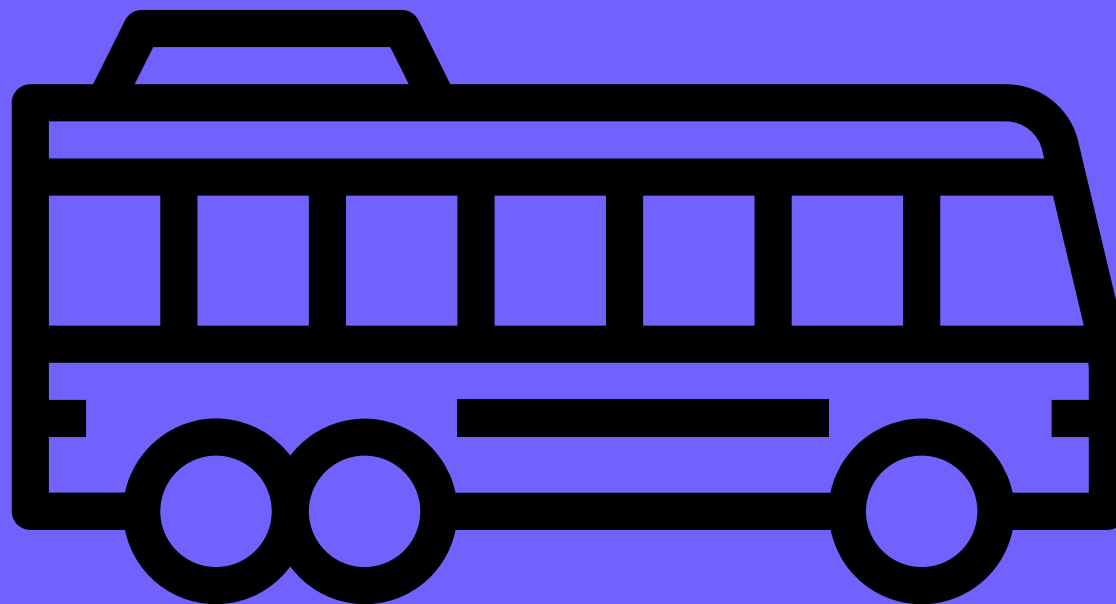


*Agenzia per il trasporto pubblico locale
del bacino di Milano, Monza e Brianza,
Lodi e Pavia*

Programma dei servizi di bacino

Presentazione Provincia di Lodi

Lodi, 22 febbraio 2024



ASPETTI NORMATIVI

✓ Legge Regionale 6/2012

✓ Linee-guida per la redazione dei programmi di bacino del TPL ai sensi dell'art.13 L.R.6/2012 (D.G.R. n.X/2486 del 10/10/2014)

- Realizzare un **sistema unitario**
- Garantire l'**ottimizzazione degli orari e delle frequenze**
- Assicurare l'**efficacia e l'efficienza dei servizi**
- Sviluppare l'**intermodalità**
- Sviluppare l'**integrazione tariffaria**

Tutto questo **incrementando i coefficienti di carico ed il rapporto ricavi/costi**, in un quadro di **stabilità dei livelli occupazionali**.

RIDEFINIZIONE DEL MODELLO DI RETE

✓ **Strutturazione gerarchica del servizio**

- Linee **primarie**: rete di forza urbana/suburbana od interpolo (*R-Link*)
- Linee **secondarie**: rete di distribuzione/adduzione alla rete di forza
- Linee **terziarie**: finalizzate a componenti specifiche di domanda (studenti)
- Servizi **flessibili**: per aree a domanda debole

A ciascuna tipologia di linea/contesto sono assegnati **livelli di servizio standardizzati**

<i>Linee guida per la redazione dei programmi di bacino</i>				
<i>DGR 10 ottobre 2014 - n.X 2486</i>				
LIVELLI DI FREQUENZA OTTIMALE (RETE DI SUPERFICIE)				
		Ambito		
		urbano	suburbano	interurbano
Rango		<i>u</i>	<i>s</i>	<i>i</i>
primario	<i>P</i>	3'-6'	10'-15'	15'-20'
secondario	<i>S</i>	5'-10'	10'-20'	15-30'
terziario	<i>T</i>	=	30'-60'	30'-60'
flessibile	<i>F</i>	<i>solo orari di picco e/o eventi straordinari</i>		

