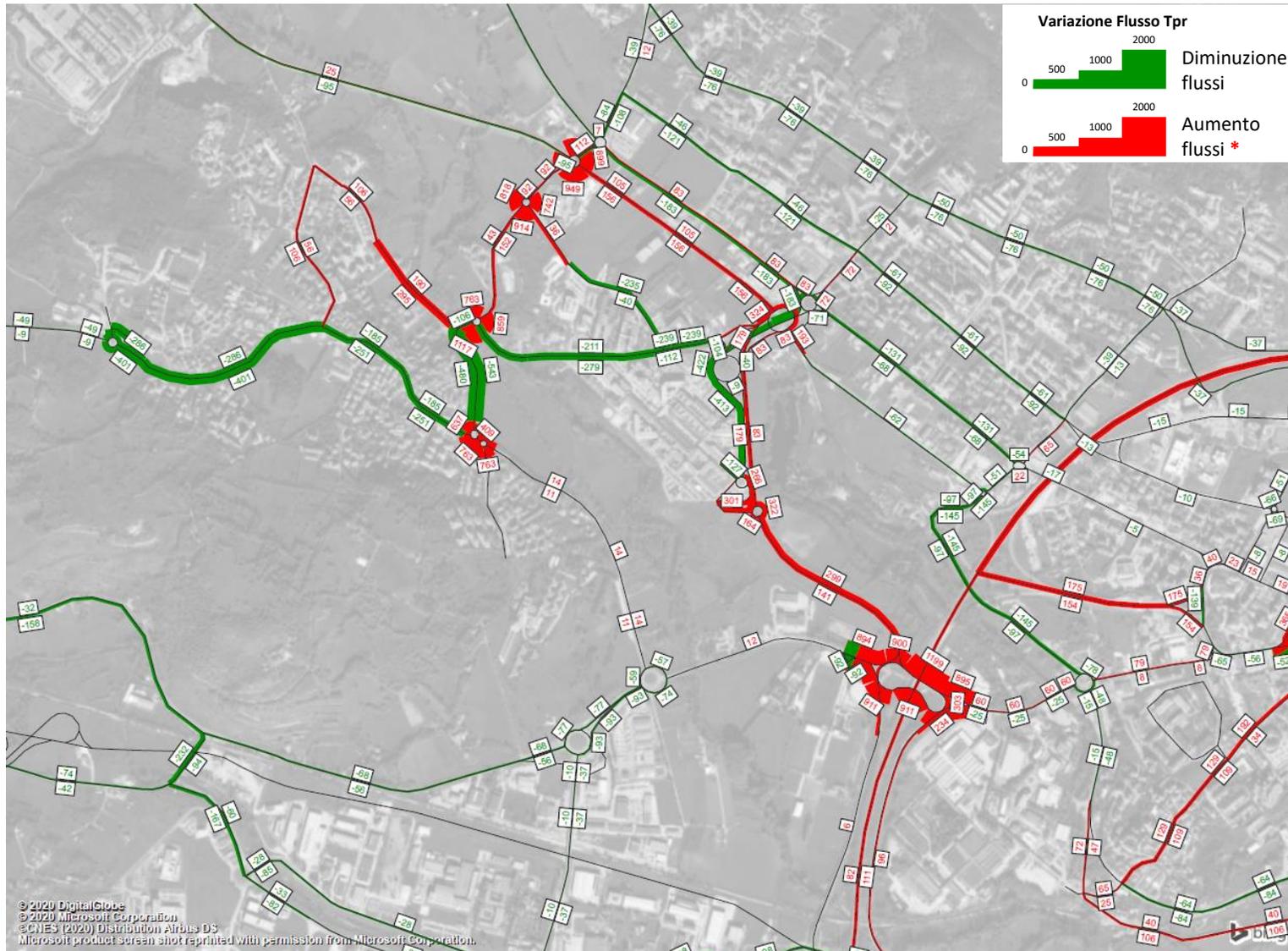
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

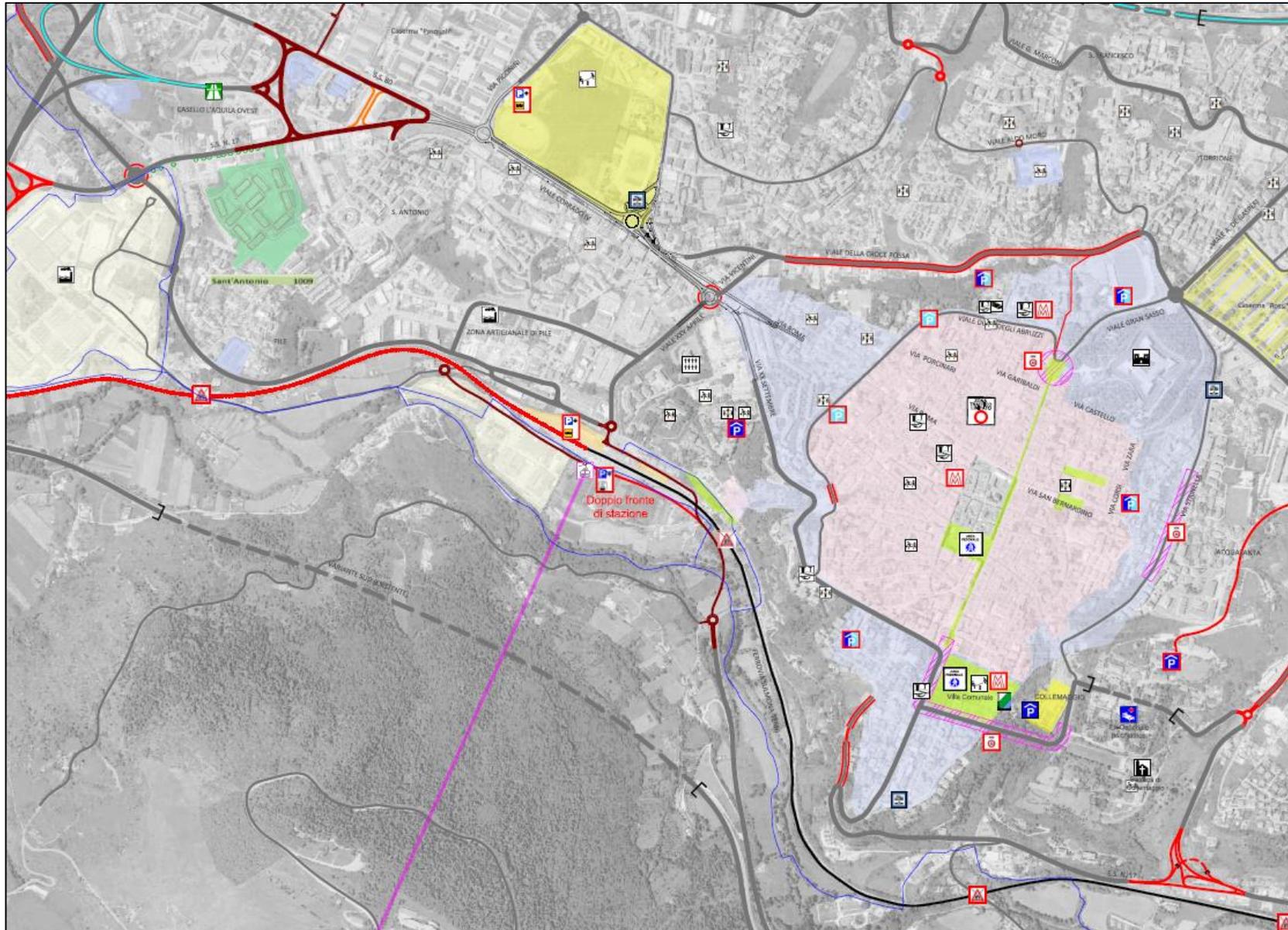


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

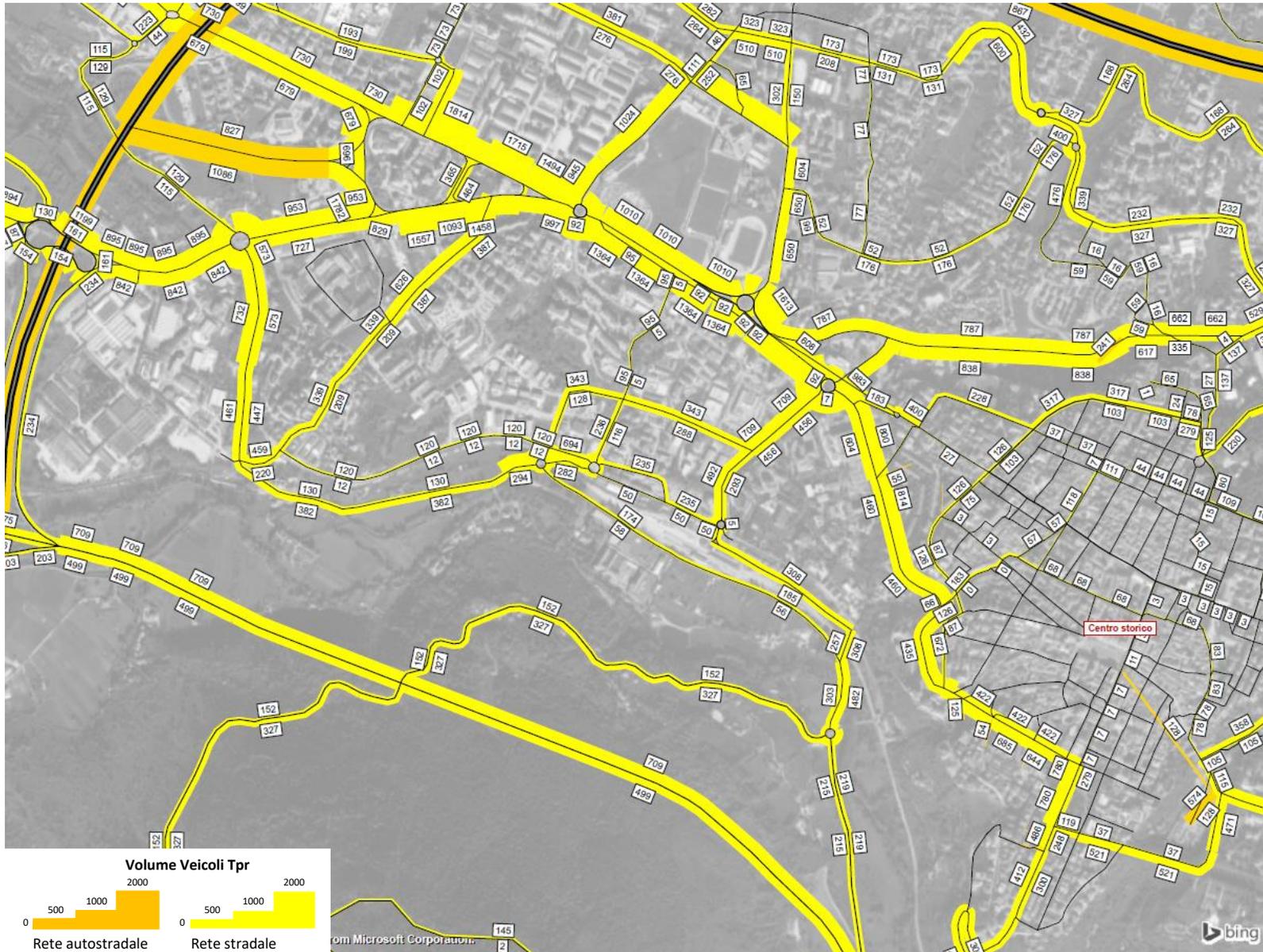


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

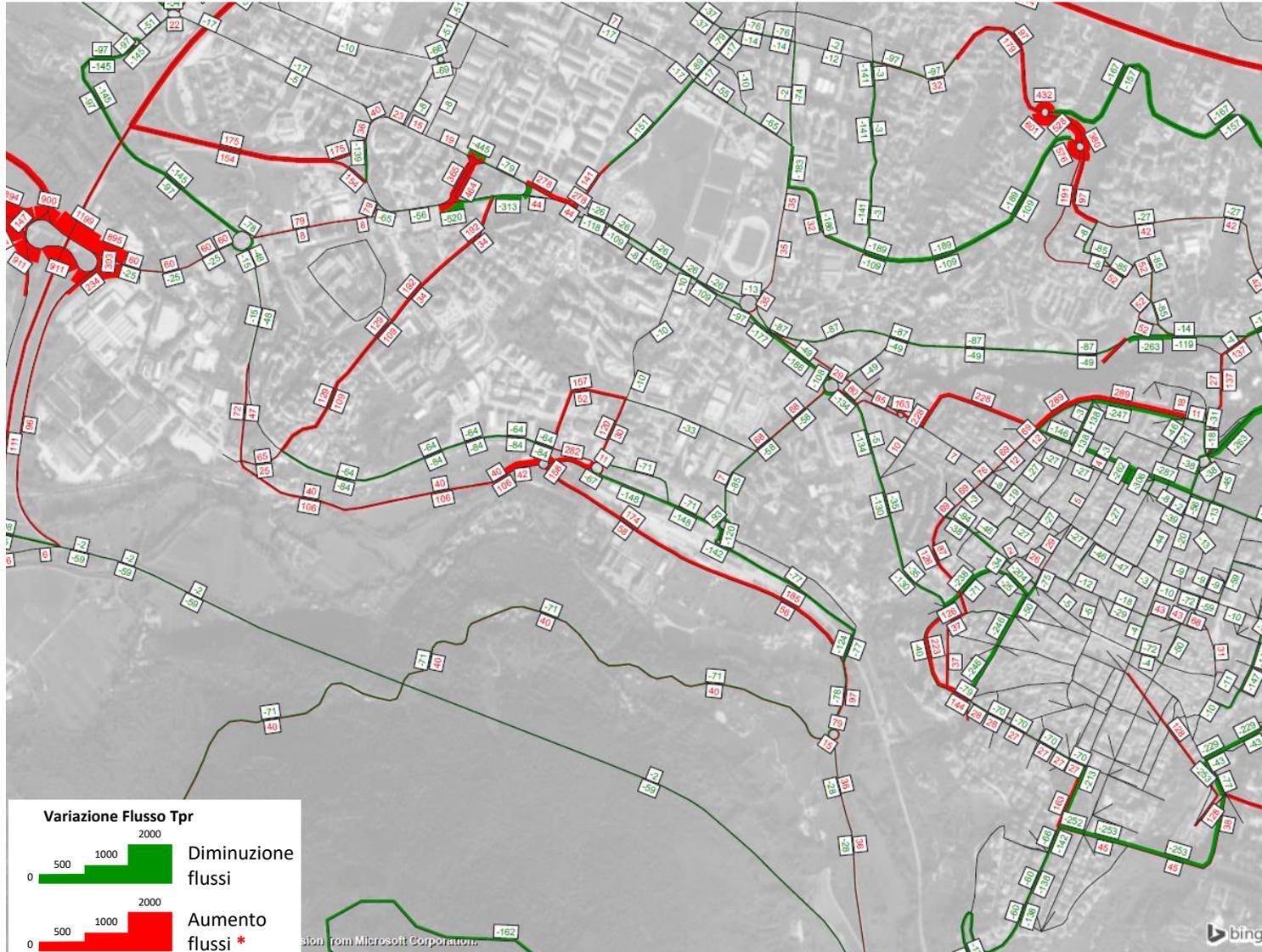
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

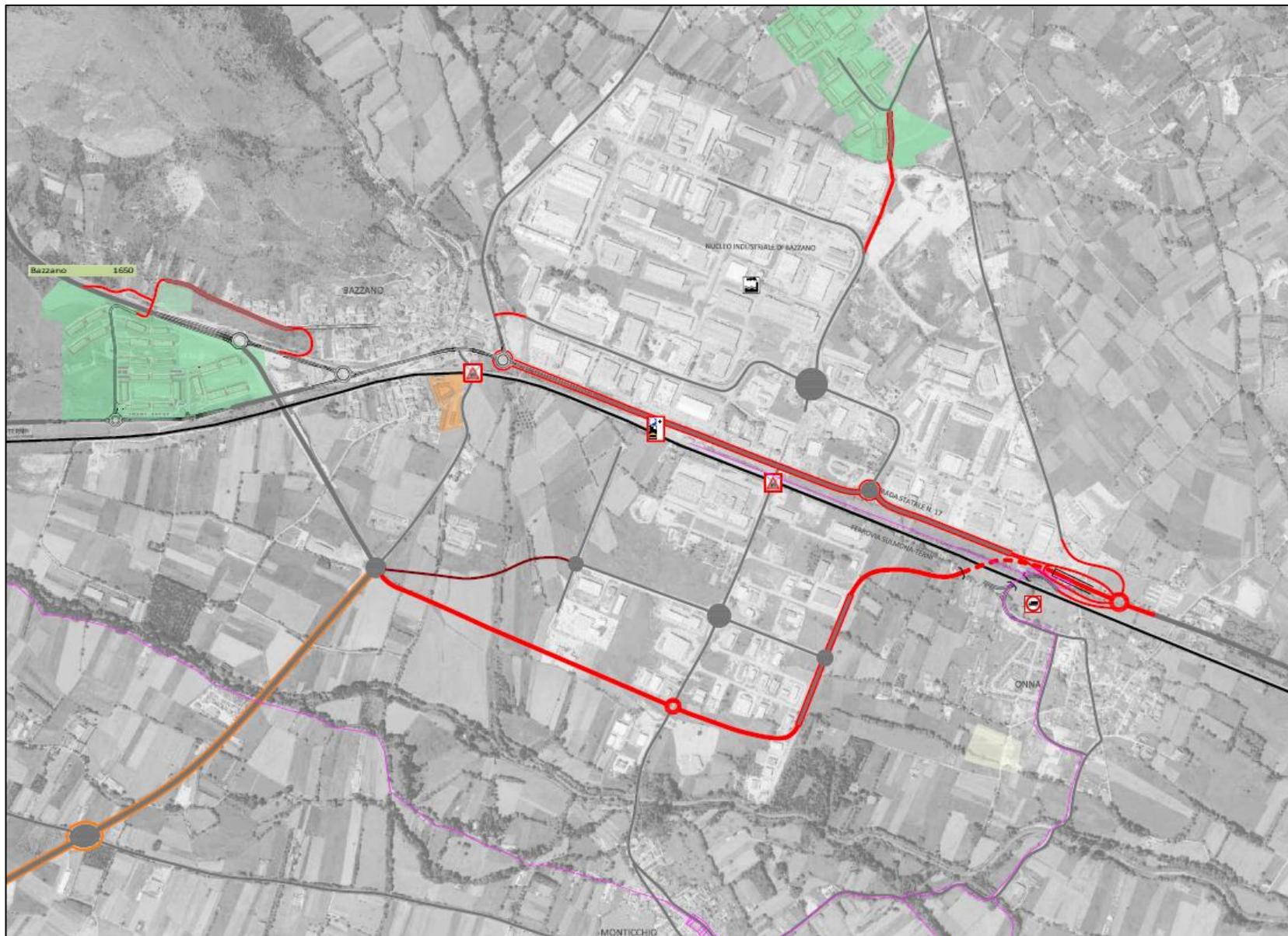


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

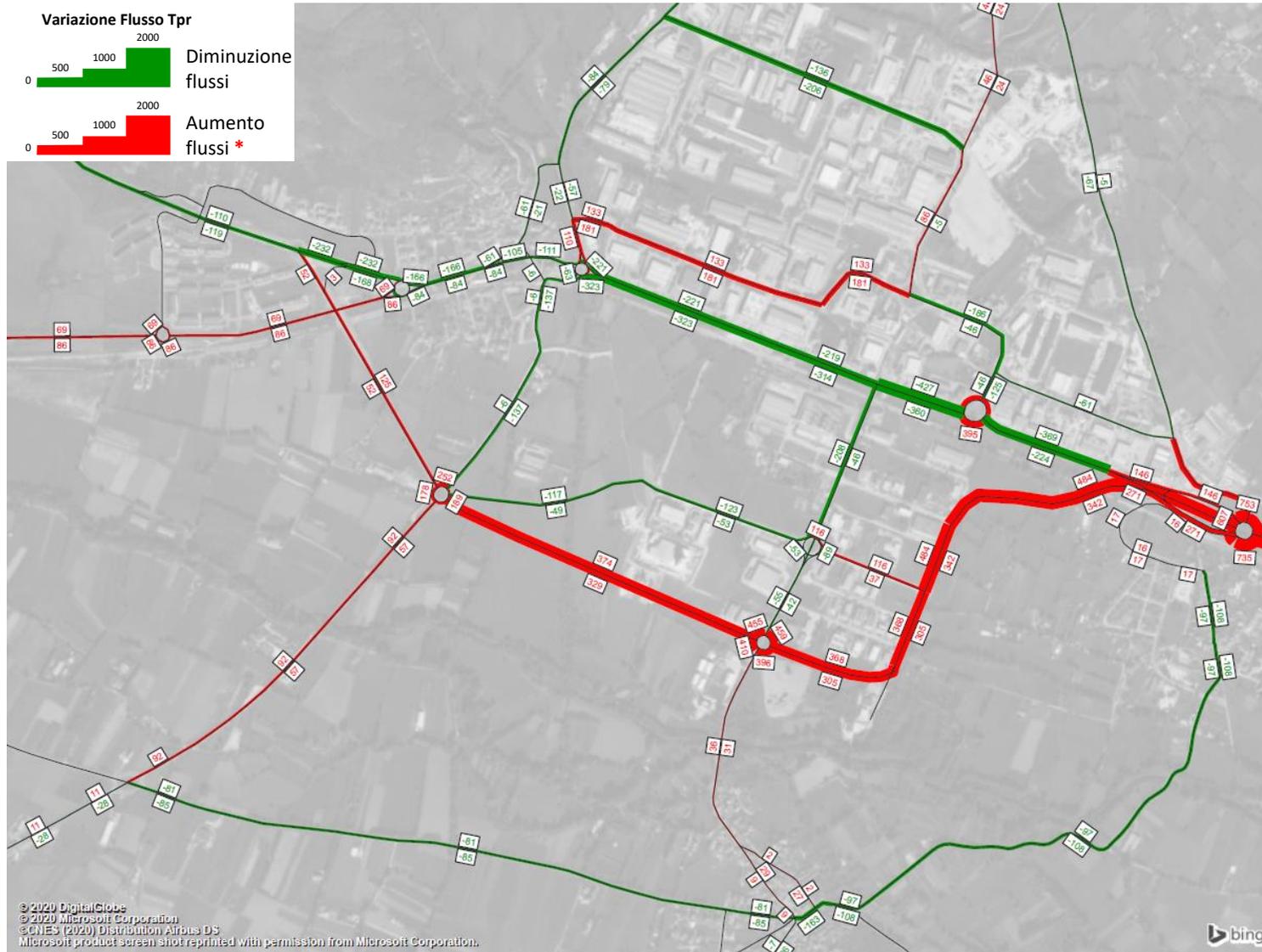
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MINI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

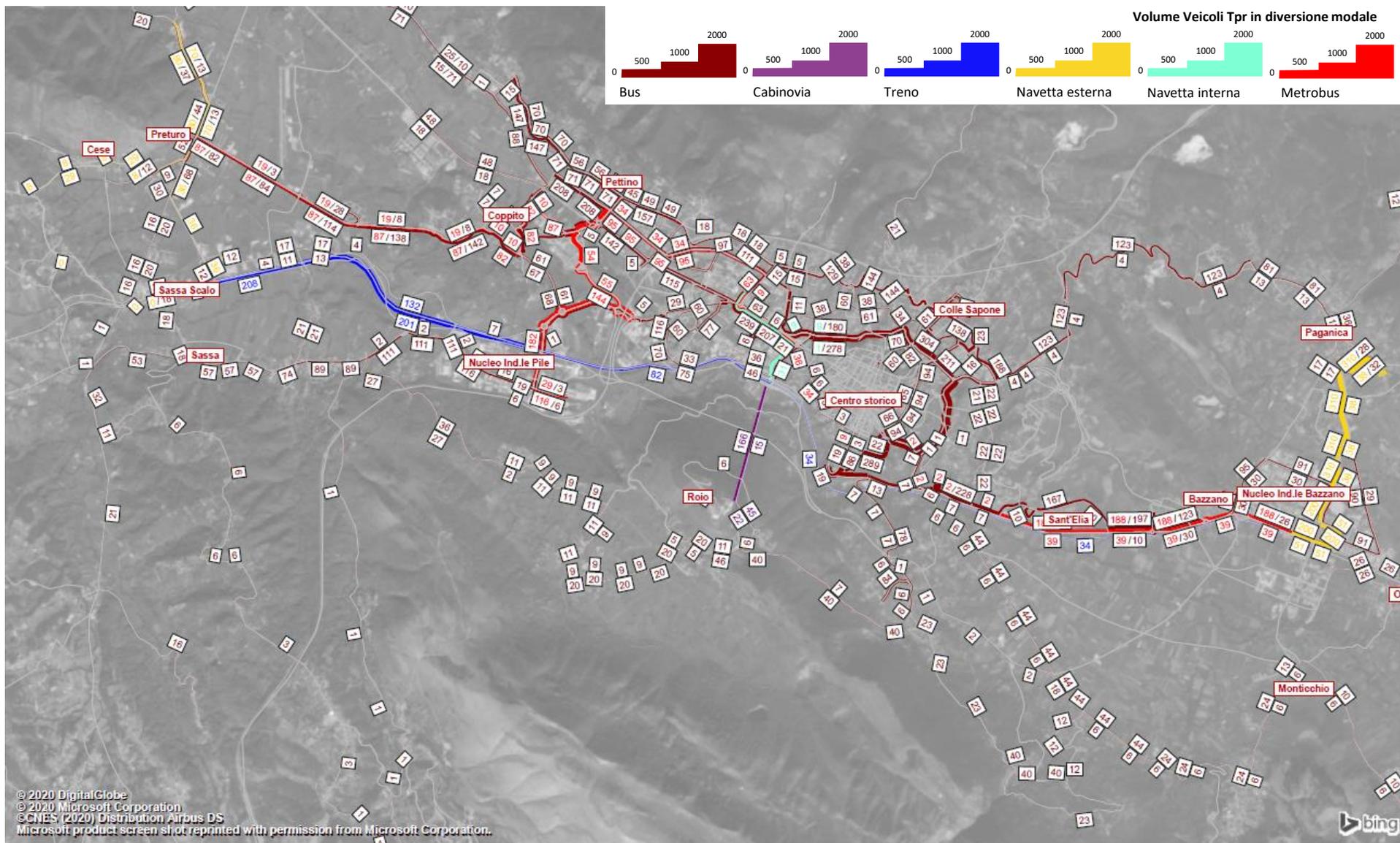


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

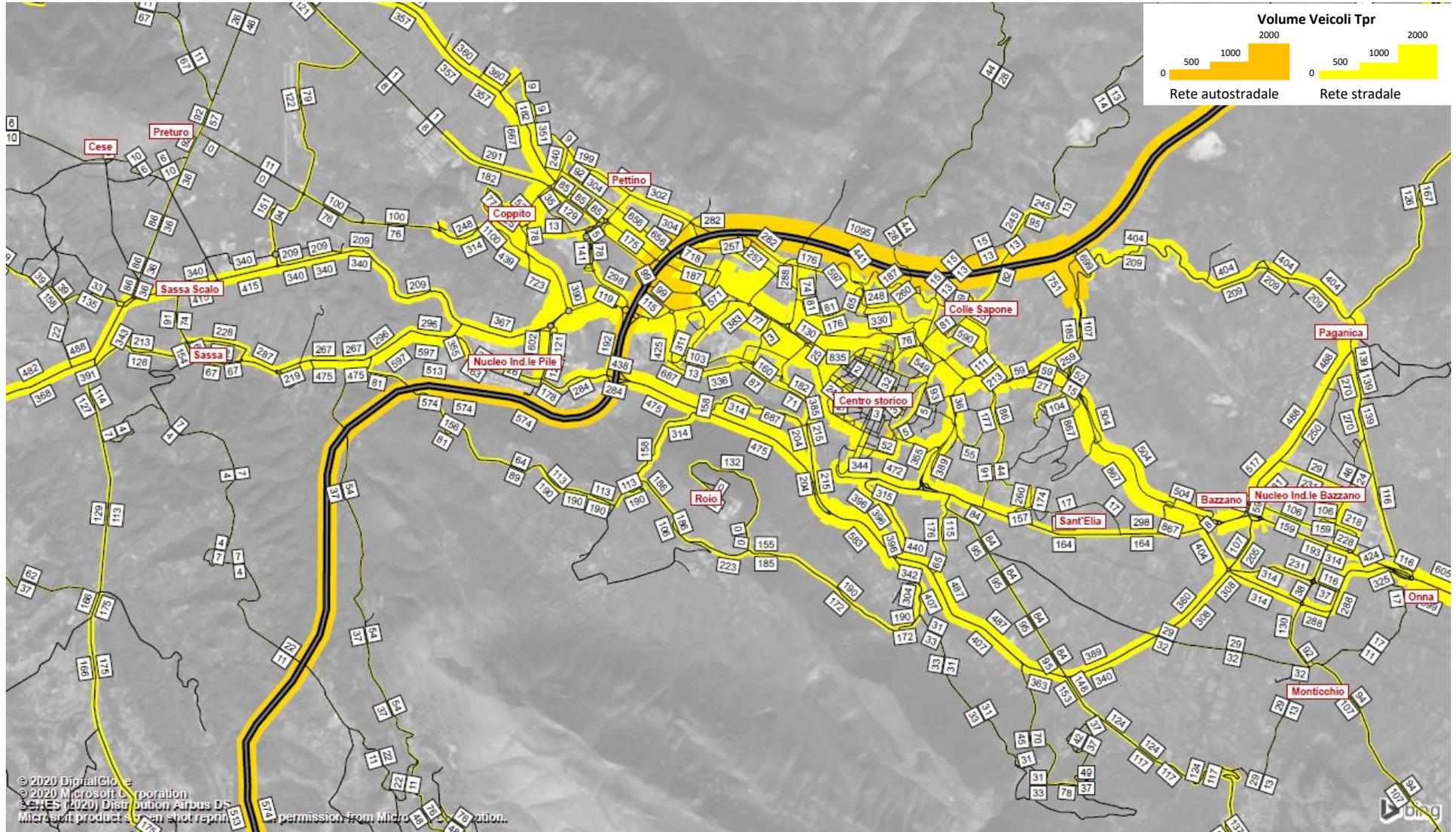
7.3 SCENARIO MIDI RIABITARE CON COLLEGAMENTO SS80-SS17 ANAS

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

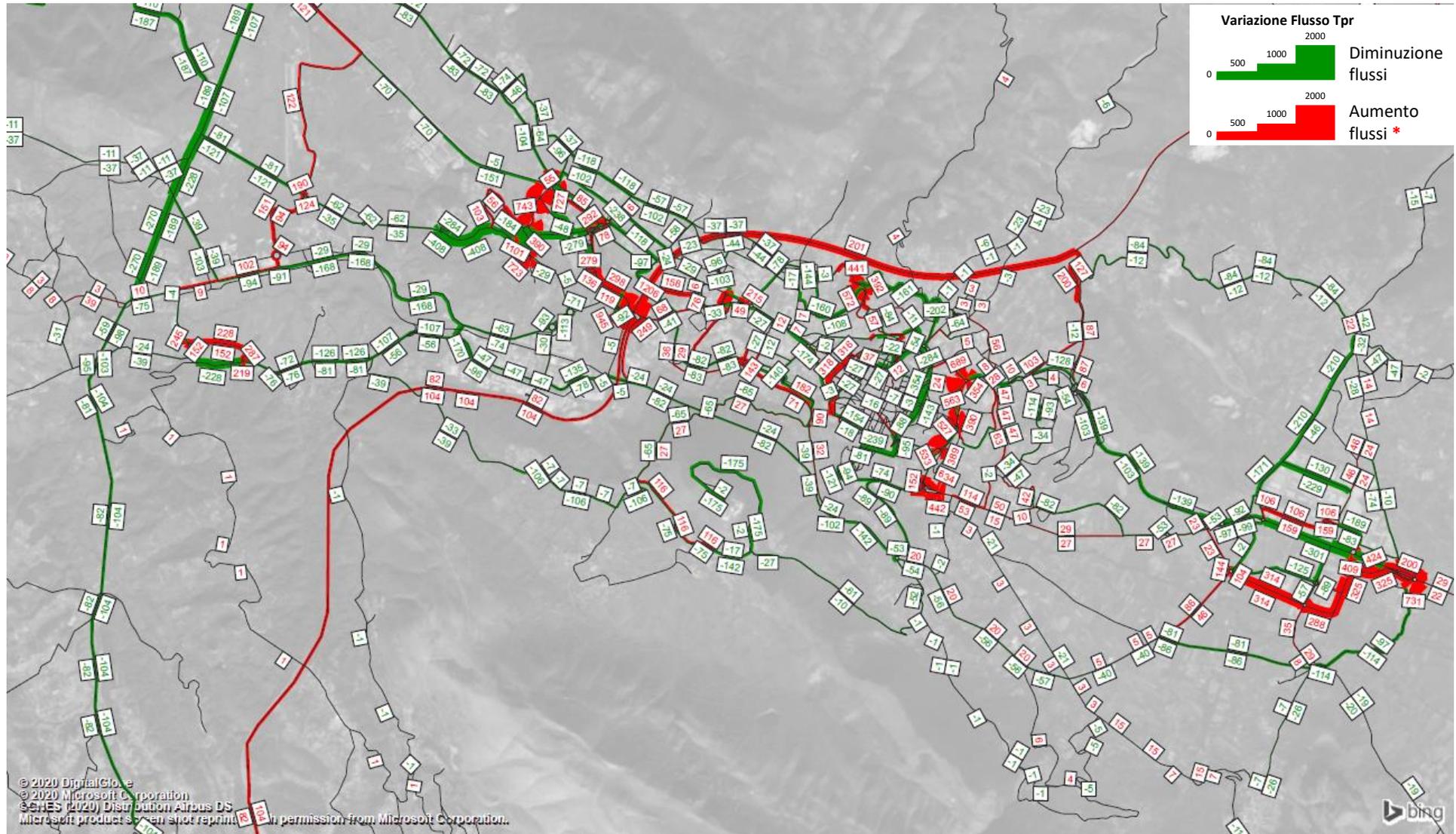
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

