

## 2.4 SFM

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 63</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Specificare i tempi di intervento per il raddoppio dei binari sulla Bologna-Porretta.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché già presente nella Tabella 0 - 1 Quadro sinottico; gli interventi di raddoppio selettivo della linea tra Casalecchio Garibaldi e Porretta sono previsti entro lo scenario PUMS 2030, poiché successivi al completamento dei lavori programmati per il nodo ferro-stradale di Casalecchio.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica tabella 0 - 1.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 64</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>1- Occorre accelerare i tempi di sviluppo del SFM, portando nell'arco massimo di 3/4 anni a garantire un cadenzamento dei passaggi tendenzialmente ogni 15' nelle fasce orarie 6.30-9.30 e 16.30-19.30 su tutte le fermate afferenti al capoluogo, come previsto nel Piano. Priorità al cadenzamento ai 15' andrà data sulle linee soggette in tali fasce orarie al maggior carico di passeggeri e sulla Bologna-Prato in relazione al nodo di Rastignano.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo può essere accolto solo in parte poiché, se da un lato si condivide pienamente l'obiettivo di attuare la rete ed il servizio di progetto del SFM nei tempi più rapidi possibili, tuttavia è necessario definire delle tempistiche realistiche affinché il piano non perda di credibilità. Le tempistiche di attuazione del servizio 15'- 15' sono definite nella tabella 0 - 1, in funzione degli interventi infrastrutturali e tecnologici già in atto o programmati ed in relazione alla nuova programmazione dei servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 65</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>2- Attivare subito le linee passanti sul nodo di Bologna (S1 Porretta-Bologna-Prato, S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore, S4 Ferrara-Bologna-Imola), dando in tal modo avvio concreto al cosiddetto "Passante urbano di Bologna" nel tratto Casalecchio-Pianoro della linea S1, ovvero un servizio cadenzato ai 15' in entrambe le direzioni, a velocità costante, passante su Bologna Centrale, con fermate in tutte le 12 stazioni ed esteso per l'intera giornata (sia nelle fasce di punta che di morbida, tutti i giorni anche festivi).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché, sebbene il PUMS preveda le linee passanti citate ed il cadenzamento a 15' nonché il Passante Urbano con le caratteristiche qui riportate, tuttavia l'attuazione del servizio - previsto dalla tabella 0 - 1 - non è possibile da subito, ma per fasi successive, in coerenza con la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici in atto o programmati ed in relazione alla nuova programmazione dei servizi.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 66**
**Proponente**
**PG 5804**
**Contenuto sintetico**

Recuperare le ferrovie dismesse.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché in linea di massima il ripristino di tracciati dismessi in chiave ferroviaria mostra l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo, come nel caso della linea Budrio-Massalombarda. Inoltre, il PUMS promuove prioritariamente gli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica, in linea con quelli definiti dall'art 6 della L. R. 10/2017, tra i quali si riporta alla lettera b: "... ciclovie, interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, di tratti di viabilità dismessa o declassata, di sedimi di strade ferrate dismesse, [...]".

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

Integrazioni testo paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" (ex "Proposta di abaco delle soluzioni").

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 67</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15205</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Studiare come attuare il passaggio dei treni, e quindi l'infrastruttura, utilizzando i binari 1-2 della Stazione centrale.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS prevede, nel paragrafo 5.4.1, di rivedere il funzionamento del nodo di Bologna, nonché il possibile utilizzo dei binari 1 e 3 in forma promiscua tra i diversi servizi. Ad oggi sono in corso le verifiche con il gestore della rete per individuare le potenzialità del nodo ed i possibili interventi da programmare.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<p><b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b></p> <p><b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b></p> 	
<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 68</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE VALSAMOGGIA</b> <b>(COMUNE DI CASALECCHIO)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p> <p>Indicare per il potenziamento del Nodo di Casalecchio anche l'interramento della parte ferroviaria fondamentale per il raddoppio della Bologna-Pistoia.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p> <p>Il contributo è accoglibile poiché già contenuto nel PUMS che, nel paragrafo 5.4.3, esplicita di tener "conto degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico in corso di realizzazione o già programmati sulle linee e tratte interessate", che fanno parte del cosiddetto "scenario di riferimento" ovvero lo scenario di partenza che si avrebbe se non fossero attuate le strategie del PUMS.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p> <p>Non comporta modifiche.</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 69**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA  
(COMUNE DI  
VALSAMOGGIA)**
**Contenuto sintetico**

Richiesto studio di fattibilità per il parziale interramento della linea S2A nel centro urbano di Crespellano e l'adeguamento dell'attuale stazione con la seguente motivazione: l'aumento della frequenza e della velocità dei treni unito alla creazione di nuove dotazioni di servizi rende necessaria la valutazione di una ricucitura del centro urbano di Crespellano che consentirebbe di ricavare nuovi spazi funzionali e incentivare l'utilizzo del SFM anche attraverso l'intermodalità dei nuovi collegamenti ciclabili.