RIDEFINIZIONE DEL MODELLO DI RETE

Esempio: **linea extraurbana secondaria +**

EX2+	Periodicità																
	SCOLASTICA			INTERMEDIO			NON SCOLASTICA			AGOSTO			ALTRO				
	feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo					
Esempi: C2, Z315	gg/anno			175	35	35	25	7	7	45	7	6	15	3	3	2	
FREQUENZE SERVIZIO BASE																	
Fascia oraria	dalle	alle	ore/giorno	SCOLASTICA			INTERMEDIO			NON SCOLASTICA			AGOSTO			ALTRO	
				feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo	feriale	sabato	festivo		
inizio servizio	5	7	2	30	30	0	30	60	0	30	60	0	30	60	0	0	
punta mattina	7	9	2	30	30	60	30	60	60	30	60	60	30	60	60	0	
morbida mattina	9	12	3	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	0	
punta mezzogiorno	12	14	2	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	0	
morbida pomeriggio	14	17	3	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	0	
punta pomeriggio	17	20	3	30	60	60	30	60	60	30	60	60	30	60	60	0	
morbida pomeriggio	20	22	2	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	0	
serale	22	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
notturna I	24	1	1														
notturna II	1	2	1														
notturna III	2	5	3														
TOTALE				24													

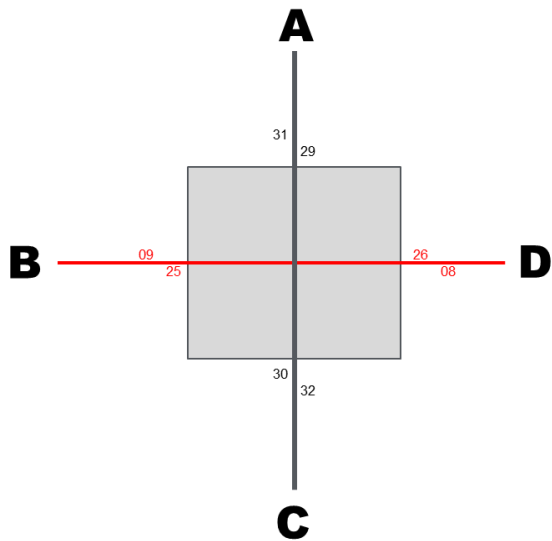
Assicura **una corsa all'ora per direzione dalle 5 alle 21**, con **rinforzi ai 30 minuti nelle fasce orarie di punta** (oltre ai rinforzi scolastici laddove necessari)

Arco di servizio esteso, di norma dalle 5 sino alle ore serali (dalle 20 alle 23 a seconda dei casi)

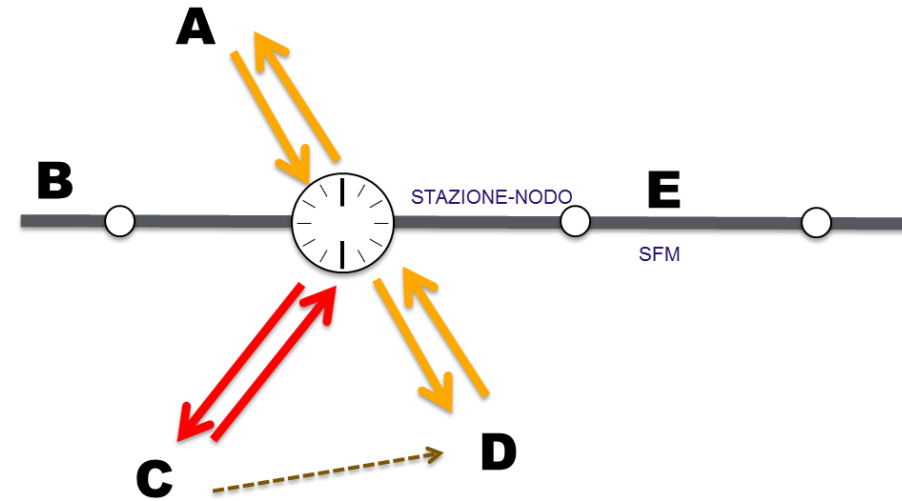
Cadenzamento base garantito anche alla **domenica** ed in **periodo estivo** (dalle 7 alle 22)

CRITERI DI CADENZAMENTO ED INTEGRAZIONE DI RETE

Il ridisegno della rete si basa su principi di **sincronizzazione degli orari** intorno ai principali **nodi di interscambio**