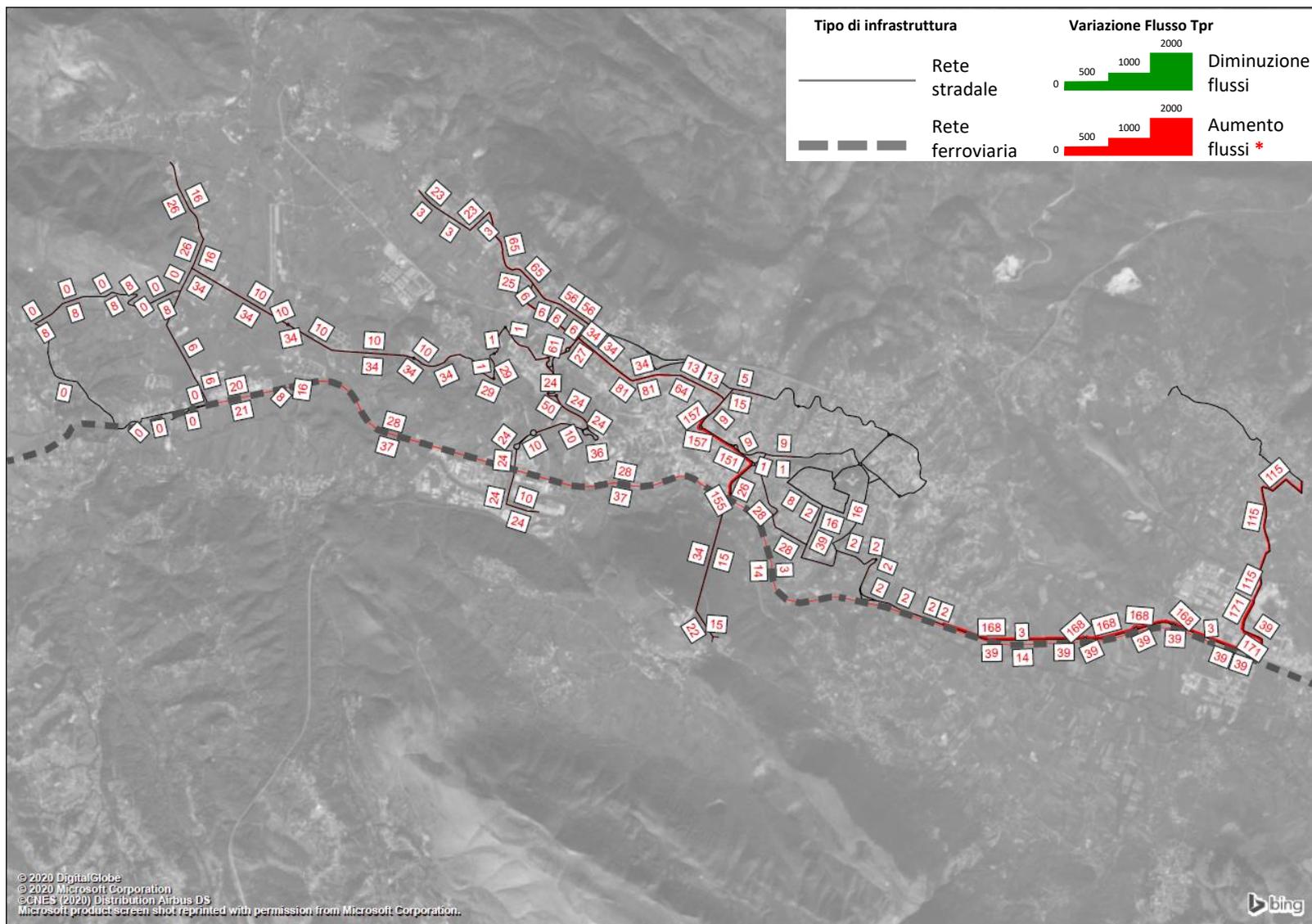


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



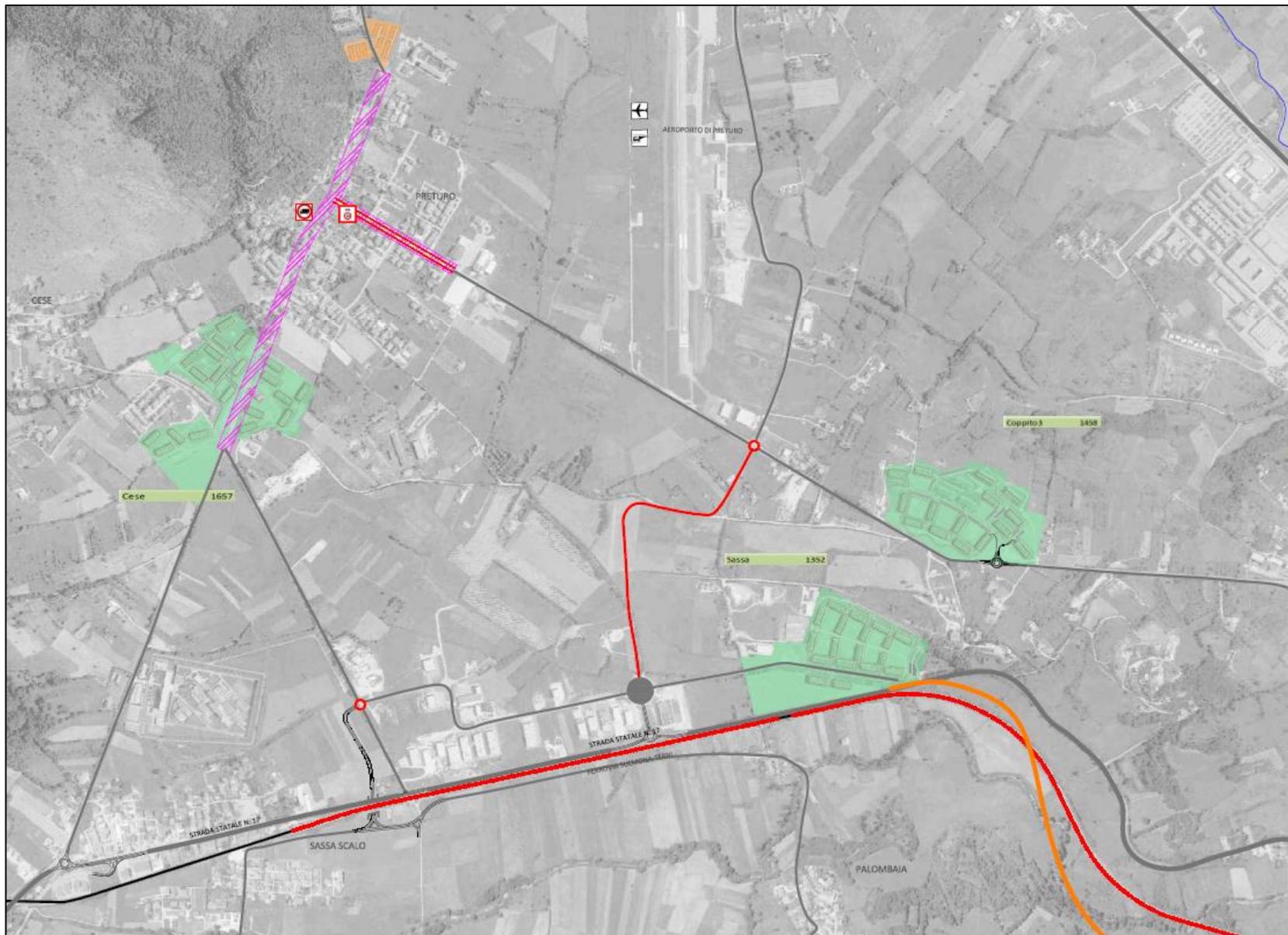
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI

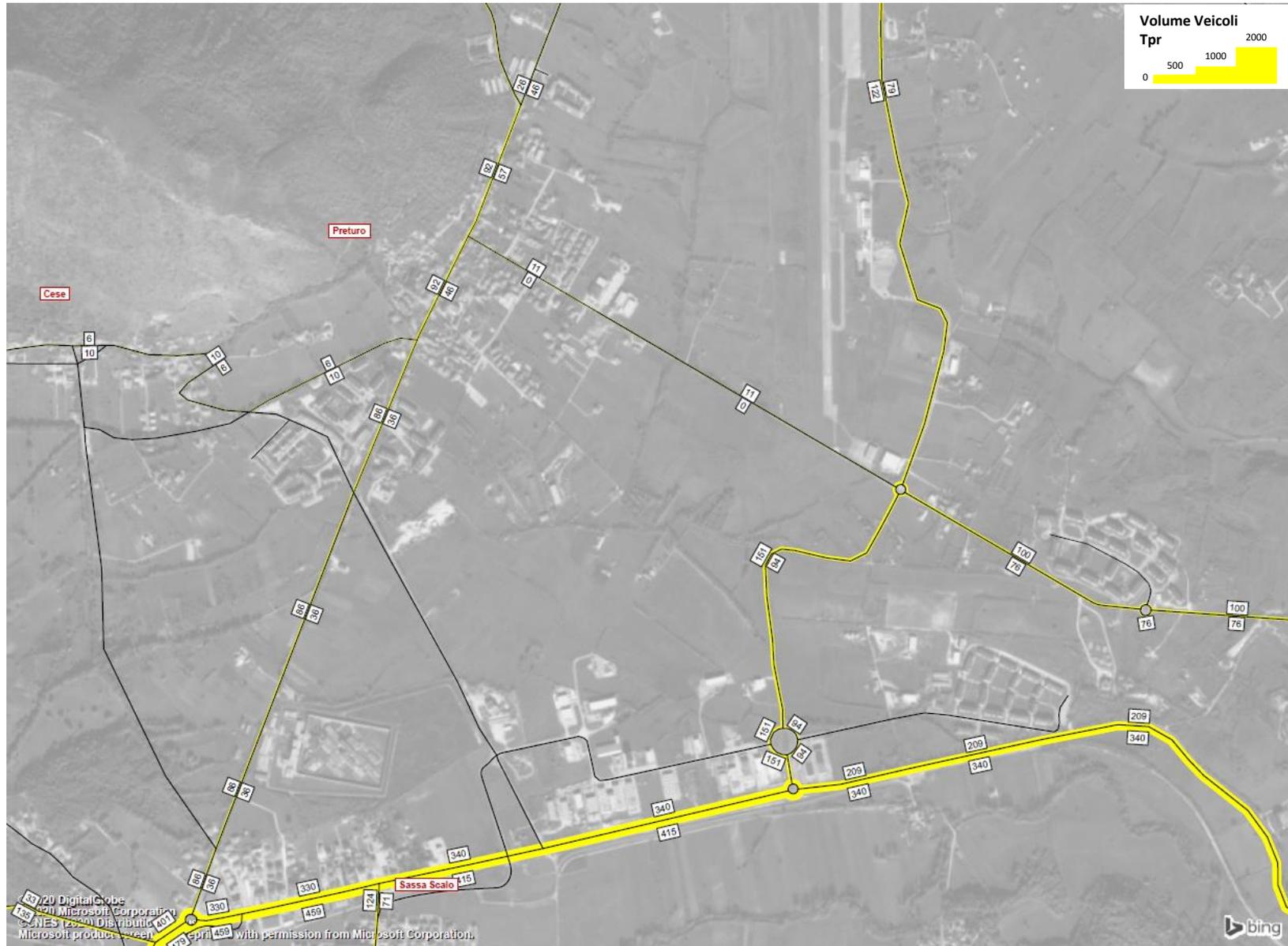


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

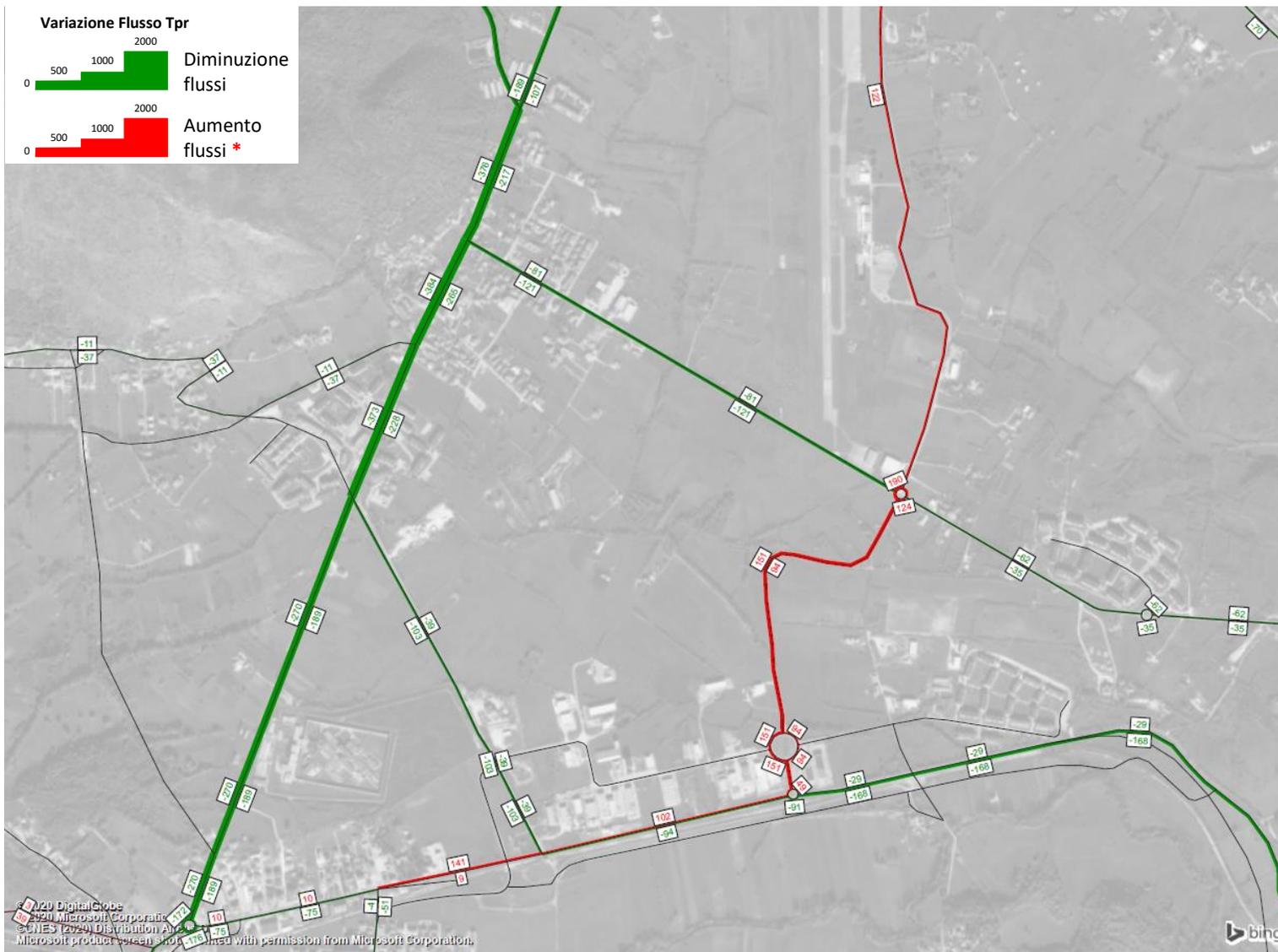
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

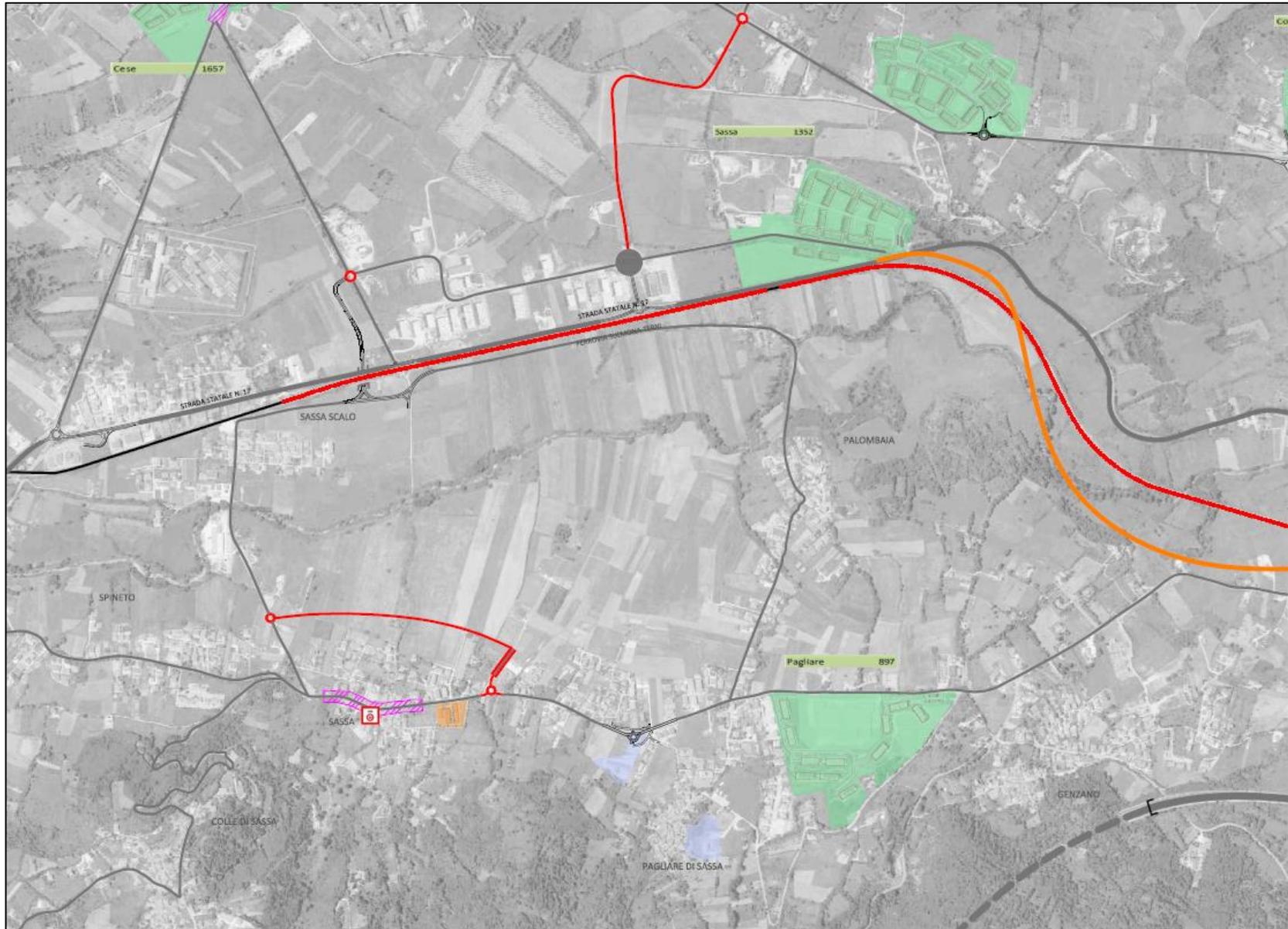


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

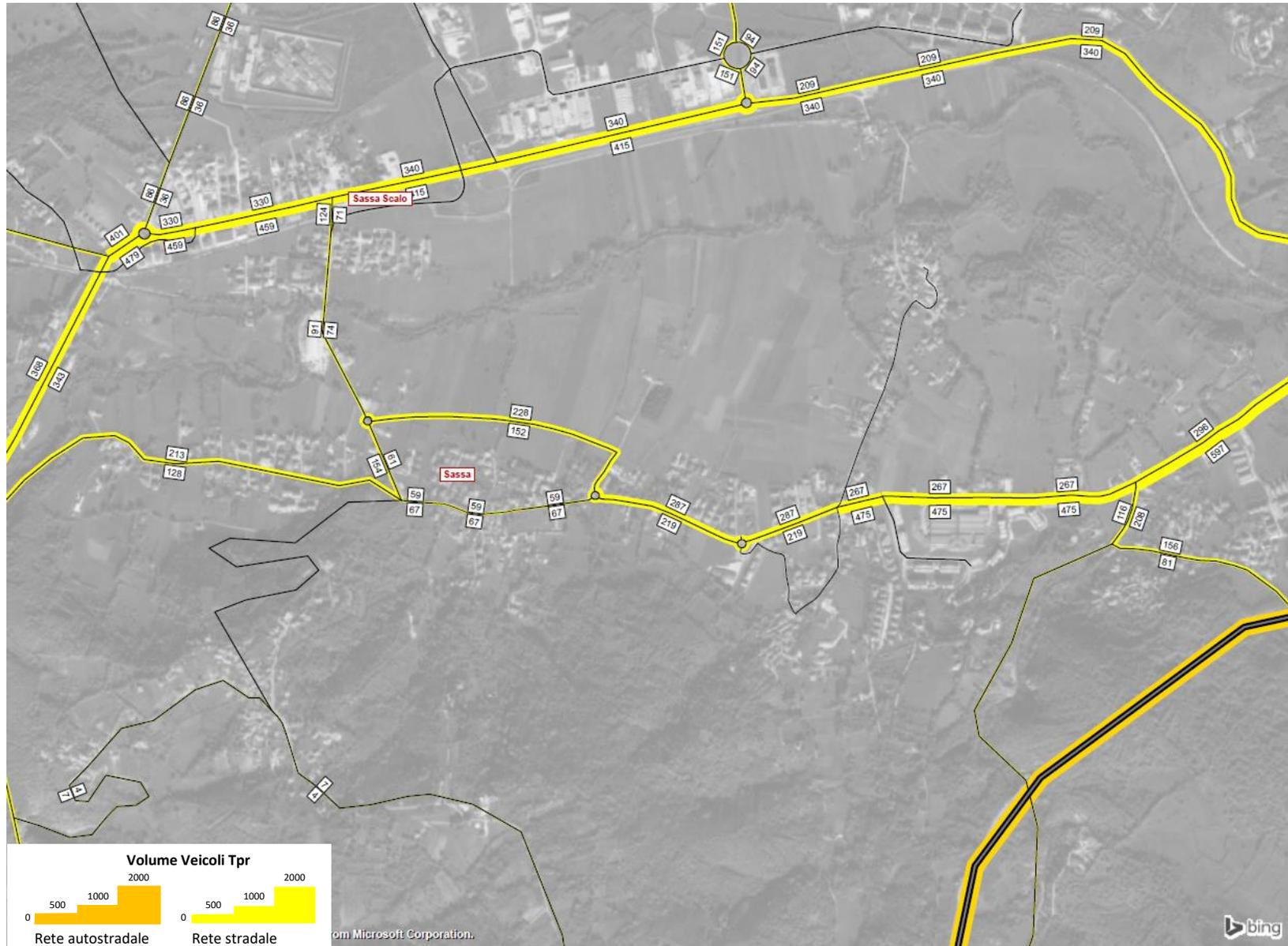


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

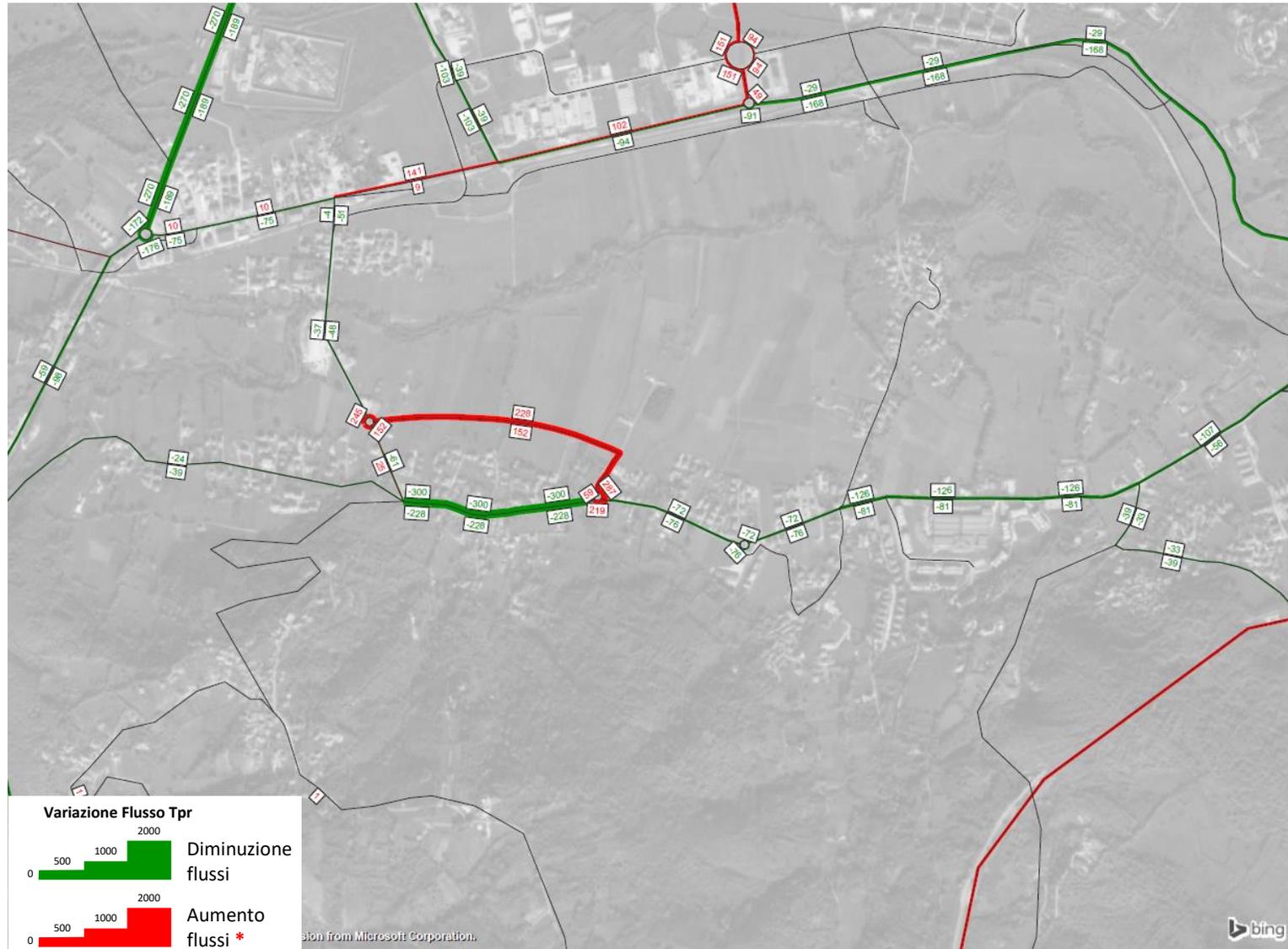
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

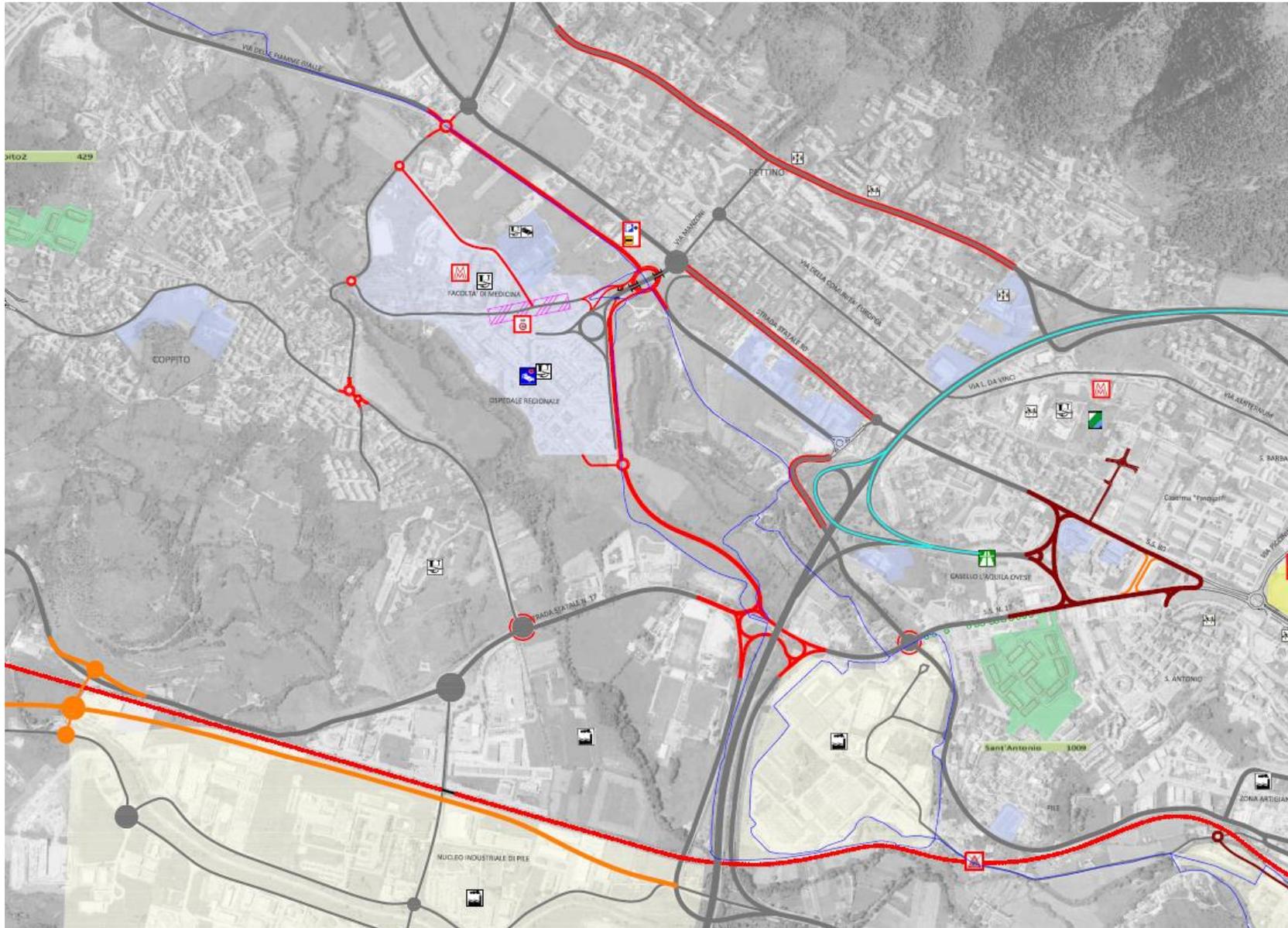


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

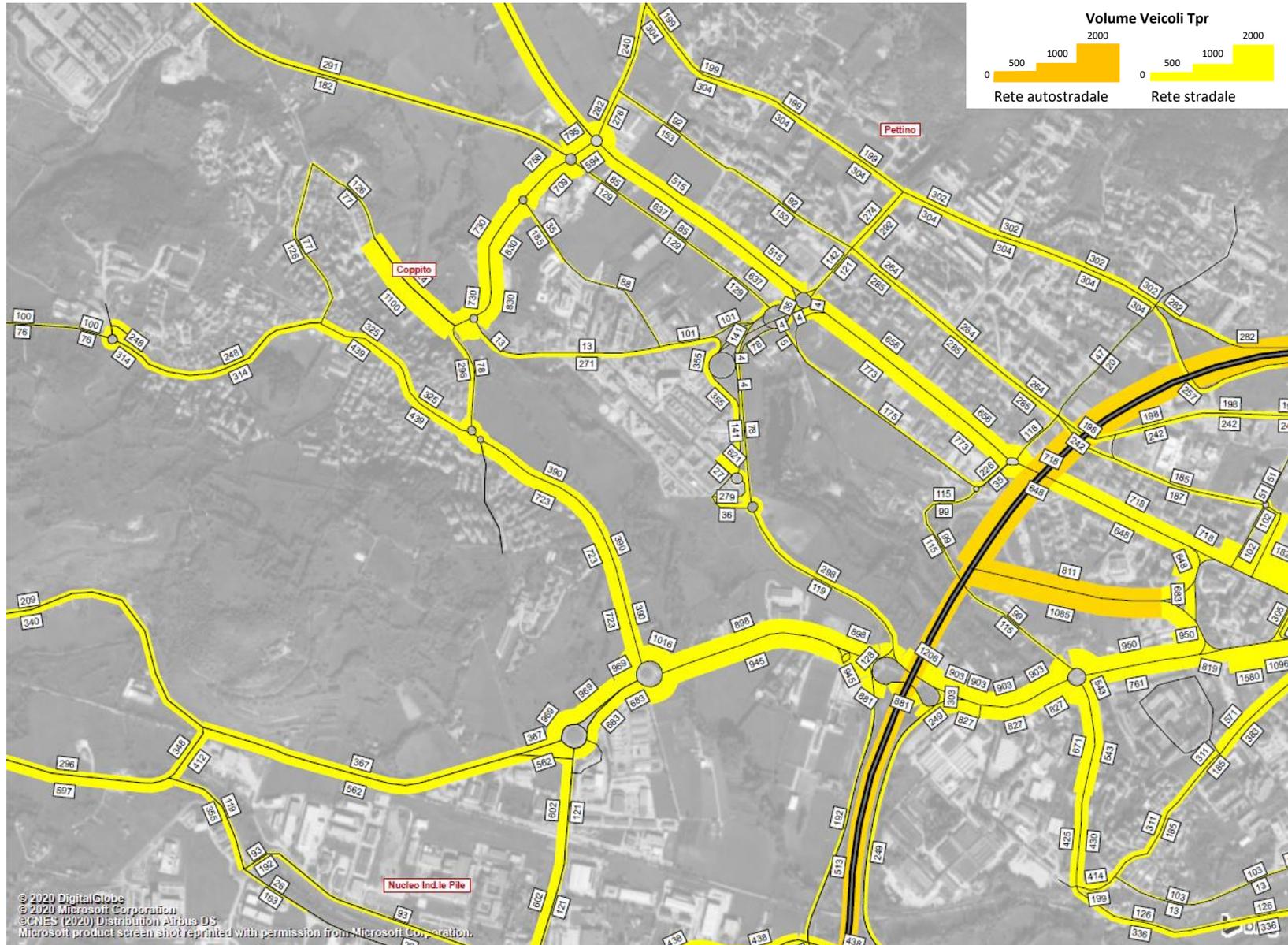


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE

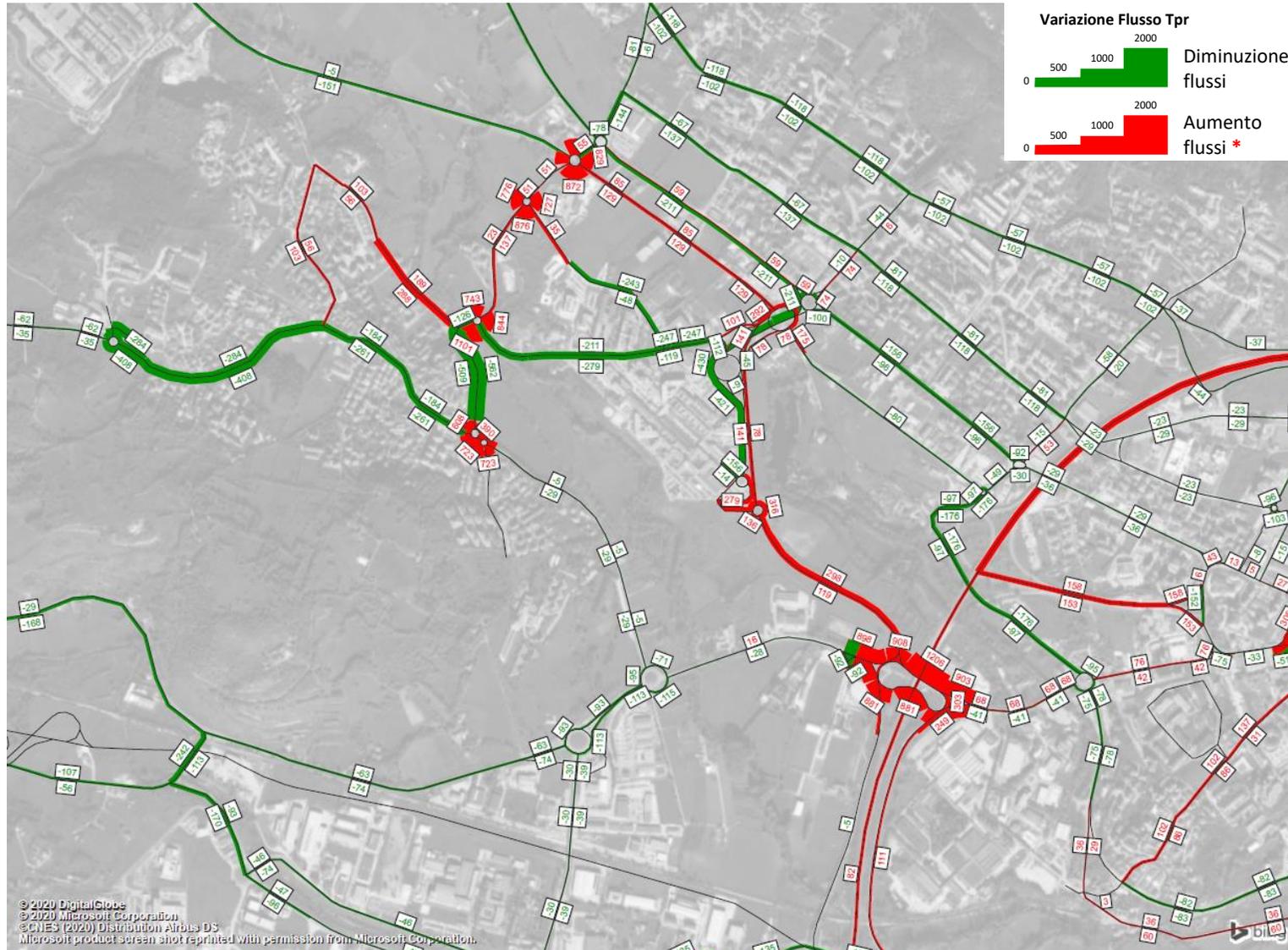


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



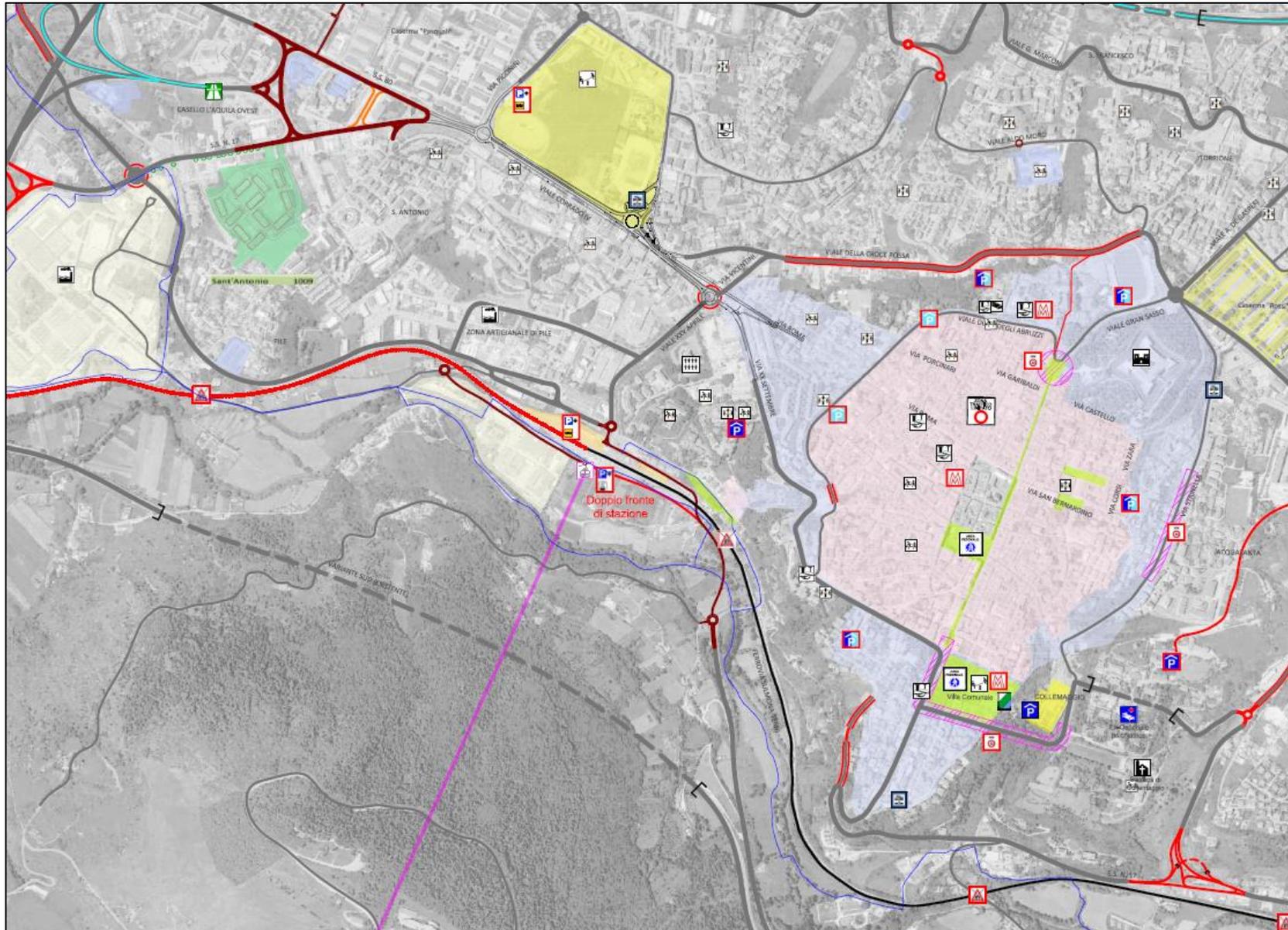
© 2020 DigitalGlobe
© 2020 Microsoft Corporation
© CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