**Deduzioni**

Il contributo non è accoglibile perché le esigenze di ricucitura urbanistica, a fronte di un servizio previsto a 30', non giustificano un intervento impattante e comunque economicamente non sostenibile di un interramento che potrebbe essere solo parziale vista la configurazione delle infrastrutture ferroviarie e del tessuto urbanizzato.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 70**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE EMILIA-  
ROMAGNA**
**Contenuto sintetico**

Occorre attivare le linee passanti sui binari di superficie della stazione centrale di Bologna.

**Deduzioni**

Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione, nei tempi più brevi possibili, di interventi infrastrutturali di adeguamento del Nodo di Bologna al fine di poter attivare le linee passanti. Ad oggi sono in corso le verifiche con il gestore della rete per individuare le potenzialità del nodo ed i possibili interventi da programmare.

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

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 71</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Occorre completare l'infrastruttura dell'SFM entro la fine del 2020.			
<b>Deduzioni</b>			
Sebbene il completamento del progetto SFM sia l'obiettivo principale da attuarsi nel più breve tempo possibile, tuttavia nel Piano sono state inserite tempistiche credibili e compatibili con gli interventi già in atto e programmati.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>	
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>	
	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 72</b>
<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Paragrafo 5.4.3 - Ripristinare i binari "alti" di Bologna Centrale.	
<b>Deduzioni</b>	
Il contributo è accolto parzialmente poiché è prevista dal piano (paragrafo 5.4.1) una valutazione congiunta con il gestore dell'infrastruttura, per individuare le potenzialità del Nodo di Bologna a sostenere il modello di esercizio proposto, anche in ragione del possibile ripristino dei binari alti di Bologna C. le.	
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Non comporta modifiche.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 73</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
---------------------	--------------	-------------------	----------------------------

**Contenuto sintetico**

Prevedere simulazioni di impatto sul traffico veicolare in attraversamento per frequenza ravvicinata in corrispondenza dei passaggi a livello per rischio fenomeni di congestione.

**Deduzioni**

Attualmente sulle direttrici Bologna-Modena, Bologna-Imola e Bologna-Prato non ci sono passaggi a livello a raso mentre sulle direttrici Bologna-Ferrara e Bologna-Poggio Rusco è già prevista la soppressione dei 5 PPLL ancora attivi (tutti nell'area urbana di Bologna); per alcuni sono già attivi i cantieri. Sulla direttrice Bologna-Porretta non sono presenti PL tra Bologna C. le e Casalecchio Garibaldi mentre è prevista la soppressione dell'unico PL presente nell'abitato di Casalecchio nell'ambito dell'intervento per la realizzazione del nodo ferro-stradale di Casalecchio; restano 2 PL su strade a scarso traffico nella tratta in cui è previsto il cadenzamento ai 15'. Le criticità note, relative alla Bologna-Portomaggiore si risolverebbero con il previsto interrimento in Zona S. Vitale. Alla luce di quanto sopra illustrato però, nelle altre tratte in cui sono prefigurati interventi infrastrutturali di raddoppio delle linee, dovrà essere contestualmente analizzato il traffico veicolare interessato e eventualmente valutata la soppressione dei PPLL, soprattutto in un'ottica di miglioramento della sicurezza e affidabilità di circolazione di treni e veicoli.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima linearità e brevità dei tracciati. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 74**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA  
(COMUNE DI ZOLA  
PREDOSA)**
**Contenuto sintetico**

Verificare le possibilità di razionalizzare e/o eliminare i passaggi a livello attualmente esistenti lungo la linea SFM S2 in corrispondenza di Via A. Masini a Zola Predosa e di via Michelangelo Buonarroti a Ponte Ronca, per decongestionare la circolazione e migliorare la viabilità delle Vecchia Bazzanese anche con risorse sovra-locali.

**Deduzioni**

Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio; tuttavia poiché si condivide il principio di ridurre le interferenze e di migliorare la sicurezza della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Nei progetti di soppressione dei PPLL devono rientrare anche tutte le connessioni ciclabili e pedonali, garantendone la massima linearità e brevità.

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

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima a linearità e brevità dei tracciati. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



**OSSERVAZIONE**

**N° 75**

**Proponente**

**UNIONE VALSAMOGGIA**

**Contenuto sintetico**

Valutare la necessità di razionalizzare passaggi a livello, valutando interramenti SFM o realizzazione sovrappassi ciclopedonali e infrastrutture ciclopedonali dedicate a raso.