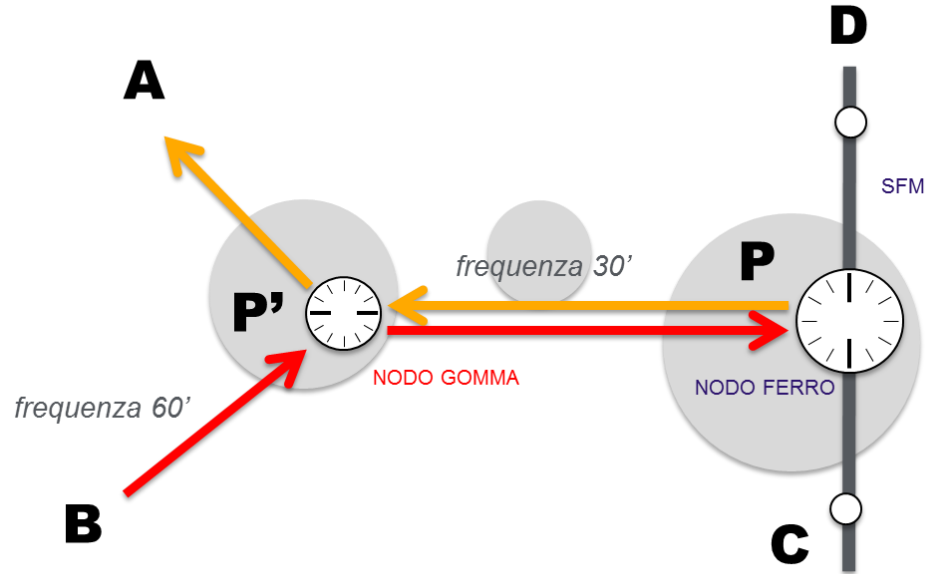
	A	B	C	D
A		<i>i</i>	<i>d</i>	<i>i</i>
B	<i>i</i>		<i>i</i>	<i>d</i>
C	<i>d</i>	<i>i</i>		<i>i</i>
D	<i>i</i>	<i>d</i>	<i>i</i>	



Applicando questo criterio si riescono ad offrire **combinazioni di corse cadenzate per tutto il giorno** anche su relazioni secondarie, su cui sarebbe impossibile offrire servizi diretti