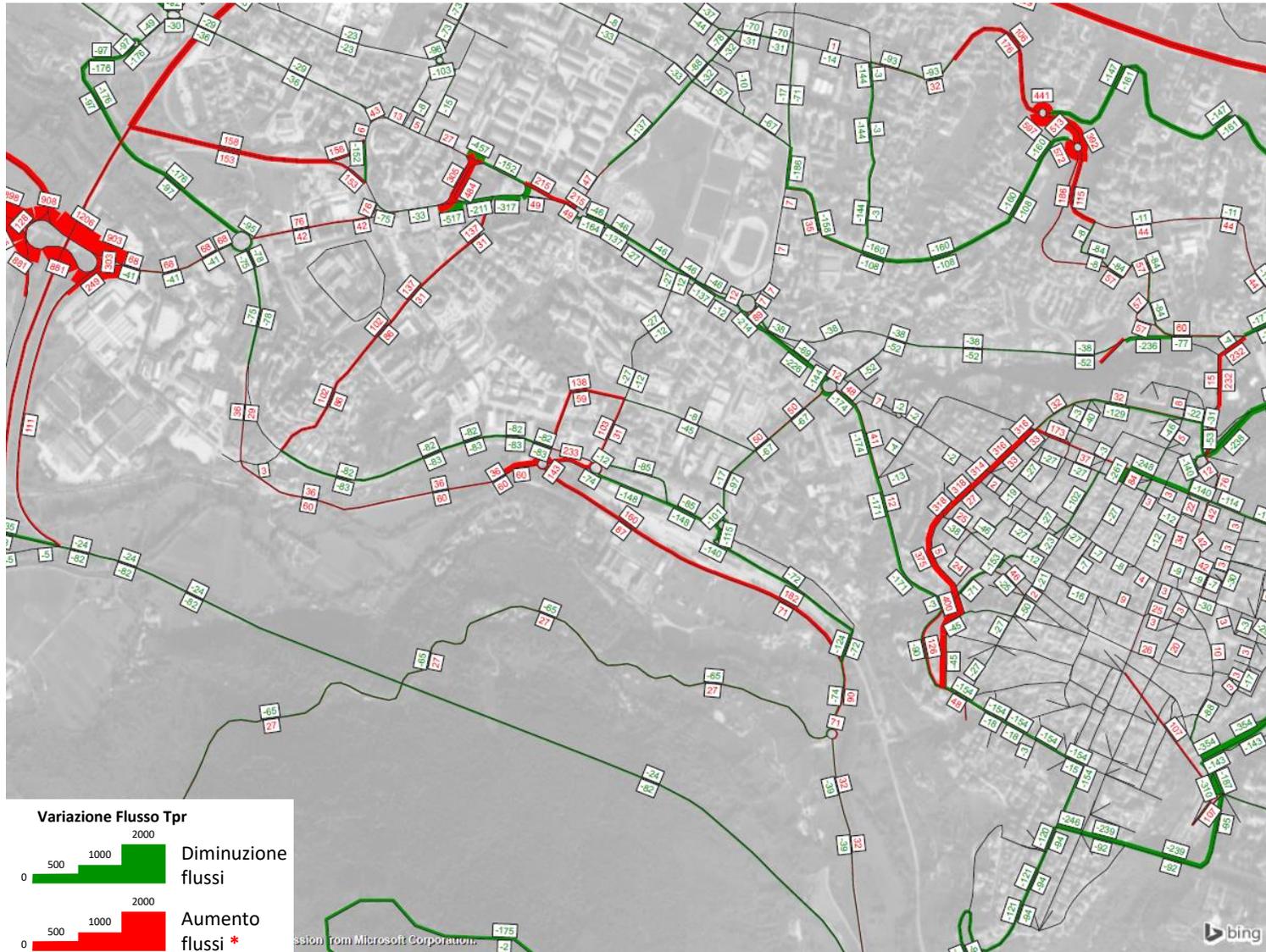
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

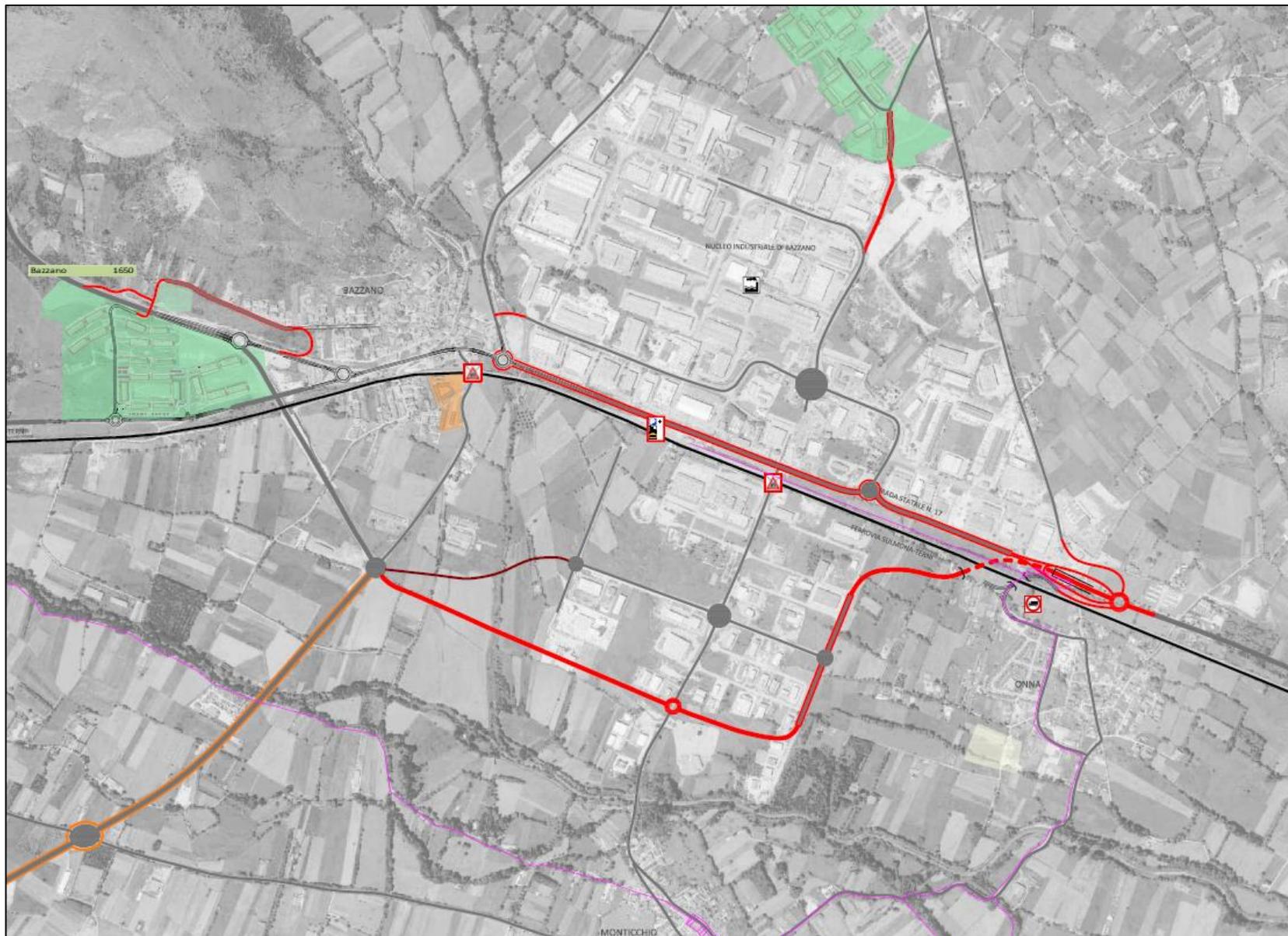


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO

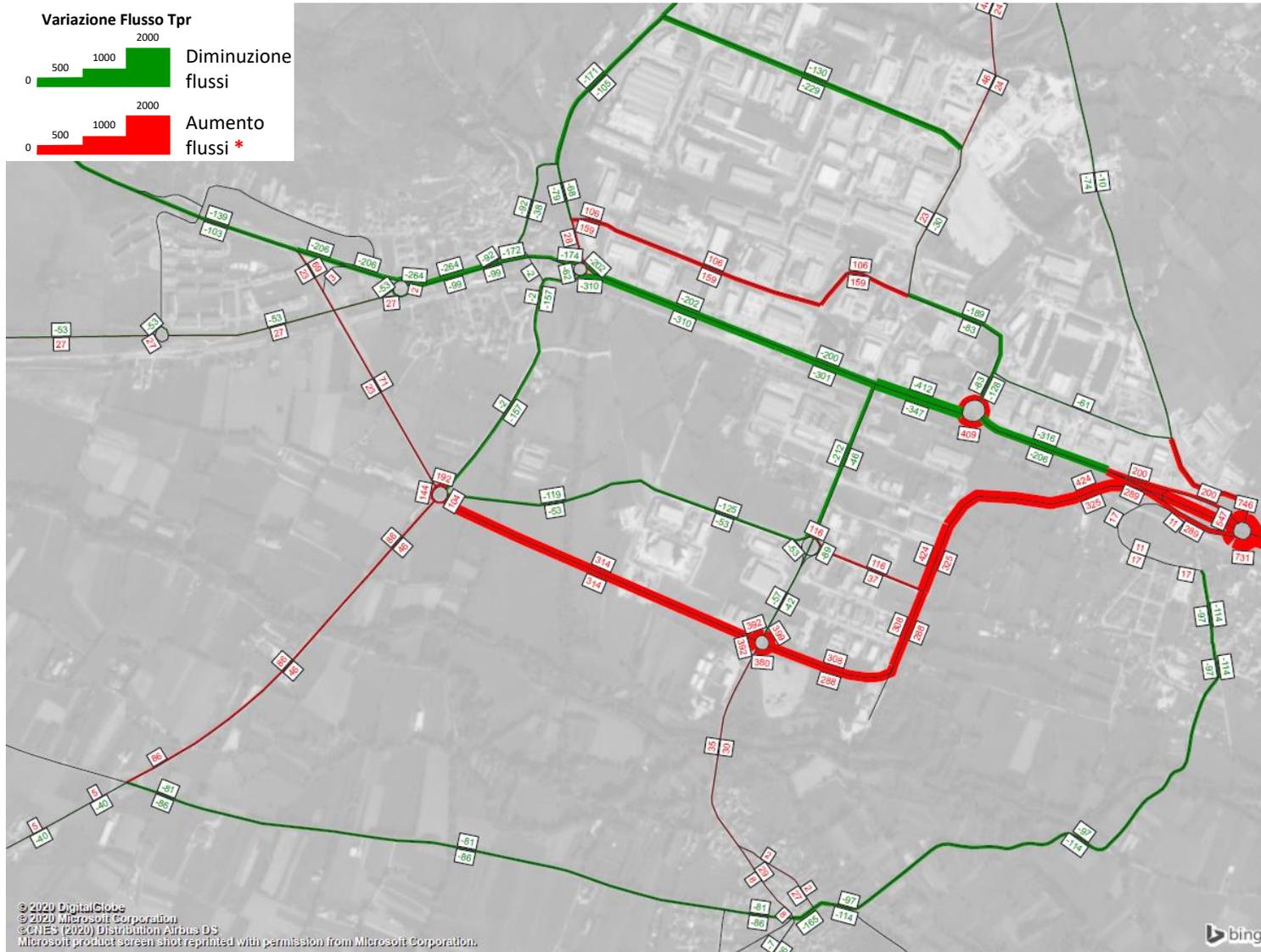


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



© 2020 DigitalGlobe
© 2020 Microsoft Corporation
© CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

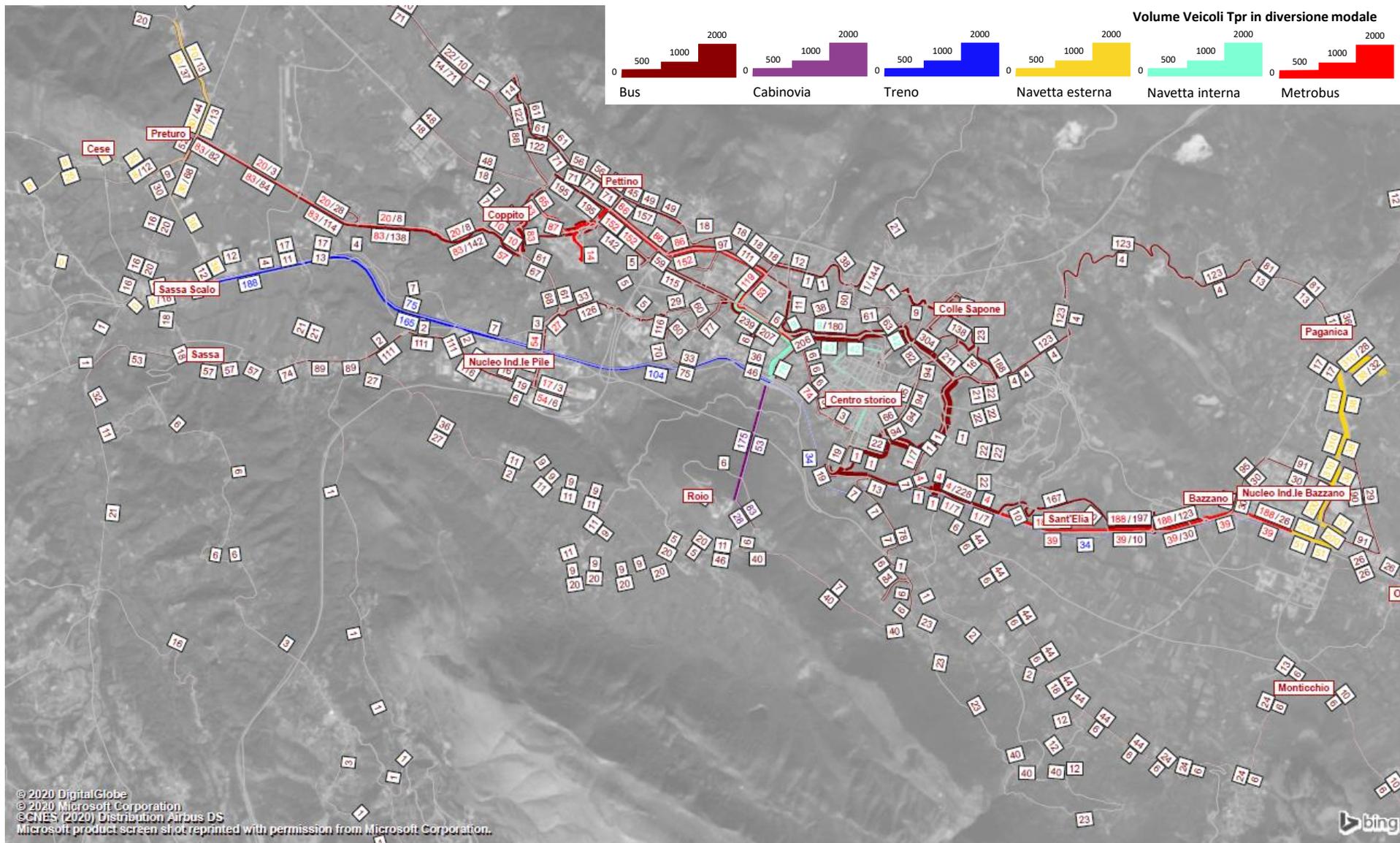


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

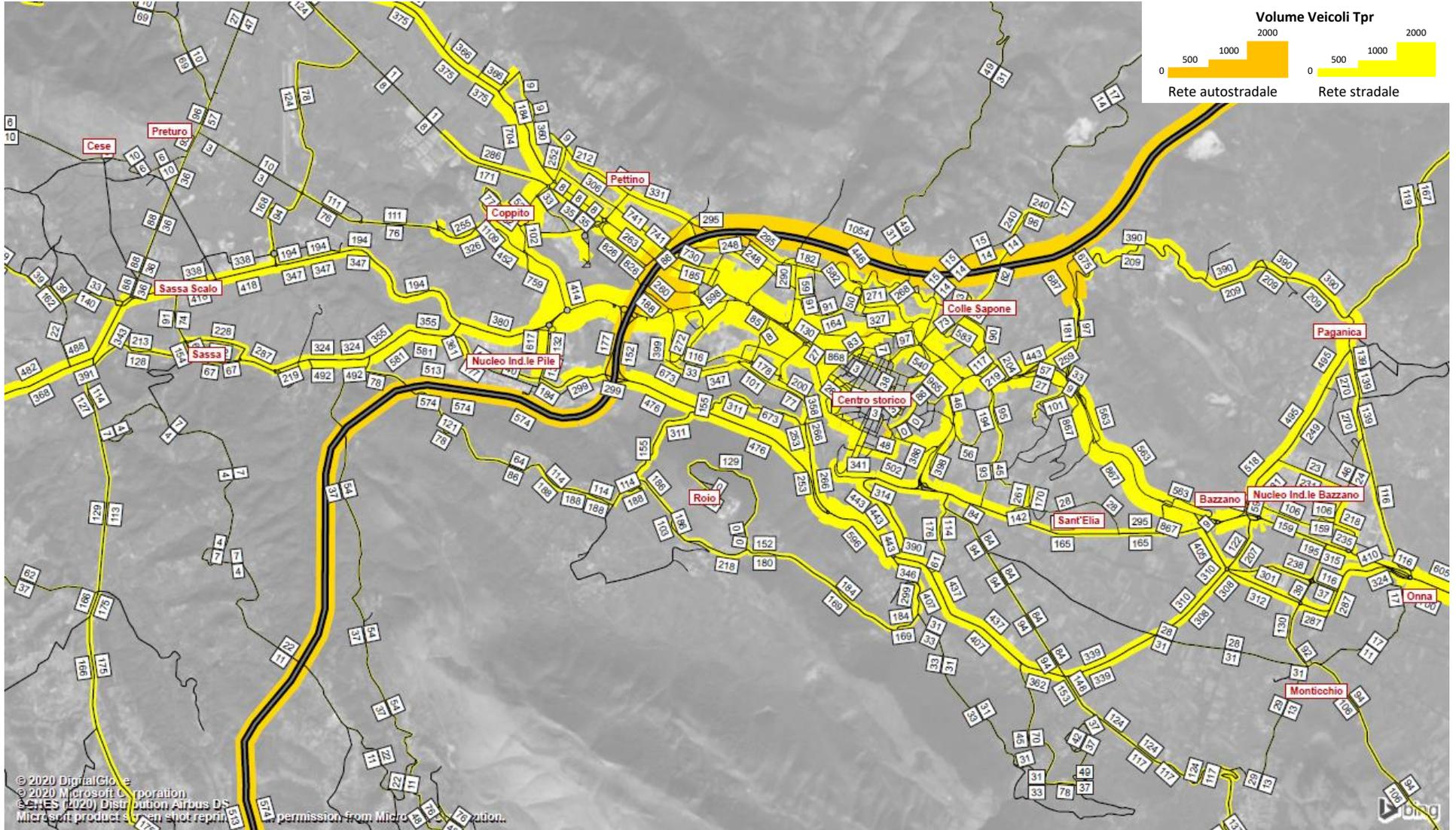
7.4 SCENARIO MIDI SENZA COLLEGAMENTO SS80-SS17 ANAS

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

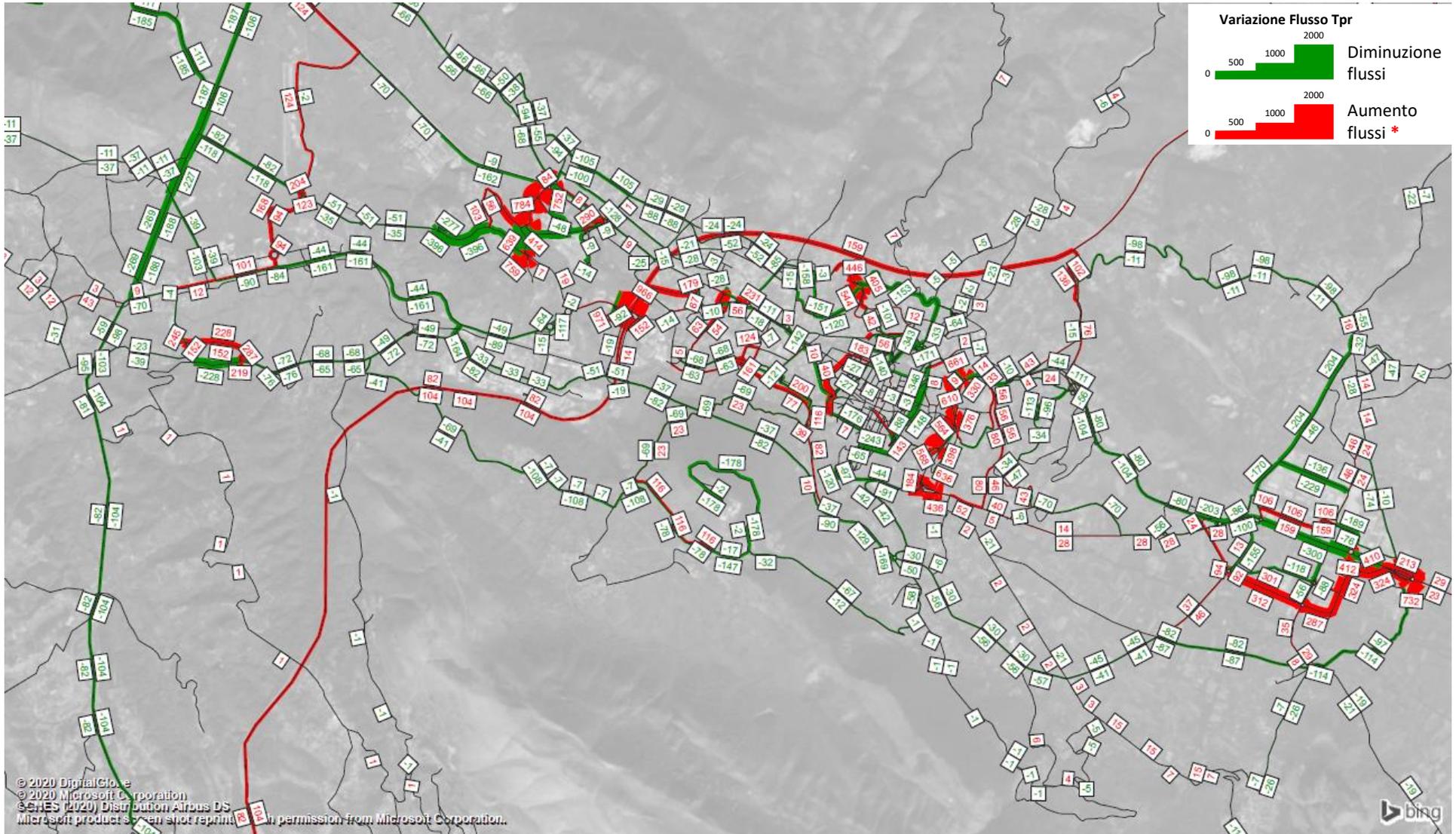
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

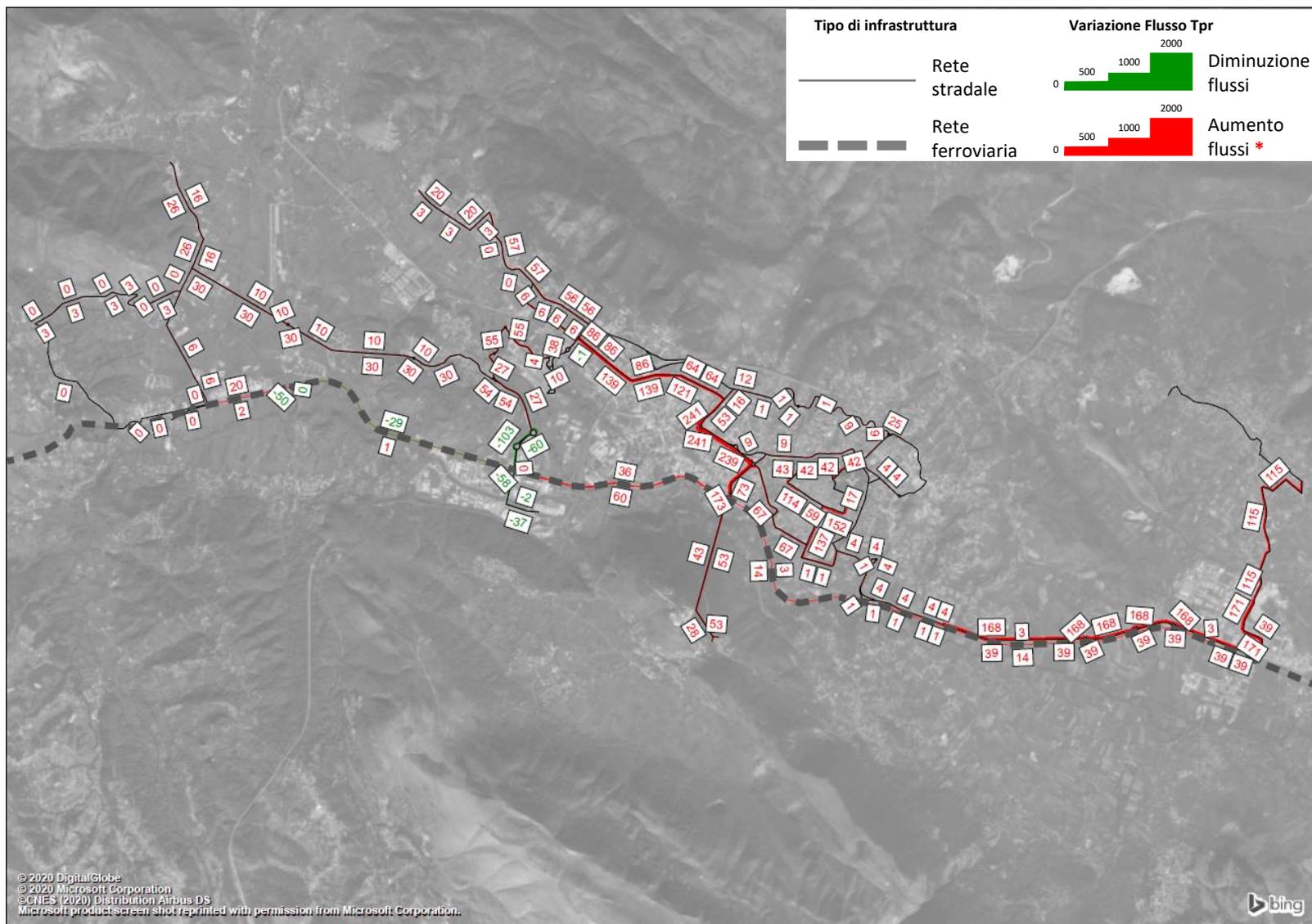


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



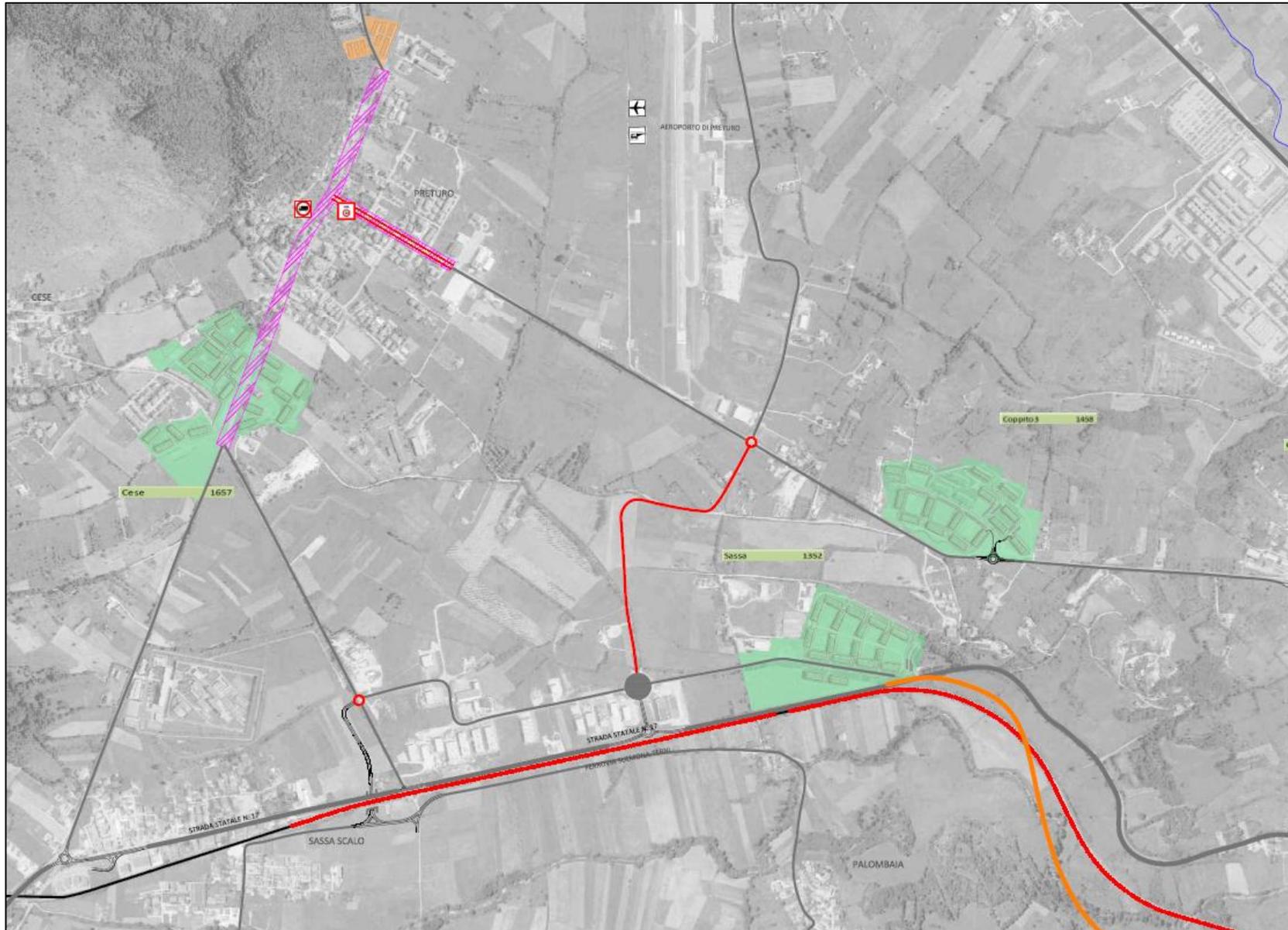
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI

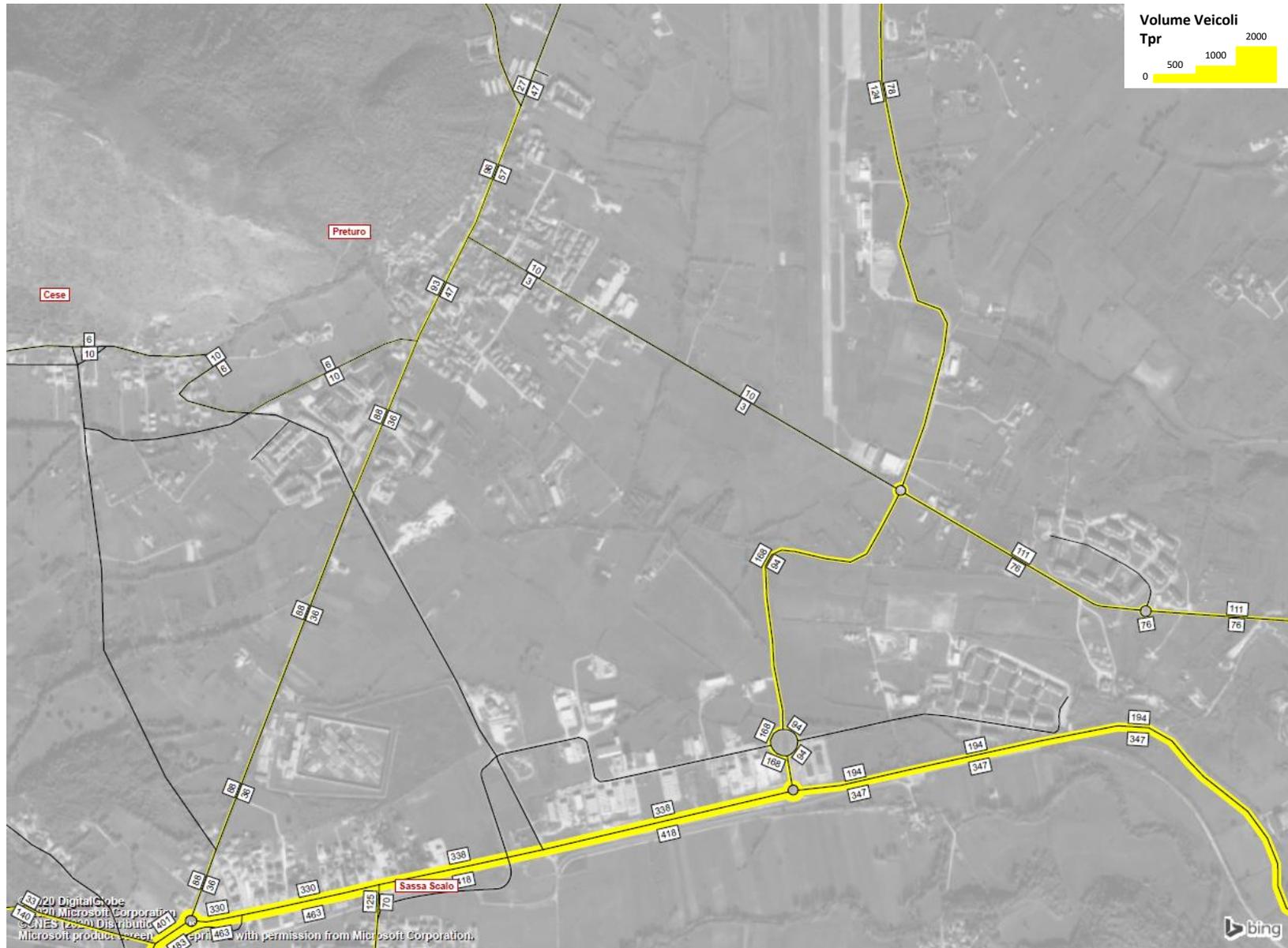


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

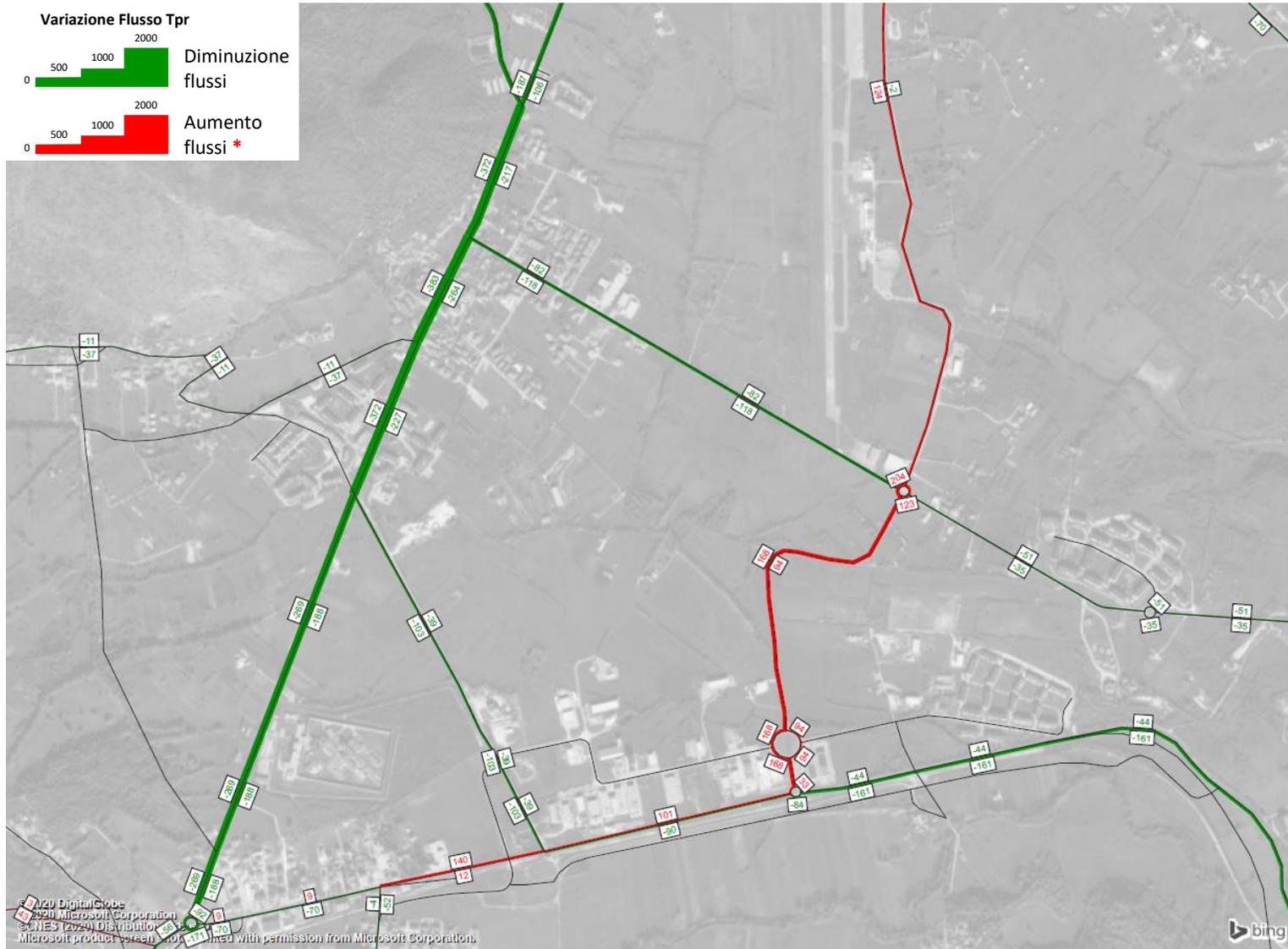
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

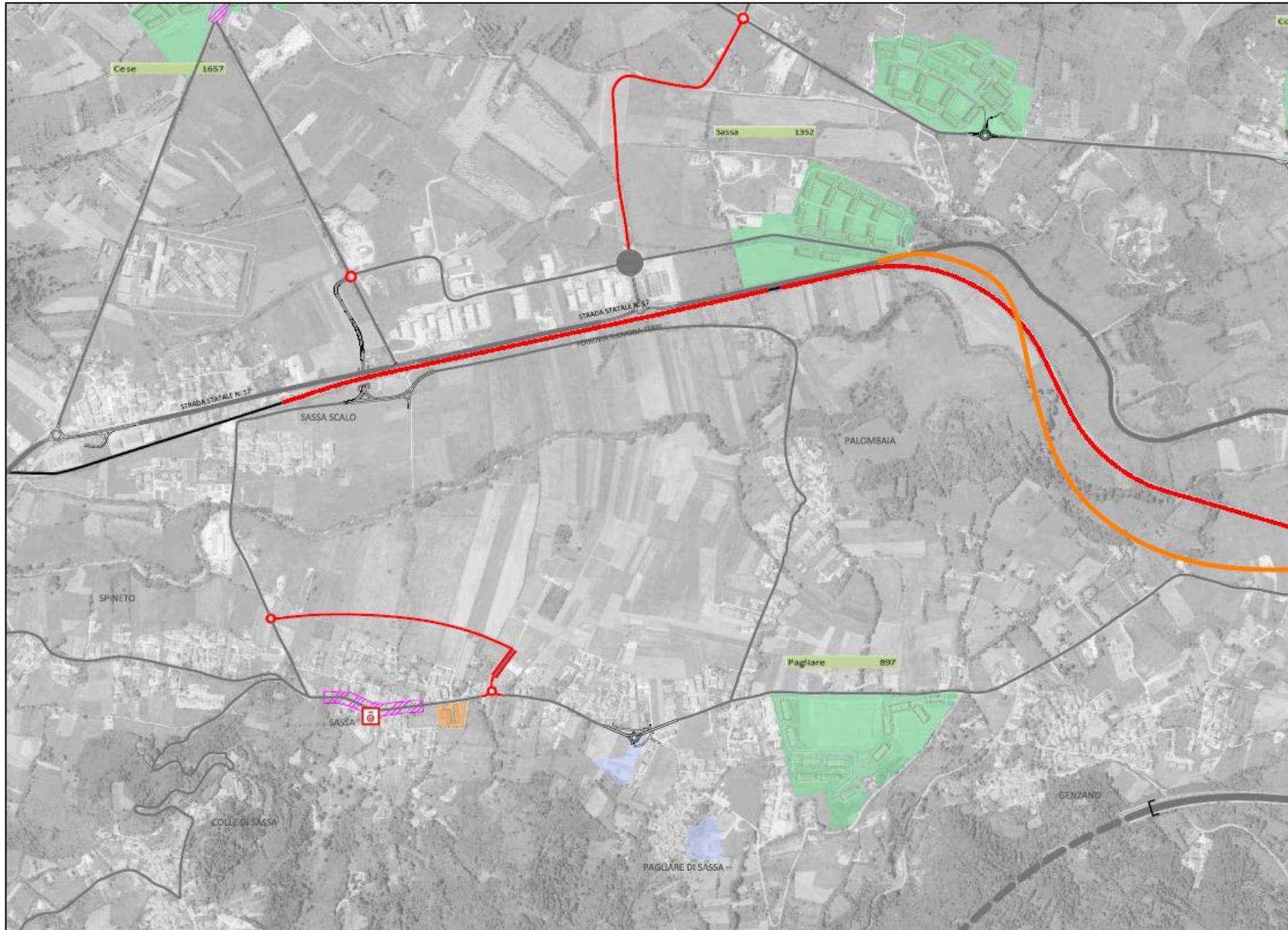


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

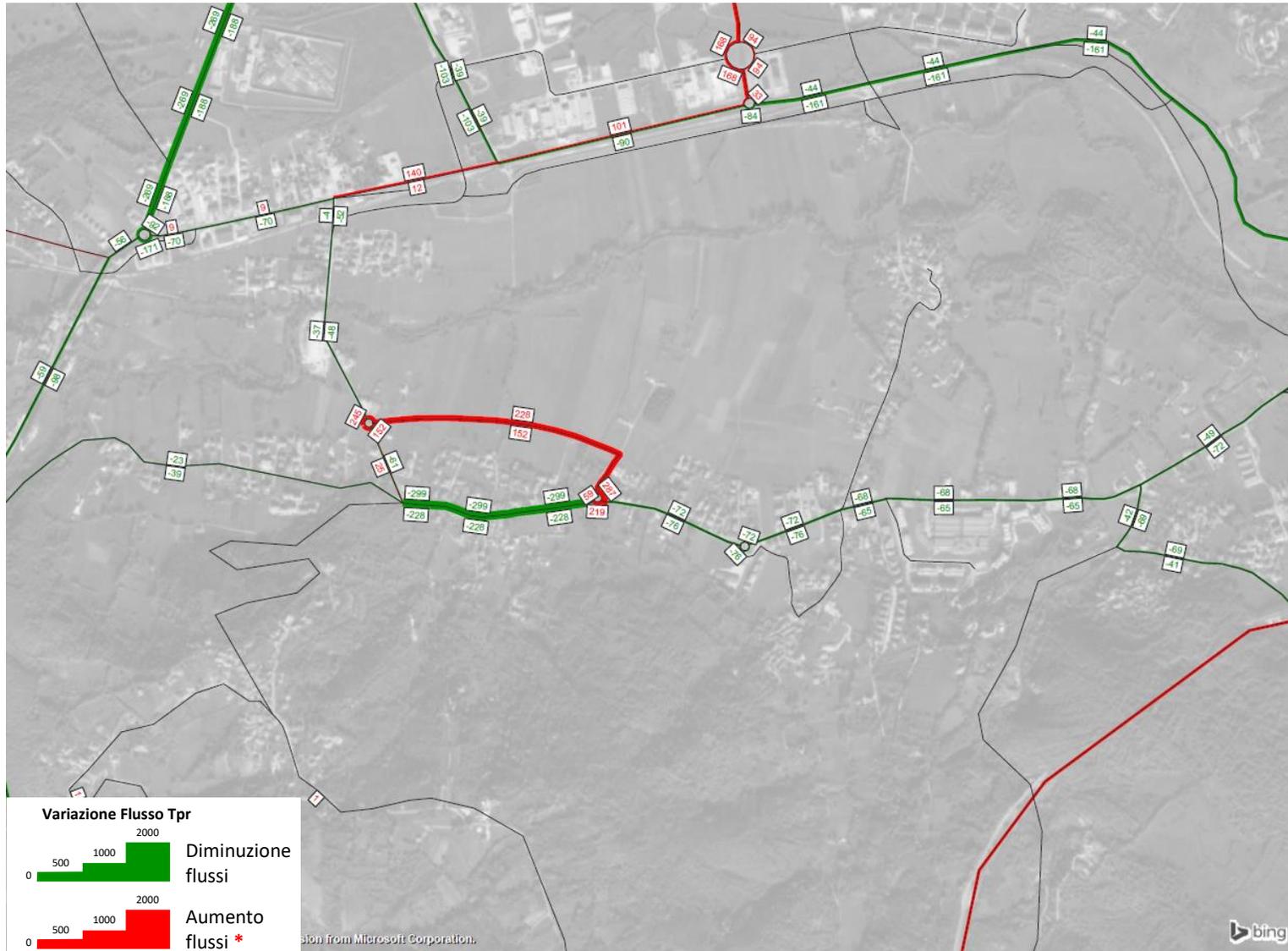


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA

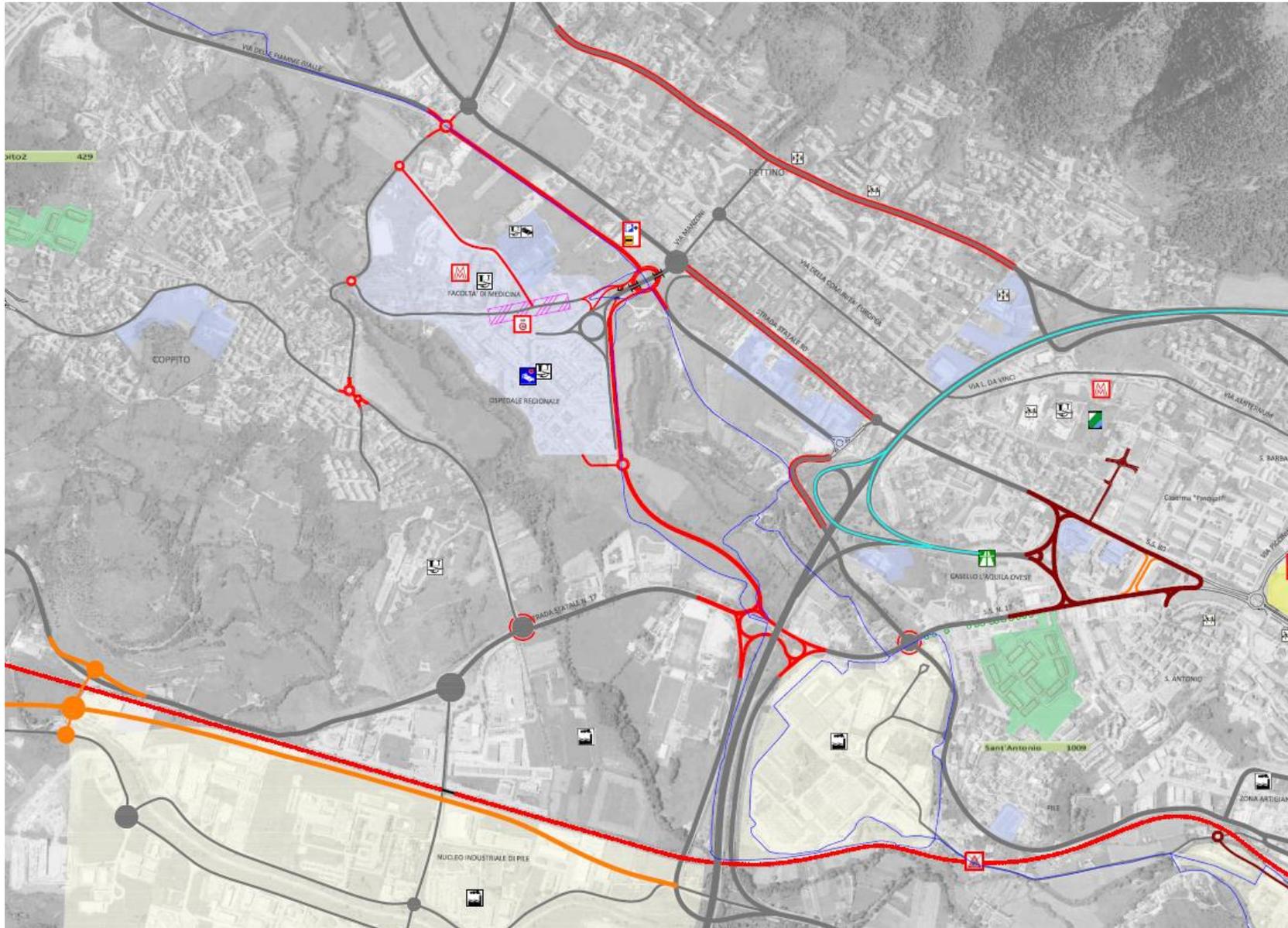


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

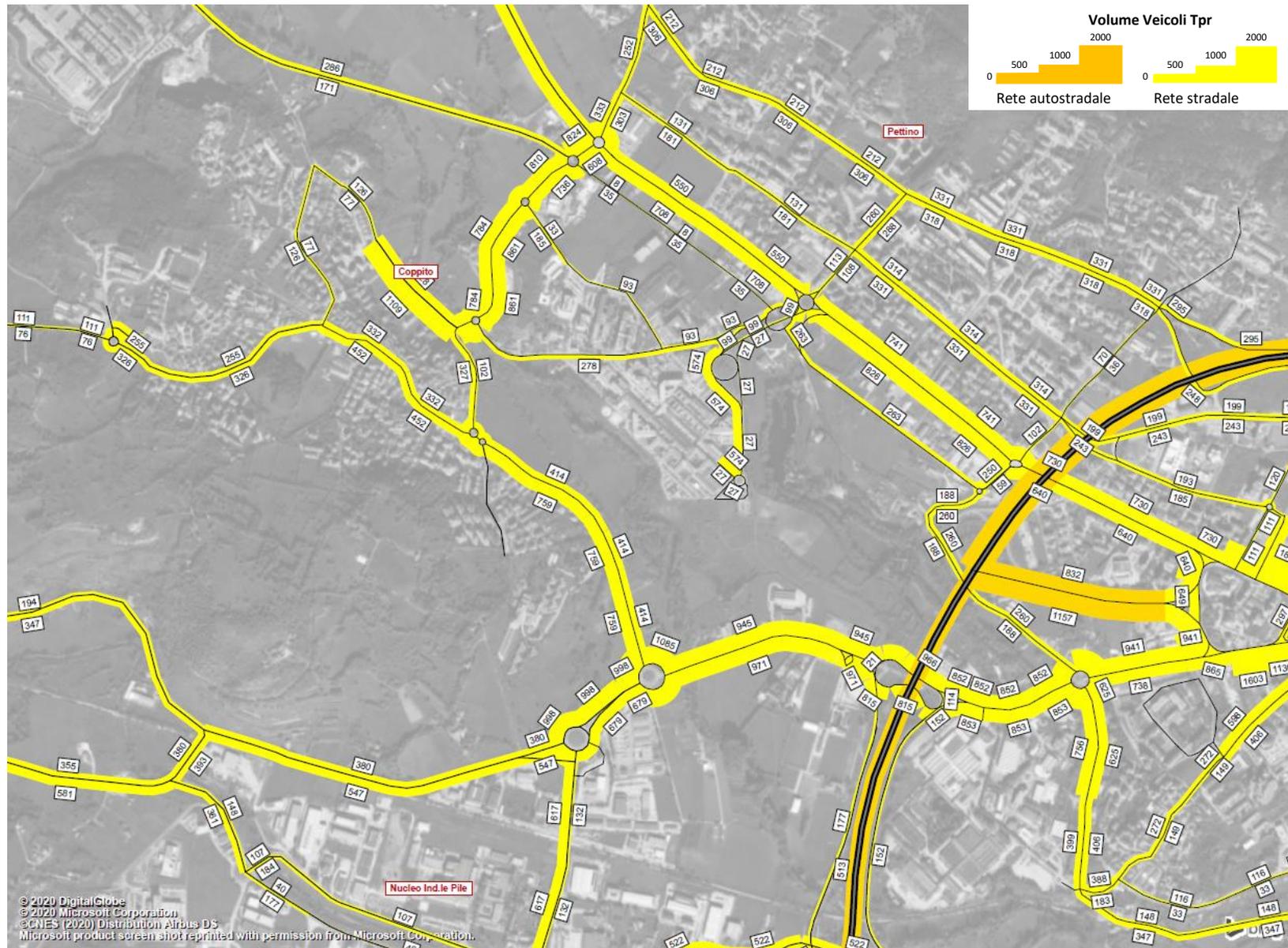


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE

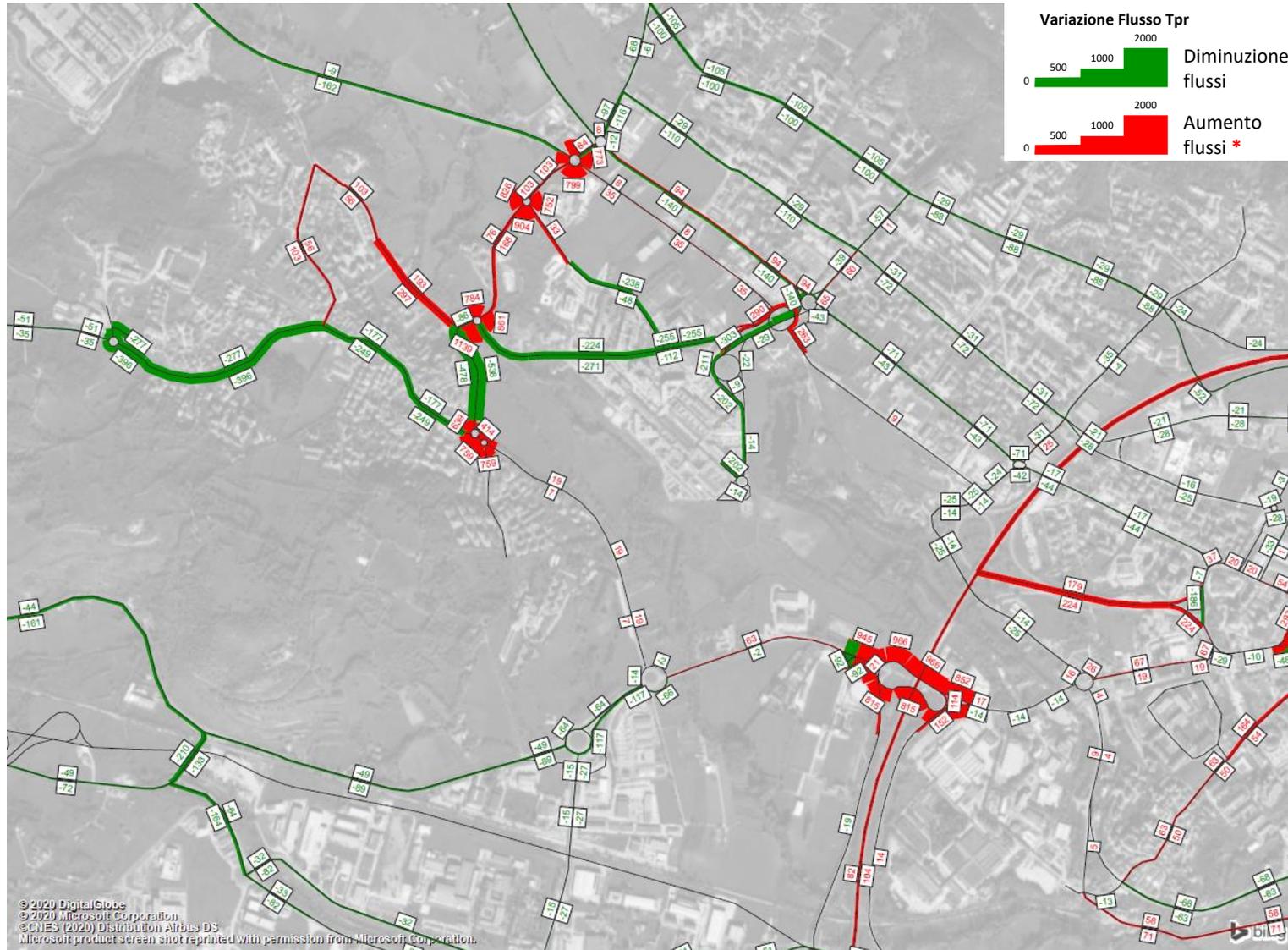


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



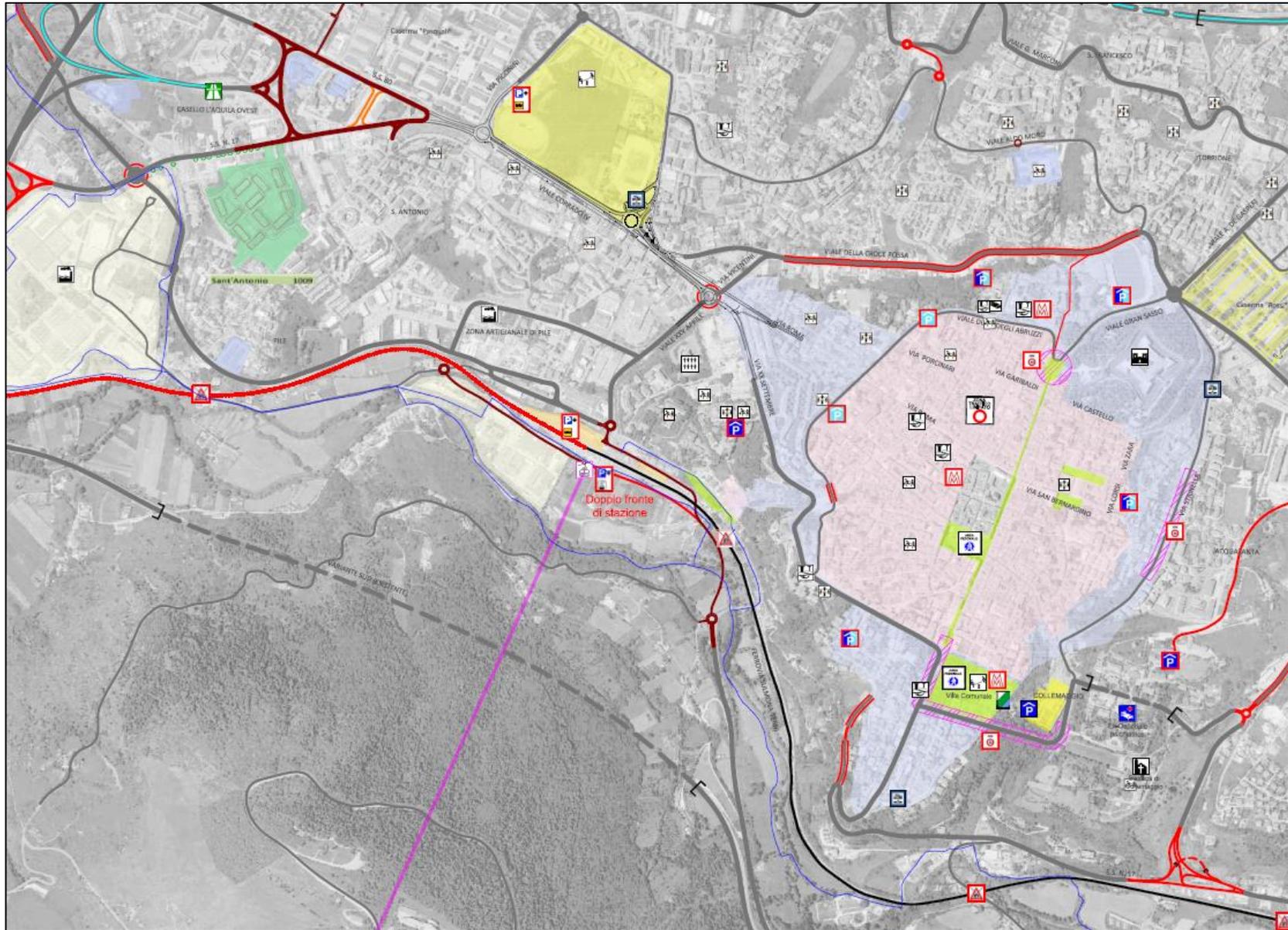
© 2020 DigitalGlobe
© 2020 Microsoft Corporation
© CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

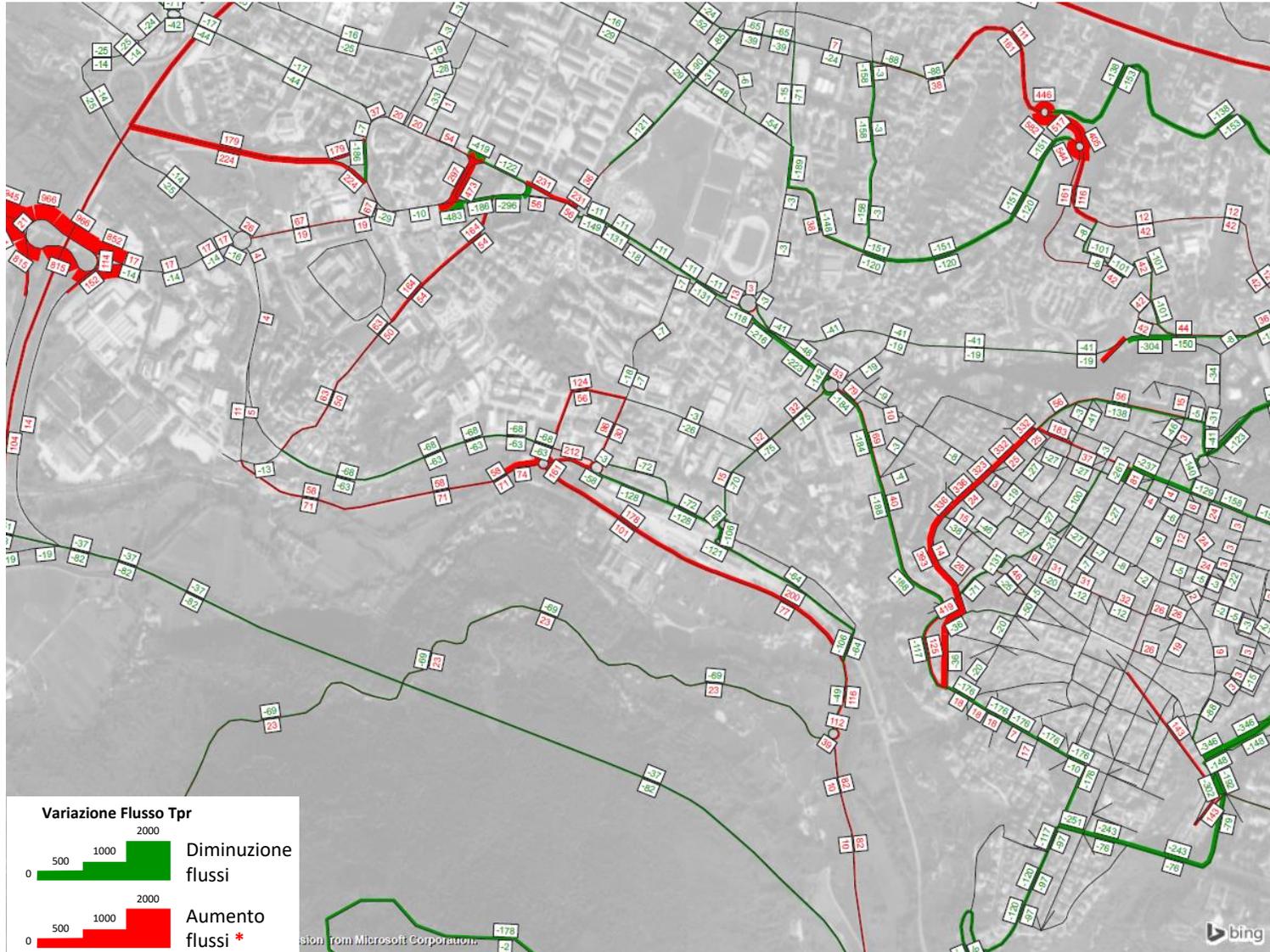
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