**Deduzioni**

Il PUMS è un piano strategico che non entra nel merito delle soluzioni progettuali puntuali del territorio; tuttavia poiché si condivide il principio di ridurre le interferenze e di migliorare la sicurezza della circolazione ferroviaria e viaria non ché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Nei progetti di soppressione dei PPLL devono rientrare anche tutte le connessioni ciclabili e pedonali, garantendone la massima linearità e brevità.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.4.3: "Infine, poiché il piano punta a ridurre le interferenze e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della circolazione ferroviaria e viaria nonché la permeabilità dei tessuti urbani, il PUMS promuove la soppressione dei PPLL, in particolar modo dove vengano rilevate criticità puntuali o lungo le tratte che saranno interessate da interventi infrastrutturali o incrementi di servizio. Tali progetti devono prevedere anche le connessioni ciclabili e pedonali, garantendo la massima a linearità e brevità dei tracciati. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 76</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Programmare il ripristino della linea ferroviaria Budrio-Massalombarda-Lugo.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 77</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b> <b>MEDICINA</b>	<b>DI</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Ripristino Budrio - Massalombarda: prendere in considerazione studio TPS sul potenziamento dei collegamenti con Ravenna, attraverso Lugo e Massalombarda.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.				
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 78**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE  
MEDICINA**
**Contenuto sintetico**

Ripristino ferrovia Budrio - Massalombarda.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché, alla luce del recente studio di prefattibilità sull'intervento in oggetto commissionato dal Comune di Medicina, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 79</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	

**Contenuto sintetico**

A proposito di interventi sull'infrastruttura ferroviaria, si richiede da parte delle istituzioni locali (a partire dalla Regione) una maggiore fermezza e una più efficace capacità negoziale nei confronti di RFI, a fronte della resistenza da questa opposta all'investimento dei 390 milioni previsti negli accordi per le infrastrutture ferroviarie del bacino di Bologna.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto nei termini di prevedere una maggiore cooperazione tra tutti gli attori coinvolti nell'attuazione delle strategie per il TMP previste dal Piano. Tramite il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS, verranno definite le modalità con cui operare per l'attuazione degli interventi previsti per il SFM, in relazione al contesto normativo e legislativo vigente.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Integrazioni della sezione "Attuazione".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 80**
**Proponente**
**PG 6862**
**Contenuto sintetico**

Si fa riferimento alle presentazioni del PUMS: RFI è contraria alle linee passanti come pensiamo di poterle attuare.

**Deduzioni**

Il PUMS nel paragrafo 5.4.1 presenta una serie di interventi che sono stati oggetto di confronto nei tavoli di lavoro attivati per l'attuazione del piano, con il gestore della rete RFI e la Regione Emilia-Romagna. Nell'ambito di tale processo, il gestore dell'infrastruttura sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare/confermare gli interventi infrastrutturali necessari e già previsti nel Piano.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 81</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Linee passanti come da accordo e linea passante Poggio Rusco - S. Ruffillo.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto parzialmente perché il PUMS, nel nuovo progetto di rete e servizi del TPM, conferma tutti passanti previsti dall'Accordo SFM del 2007 tranne il Poggio Rusco/S. Ruffillo poiché la domanda che beneficerebbe di questo collegamento ha le medesime possibilità sfruttando l'interscambio a Prati di Caprara o a Bologna Centrale con il Passante Urbano, con un tempo di attesa medio di 7,5 minuti.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 82</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Verificare linea passante Vignola - Portomaggiore (con IPOTESI raddoppio solo Vignola).				
<b>Deduzioni</b>				
In fase di redazione del piano sono stati già avviati tavoli di lavoro per condivisione delle verifiche necessarie per la fattibilità degli interventi proposti dal PUMS, così come indicati nel paragrafo 5.4.1. Per l'attuazione del modello di esercizio proposto, sono stati ritenuti necessari interventi di raddoppio selettivo di entrambe le linee al fine di assicurare una uguale frequenza, presupposto per la contestuale attivazione della linea passante, poiché la realizzazione di cadenzamenti diversi sulle 2 tratte del passante comporterebbe ulteriori problemi di attuazione dei servizi a cui si potrebbe sopperire solo in parte con ingenti investimenti di risorse.				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 83</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Estendere il passante urbano a Zola Pilastrino.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché il progetto di rete e servizi del SFM prevede il Passante urbano tra Pianoro e Casalecchio Garibaldi, stazione che si trova lungo le linee Bologna - Porretta e Bologna - Vignola. Il Passante urbano basa il suo esercizio sul collegamento passante Porretta - Bologna - Prato che presenta una domanda potenziale tale da poter giustificare non solo la linea passante ma anche il cadenzamento a 15'; su questo passante poi si innestano gli altri servizi delle altre linee che portano ad un ulteriore aumento della frequenza nelle stazioni più urbane (Prati di Caprara, S. Vitale, Borgo Panigale, Casalecchio G.). La linea Vignola - Bologna invece è, per requisiti tecnici, funzionali ed infrastrutturali, passante con la Portomaggiore, ma le caratteristiche delle linee consentono una frequenza a 30'.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 84**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE EMILIA-  
ROMAGNA**
**Contenuto sintetico**

Cadenzamento a 15' minuti deve essere previsto anche per la linea Bologna-Portomaggiore, progettando per questa tratta lavori di raddoppio e ammodernamento che tengano in considerazione la necessità di adeguare l'infrastruttura al prevedibile aumento dell'utenza ferroviaria.