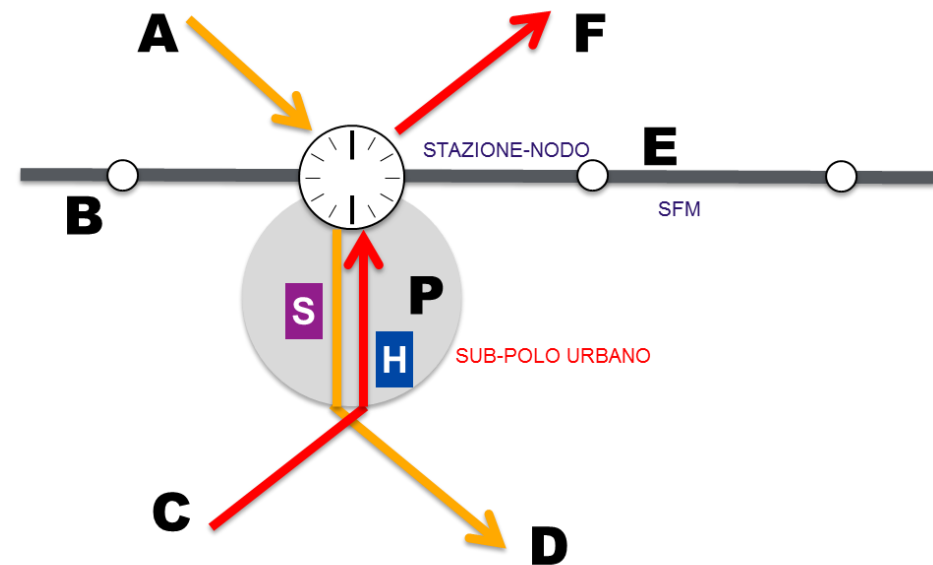
Riferimenti metodologici

CRITERI DI CADENZAMENTO ED INTEGRAZIONE DI RETE



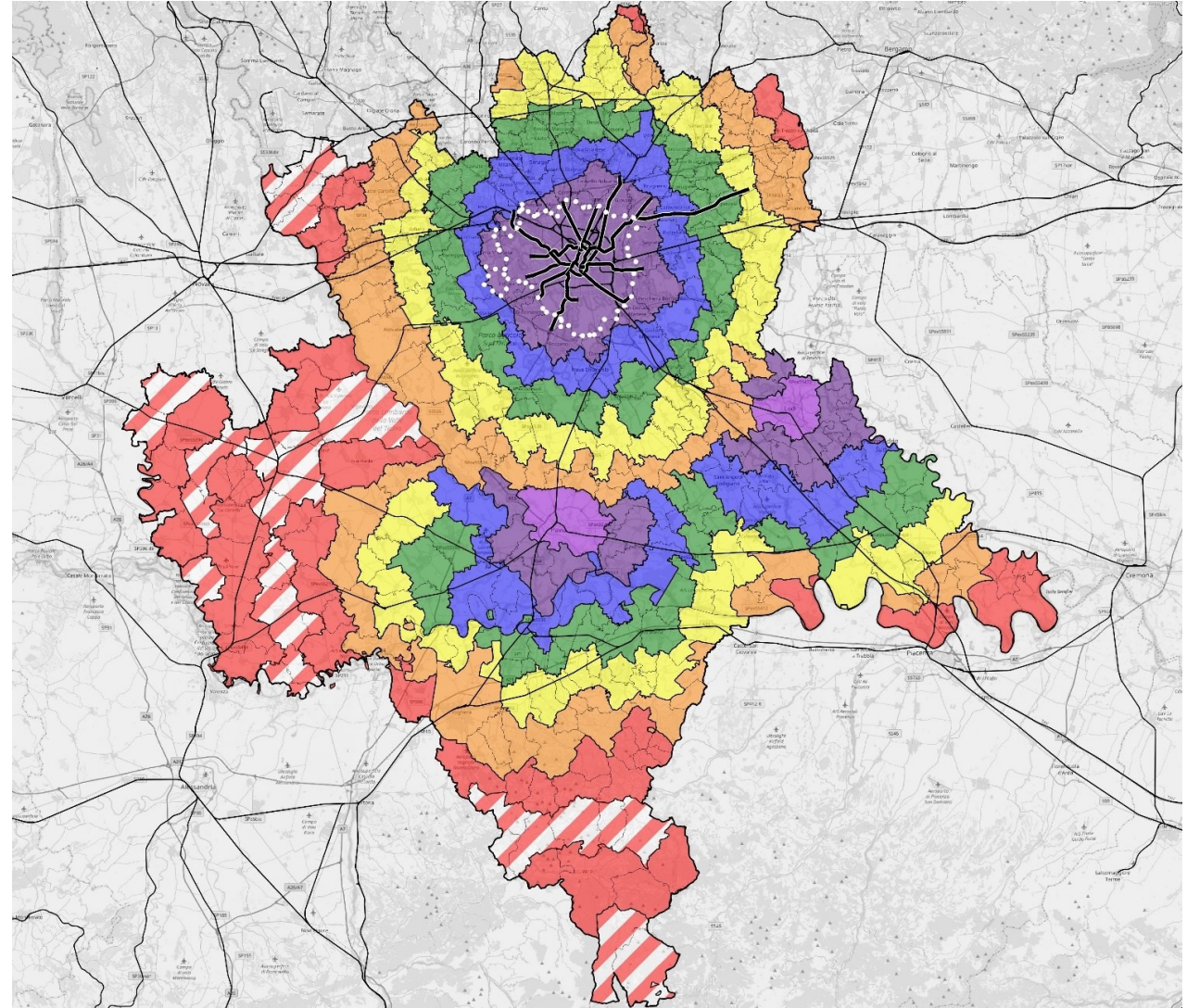
L'identificazione dei **capisaldi di rete** deve tener conto dei **vincoli legati agli orari di transito...**

... ma consente di intensificare i transiti su alcune relazioni di maggior interesse, sino a definire delle **reti integrate** a servizio delle principali **subpolarità urbane**