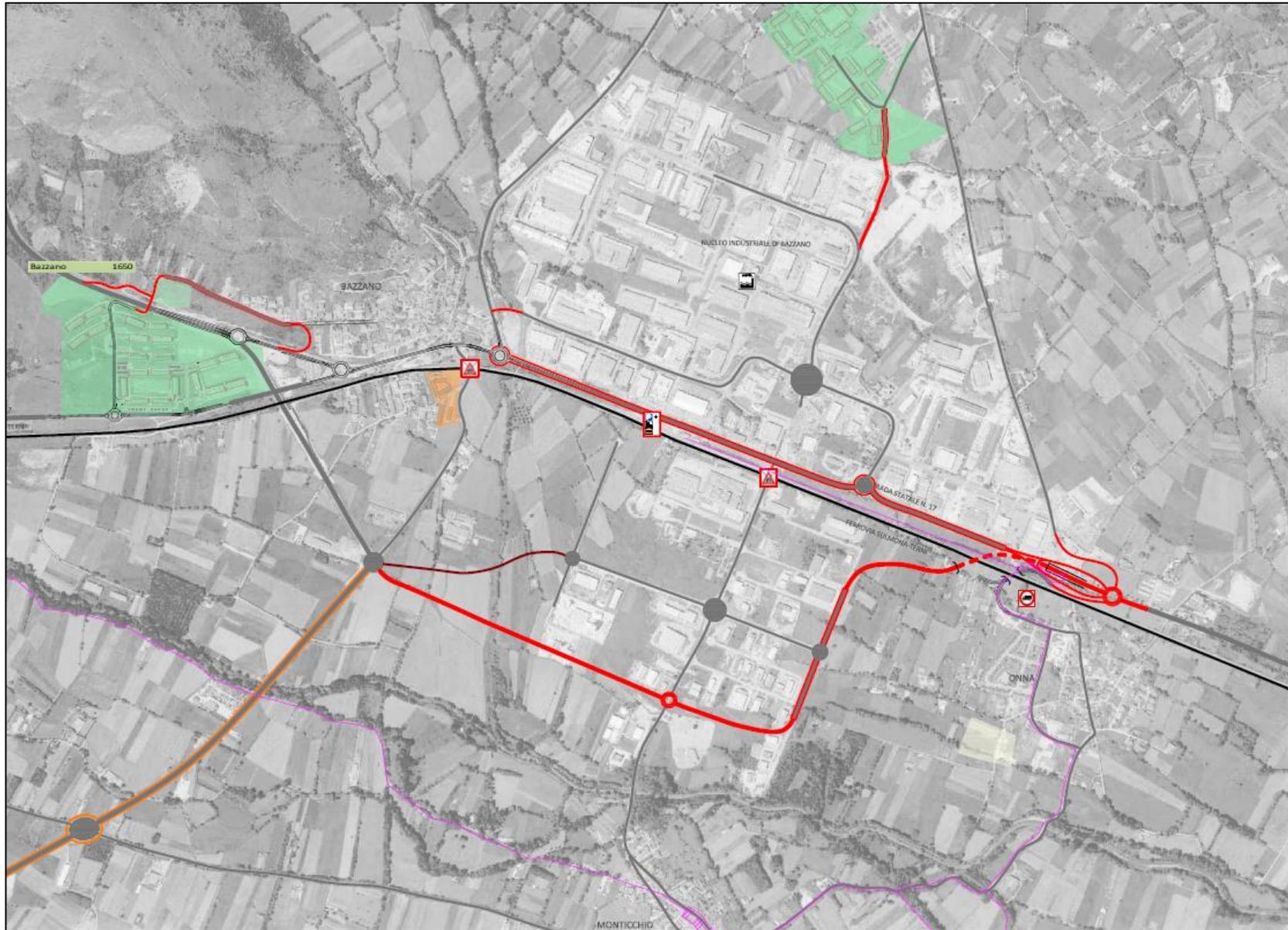


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

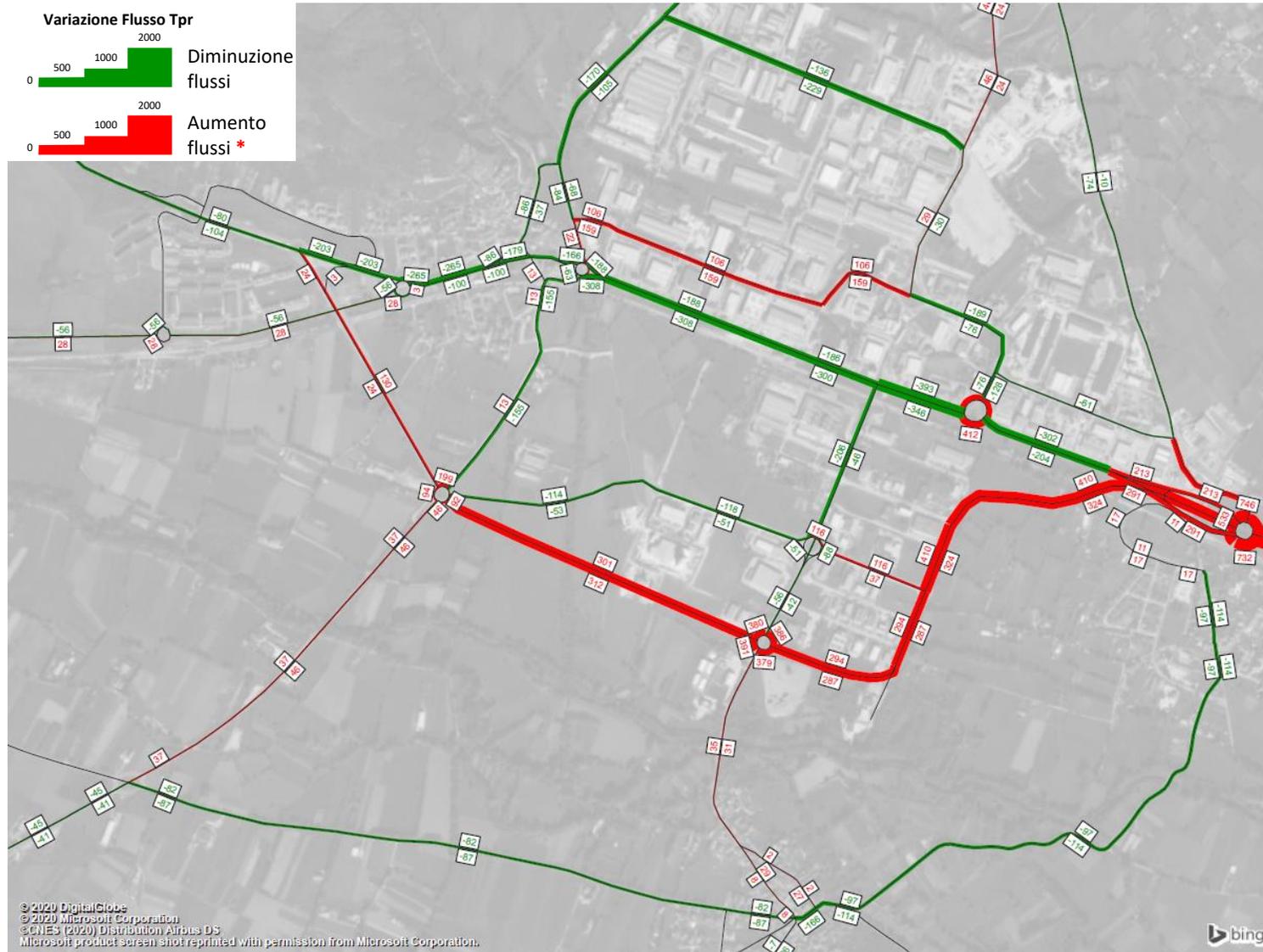
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE MIDI | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MIDI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

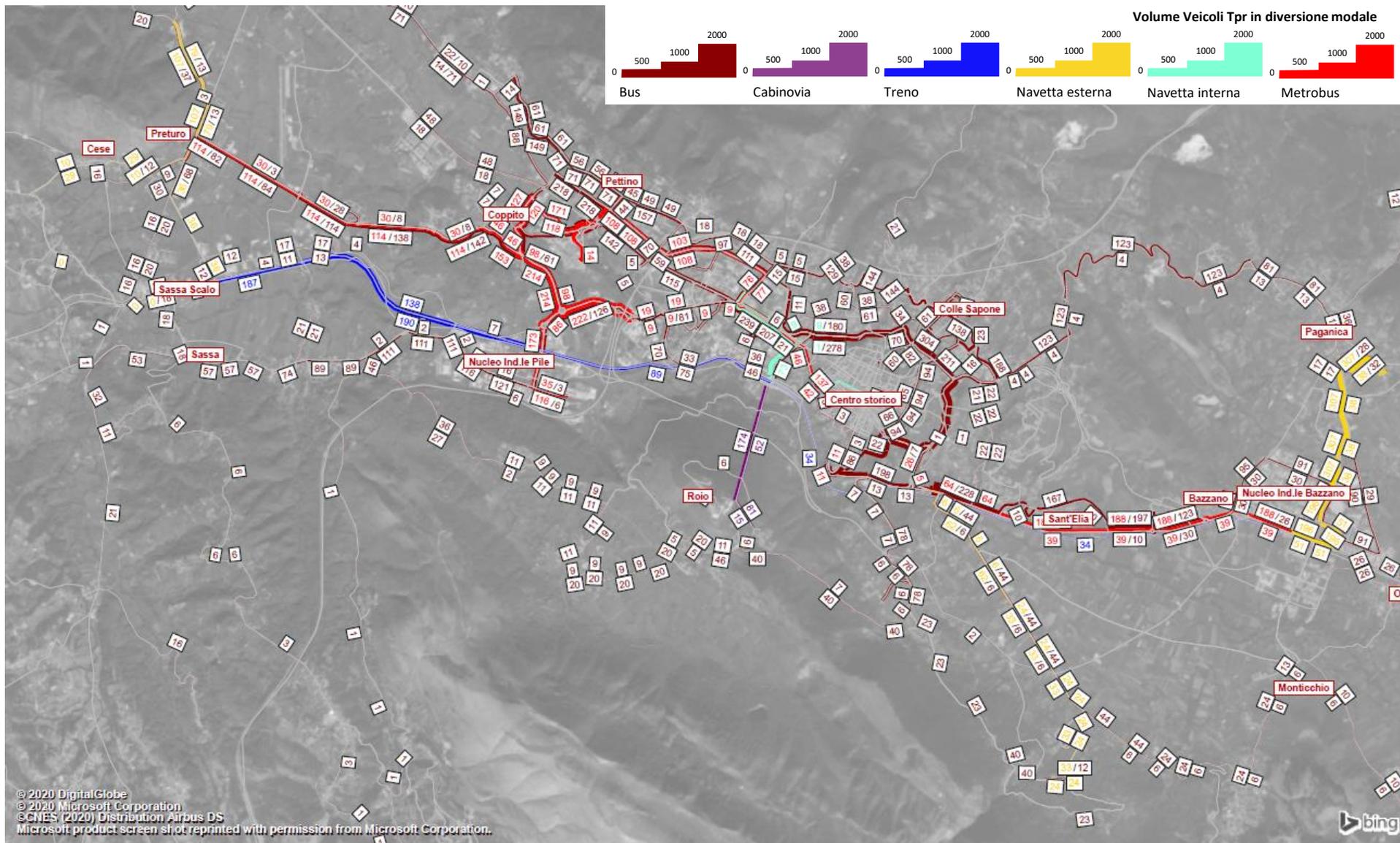


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

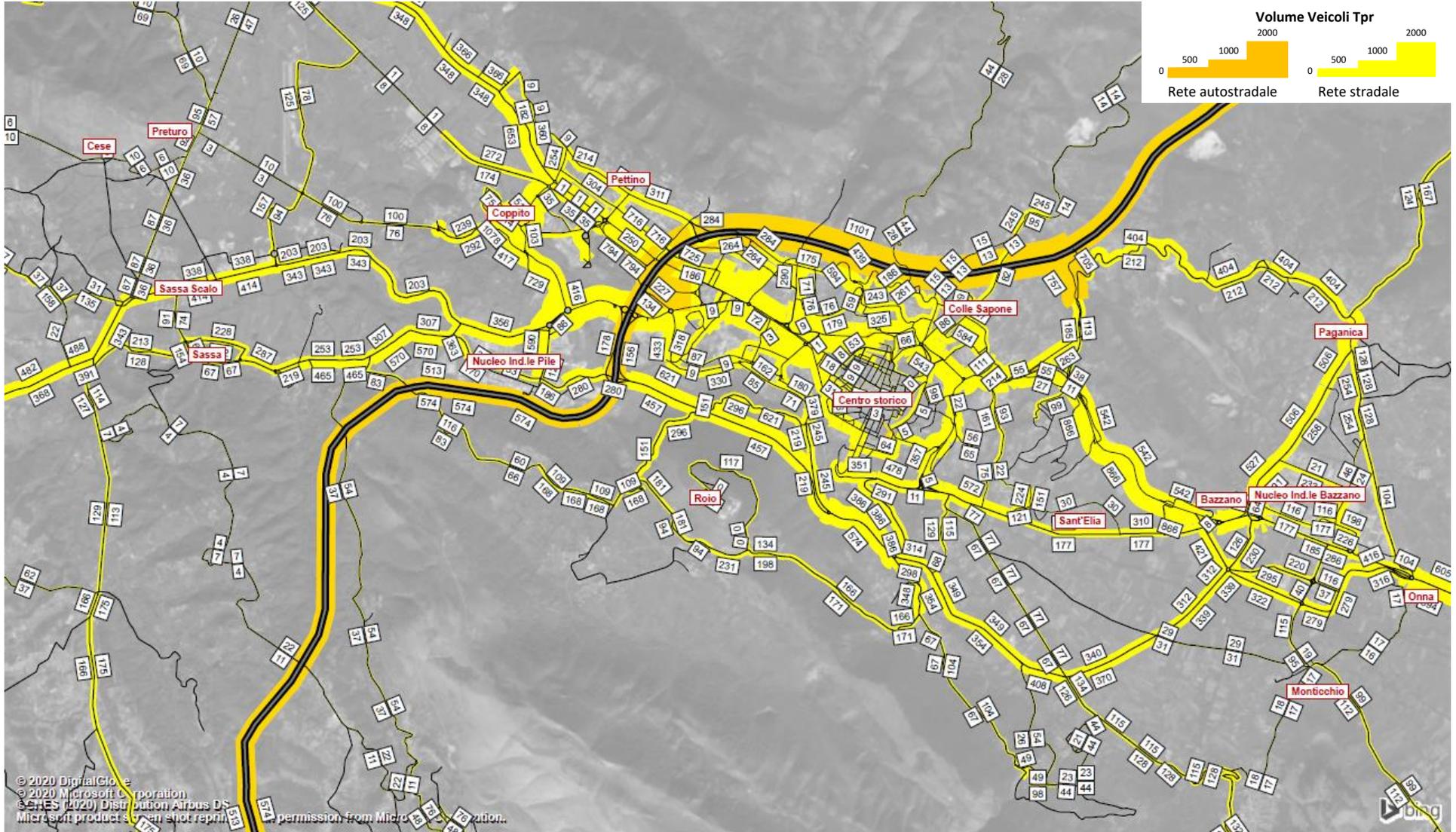
7.5 SCENARIO MAXI

		MINI	MINI Riabitare	MIDI con SS80-SS17 ANAS	MIDI con SS80-SS17 ANAS Riabitare	MIDI senza SS80-SS17 ANAS	MIDI senza SS80-SS17 ANAS Riabitare	MAXI	MAXI Riabitare
DOMANDA	Matrice Attuale	✓		✓		✓		✓	
	Matrice "Riabitare"		✓		✓		✓		✓
OFFERTA	Interventi stradali invariati	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Collegamento SS80-SS17 ANAS	✓	✓	✓	✓				
	ZTL attiva			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Potenziamento TPL MINI	✓	✓						
	Potenziamento TPL MIDI con SS80-SS17			✓	✓				
	Potenziamento TPL MIDI senza SS80-SS17					✓	✓		
	Potenziamento TPL MAXI							✓	✓

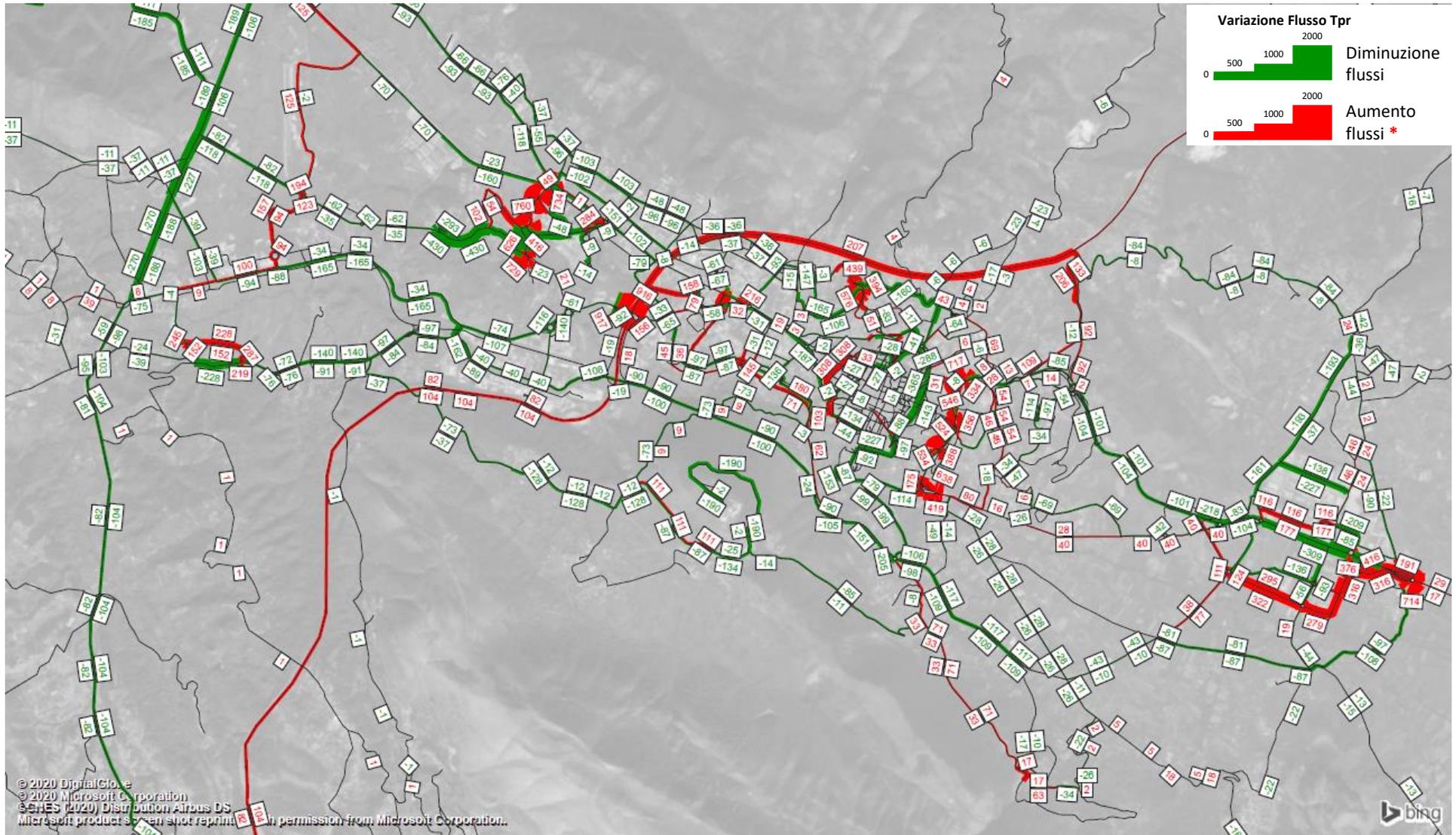
SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: FLUSSOGRAMMA DOMANDA IN DIVERSIONE MODALE DA PRIVATO A PUBBLICO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

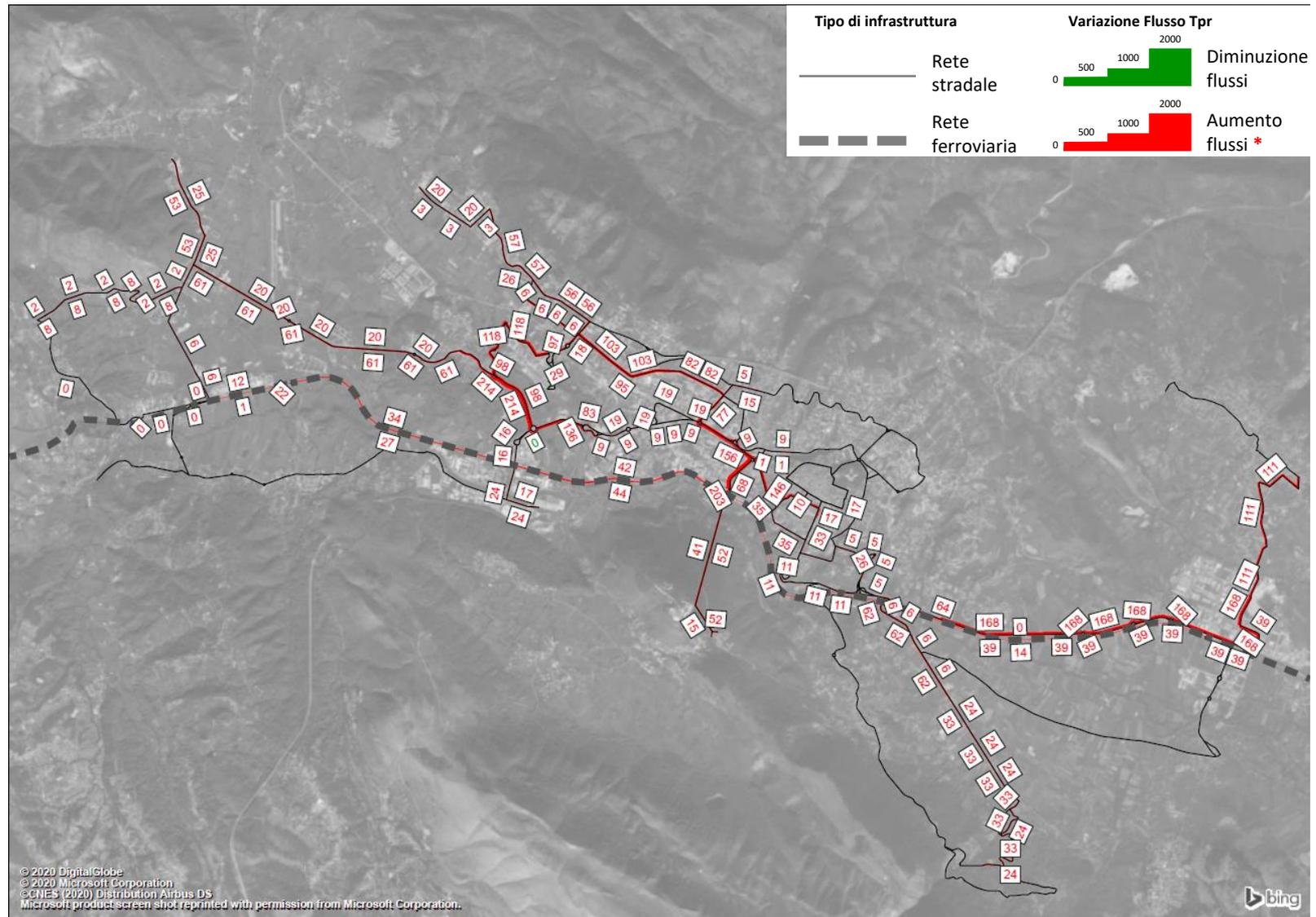


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



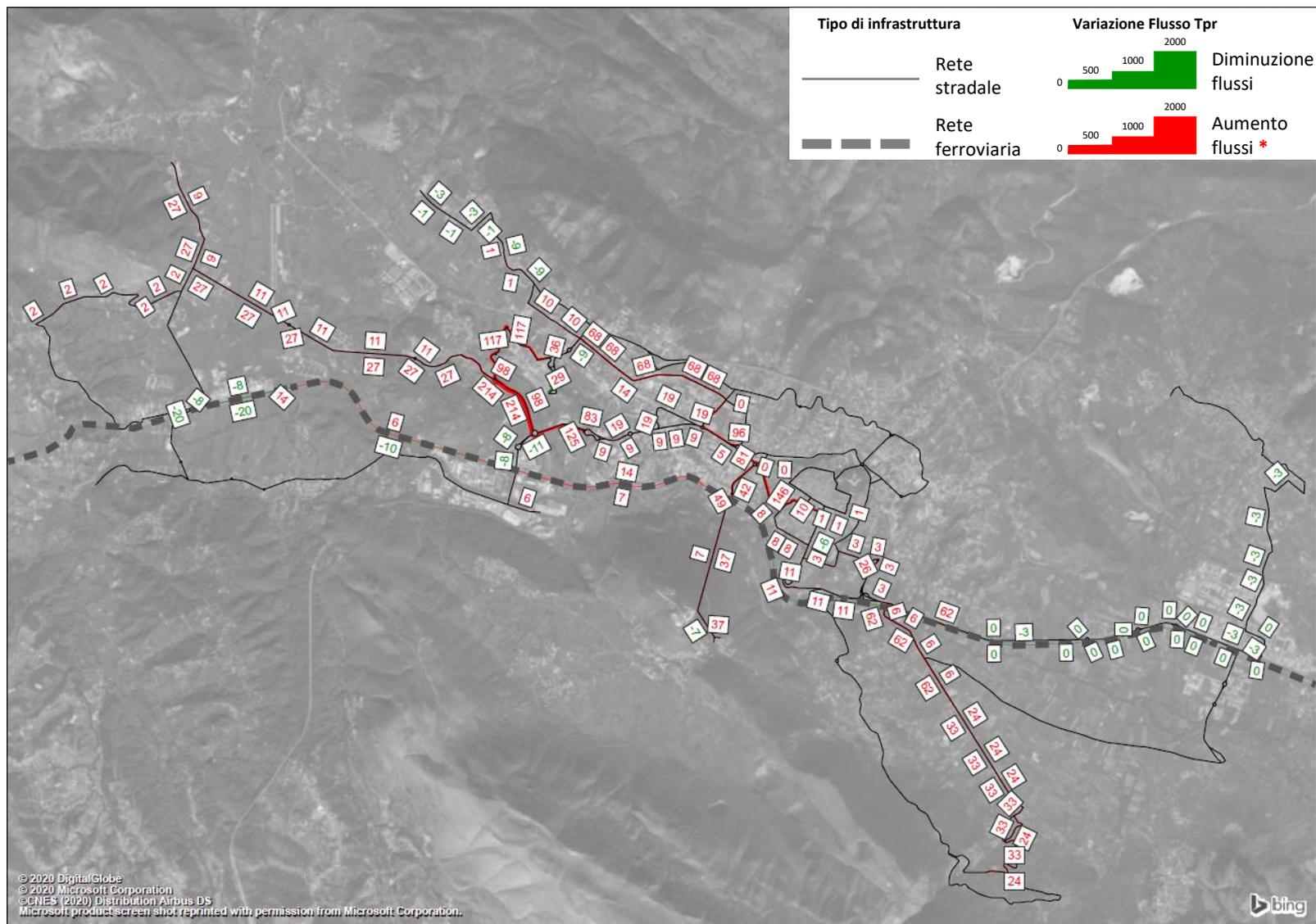
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MINI



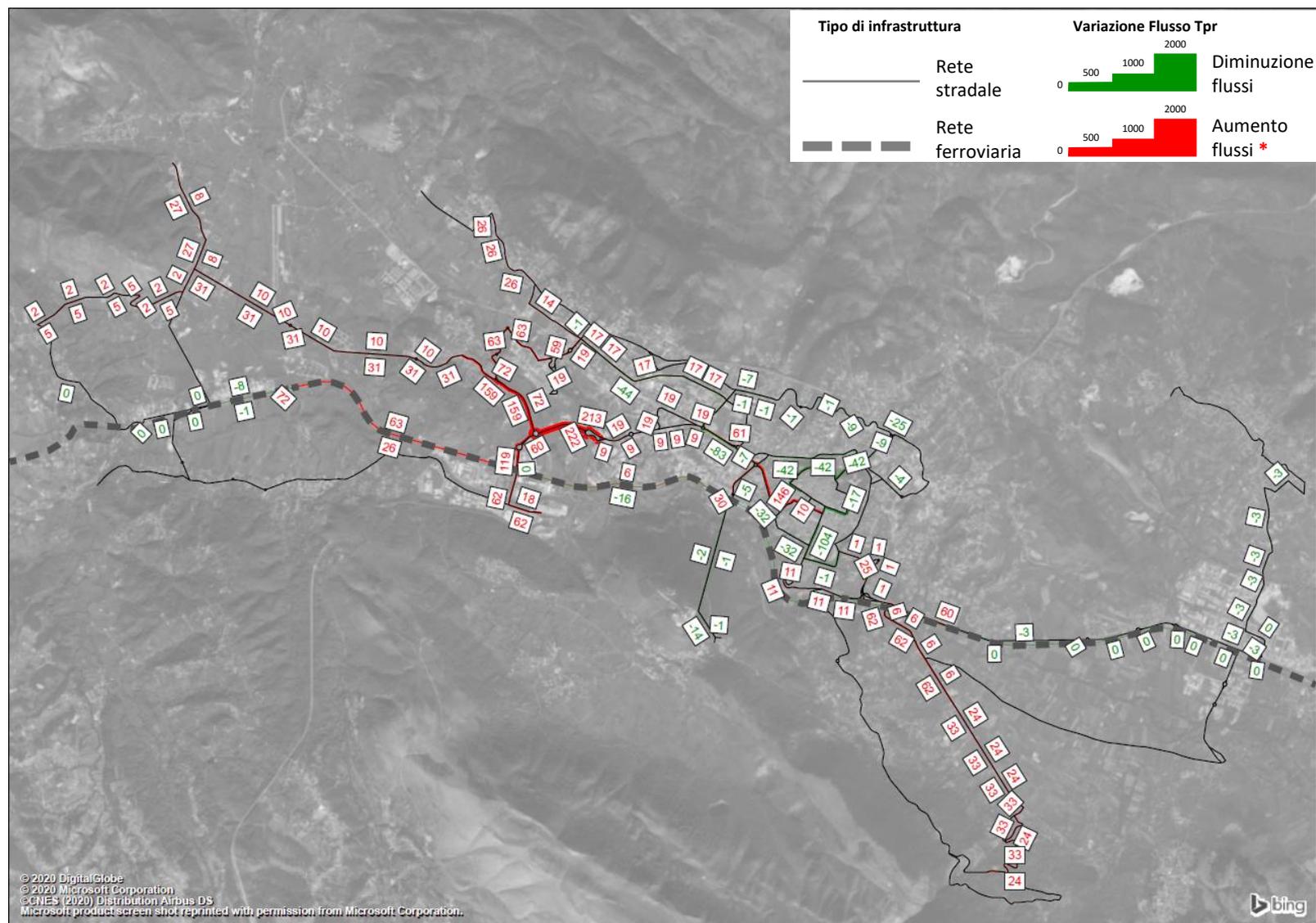
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MIDI con



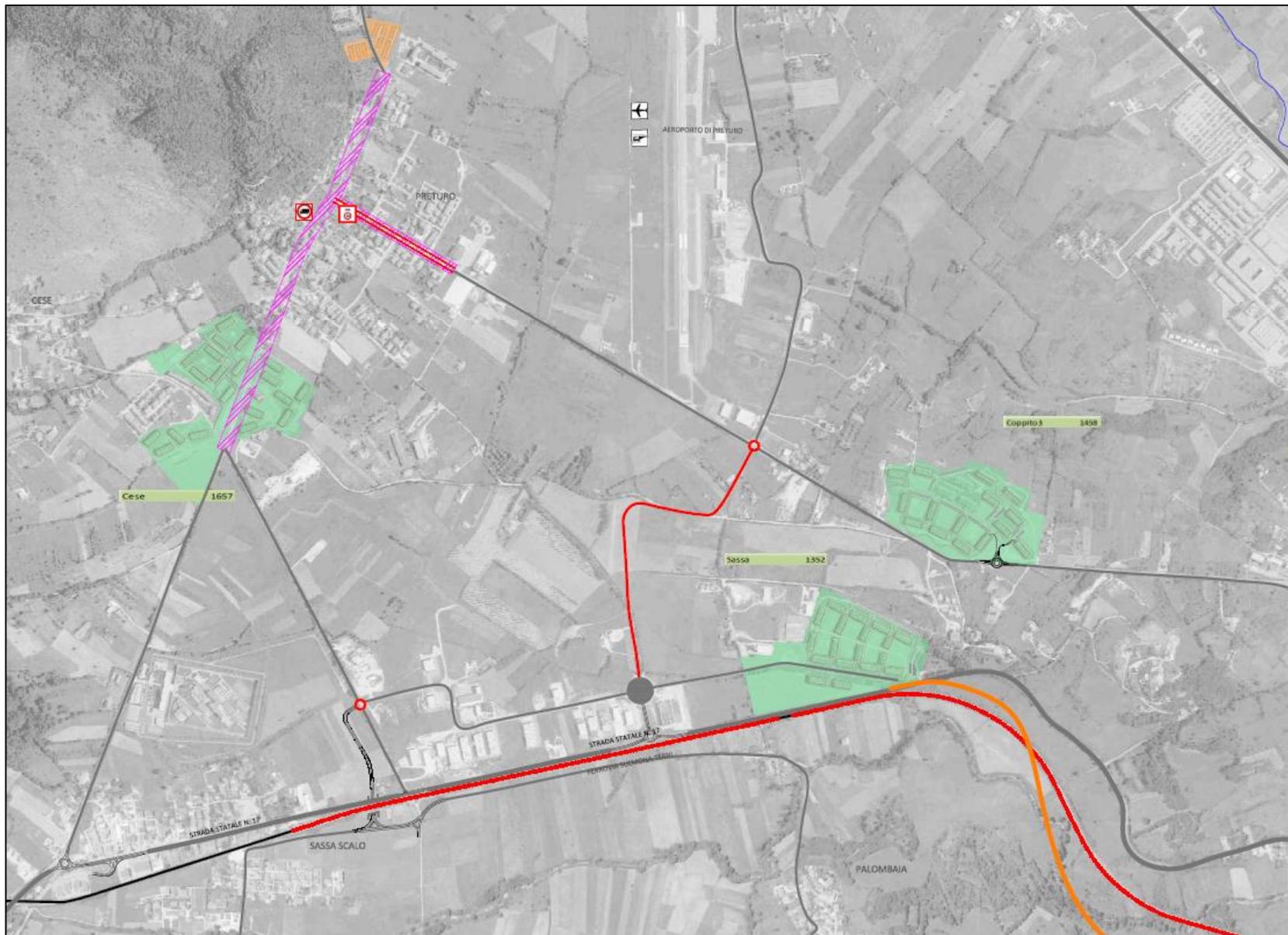
* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI**: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO MIDI

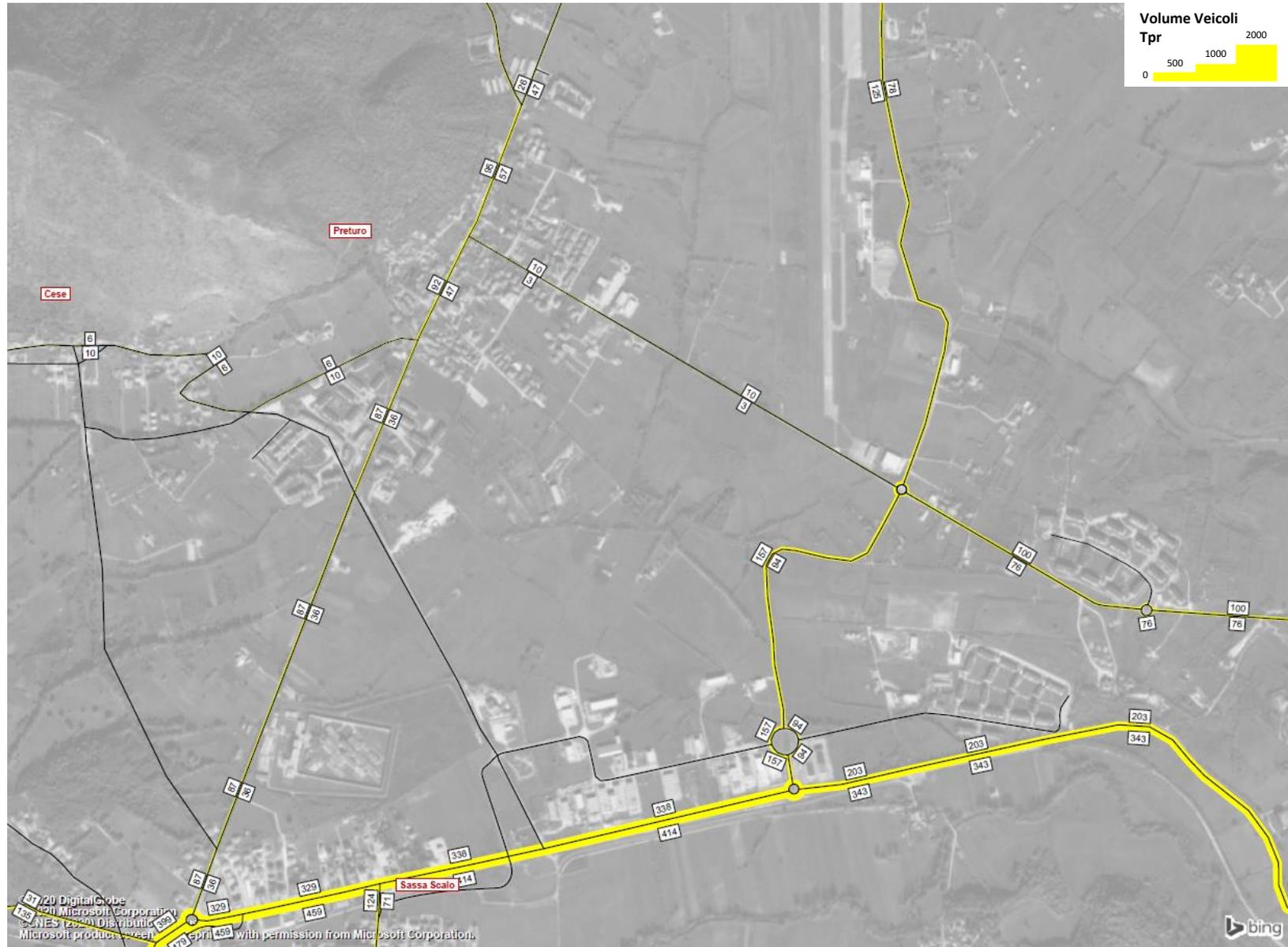


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

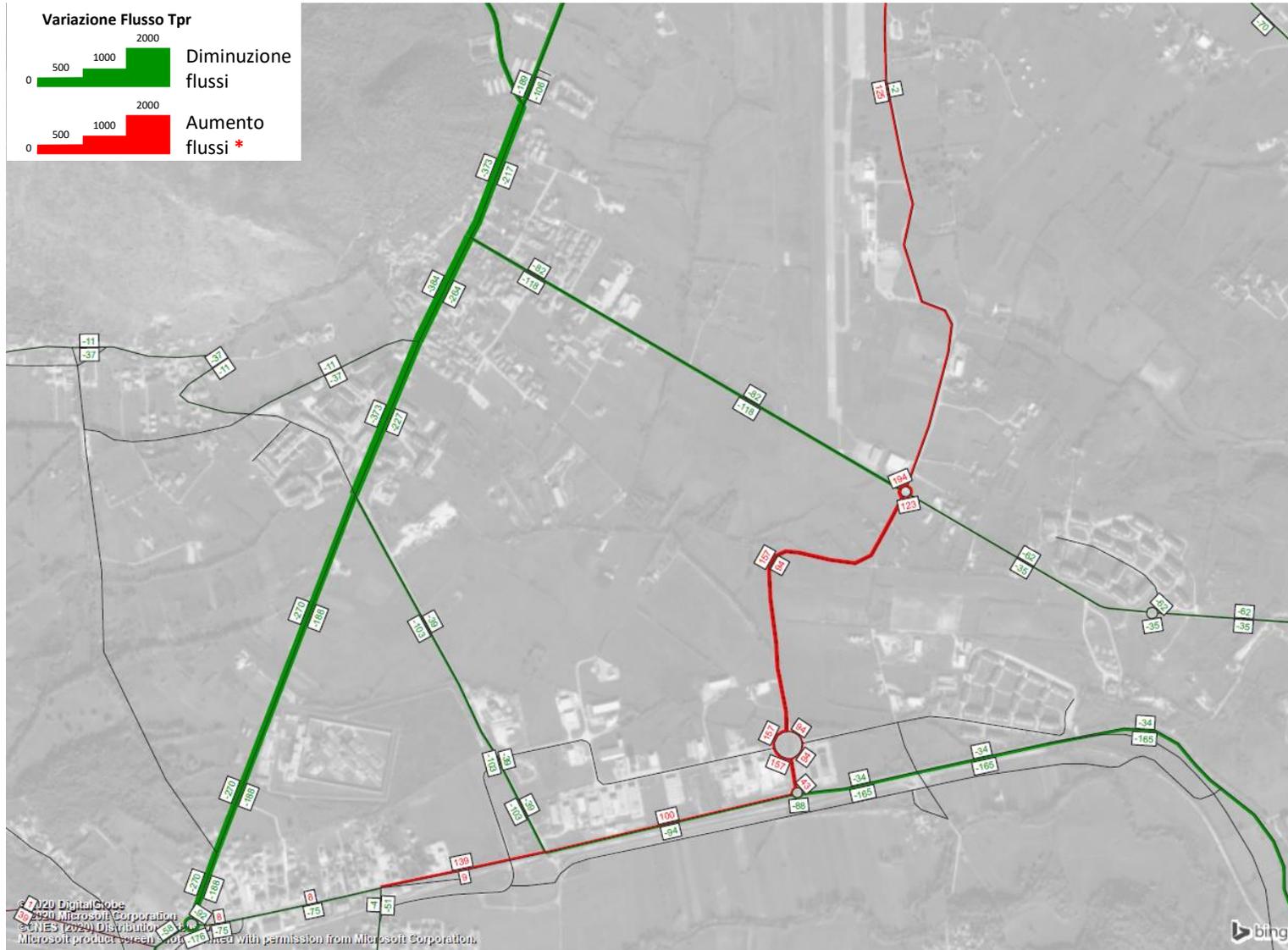
INTERVENTI STRADALI | ZONA PRETURO - CESE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA PRETURO-CESE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