**Deduzioni**

Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame. Inoltre, gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza, da cui la scelta di puntare ad un cadenzamento regolare e continuo lungo l'intera giornata a 30'. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti.

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

Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "

"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 85</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
5.4.3 - Sulla linea Portomaggiore-Bologna avviare l'interramento del primo tratto della linea, Salvaguardando la possibilità, perlomeno per una serie di tratti strategici rispetto all'incrocio dei convogli, di costruire contestualmente, o comunque in fase successiva, un secondo binario per garantire ridotti tempi di percorrenza.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede già l'interramento della tratta urbana della linea (fino a via Larga) ed un raddoppio parziale del binario con adeguamenti delle stazioni di incrocio. Attualmente gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza e per la realizzazione di un secondo binario dovranno essere effettuati ulteriori approfondimento che non sono oggetto del PUMS. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica paragrafo 5.4.2: "Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 86**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE  
MEDICINA**
**Contenuto sintetico**

Raddoppio ed ammodernamento della linea Portomaggiore, per ottenere 15'e per innesto Budrio-Massalombarda.

**Deduzioni**

Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame. Inoltre, gli interventi programmati di interrimento della linea, previsti dal progetto PIMBO, hanno evidenziato criticità in termini di aumento della capacità della linea e conseguentemente di frequenza, da cui la scelta di puntare ad un cadenzamento regolare e continuo lungo l'intera giornata a 30'. Tuttavia, qualora il sistema ferroviario non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, rispetto alla domanda, in fase di aggiornamento del piano si potrebbe valutare l'evoluzione a sistemi di trasporto più performanti. Infine, un recente studio di prefattibilità sulla linea ferroviaria Budrio - Massalombarda, commissionato dal Comune di Medicina, ha rilevato l'inefficienza sotto il profilo del confronto tra benefici e costo del ripristino dell'infrastruttura ferroviaria.

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

Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "

"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tranviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 87</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Prevedere raddoppio Vignola almeno fino a Zola, con possibilità di proseguire il raddoppio in seguito, con nuovi tratti di incrocio. Assegnare l'incremento di utenza al treno, alleggerendo la linea di metrobuss.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo può essere accolto solo in parte poiché il PUMS prevede un raddoppio parziale del binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato) e adeguamenti delle stazioni di incrocio sulla linea in esame con velocizzazione degli itinerari deviati. Il PUMS però non è lo strumento con cui arrivare al dettaglio dell'esatta definizione degli interventi necessari; a tale scopo sono necessari approfondimenti con il gestore dell'infrastruttura. Le caratteristiche della linea, le interferenze con altri servizi lungo la linea Porrettana, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto non consentono di aumentare la frequenza dei servizi oltre i 30'(mantenendo la linea passante con la Portomaggiore) per cui lungo questo corridoio i servizi ferroviari e su gomma lavorano in maniera coordinata e sinergica per dare risposta sia agli spostamenti di lungo e medio raggio che a quelli di distribuzione più capillare sul territorio.				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 88</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Prevedere raddoppio dei binari sulla linea SFM Bologna-Vignola.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è coerente con quanto definito dal PUMS nel paragrafo 5.4.3, dove si prevedono raddoppi parziali di binario (per una stima complessiva del 20% del tracciato), adeguamento delle stazioni di incrocio e velocizzazioni degli itinerari deviati.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 89**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA  
(COMUNE DI  
VALSAMOGGIA)**
**Contenuto sintetico**

Potenziare la linea ferroviaria con cadenze maggiori ed eliminare alcune sovrapposizioni di trasporti su gomma sulla direttrice Bazzanese per aumentare le linee adduttrici dalla montagna e da Calcara.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di non concorrenzialità tra i servizi su gomma e su ferro ma attualmente, per le caratteristiche della linea, la domanda di mobilità attratta, le interferenze con gli altri servizi e gli interventi infrastrutturali e tecnologici in atto e programmati, il piano ha previsto lungo la linea Bologna - Vignola un cadenzamento a 30'. Il Piano inoltre ha potenziato e regolarizzato i servizi su gomma di adduzione al SFM, infatti nella riorganizzazione dei servizi, le percorrenze risparmiate da limitazioni delle tratte (dovute all'interscambio con le linee tramviarie) o da depotenziamenti del servizio (qualora il TPL su gomma svolga un servizio in parallelo al SFM potenziato) sono state riconvertite in nuovi servizi della rete del TPM extraurbano.