INTEGRAZIONE TARIFFARIA

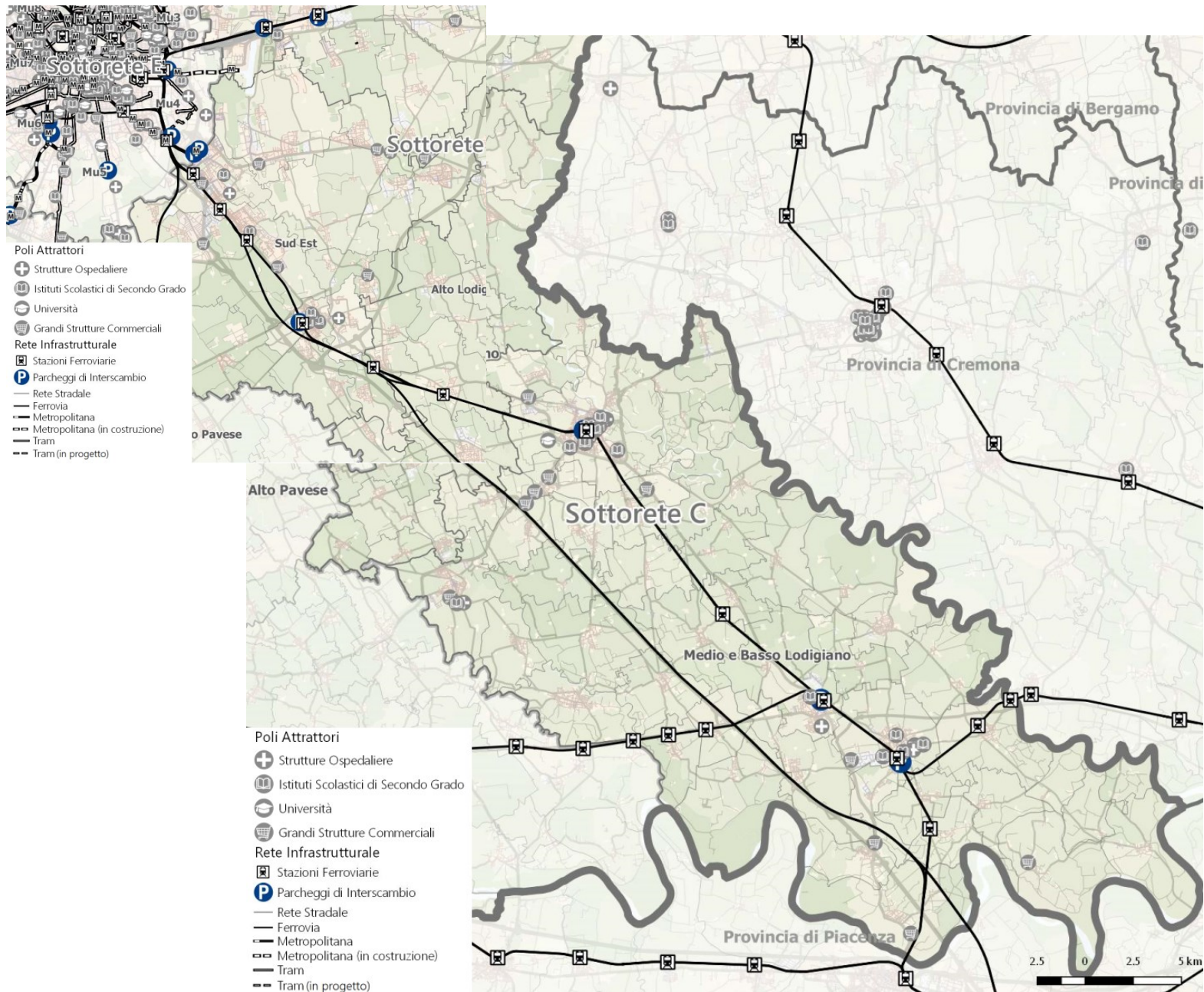
- ✓ La strategia di integrazione gomma-ferro richiede necessariamente una piena **integrazione tariffaria**.
- ✓ L'implementazione dello **STIBM** (*città metropolitana MI + Prov.MB*) ha contribuito a sostenere la domanda di mobilità con il trasporto pubblico.
- ✓ Il piano prevede l'**estensione a Lodi e Pavia**.