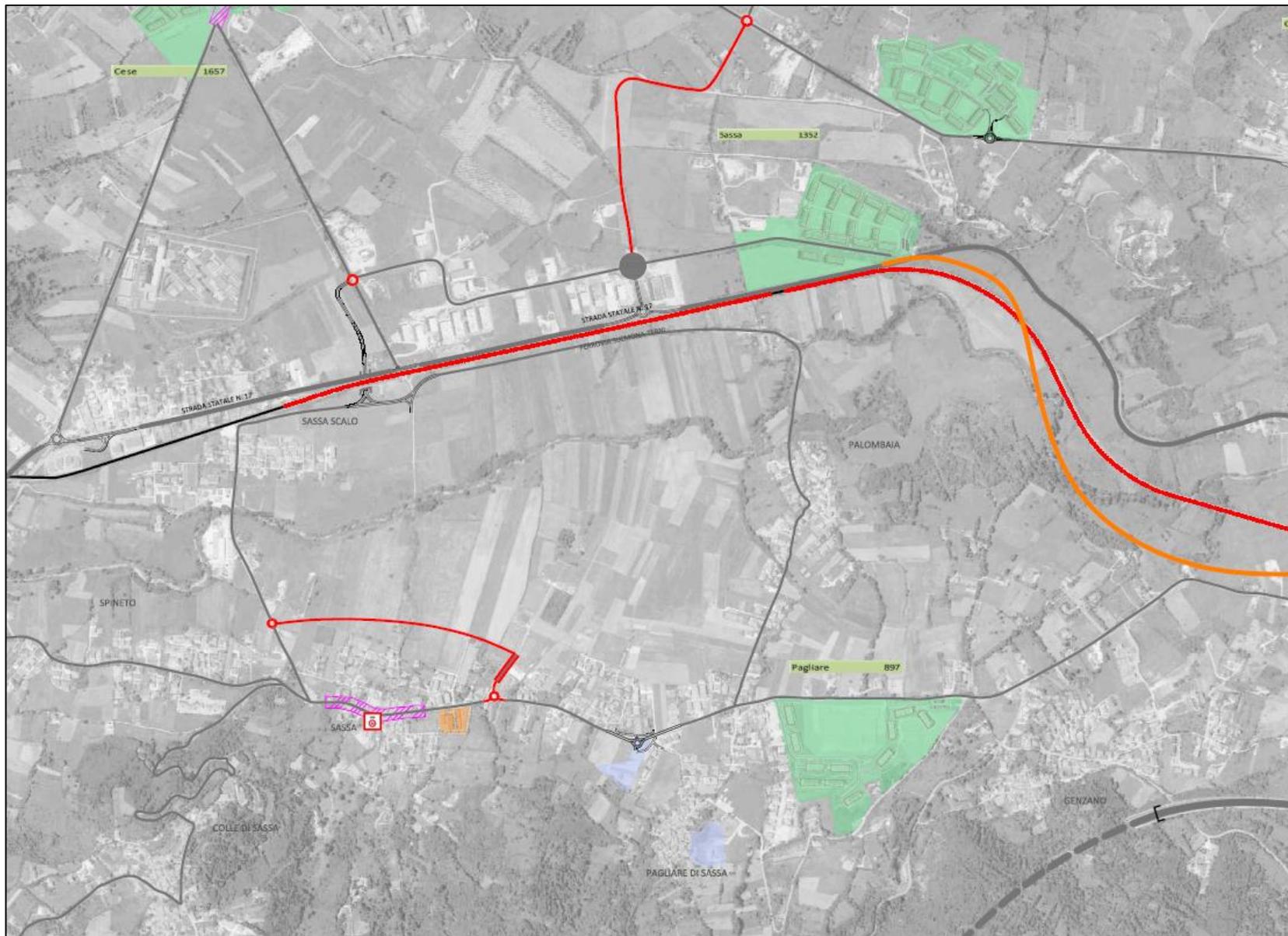


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA PRETURO-CESE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

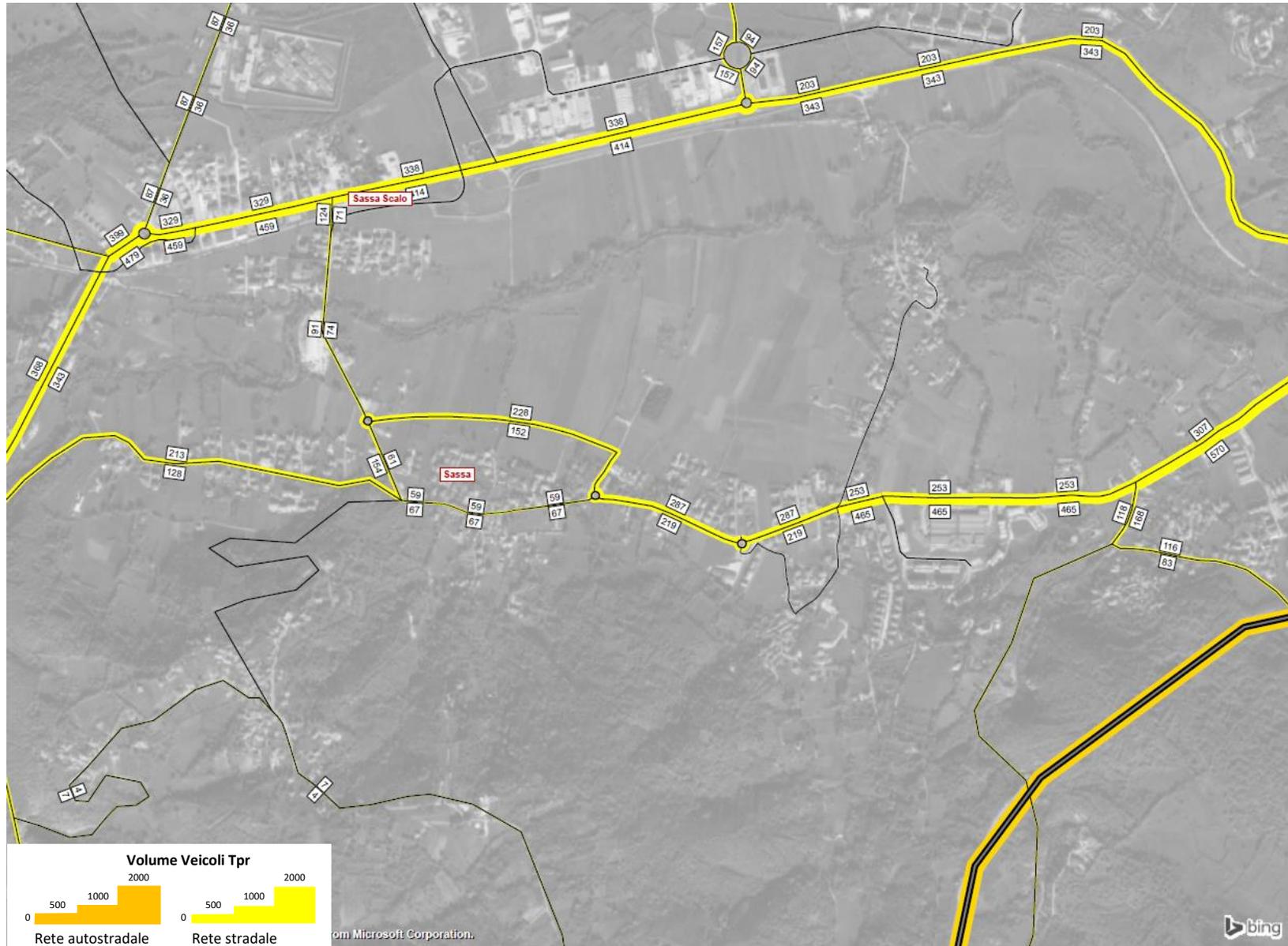


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

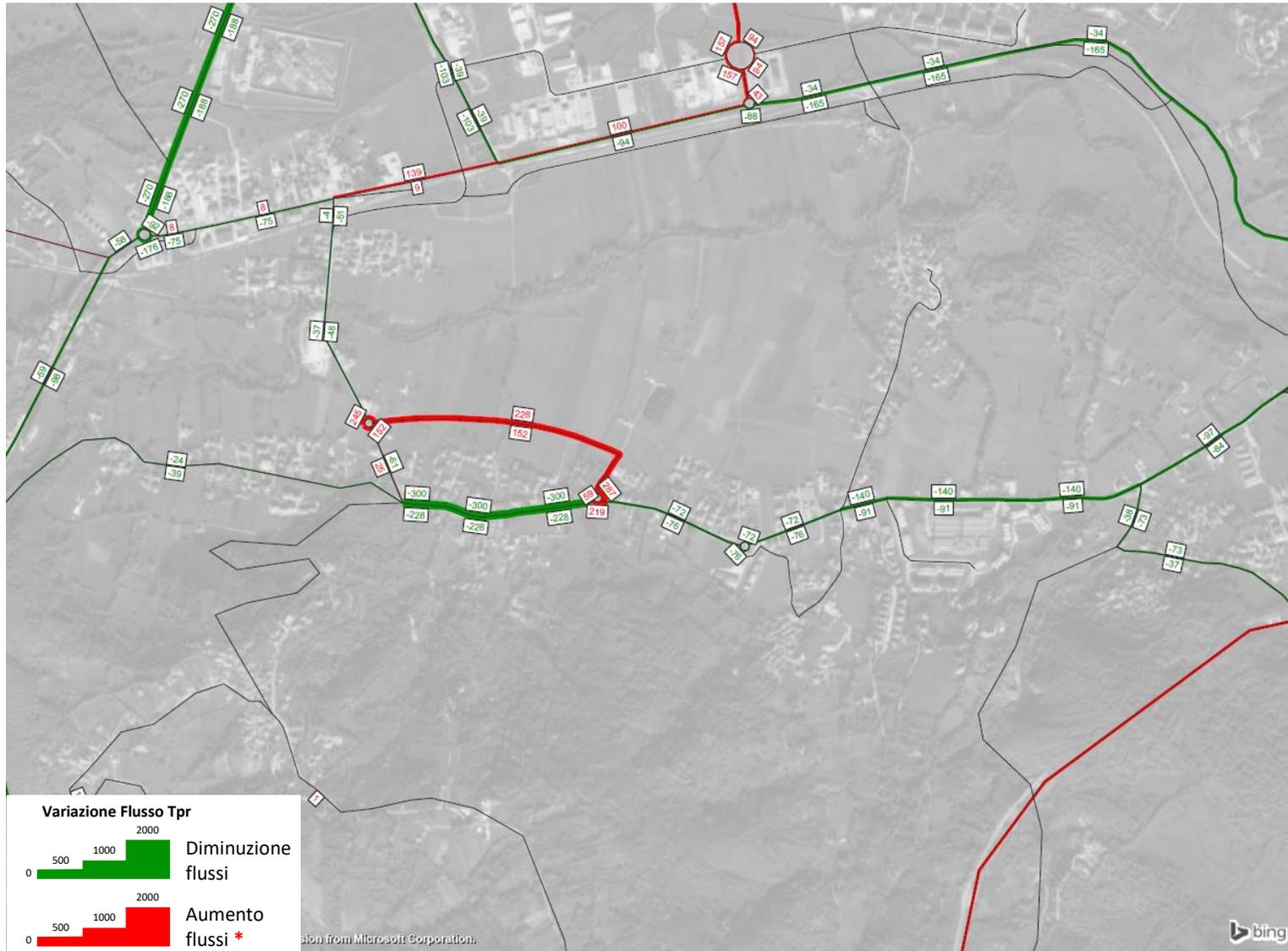
INTERVENTI STRADALI | ZONA SASSA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA SASSA: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

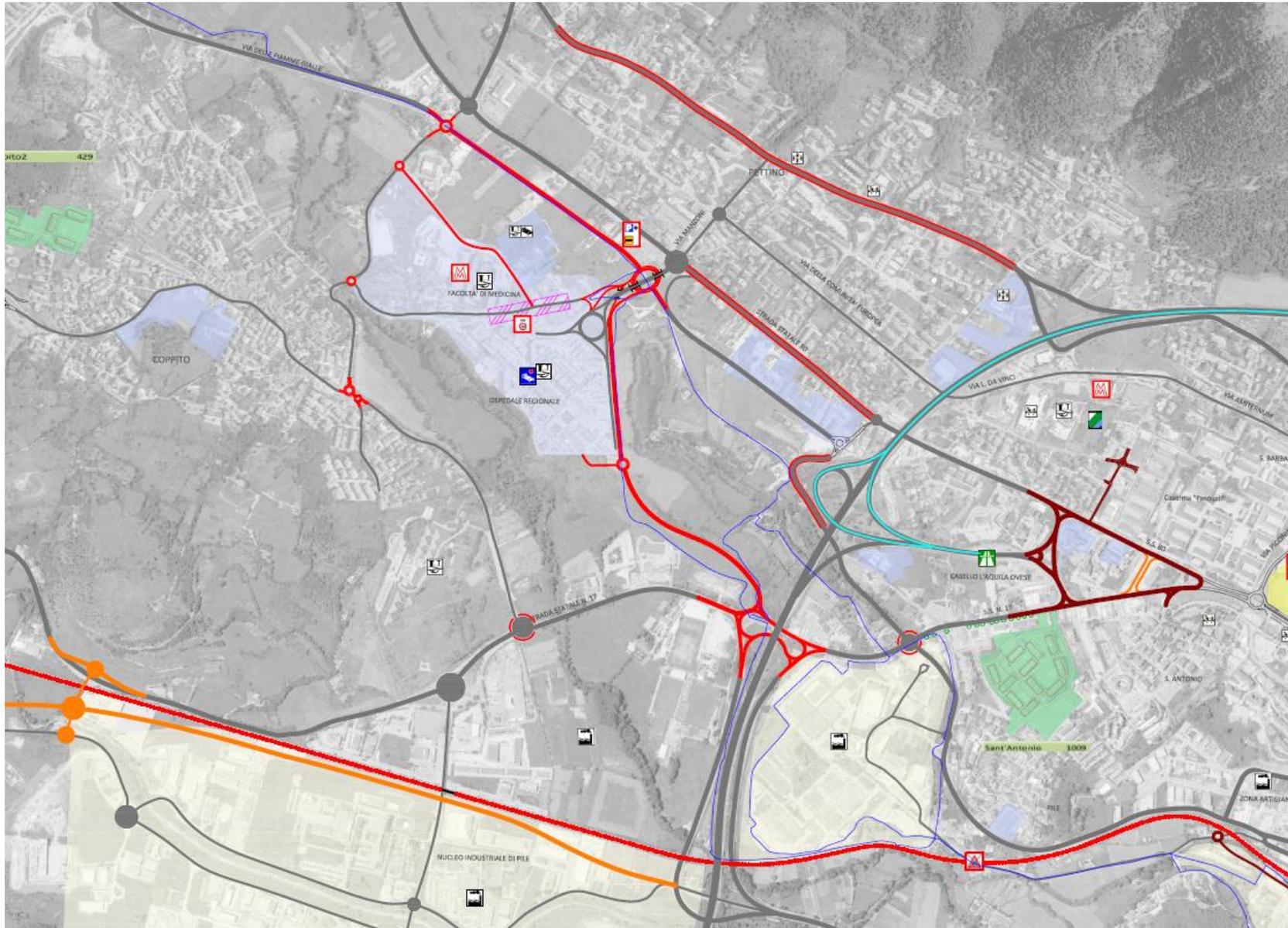


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA SASSA: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

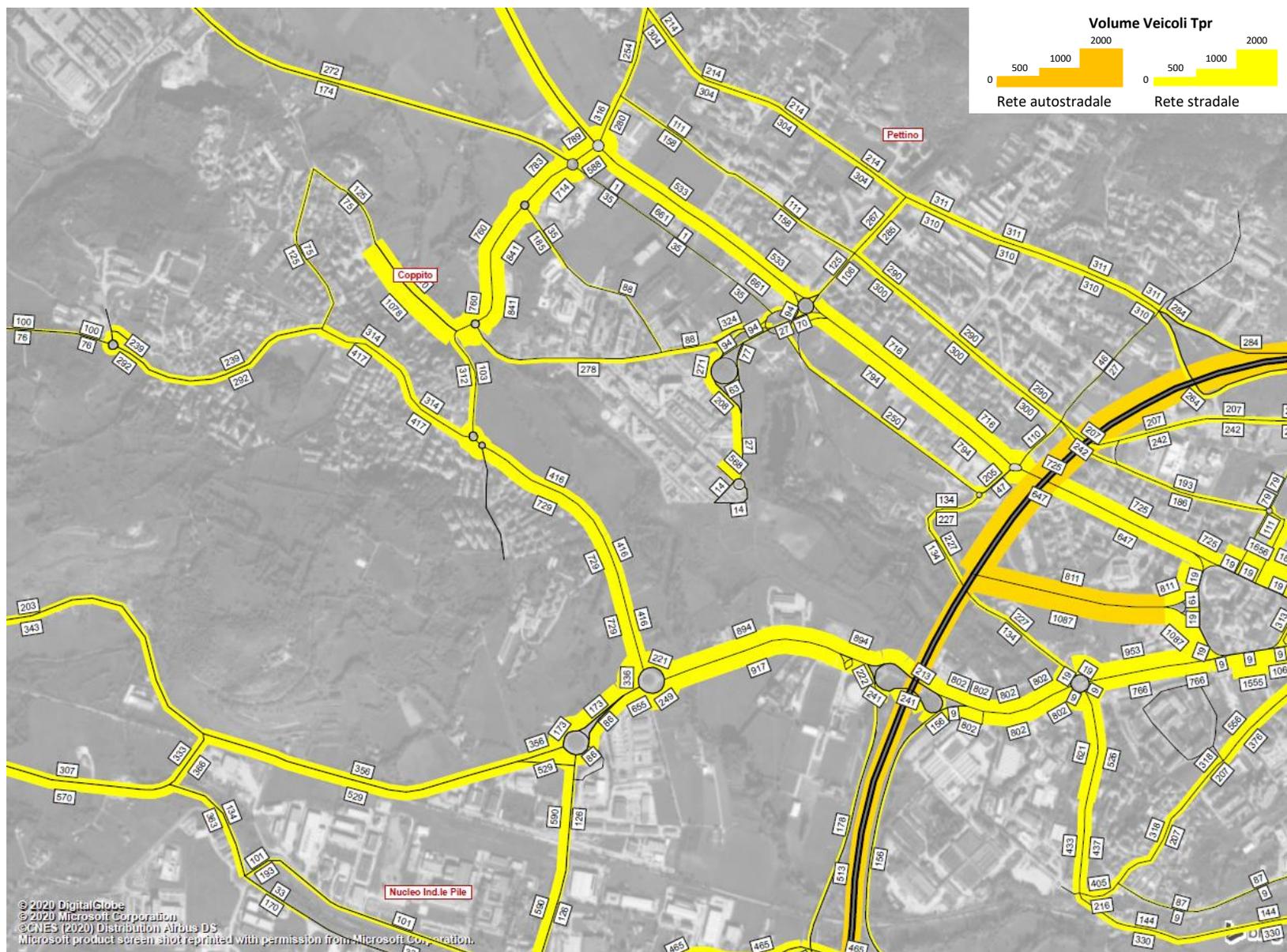


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

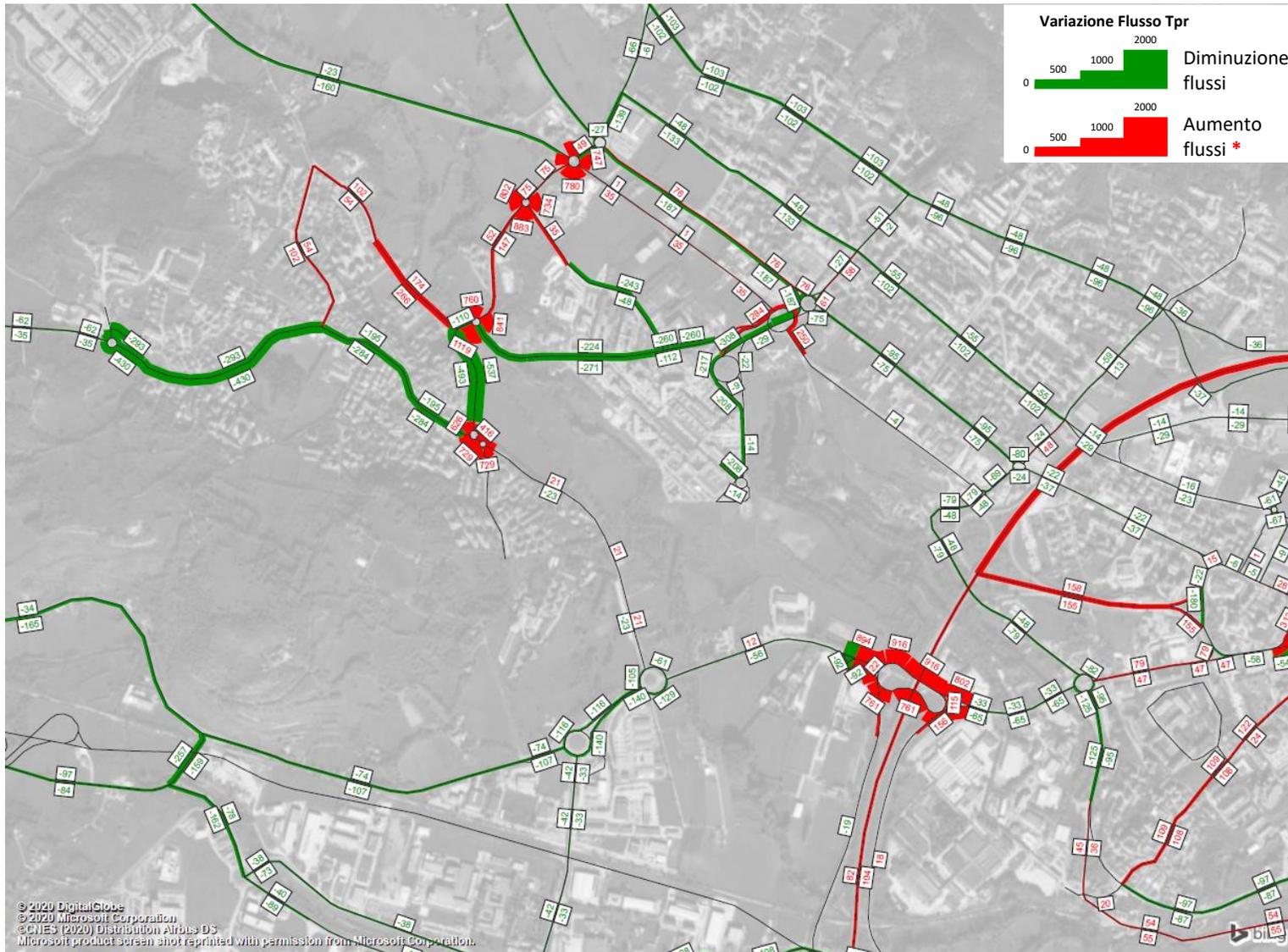
INTERVENTI STRADALI | ZONA OSPEDALE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA OSPEDALE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

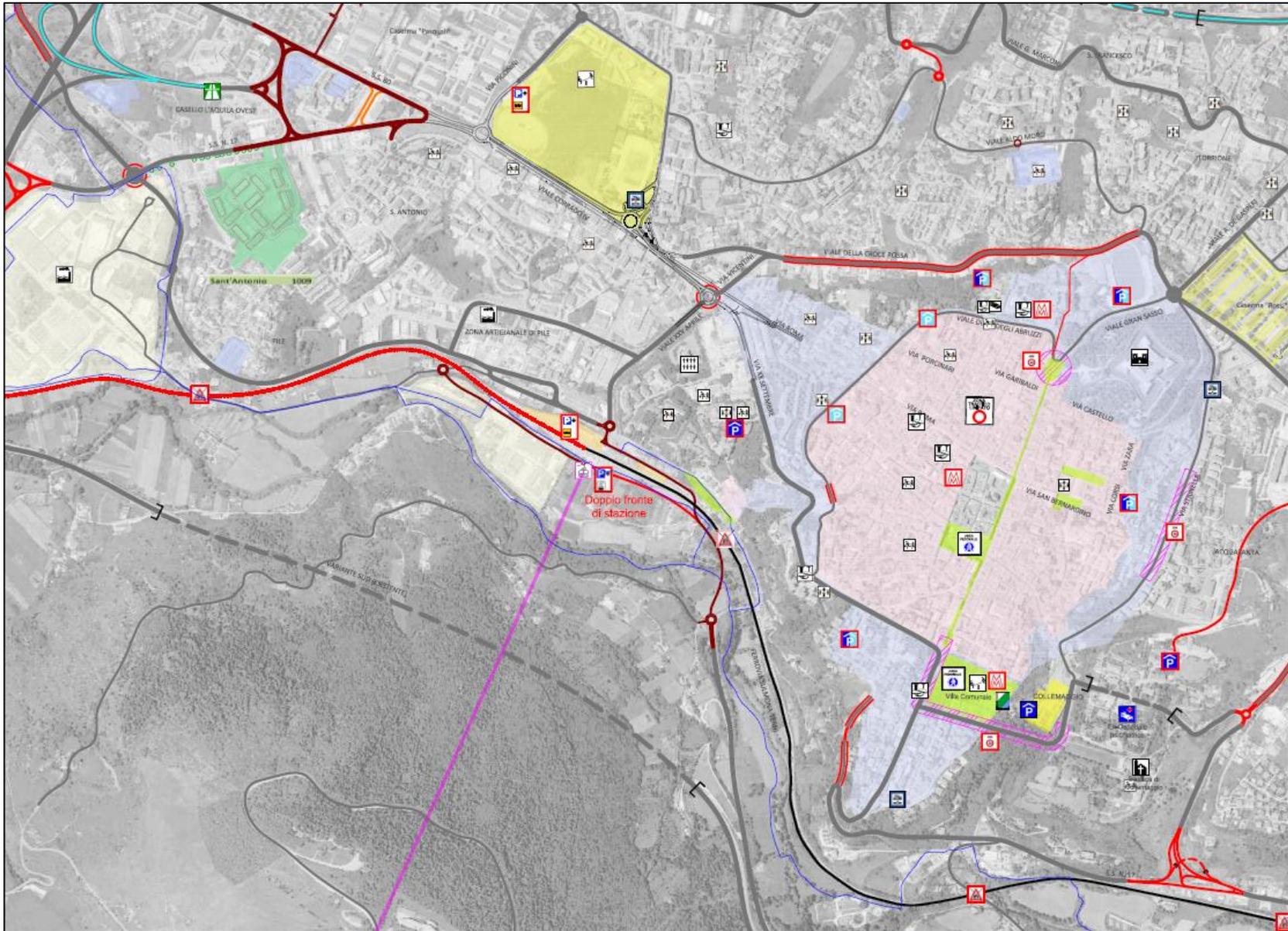


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA OSPEDALE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

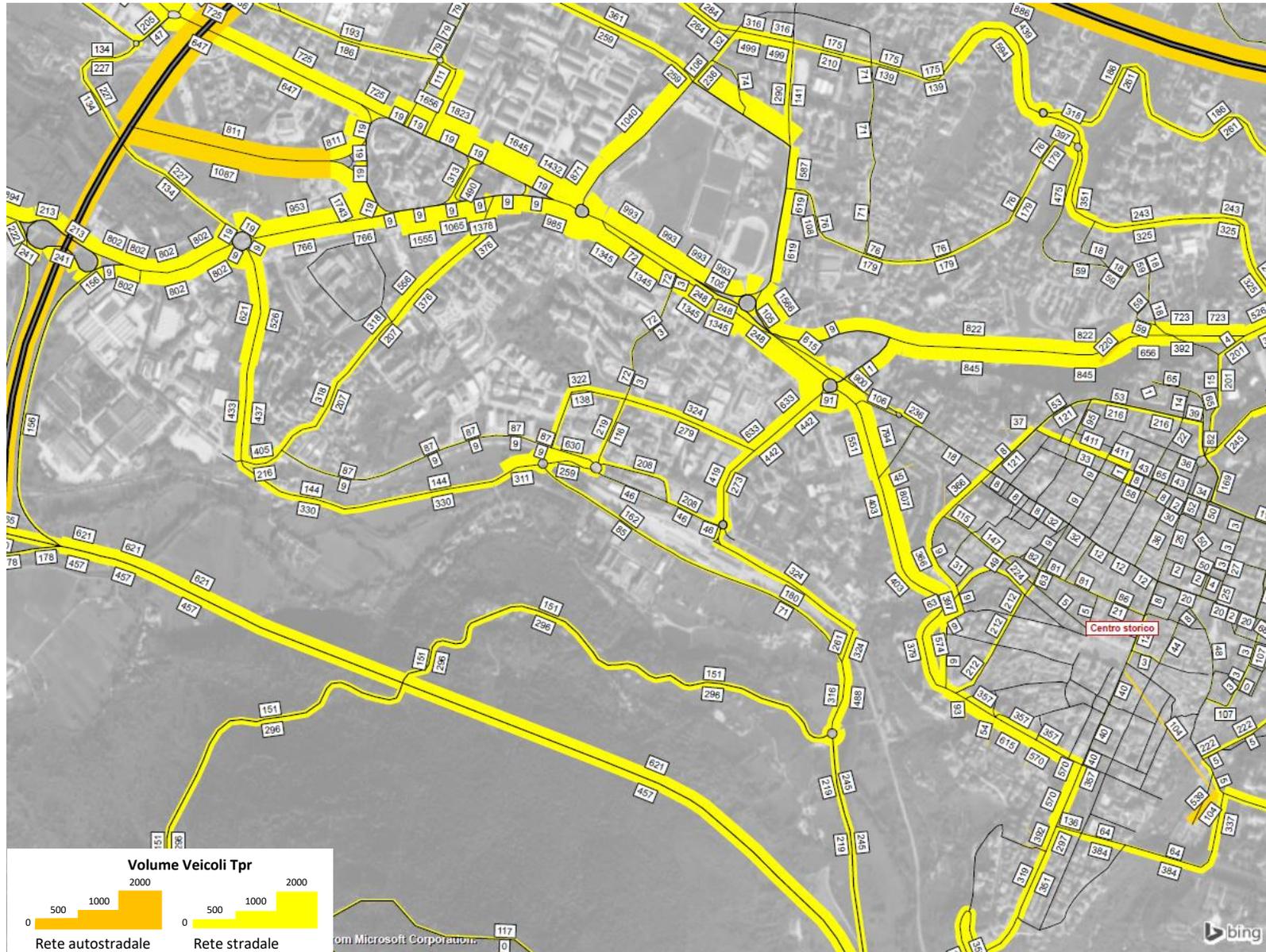


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

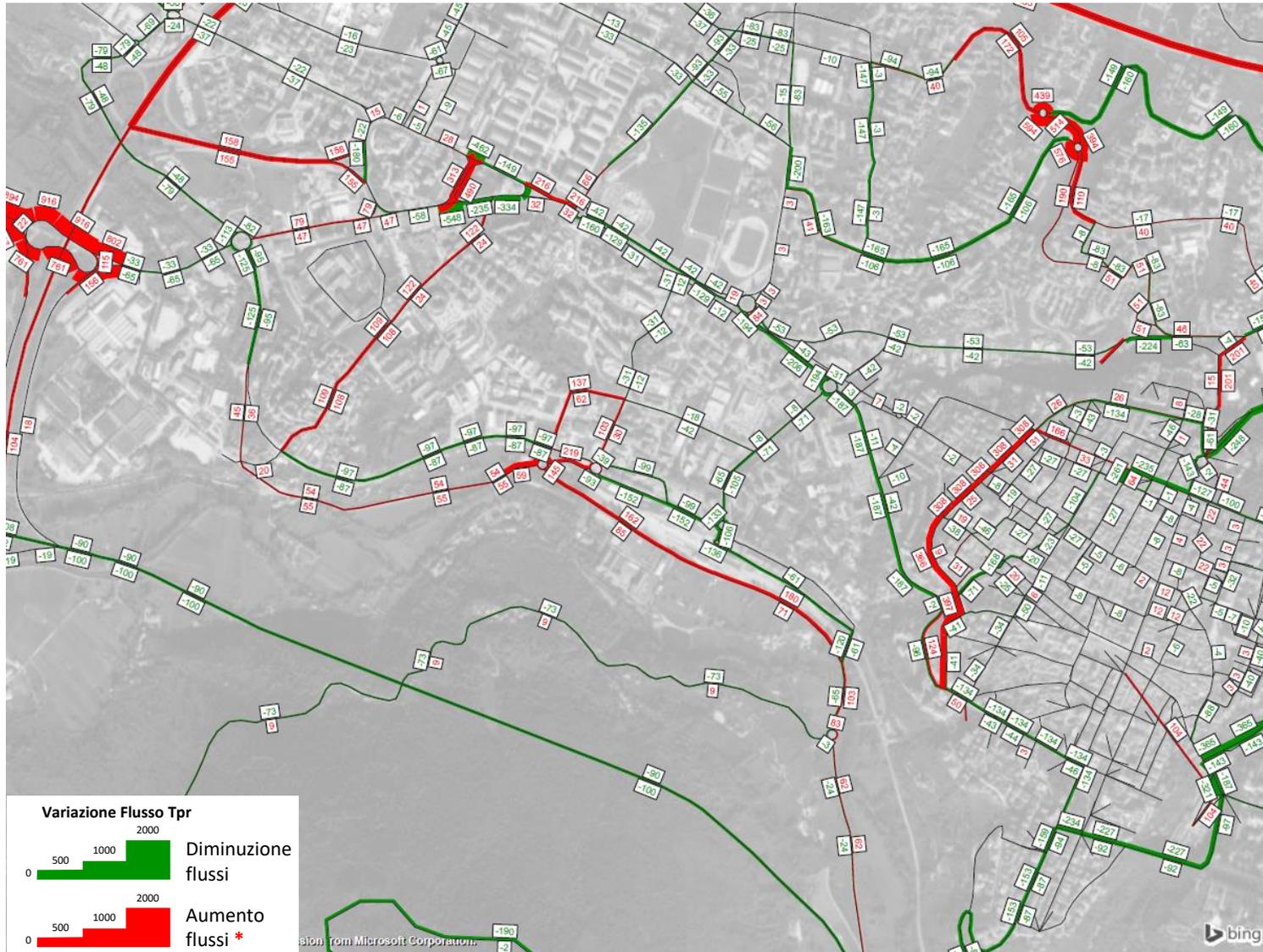
INTERVENTI STRADALI | ZONA STAZIONE



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA STAZIONE: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA

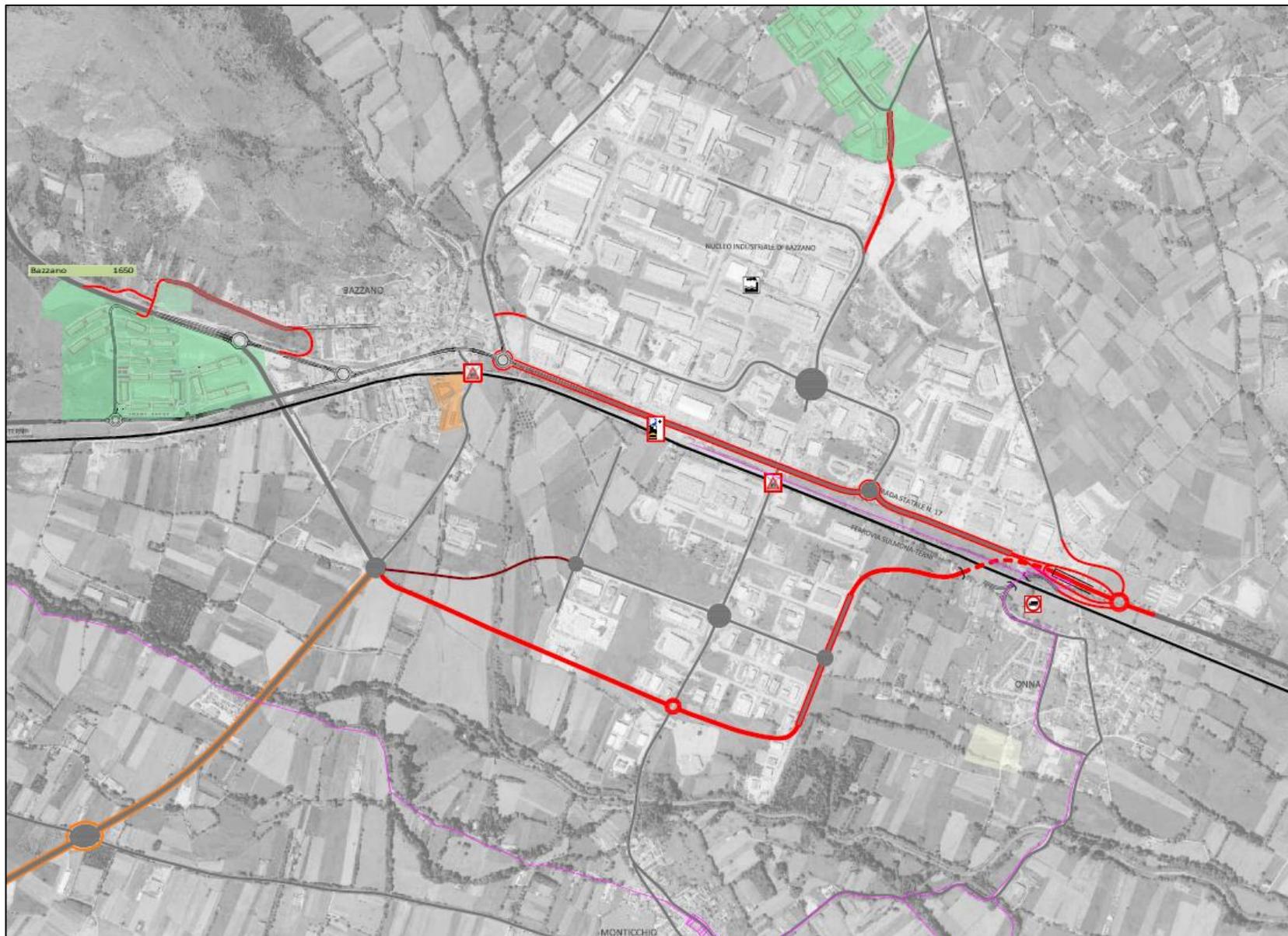


SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | ZONA STAZIONE: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

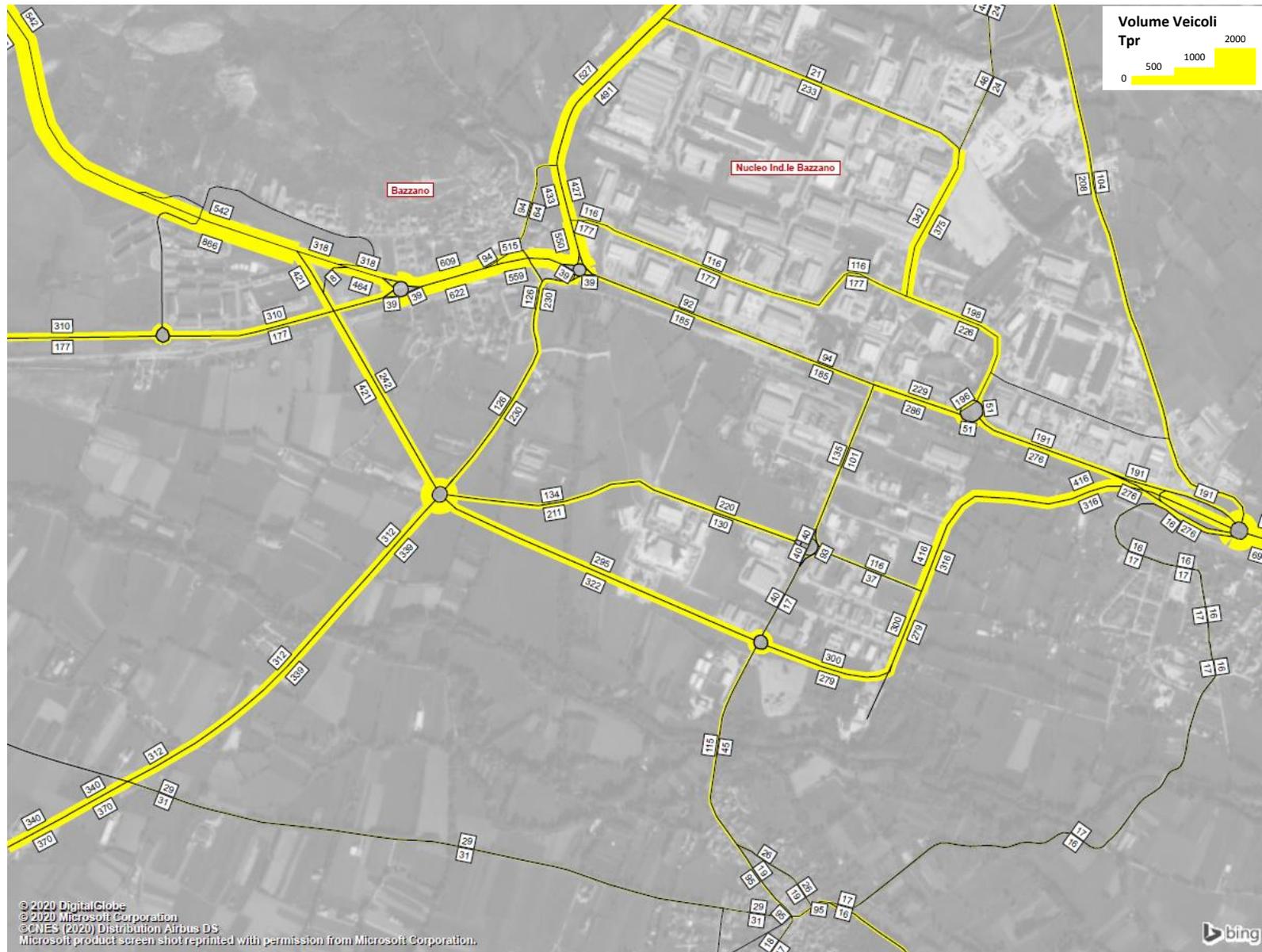


* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

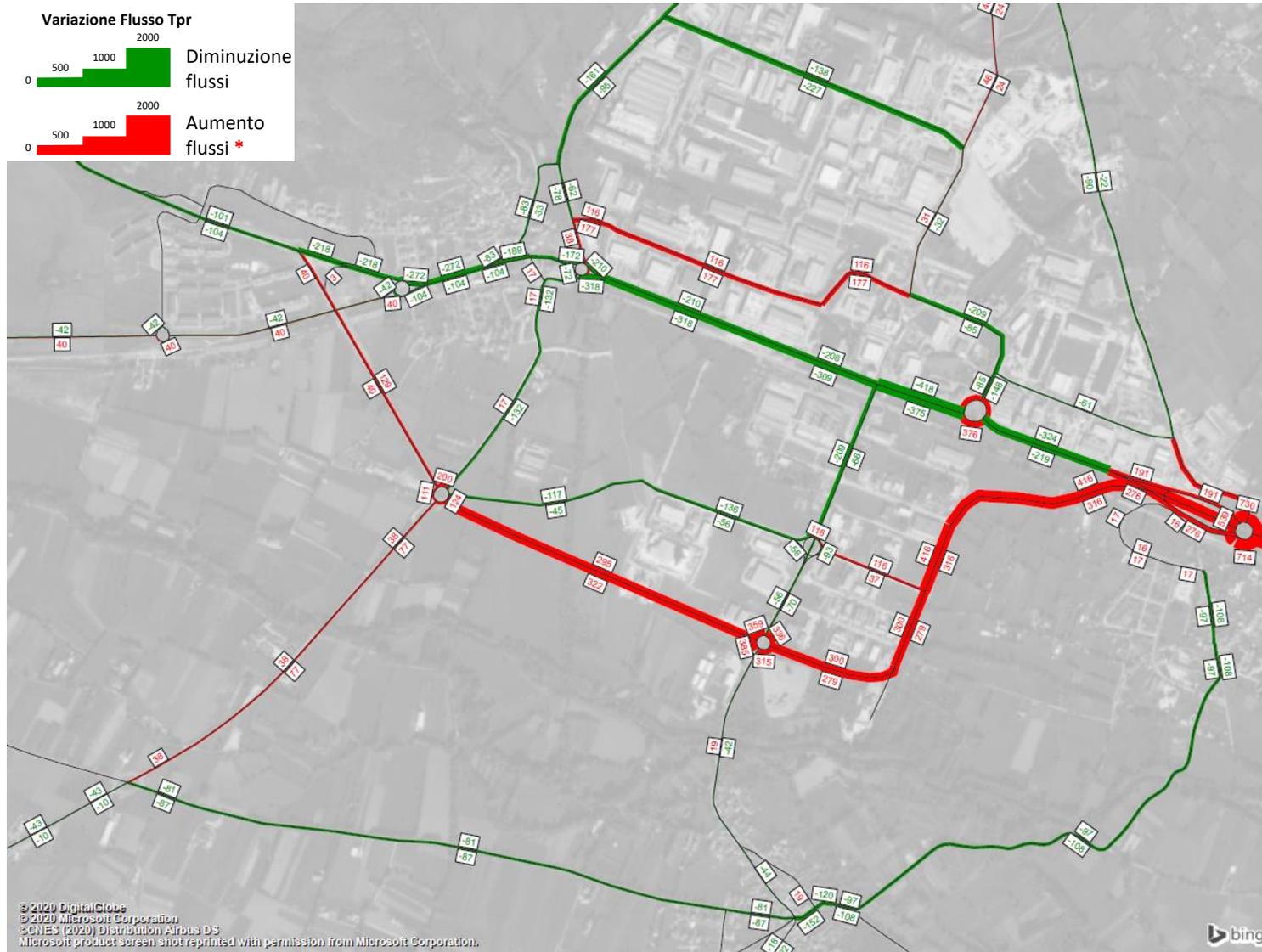
INTERVENTI STRADALI | ZONA INDUSTRIALE DI BAZZANO



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | Z. I. BAZZANO: FLUSSOGRAMMA AUTO PRIVATA



SCENARIO POTENZIAMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE **MAXI** | Z. I. BAZZANO: DIFFERENZA DEI FLUSSI SU AUTO PRIVATA RISPETTO ALLO SCENARIO DI RIFERIMENTO



* Per le nuove viabilità i valori in aumento sono da considerarsi come flusso totale

8. CONFRONTO SINTETICO SCENARI: DOMANDA "ATTUALE" VS. DOMANDA "RIABITARE"

8. CONFRONTO SINTETICO SCENARI: DOMANDA "ATTUALE" VS. DOMANDA "RIABITARE"

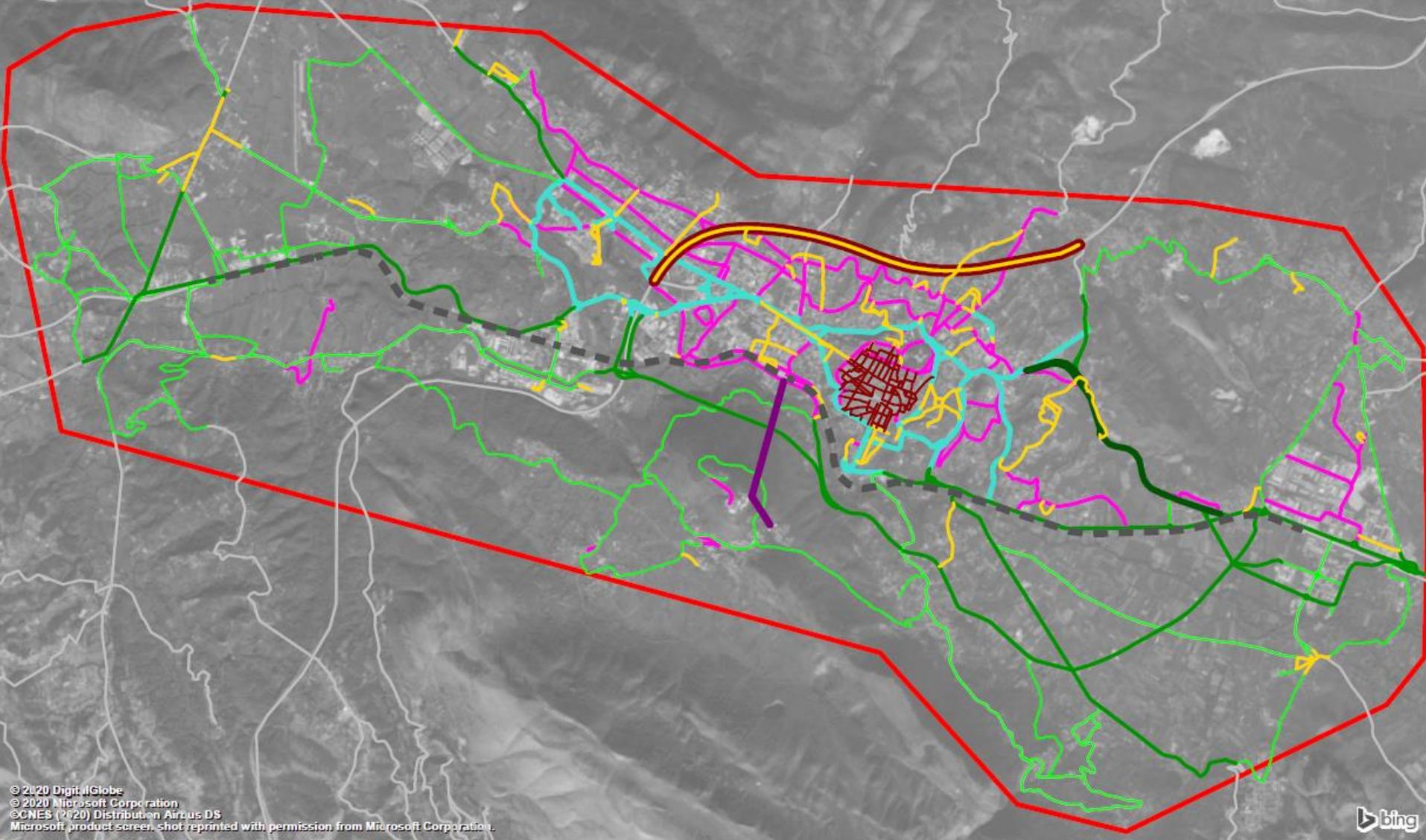
In questo capitolo viene proposto un confronto sintetico, sistematico tra il set di scenari valutati con domanda "Attuale" e quelli calcolati con domanda "Riabitare".

Gli indicatori sono stati calcolati sempre con riferimento all'area di analisi riportata nella pagina 232 che è già stata adottata anche in tutte le valutazioni di sintesi effettuate sugli scenari alternativi in condizioni di domanda "Attuale" e "Riabitare". (cfr. Cap. 4 e Cap. 6).

Si evidenzia come, in linea generale, gli scenari "Riabitare" mostrano un miglior funzionamento del trasporto pubblico a motivo della maggiore concentrazione di utenti nelle aree centrali della città, maggiormente servite dal trasporto pubblico, mentre negli scenari con matrice «attuale», quindi più dispersa si assiste ad un maggiore utilizzo dell'auto privata.

Per quanto riguarda le differenze dei singoli indicatori tra scenari corrispondenti, esse risultano leggermente più significative per lo scenario MINI e lo scenario MAXI rispetto allo scenario MIDI per quanto riguarda le percorrenze, mentre tali differenze sono trascurabili o nulle per quanto riguarda i tempi di percorrenza.

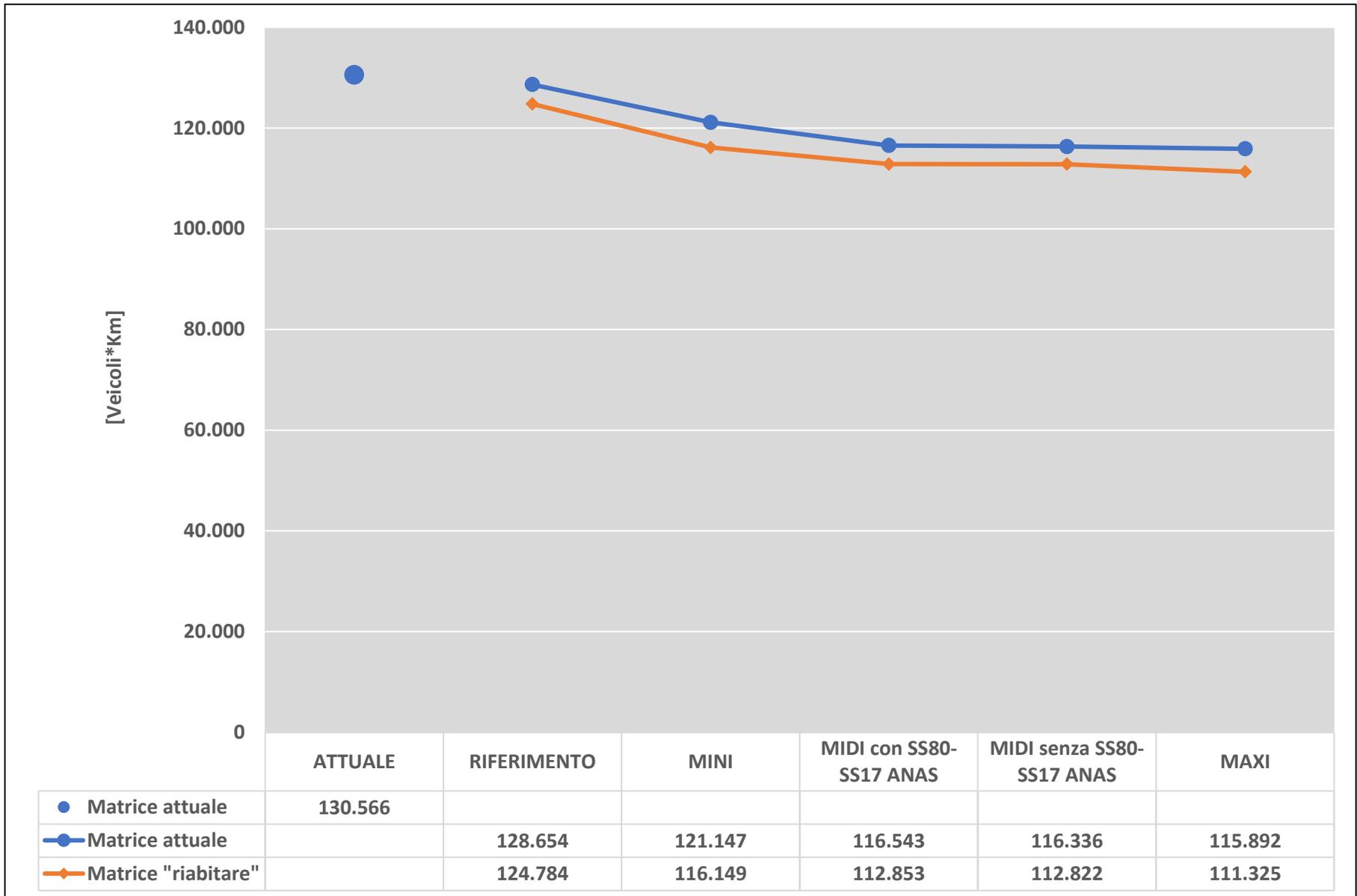
SINTESI | Area di calcolo degli indicatori



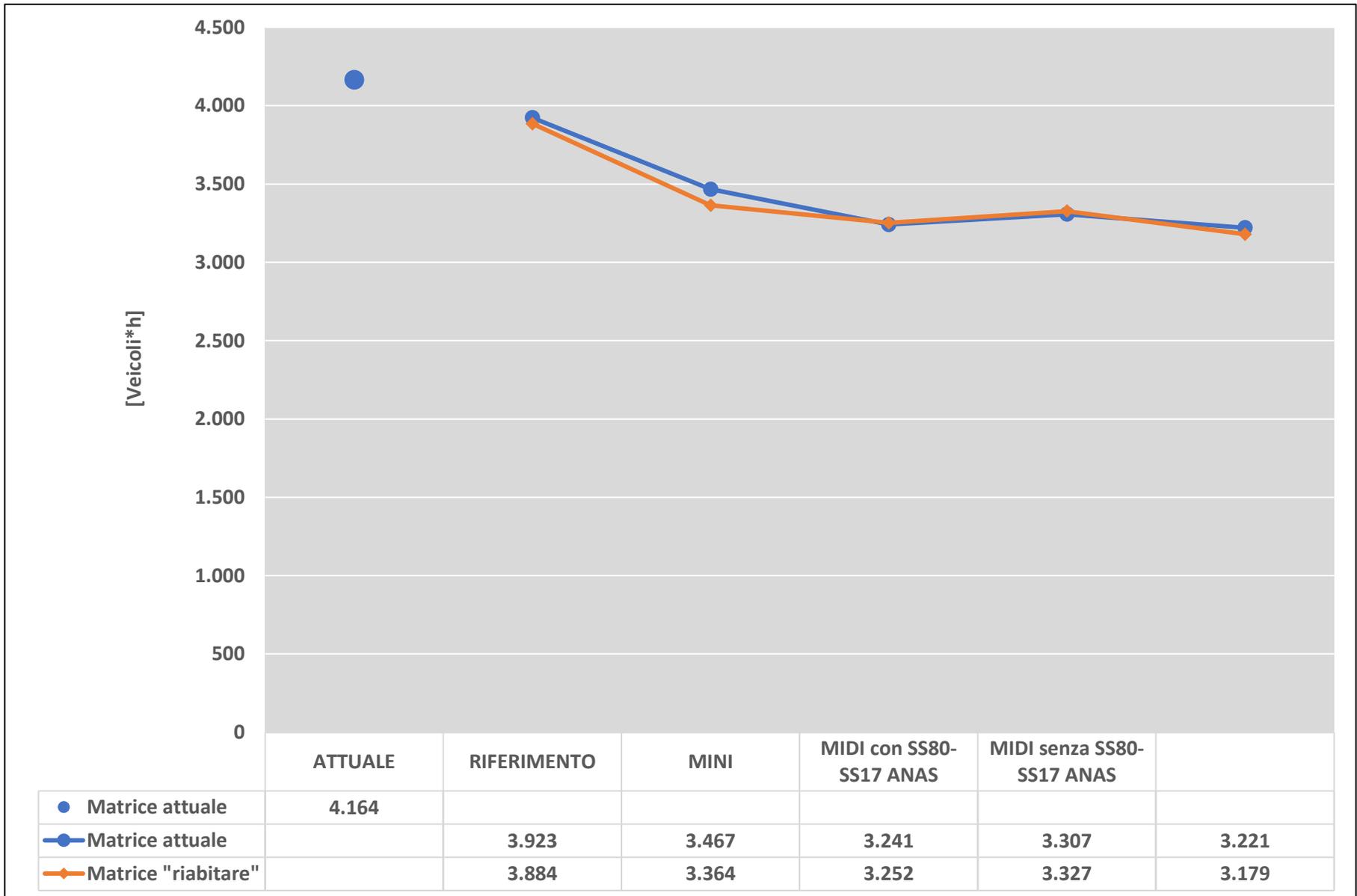
© 2020 DigitalGlobe
© 2020 Microsoft Corporation
© CNES (2020) Distribution Airbus DS
Microsoft product screen, shot reprinted with permission from Microsoft Corporation.



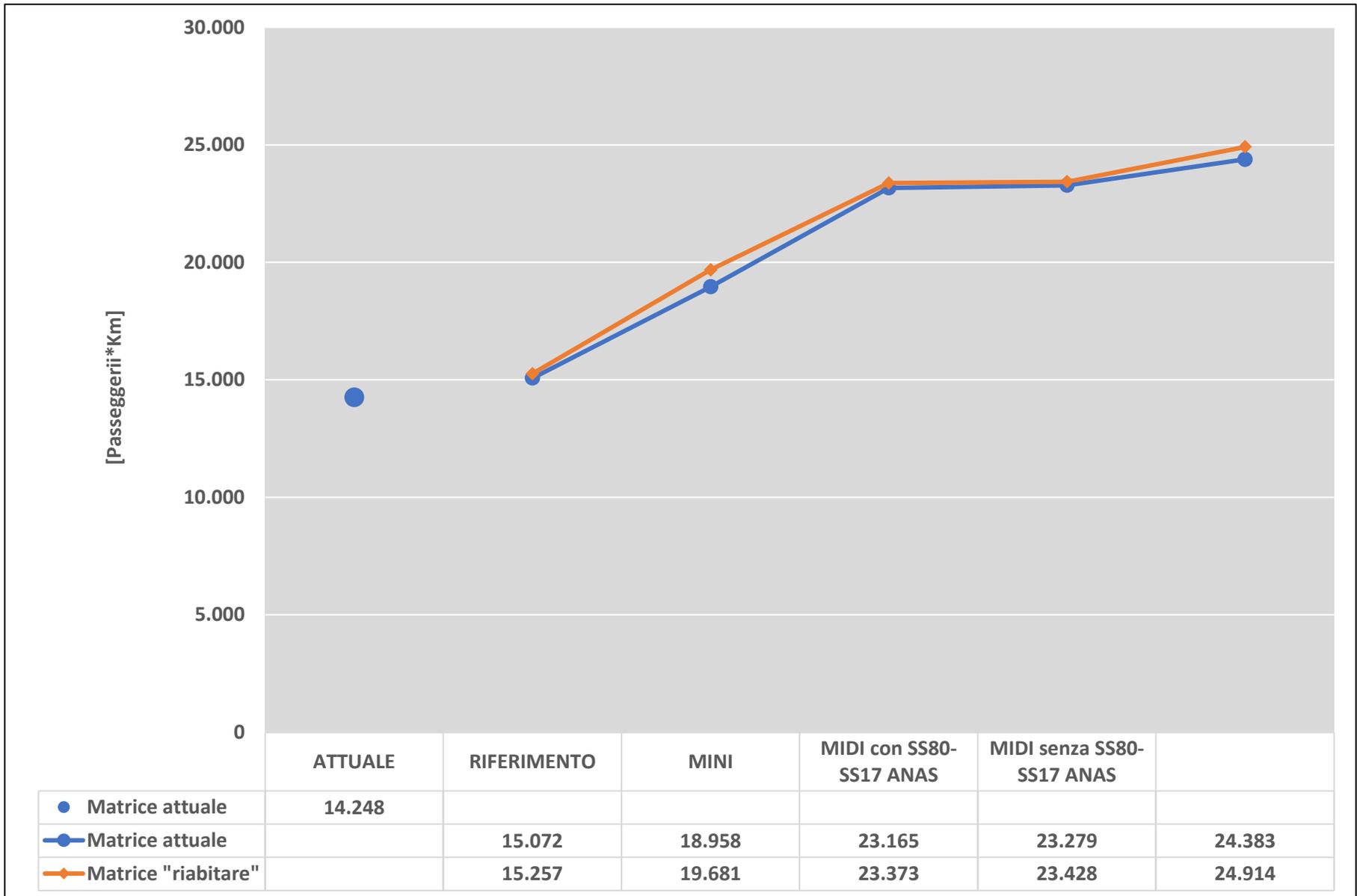
INDICATORI DI SINTESI: Percorrenze su Trasporto privato



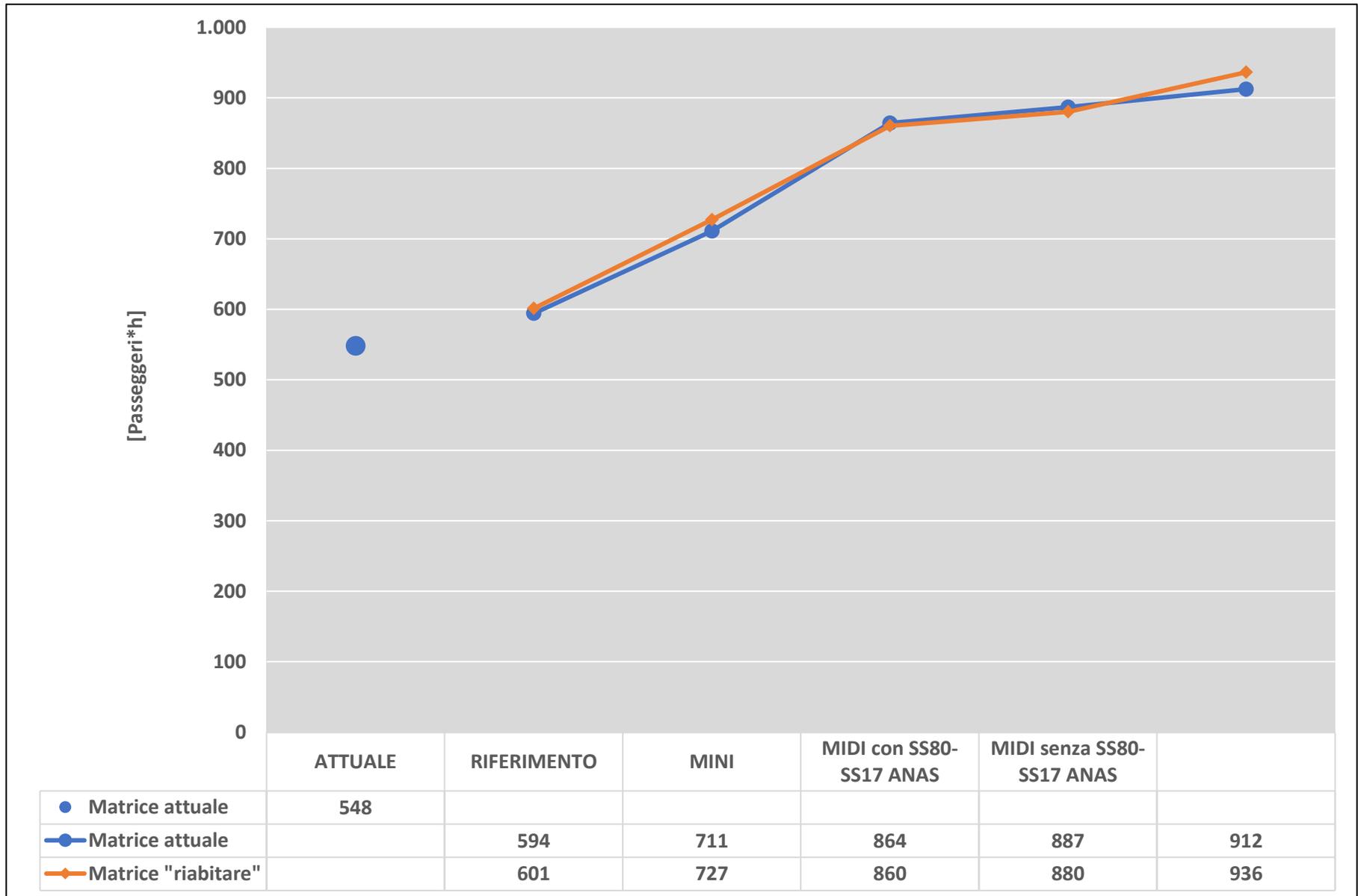
INDICATORI DI SINTESI: Tempo speso sulla rete su Trasporto privato



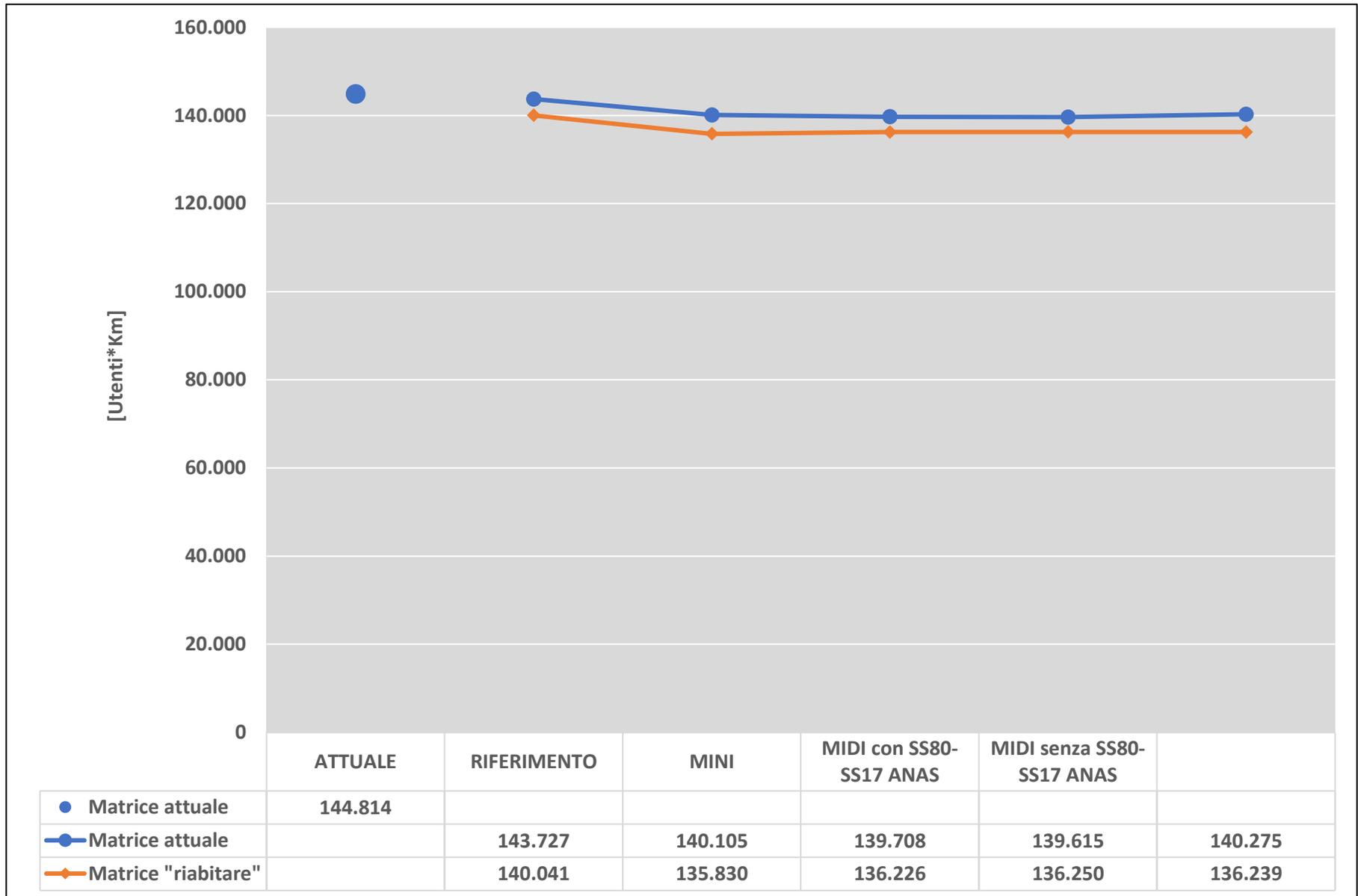
INDICATORI DI SINTESI: Percorrenze su Trasporto pubblico