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

Modifica paragrafo 5.6.1 " • Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 90</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Occorre eliminare la sovrapposizione tra linee bus su gomma e linee ferroviarie. Nel contempo, con i km/bus risparmiati, andrebbero rafforzati i collegamenti dai centri abitati alle stazioni SFM.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è accolto in quanto il PUMS, nel disegno del TPM, prevede l'integrazione non concorrenziale ferro e gomma. I servizi su gomma, nei territori serviti da SFM, hanno la funzione prevalente di adduzione alle stazioni o di distribuzione capillare tra gli abitati. Nella riorganizzazione dei servizi, le percorrenze risparmiate da limitazioni delle tratte (dovute all'interscambio con le linee tramviarie) o da depotenziamenti del servizio (qualora il TPL su gomma svolga un servizio in parallelo al SFM potenziato) sono state riconvertite in nuovi servizi della rete del TPM extraurbano.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.6.1 " • Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano".</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 91</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Occorre che i 26 nuovi treni addizionali previsti dal Piano siano allestiti con ampi spazi dedicati a persone con handicap.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di garantire l'accessibilità universale ai mezzi di trasporto pubblico. Per quanto riguarda gli spazi dedicati ai portatori di handicap sui treni, il materiale rotabile di nuova acquisizione prevede attrezzaggi adeguati in merito ma sarà necessario che anche i mezzi acquistati in futuro abbiano dotazioni idonee per l'accesso e trasporto di portatori di handicap, in linea con gli standard comunitari.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.4.4: "Il materiale di nuova acquisizione dovrà prevedere inoltre spazi e dotazioni idonee per l'accesso ed il trasporto di portatori di handicap, in linea con gli standard comunitari e la politica in atto del gestore del servizio. ".</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 92**
**Proponente**
**CONFCOMMERCIO ASCOM**
**Contenuto sintetico**

Verificare la fattibilità tecnica nuovo modello di esercizio 15'-15'del passante urbano anche con gestore RFI.

**Deduzioni**

La governance del processo attraverso il quale giungere all'attuazione delle previsioni del PUMS per quanto attiene all'SFM non si limita ad una verifica di fattibilità da parte dei G. I. (Gestori dell'infrastruttura: RFI e FER) ma dovrà prevedere una condivisione degli stessi da parte della RER e l'inserimento (anche per fasi) nei prossimi Accordi Quadro siglati con i GI. Nell'ambito di tale processo, il GI sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare gli interventi infrastrutturali necessari alla sua attuazione, così come indicato nel PUMS nel paragrafo 5.4.1. In fase di redazione del piano sono stati già avviati tavoli di lavoro per condivisione delle verifiche necessarie.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 93</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15205</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
No cadenzamento 15'ma un cadenzamento economicamente sostenibile.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché, visti gli obiettivi del PUMS, per rendere il SFM attrattivo e competitivo rispetto al mezzo privato è stato determinato che tale livello di servizio sia necessario, almeno nelle fermate principali e non in maniera diffusa su tutte le stazioni del territorio metropolitano. La frequenza del servizio è stata determinata dalle esigenze di mobilità che naturalmente vanno soddisfatte con sistemi economicamente sostenibili.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 94**
**Proponente**
**PG 6862**
**Contenuto sintetico**

Si fa riferimento alle presentazioni del PUMS: come sia possibile il cad. 15' con l'attuale Progetto interramento della SFM2 ex Veneta.