Rete di progetto

CAPISALDI DI RETE

- **Capilinea metrò**
 - S.Donato M3
- **Stazioni ferroviarie «nodo»**
 - Melegnano FS
 - Lodi FS
 - Codogno FS

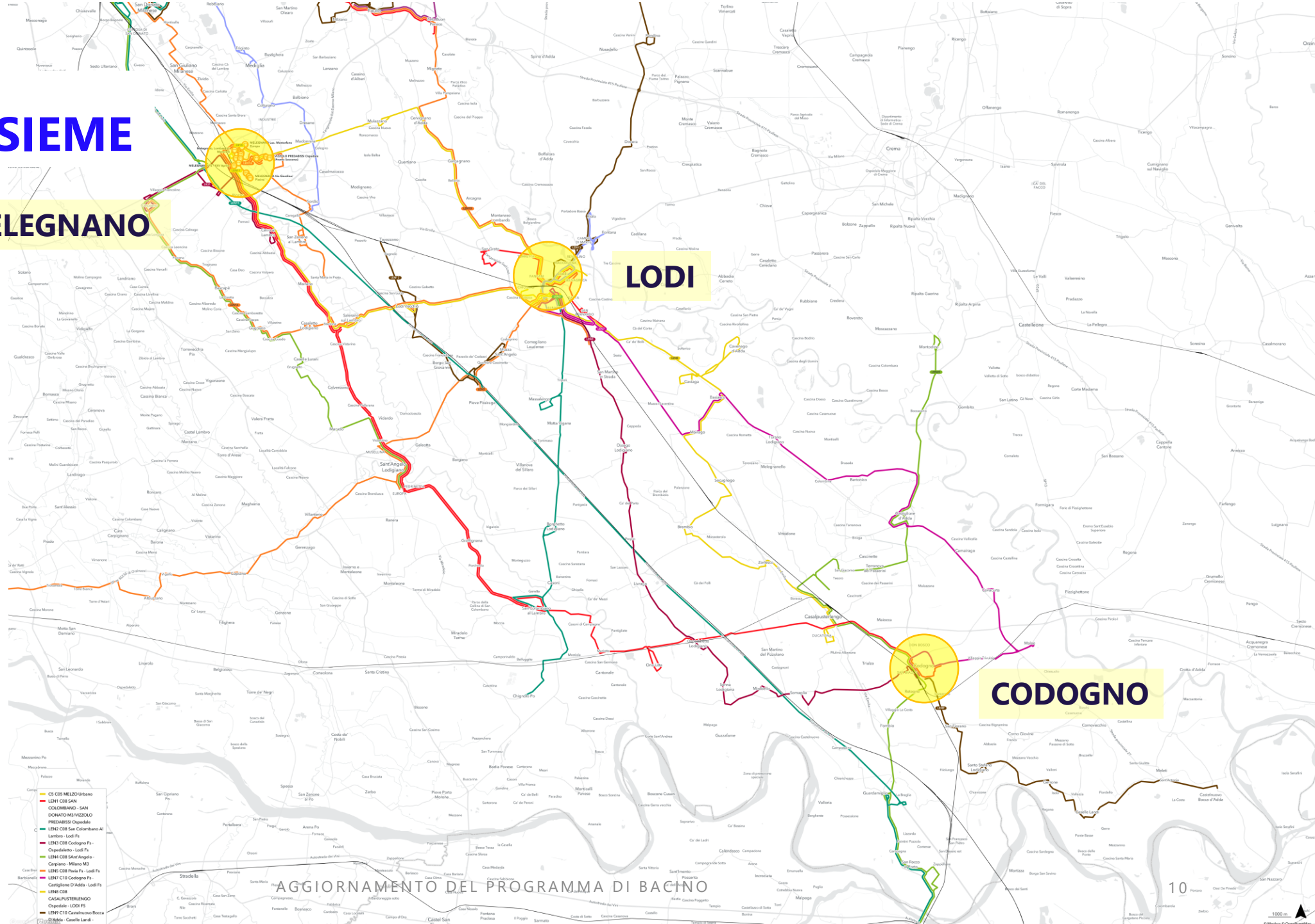


Rete di progetto VISTA D'INSIEME

MELEGNANO

LODI

CODOGNO



- CS C05 MELZO Urbano
- LEN1 C08 SAN COLOMBANO - SAN DONATO MANIZZOLO PREDISPOSTO Operabile
- LEN2 C08 San Colombano Al Lambro - Lodi FS
- LEN3 C08 Codogno FS - Ospiatele - Lodi FS
- LEN4 C08 Sant'Angelo - Carpiolo - Milano M3
- LEN5 C08 Pavia FS - Lodi FS
- LEN7 C10 Codogno FS - Castiglione D'Adda - Lodi FS
- LEN8 C08 CASALPUSTERENGO Operabile - Lodi FS
- LEN9 C10 Castellone/Borsa - Lodi FS
- LEN10 C08 Caselle Lardi - Lodi FS