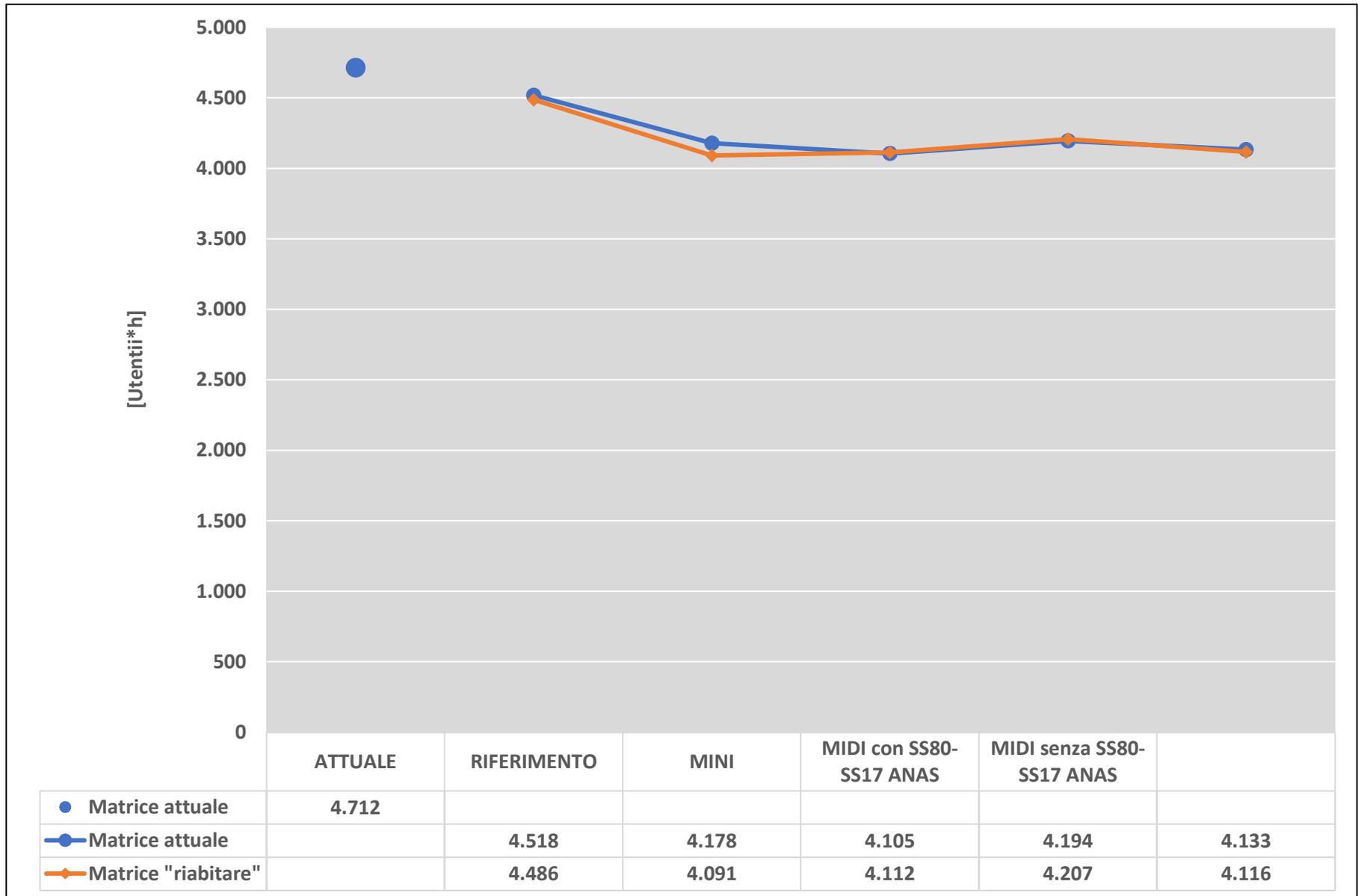
INDICATORI DI SINTESI : Tempo speso sulla rete su Trasporto pubblico



INDICATORI DI SINTESI: Percorrenze su Sistema multimodale



INDICATORI DI SINTESI : Tempo speso sulla rete su Sistema multimodale



9. CONFRONTO SCENARIO MAXI VS. SCENARIO DI CONTRASTO SENZA SISTEMI A GUIDA VINCOLATA

9. CONFRONTO SCENARIO MAXI VS. SCENARIO DI CONTRASTO SENZA SISTEMI A GUIDA VINCOLATA

In questo capitolo si è inteso esplorare uno scenario di contrasto sprovvisto degli interventi di potenziamento del servizio ferroviario tra Sassa Scalo e Paganica Scalo e della cabinovia Stazione – Roio.

Questa analisi, lungi dal voler avallare queste carenze nello scenario di progetto, si prefigge invece l'obiettivo di evidenziare l'importanza del corretto sfruttamento della modalità ferroviaria all'interno del comune attraverso una razionale impostazione del modello di esercizio sulle due linee Terni – L'Aquila e L'Aquila – Sulmona e della realizzazione di un sistema di trasporto automatico di collegamento tra la città e il polo universitario del Roio.

I risultati delle simulazioni mostrano come la mancata realizzazione di questi interventi determini una minore riduzione delle percorrenze su auto privata stimata in circa 3,8% e una mancata riduzione dei connessi tempi di percorrenza pari al 5,4%.

Sul versante del trasporto pubblico ciò da luogo ad una contrazione di circa il 9% dei passeggeri saliti sulla rete. In aggiunta è necessario evidenziare che per contrastare queste minori performances sarebbe necessario aumentare la produzione di servizi di trasporto pubblico sulle medesime relazioni coperte dalla ferrovia e dalla cabinovia che sono si sviluppano in gran parte in aree esterne alla città compatta, con una presumibile minore produttività rispetto al valor medio di rete e, certamente con maggiori tempi di percorrenza considerando

la inferiore velocità rispetto ai servizi ferroviari e la maggiore distanza da percorrere rispetto al percorso della cabinovia per raggiungere il Roio.

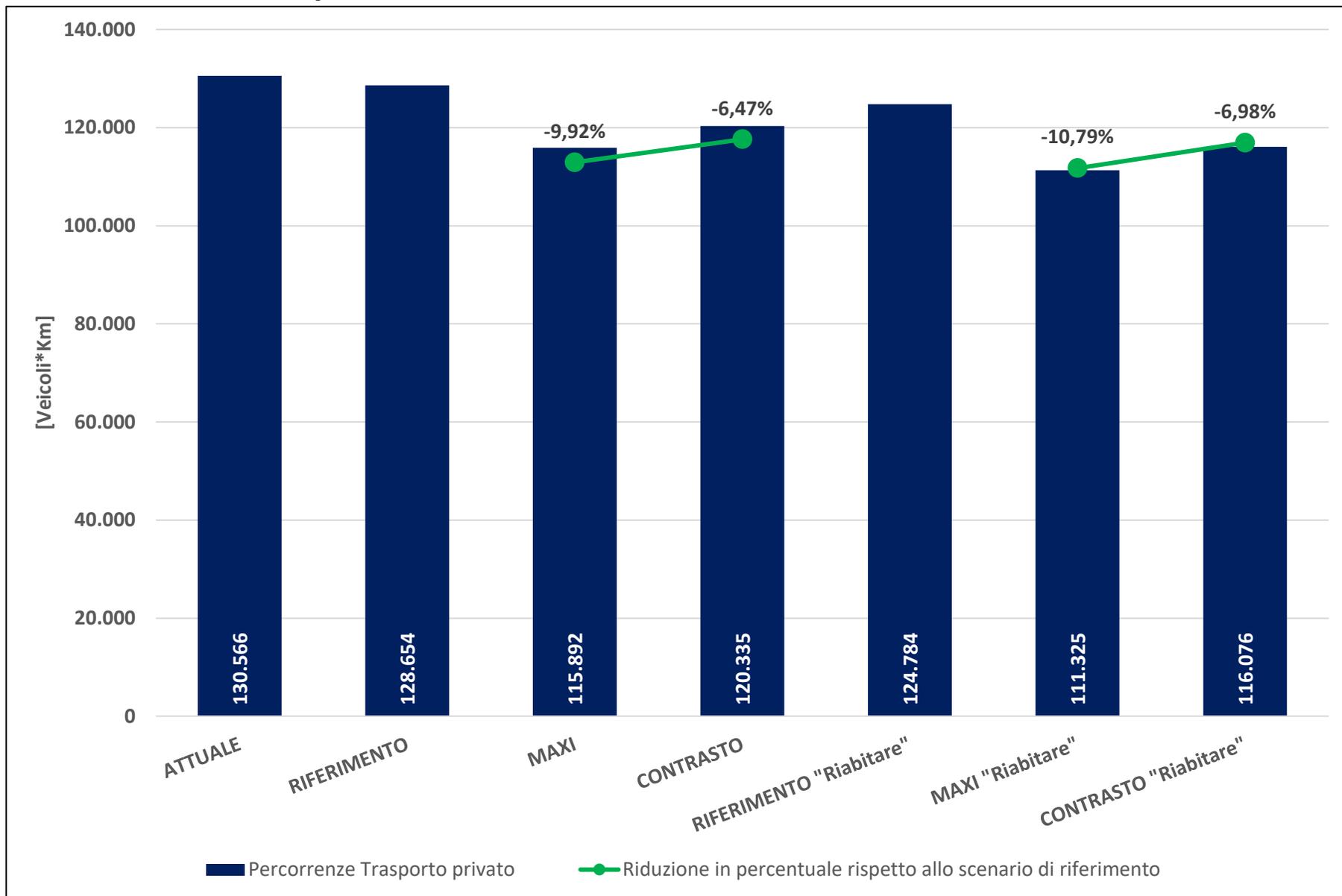
INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA ATTUALE: Confronto scenario MAXI con scenario di contrasto

	Attuale	RIFERIMENTO		MAXI		CONTRASTO		
	Val. Ass.	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento	Var. rispetto MAXI
Percorrenze Trasporto privato [Veicoli*Km]	130'566	128'654	-1,46%	115'892	-9,92%	120'335	-6,47%	3,83%
Tempo speso sulla rete Trasporto privato [Veicoli*H]	4'164	3'923	-5,78%	3'221	-17,91%	3'394	-13,49%	5,38%
Passeggeri su Trasporto pubblico [Pax]	2'156	3'022	40,16%	4'716	56,07%	4'247	40,54%	-9,95%
di cui domanda consolidata su Rete AMA [Pax]	2'156	2'156		2'156		2'156		
di cui in diversione modale in Scope [Pax]		451		2'232		1'922		-13,88%
di cui su Park&Ride [Pax]		415		328		168		-48,66%
Percorrenze su Trasporto pubblico [Passeggeri*Km]	14'248	15'072	5,79%	24'383	61,77%	22'443	48,90%	-7,95%
di cui su Attuale rete AMA [Passeggeri*Km]	14'248							
di cui su Treno [Passeggeri*Km]				1'384				-100,00%
di cui su Cabinovia [Passeggeri*Km]				476				-100,00%
di cui su Metrobus [Passeggeri*Km]		1'513		8'706		8'686		-0,23%
di cui su Navette interne [Passeggeri*Km]		1'245		1'265		1'134		-10,34%
di cui su Navette esterne [Passeggeri*Km]				3'696		4'007		8,41%
di cui su Restanti servizi [Passeggeri*Km]		12'315		8'856		8'616		-2,71%
Tempo speso sulla rete Trasporto pubblico [Passeggeri*H]	548	594	8,48%	912	53,51%	835	40,49%	-8,48%
Percorrenze complessive su rete multimodale [Utenti*Km]	144'814	143'727	-0,75%	140'275	-2,40%	142'779	-0,66%	1,78%
Tempo speso sulla rete multimodale [Utenti*H]	4'712	4'518	-4,12%	4'133	-8,51%	4'229	-6,39%	2,32%

INDICATORI DI SINTESI CON MATRICE DI DOMANDA "RIABITARE": Confronto scenario MAXI con scenario di contrasto

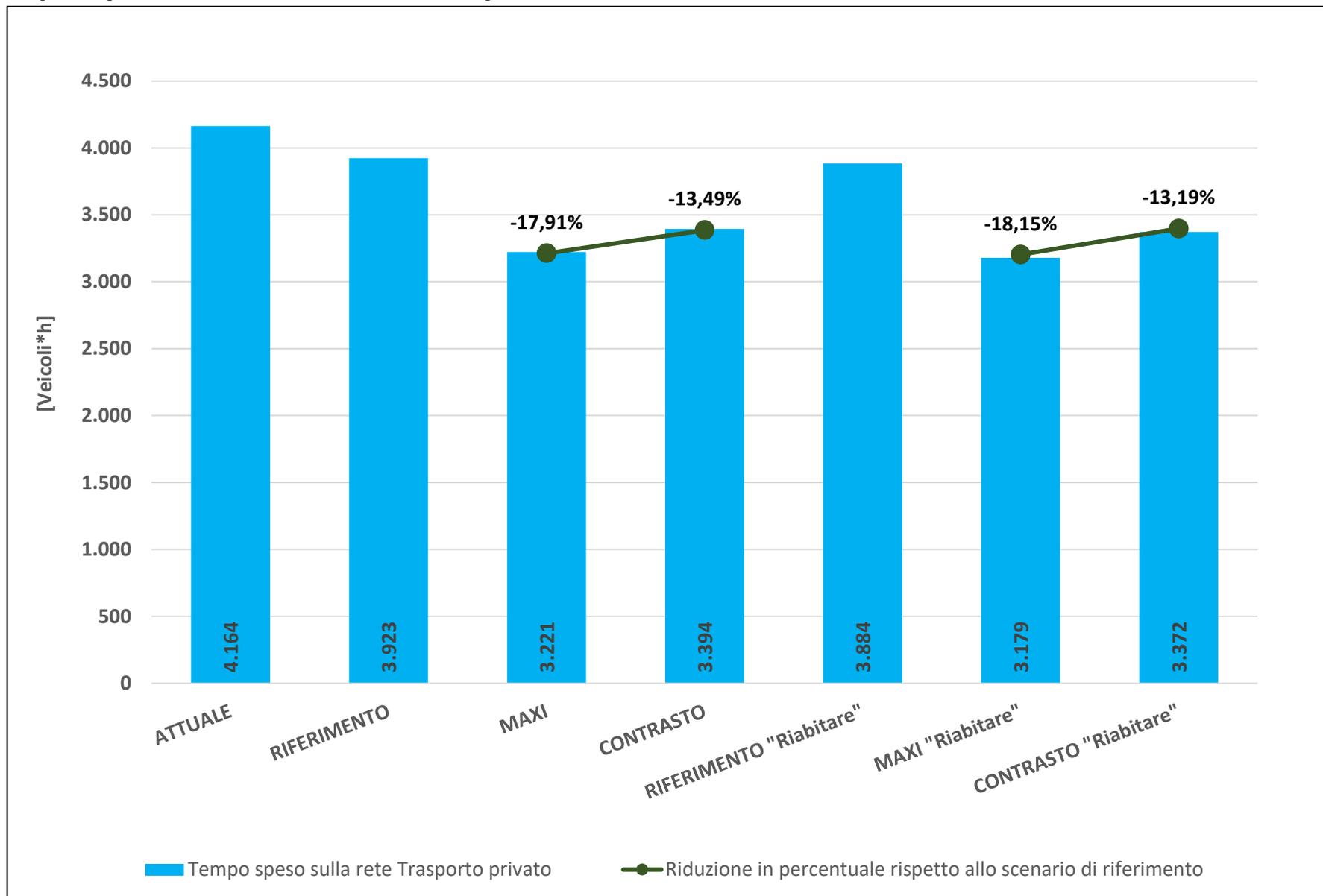
	Attuale Riabitare		RIFERIMENTO Riabitare			MAXI Riabitare			CONTRASTO Riabitare		
	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale	Val. Ass.	Var. rispetto Attuale Riabitare	Var. rispetto Riferimento	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento Riabitare	Var. rispetto MAXI	Val. Ass.	Var. rispetto Riferimento Riabitare	Var. rispetto MAXI Riabitare
Percorrenze Trasporto privato [Veicoli*Km]	127'235	-2,55%	124'784	-1,93%	-3,01%	111'325	-10,79%	-3,94%	116'076	-6,98%	4,27%
Tempo speso sulla rete Trasporto privato [Veicoli*H]	4'045	-2,87%	3'884	-3,96%	-1,00%	3'179	-18,15%	-1,29%	3'372	-13,19%	6,06%
Passeggeri su Trasporto pubblico [Pax]	2'156		3'072	42,49%	1,67%	4'659	51,65%	-1,21%	4'158	35,33%	-10,76%
di cui domanda consolidata su Rete AMA [Pax]	2'156		2'156			2'156			2'156		0,00%
di cui in diversione modale in Scope [Pax]			537		19,02%	2'220		-0,55%	1'815		-18,26%
di cui su Park&Ride [Pax]			380		-8,51%	283		-13,66%	187		-33,91%
Percorrenze su Trasporto pubblico [Passeggeri*Km]	14'248	0,00%	15'257	7,08%	1,23%	24'914	63,30%	2,18%	22'603	48,15%	-9,28%
di cui su Attuale rete AMA [Passeggeri*Km]	14'248										
di cui su Treno [Passeggeri*Km]						2'291		65,55%			-100,00%
di cui su Cabinovia [Passeggeri*Km]						379		-20,27%			-100,00%
di cui su Metrobus [Passeggeri*Km]			1'624		7,36%	7'915		-9,08%	9'045		14,28%
di cui su Navette interne [Passeggeri*Km]			1'318		5,90%	1'376		8,74%	1'219		-11,37%
di cui su Navette esterne [Passeggeri*Km]						3'382		-8,50%	3'713		9,79%
di cui su Restanti servizi [Passeggeri*Km]			12'315		0,00%	9'571		8,07%	8'626		-9,88%
Tempo speso sulla rete Trasporto pubblico [Passeggeri*H]	548	0,00%	601	9,77%	1,20%	936	55,70%	2,64%	847	40,84%	-9,54%
Percorrenze complessive su rete multimodale [Utenti*Km]	141'484	-2,30%	140'041	-1,02%	-2,56%	136'239	-2,71%	-2,88%	138'680	-0,97%	1,79%
Tempo speso sulla rete multimodale [Utenti*H]	4'592	-2,53%	4'486	-2,32%	-0,71%	4'116	-8,25%	-0,42%	4'219	-5,94%	2,51%

INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Percorrenze su auto privata

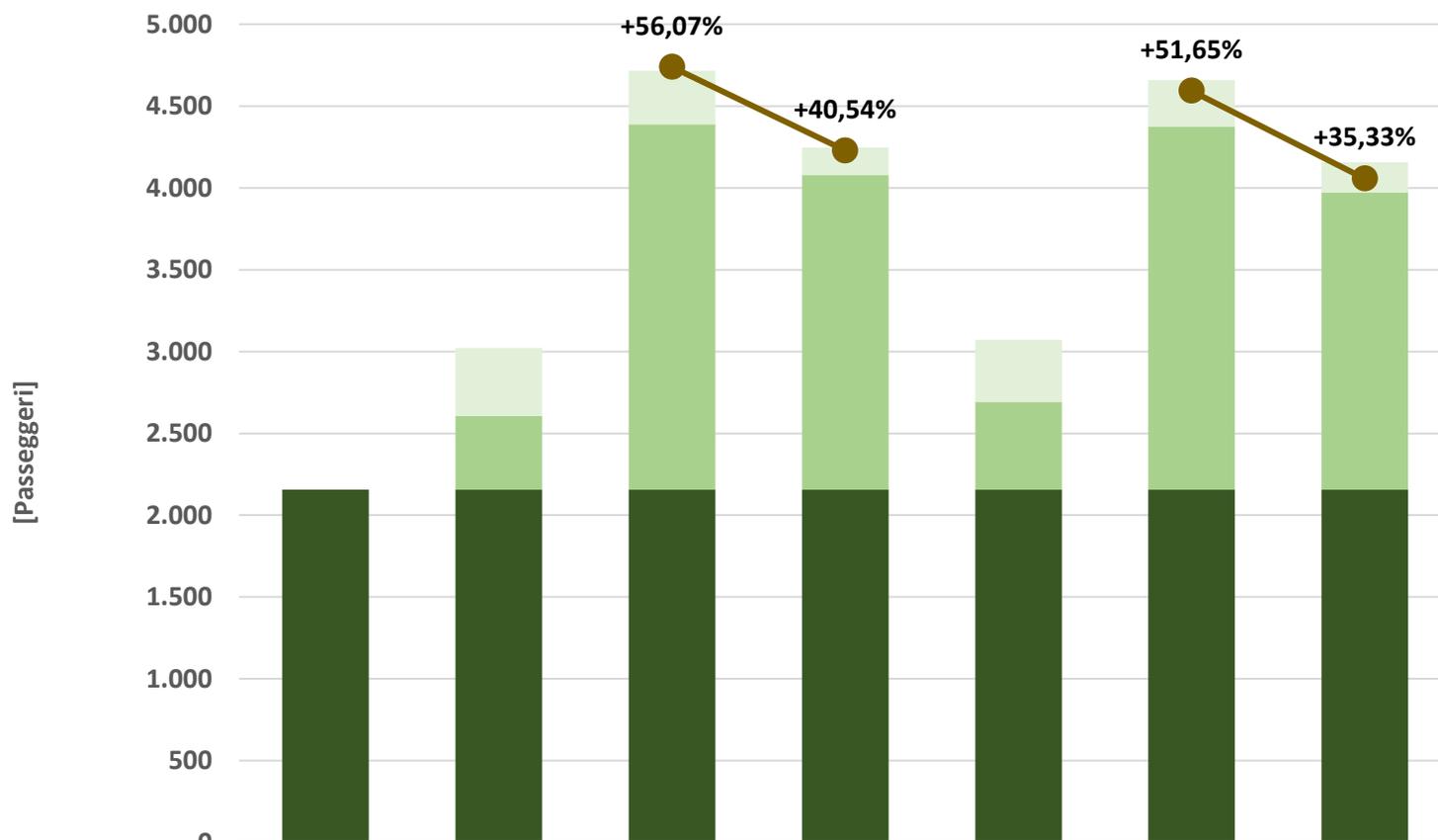


INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO:

Tempo speso sulla rete su auto privata

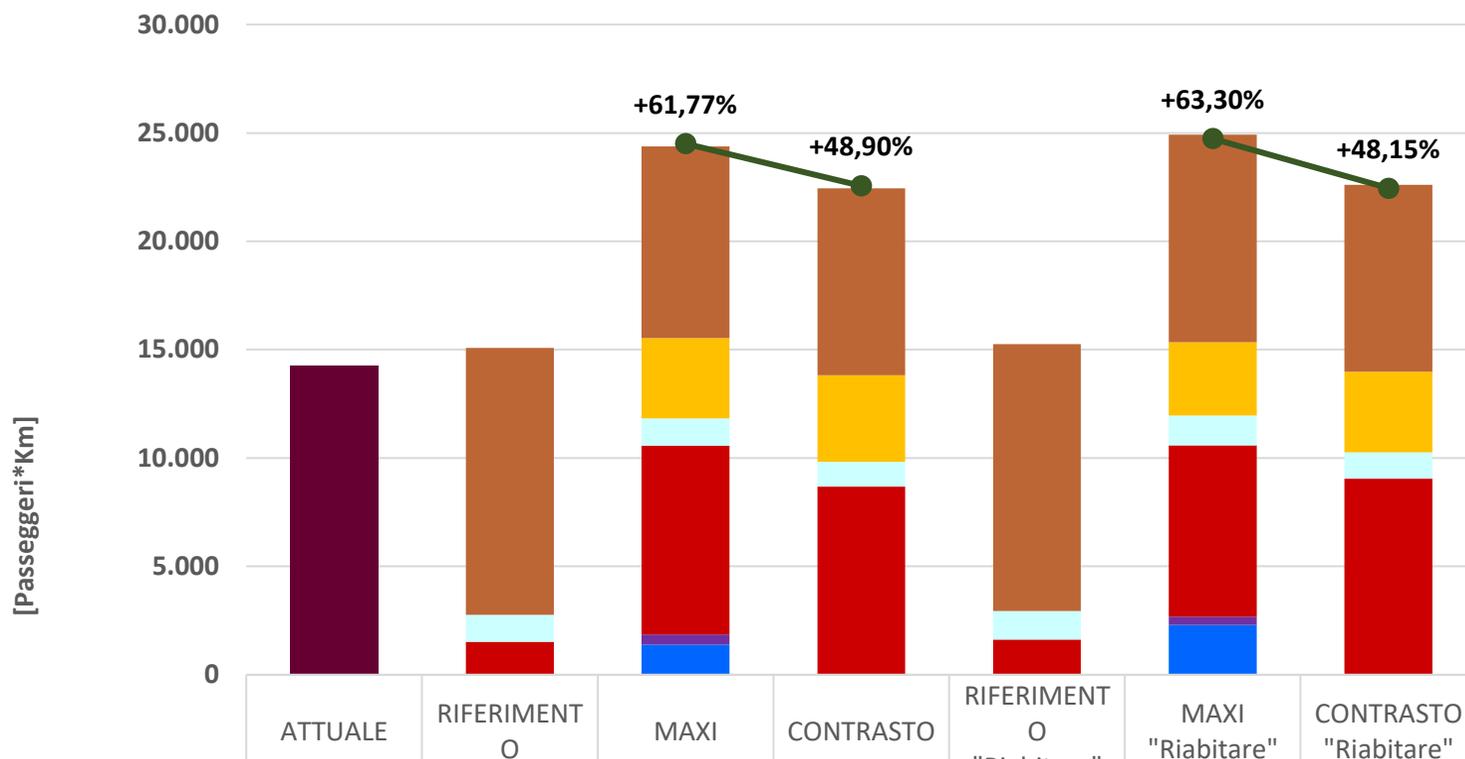


INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Passeggeri su Trasporto pubblico



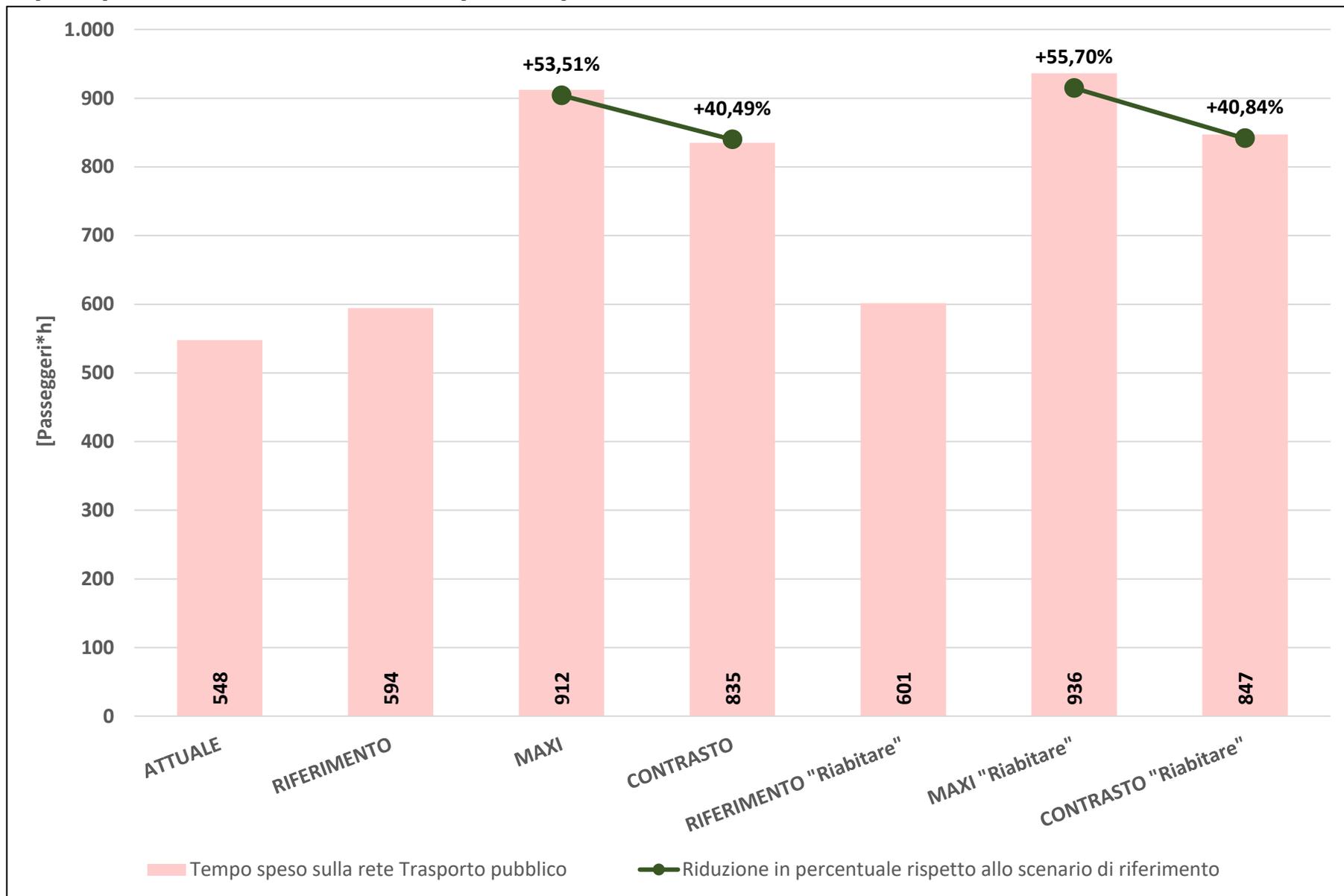
	Park&Ride	0	415	328	168	380	283	187
	Diversione modale in Scope	0	451	2.232	1.922	537	2.220	1.815
	Domanda consolidata su rete AMA	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156	2.156
	Incremento in percentuale rispetto alla domanda consolidata attuale			+56,07%	+40,54%		+51,65%	+35,33%

INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Percorrenze a bordo del Trasporto pubblico per tipologia di servizio

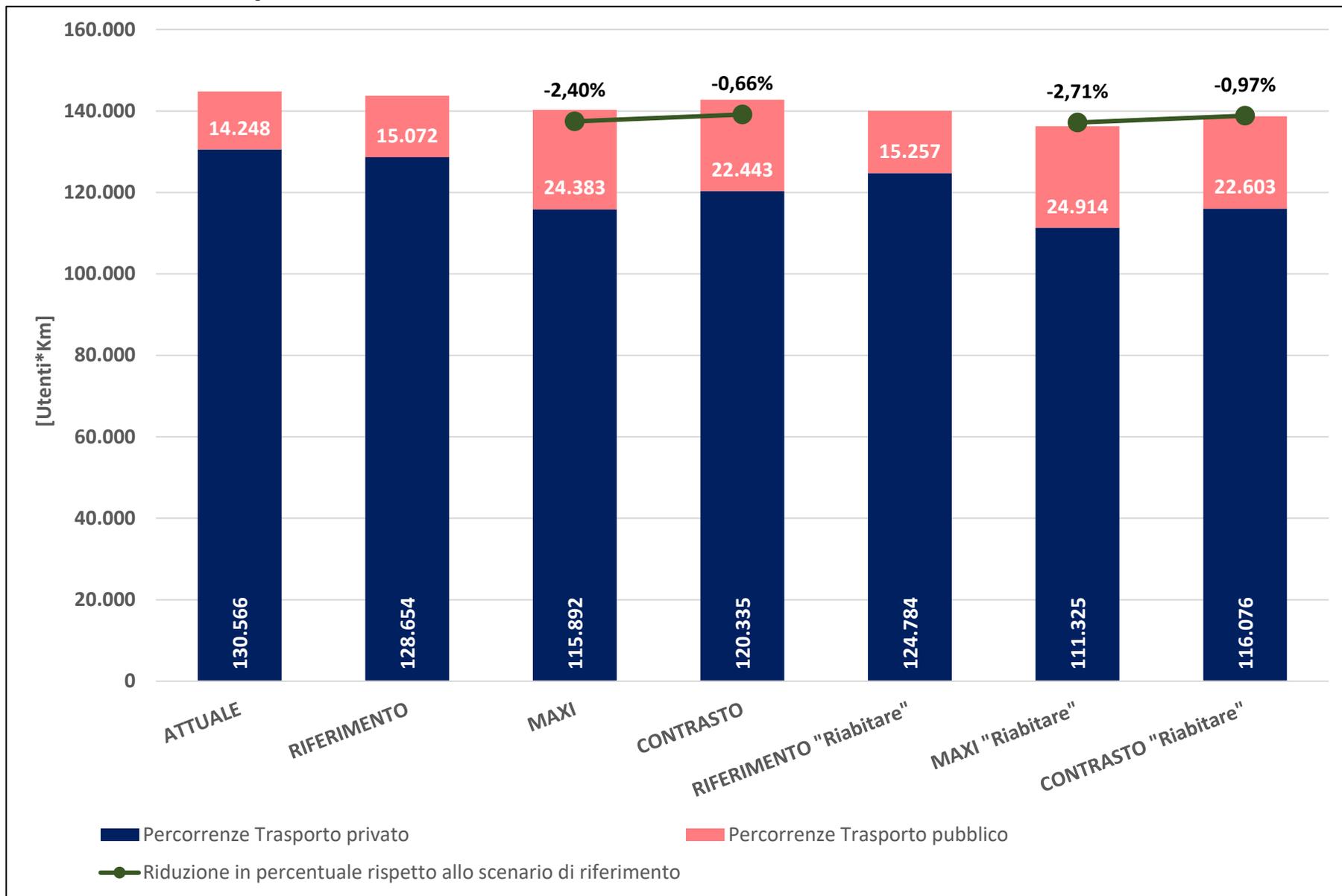


	ATTUALE	RIFERIMENT O	MAXI	CONTRASTO	RIFERIMENT O "Riabitare"	MAXI "Riabitare"	CONTRASTO "Riabitare"
Su Restanti servizi	0	12.315	8.856	8.616	12.315	9.571	8.626
Su Navette esterne	0	0	3.696	4.007	0	3.382	3.713
Su Navette interne	0	1.245	1.265	1.134	1.318	1.376	1.219
Su Metrobus	0	1.513	8.706	8.686	1.624	7.915	9.045
Su Cabinovia	0	0	476	0	0	379	0
Su Treno	0	0	1.384	0	0	2.291	0
Su Attuale rete AMA	14.248	0	0	0	0	0	0
Riduzione in percentuale rispetto allo scenario di riferimento			+61,77%	+48,90%		+63,30%	+48,15%

INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Tempo speso a bordo del Trasporto pubblico



INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Percorrenze complessive su rete multimodale



INDICATORI DI SINTESI CON SCENARIO DI CONTRASTO: Tempo speso sulla rete multimodale