**Deduzioni**

Il contributo è allineato al piano che prevede un servizio sulla linea S2 con cadenzamento a 30', proprio in coerenza con gli interventi di interramento previsti per la linea in oggetto, che limitano la capacità della linea.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 95</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNITI L'ALTERNATIVA</b>	<b>PER</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
S4 Imola Bologna Ferrara: linea sovraccarica come possono essere implementati i servizi a 15'.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché l'implementazione del servizio con frequenza a15'è prevista solo nelle stazioni principali e prevede eventuali interventi per l'incremento della capacità della linea, in aggiunta a quelli già in fase di realizzazione o programmati, che saranno oggetto di studi di fattibilità. Inoltre, la governance del processo attraverso il quale giungere all'attuazione delle previsioni del PUMS per quanto attiene all'SFM non si limita ad una sola verifica di fattibilità da parte dei G. I. (Gestori dell'infrastruttura: RFI + FER) ma dovrà prevedere una condivisione degli stessi da parte della RER e l'inserimento (anche per fasi) nei prossimi Accordi Quadro siglati con i GI. Nell'ambito di tale processo, il GI sarà chiamato a verificare la fattibilità del programma d'esercizio previsto ed eventualmente ad individuare gli interventi infrastrutturali necessari alla sua attuazione, così come indicato nel PUMS nel paragrafo 5.4.1.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 96</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Aumentare la frequenza nei festivi e serali anche integrata con servizi su gomma, tenendo conto delle manifestazioni di forte richiamo (Palasport Casalecchio) in occasione delle quali mettere in rete i parcheggi scambiatori e attuare politiche di sosta che penalizzino l'auto a favore del trasporto pubblico.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è accolto poiché è previsto un aumento della frequenza dei servizi ferroviari, integrati con quelli del TPL su gomma, per quanto riguarda i festivi e i serali, inoltre il PUMS nel paragrafo 6.2.3 prevede "[...] una serie di strategie per indirizzare city users e verso parcheggi di interscambio attraverso meccanismi incentivanti dal punto di vista economico [...]".</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 97</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Aumentare servizio linea S1 Porretta-Bologna-Prato anche nei giorni festivi e prefestivi.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché già contenuto all'interno della strategia di potenziamento del SFM; nel paragrafo 5.4.4 infatti per conteggiare l'incremento delle percorrenze si è considerato un "servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N°</b> <b>98</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE SETTA, SAMOGGIA, RENO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Aumento servizio linea Porrettana e prolungamento servizio fino alle 24 di venerdì, sabato e domenica.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accorto parzialmente poiché il PUMS ha previsto un incremento generalizzato del servizio offerto sulla linea. Inoltre, nel paragrafo 5.4.4, per conteggiare l'incremento delle percorrenze si è considerato un " servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 99</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE</b>	<b>RENO-</b>
			<b>GALLIERA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Incrementate le frequenze delle corse e la copertura oraria di SFM e TPER nei festivi e di notte.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il PUMS ha già esteso la fascia orario del servizio di trasporto pubblico su gomma rispetto a quella attuale e previsto il potenziamento del servizio notturno e festivo, avendo valutato le risorse potenzialmente necessarie. La definizione puntuale dei servizi su gomma è però rimandare alla fase di progettazione operativo. Per quanto riguarda il servizio ferroviario si è considerato un "servizio ridotto, ma potenziato rispetto all'attuale, nei giorni festivi per tutto l'anno [...] con frequenze equivalenti a quelle della fascia di morbida di un giorno feriale invernale e con estensione giornaliera del servizio ridotta a 14 ore".</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 100</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Garantire frequenza oraria notturna dei treni a S. G. in Persiceto.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il PUMS ha previsto per il SFM una regolarizzazione e cadenzamento del servizio, nonché un potenziamento cospicuo rispetto alle corse odierne. Nelle fasce orarie notturne oltre le 00:00/00:30 però non sono previsti ulteriori rafforzamenti di servizio rispetto alle corse attuali poiché non sono note esigenze in tal senso da una domanda quantitativamente sufficiente alla previsione di un servizio ferroviario, inoltre molte linee nelle ore notturne rispettano una fascia di interruzione programmata per gli interventi di manutenzione dell'infrastruttura. Il trasporto pubblico per le fasce orarie notturne potrà essere garantito dai servizi su gomma.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 101</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE CASTELMAGGIORE</b>
<b>DI</b>			
<b>Contenuto sintetico</b>			
ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio treni fino alle 0.30 dal lunedì al giovedì anche sulle linee 27-97-356.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS ha già esteso la fascia orario del servizio del trasporto pubblico su gomma rispetto a quella attuale e condivide il principio di potenziamento del servizio notturno e festivo, avendo valutato le risorse potenzialmente necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandare alla fase di progettazione operativa. La priorità di attuazione è definita dalla tabella 0 - 1 quadro sinottico.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 102</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE CASTELMAGGIORE</b>
<b>DI</b>			
<b>Contenuto sintetico</b>			
ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio treni fino alle 2.00 il venerdì e sabato.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS ha previsto per il SFM una regolarizzazione e cadenzamento del servizio, nonché un potenziamento cospicuo rispetto alle corse odierne. Nelle fasce orarie notturne oltre le 00:00/00:30 però non sono previsti ulteriori rafforzamenti di servizio rispetto alle corse attuali poiché non sono note esigenze in tal senso da una domanda quantitativamente sufficiente alla previsione di un servizio ferroviario, inoltre molte linee nelle ore notturne rispettano una fascia di interruzione programmata per gli interventi di manutenzione dell'infrastruttura. Il trasporto pubblico per le fasce orarie notturne potrà essere garantito dai servizi su gomma.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 103</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	

