

## 2.11 Centri di Mobilità

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 388</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15609</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Implementazione entro 2022: implementazione Centri di Mobilità di Castel Maggiore, San Giorgio, San Pietro in Casale e Bologna Corticella (Livello I).			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto in parte poiché la programmazione dell'attuazione delle azioni, definita dalla Tabella 0 - 1, prevede la realizzazione dei Centri di mobilità nelle stazioni SFM con servizio a 15'(Castel Maggiore, San Giorgio, San Pietro in Casale) entro lo scenario intermedio (2025); mentre per Bologna Corticella la realizzazione è prevista entro lo scenario PUMS (2030). Tuttavia, qualora si presentassero opportunità o si verificassero idonee condizioni, l'attuazione potrebbe essere anticipata.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**

**OSSERVAZIONE**
**N° 389**
**Proponente**
**UNIONE**
**VALSAMOGGIA**
**Contenuto sintetico**

valutare Casalecchio Palasport piuttosto di Casalecchio Garibaldi come Centro di Mobilità

**Deduzioni**

Il contributo non è accolto poiché la stazione Casalecchio Palasport, nonostante la vicinanza ad un polo funzionale (Zona B) di grande rilevanza, attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Inoltre, Casalecchio Garibaldi è la prima stazione appartenente al Passante Urbano. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni.

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 390</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Valutare Pilastrino piuttosto di Zola Centro come Centro di Mobilità			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché la stazione Pilastrino possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, in sostituzione della stazione Zola Centro.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica tavole: 2A, 2A_1, 2B, 2B_1, 2C, 2C_1.			
Modifica in relazione di Piano: Fig. 5 - 1; fig. 5 - 2; fig. 5 - 4; fig. 5- 20; tab. 5 - 25; fig. 5 - 27.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 391</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Verificare reale disponibilità di spazi adeguatezza dotazioni e connessioni ciclo-pedonali rispetto all'aumento della domanda previsto.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS e già contenuto nel piano: come sottolineato nel par. 5.7.1, il Centro di Mobilità è pensato in modo tale che "in un raggio di circa 250 metri dalla stazione, devono trovare spazio i servizi di interscambio modale quali: [...] rastrelliere bici e terminal bus, piazzole di ricarica elettrica [...]. Pedoni e ciclisti hanno la priorità rispetto agli altri modi di trasporto". Si rimandano agli strumenti e progetti esecutivi la stima e il dimensionamento delle dotazioni nonché la verifica degli spazi disponibili, poiché il livello di dettaglio richiesto non rientra nei contenuti di un piano strategico come il PUMS.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 392</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	

**Contenuto sintetico**

Prevedere postazioni sicure Velopark anche mediante la realizzazione di centri di aggregazione (bar,).

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS che mira ad assicurare un'adeguata fornitura di parcheggi sicuri. Infatti, come sottolineato nel paragrafo 4.4.6.1, "PUMS da l'indirizzo per la realizzazione di adeguate strutture di parcheggio biciclette (tramite velopark o rastrelliere) con omogeneità di distribuzione sul territorio metropolitano, a partire dai seguenti parametri di dotazione da assumere a riferimento:

- velopark: in ogni centro abitato servito da SFM e rete TPM di I livello e comunque uno in ogni centro abitato superiore a 5.000 abitanti;
- rastrelliere: un posto bici ogni 20 abitanti, con distribuzione omogenea sul territorio e presso i principali attrattori urbani. ".

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
---------------------	----------------

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**

**OSSERVAZIONE**
**N° 393**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Preoccupazione per trasformazione dei centri di mobilità (in particolare il Terminal Area Fiera) in centri commerciali sovradimensionati.

**Deduzioni**

Il contributo è pienamente accoglibile poiché il PUMS, nell'Appendice - Qualità urbana, rimarca che i Centri di Mobilità devono essere prima di tutto luoghi in grado di raccordare in unico nodo diverse modalità trasporto, attraverso un una forte identità del luogo e una messa in sicurezza delle aree. In questi luoghi infatti gli utenti devono " [...] trovare il necessario per rendere lo spostamento il più confortevole possibile", attraverso la possibilità di poter scegliere tra diverse modalità di spostamento in luoghi accoglienti (spazi di socialità) che presentano un variegato, ma equilibrato, mix funzionale e di servizi.

**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**



**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**

<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 394</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA DI DELL'EMILIA</b>
---------------------	---------------	-------------------	--

**Contenuto sintetico**

Valutare Anzola dell'Emilia come CM.