22/2/2024

AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI BACINO

10

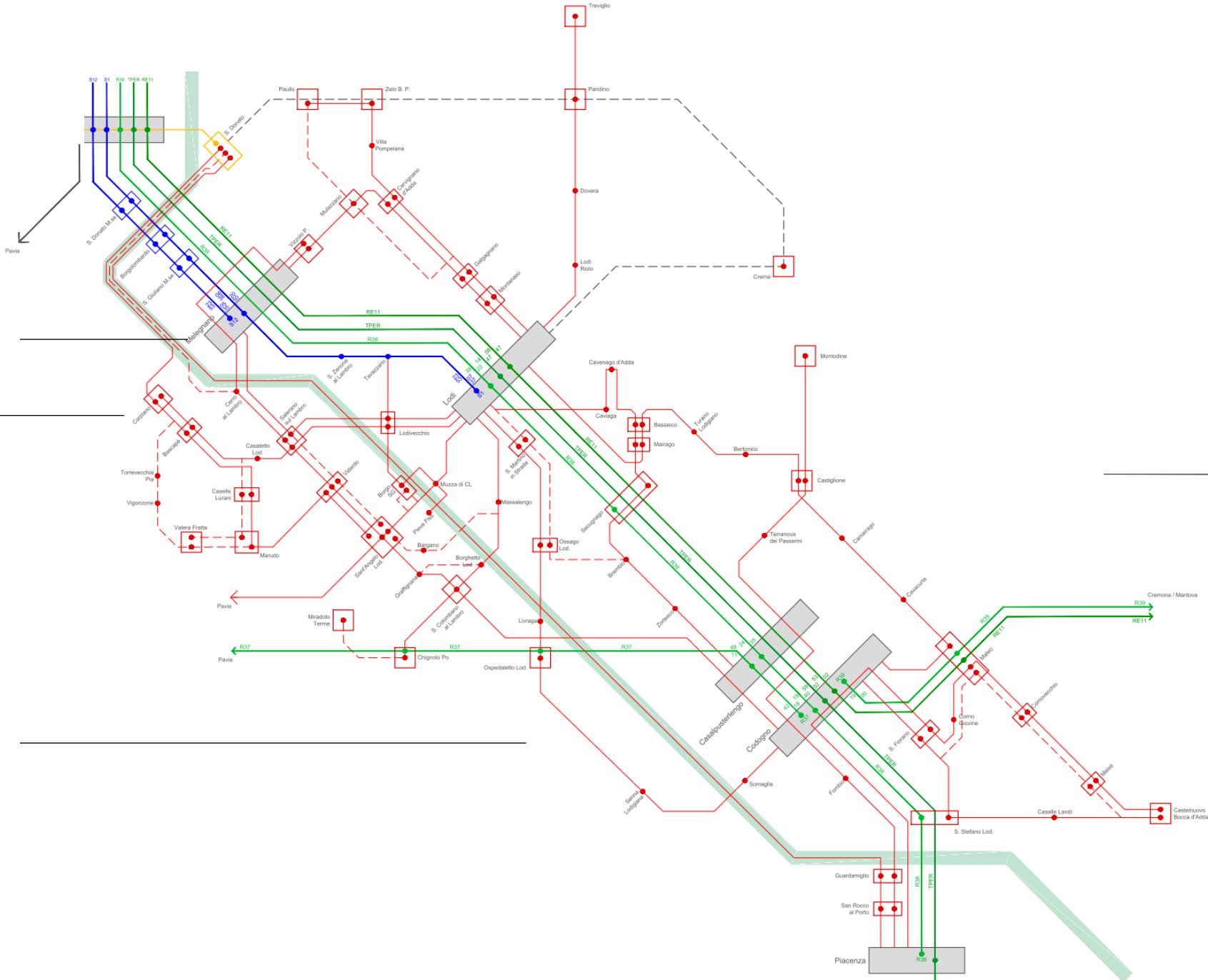
1:000 m

Rete di progetto
VISTA D'INSIEME

Melegnano

Lodi

Codogno



Rete di progetto **MEDIO LODIGIANO**

Nodo di Lodi
2 treni veloci/h
30' per Milano Centrale



Rete di progetto
**BASSO
LODIGIANO**

Nodo di Codogno
2 treni veloci/h
50' per Milano Centrale