**Contenuto sintetico**

Incrementare la capacità delle linee SFM con treni a maggiore capienza, eventualmente convogli accoppiati, in particolare nelle fasce di punta (adeguando banchine e punti di incrocio), e, se fosse necessario, prevedere il cadenzamento al quarto d'ora, nelle linee a binario unico con nuovi incroci e raddoppi, assegnando al treno l'aumento di utenza previsto.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto parzialmente poiché il PUMS prevede già un fabbisogno aggiuntivo di 26 composizioni per sopperire all'aumento di domanda previsto. Tuttavia, preliminarmente all'attuazione dei potenziamenti di servizio e comunque in fase di monitoraggio per l'aggiornamento del Piano, sarà necessario prevedere opportune verifiche e approfondimenti in materia, in relazione anche all'entrata in servizio del nuovo rotabile, definito nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio, entrato in vigore a gennaio 2019. Per quanto riguarda l'aumento di capacità delle linee mediante punti di incrocio e raddoppi, il piano contempla già questi interventi nel paragrafo 5.4.3 e nel modello di rete utilizzato per l'assegnazione della domanda.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 104**
**Proponente**
**SFM**
**ULTIMA**
**CHIAMATA**
**Contenuto sintetico**

Il servizio aggiuntivo derivante dal cadenzamento al quarto d'ora sulla linea di Vignola, di 2 treni/ora, potrebbe attestarsi in Stazione Centrale, o proseguire verso Rastignano o Pianoro (nel caso che non sia possibile proseguire con la linea di Poggio Rusco, oppure in aggiunta), riequilibrando nella zona est il servizio SFM passante della città.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché una quota significativa della domanda proveniente dall'ambito territoriale interessato dalla linea ferroviaria Vignola-Casalecchio è diretta ad aree non direttamente servite dalle stazioni di tale linea ma necessita di interscambio a Casalecchio con la linea tranviaria e perciò il Piano prevede un potenziamento sistematico del servizio con cadenzamento a 30'. Frequenze superiori, con corse attestare a Bologna C. le, porterebbero ad un consumo di capacità ferroviaria sulla tratta Casalecchio-Bologna C. le senza generare un corrispondente incremento della domanda servita. Inoltre, il piano, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, ha valutato che la frequenza ottimale sul passante Vignola – Portomaggiore sia a 30', in un'ottica di ottimizzazione del sistema per renderlo più efficiente ed efficace sul territorio e di analisi dei costi-benefici.

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

Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**



**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 105</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
5.Va innalzato l'obiettivo massimo di cadenzamento sulla linea S2 Vignola-Bologna-Portomaggiore portandolo a 20' (3 treni/ora).			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Seppur si condivide l'obiettivo di potenziamento del SFM sulle linee regionali, attualmente nel piano non è possibile prevedere una frequenza dei servizi a 20'per molteplici motivi tra cui: elevati costi di investimento che non risultano economicamente sostenibili rispetto alla domanda potenziale di utenza, configurazione delle linee regionali che, anche alla luce degli interventi programmati, non consente di aumentare il numero delle corse sia per problemi di capacità che di interferenza con altre linee, sia nel nodo di Bologna che nelle tratta in sovrapposizione da Casalecchio Garibaldi. Tuttavia, se si presenteranno criticità in termini di capacità delle linee e frequenze del servizio, in relazione alla domanda, si potrà valutare il passaggio dalla tecnologia ferroviaria a quella tramviaria, interoperabile con quella prevista per Bologna, garantendo la linea passante.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.4.2: "Sulla relazione Vignola-Bologna C. le-Portomaggiore, per i livelli di domanda attendibili, le caratteristiche delle linee, le possibili interferenze con altri servizi della linea Porrettana e nel nodo di Bologna, gli interventi infrastrutturali e tecnologici e gli investimenti programmati o già in atto, è previsto un servizio passante, cadenzato a 30', con corse "omnibus" che effettuano servizio in tutte le fermate. "</p> <p>"Nel caso in cui il sistema ferroviario, così come definito dal piano, non garantisca adeguati livelli di frequenza e capacità, commisurati alla domanda di mobilità, durante le fasi di monitoraggio delle azioni ed aggiornamento del piano, si potrebbe valutare l'evoluzione ad una più performante modalità di trasporto rapido di massa, come quella tramviaria, interoperabile ed integrata con la rete urbana già prefigurata nel PUMS. "</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 106</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</b>
---------------------	---------------	-------------------	---