**Deduzioni**

Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

**Accoglimento**

**NON ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina.

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 395</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Concretizzare con progetti che ne studino l'attrattività per gli investimenti privati.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano dal momento che i Centri di Mobilità sono definiti quali luoghi che prevedono anche lo sviluppo di "servizi rivolti alla collettività quali: sedi territoriali sovracomunali, negozi, ciclo officine, etc. " (cfr. par. 5.7.1). È opportuno specificare che la progettazione esecutiva dei singoli Centri di Mobilità non è comunque di competenza del presente Piano ma sarà affidata a specifici progetti.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 396</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15209</b>
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

**Contenuto sintetico**

Richiede Centro di Mobilità a Crevalcore.

**Deduzioni**

Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
---------------------	--------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Integrazione a paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**


<b>OSSERVAZIONE</b> <b>N° 397</b>	<b>Proponente</b> <b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI CREVALCORE)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Valutare stazione di Crevalcore come CM.	
<b>Deduzioni</b>	
<p>Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>	
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
<p>Integrazione a paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi."</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 398</b>	<b>Proponente</b>	<b>ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Valutare Crevalcore, Galliera e Molinella come CM.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non è accolto poiché le stazioni di Crevalcore, Galliera e Molinella attualmente non possiedono i requisiti necessari per poter essere considerate un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi "</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 399</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE GALLIERA</b>	<b>RENO-</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Aggiungere il Centro di Mobilità a Galliera.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo non è accolto poiché la stazione attualmente non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.</p> <p>Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>				

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 400</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserire Ozzano e altre importanti stazioni come centri di intermodalità.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 401</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserire Ozzano come Centro di mobilità non urbano.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diverse modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 402</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Ozzano centro di mobilità con integrazione tra diverse modalità di trasporto pubblico tra cui BRT, bike sharing, navette/shuttle e microtransit.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 403</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserire Ozzano come Centro di mobilità non urbano (o di II livello)			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**



**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**

<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 404</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA</b>
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

**Contenuto sintetico**

Ozzano centro di mobilità con integrazione tra diverse modalità di trasporto pubblico tra cui BRT, bike sharing, navette/shuttle e microtransit.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

**Accoglimento**

**NON ACCOLTA**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato. Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'**

**OSSERVAZIONE**
**N° 405**
**Proponente**
**COMUNE DI OZZANO  
DELL'EMILIA**
**Contenuto sintetico**

Stazione Ozzano come Centro di Mobilità e conseguente intensificazione del servizio in interscambio con tale stazione.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.

**Accoglimento**
**NON ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.

Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "

"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.11 - CENTRI DI MOBILITA'</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 406</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 10121</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserire Ozzano dell'Emilia tra i Centri di Mobilità.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché attualmente la stazione di Ozzano non possiede i requisiti necessari per poter essere considerata un centro di mobilità, come ad esempio un servizio ferroviario con cadenza a 15'. Il progetto di rete e servizi del TPM definiti dal PUMS infatti punta a servire la stazione di Ozzano, per la posizione e la distanza rispetto all'abitato e alle principali polarità, con un servizio su gomma di tipo Metrobus, integrato al SFM. Tuttavia, qualora le condizioni mutassero, sarà possibile rivalutare le precedenti considerazioni. Ciononostante, il PUMS stabilisce che tutte le stazioni del SFM debbano prevedere livelli diversi di dotazioni per garantire l'intermodalità ed una facilità di accesso alle aree ed ai servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.7.1: "In genere, per le caratteristiche di riorganizzazione della rete e per la loro peculiarità di essere luoghi in grado di raccordare in unico nodo diversi modalità trasporto, i Centri di Mobilità sono prevalentemente collocati in corrispondenza delle stazioni SFM che presentano una frequenza di servizio a 15' (ad esclusione della linea S2 ove tale servizio non è previsto), dove convergono più servizi di trasporto pubblico su gomma (con priorità alla rete di I° e II° livello) oppure prevedono interscambio con le linee tramviarie di Bologna e con il mezzo privato.</p> <p>Oltre a questi punti situati nelle stazioni del SFM, poiché il servizio ferroviario non copre in maniera omogenea tutto il territorio metropolitano e poiché il PUMS prevede che sia di fondamentale importanza anche l'interscambio tra trasporto pubblico, mezzo privato e servizi commerciali, anche al fine di poter intercettare una buona quantità di spostamenti provenienti da strade ed autostrade, sono stati individuati altri centri di mobilità in corrispondenza degli attestamenti della linea Rossa e a Medicina. "</p> <p>"Poiché l'efficienza della rete e dei servizi del TPM si basano sulla possibilità di interscambio tra tutte le principali modalità di trasporto a favore di quelle sostenibili, il PUMS prevede comunque che in tutte le stazioni del SFM, anche se non Centro di Mobilità, siano garantiti livelli differenziati di dotazioni tali da garantire l'intermodalità ed una facile accessibilità alle aree ed ai servizi. "</p>			