**Contenuto sintetico**

Data la vicinanza della fermata “Casalecchio Palasport” della linea SFM Bologna-Vignola al Polo funzionale Zona B si chiede un potenziamento del servizio ferroviario di collegamento con la stazione di Bologna, come previsto per FICO Eataty World, e con i parcheggi scambiatori posti presso le fermate intermedie “Casalecchio Garibaldi” e “Casteldebole”.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché il PUMS prevede già un incremento e un regolare cadenzamento a 30'del servizio ferroviario alla stazione di Casalecchio Palasport, inoltre le stazioni di Casalecchio Garibaldi e Casteldebole saranno interessate da una frequenza del servizio maggiore (più di 4 treni/ora) per effetto della sovrapposizione dei servizi delle linee S1 e S2 e del Passante Urbano.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 107</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
4. Occorre trovare soluzioni, anche infrastrutturali se necessario, per estendere l'Obiettivo 15' anche alle stazioni di San Lazzaro, Ozzano, Calderara, Osteria Nuova, Zanardi, Corticella, Borgo Panigale Scala, Anzola.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché per le fermate ferroviarie citate, la posizione delle stesse rispetto ai poli attrattori, la presenza di altra offerta di trasporto ad integrazione di quella ferroviaria e le esigenze di garantire un trasporto su ferro attrattivo anche per chi si muove su distanze medio-lunghe, non consentono di prevedere un ulteriore incremento dell'offerta (oltre al cadenzamento ai 30'previsto) nell'orizzonte temporale previsto dal PUMS. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio potranno essere rivalutati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 108</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Da gennaio 2019 i treni veloci per Ravenna hanno eliminato molte fermate in stazioni piccole urbane e periurbane: Ripristinare le fermate dei regionali nelle stazioni metropolitane di San Vitale, San Lazzaro, Ozzano (Varignana).			
<b>Deduzioni</b>			
Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che le stazioni citate (eccetto S. Vitale che fa parte del Passante Urbano) debbano essere servite da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>				
				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 109</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE</b>	<b>RENO-</b>
			<b>GALLIERA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Potenziamento dei treni nella fascia oraria 7/9 da Galliera verso Ferrara.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è pienamente coerente con il Progetto SFM del Piano che prevede un potenziamento dei servizi rispetto alla situazione attuale, programmando 2 treni/ora nella fascia oraria considerata.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 110**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: cad. 15'ogni stazione SFM Unione Reno Galliera+Corticella.

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché la domanda di mobilità non giustifica un cadenzamento a 15'esteso a tutte le stazioni della linea. Il PUMS prevede i 15' nell'ora di punta limitatamente alle principali stazioni (S. Pietro in Casale, S. Giorgio di Piano e Castelmaggiore). Inoltre, l'orizzonte temporale richiesto non sarebbe sufficiente alla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie nonché all'acquisizione del materiale rotabile indispensabile. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio, potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 111</b>	<b>Proponente</b>	<b>ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Valutare Crevalcore, Galliera e Molinella a 15'.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché per la stazione di Crevalcore è stata già definita nelle ore di punta una frequenza del servizio a 15' mentre per le stazioni di Molinella e Galliera, la posizione delle stesse rispetto ai poli attrattori, la presenza di altra offerta di trasporto ad integrazione di quella ferroviaria e le esigenze di garantire un trasporto su ferro attrattivo anche per chi si muove su distanze medio-lunghe, non consentono di prevedere un ulteriore incremento dell'offerta (oltre al cadenzamento ai 30'previsto) nell'orizzonte temporale previsto dal PUMS. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 112</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
ENTRO IL 2022: cadenzamento ogni 15' linea Bologna-Ferrara su tutte le stazioni (Unione Reno-Galliera+Corticella).				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo non può essere accolto poiché la domanda di mobilità non giustifica un cadenzamento a 15' esteso a tutte le stazioni della linea. Il PUMS prevede i 15' nell'ora di punta limitatamente alle principali stazioni (S. Pietro in Casale, S. Giorgio di Piano e Castelmaggiore). Inoltre, l'orizzonte temporale richiesto non sarebbe sufficiente alla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie nonché all'acquisizione del materiale rotabile necessario. Tuttavia, in fase di attuazione del servizio, potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutarne un incremento anche limitato alle sole ore di punta in alcune stazioni.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 113**
**Proponente**
**COMUNE DI SALA  
BOLOGNESE**
**Contenuto sintetico**

Perché a stazione Osteria nuova non fermano più i treni Bo-VR-Brennero fare l'analisi del flusso di passeggeri in salita e in discesa diretti/provenienti da destinazioni allocate oltre Poggio Rusco per evitare di generare

un danno ai residenti del Comune pendolari verso tali località.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 114**
**Proponente**
**PG 12166**
**Contenuto sintetico**

Richiesta di non declassare il servizio ferroviario nella fermata di Osteria Nuova.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Non si tratta di un declassamento ma di una riorganizzazione sistematica dei servizi che non esclude che, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 115</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA (COMUNE DI SALA BOLOGNESE)</b>
---------------------	---------------	-------------------	--

**Contenuto sintetico**

Fornire giustificazione della scelta di non prevedere la fermata dei servizi regionali veloci di lunga percorrenza nella SF di Osteria Nuova e l'inserimento di alcuni siti attrattivi lungo l'itinerario della ciclovia del Reno. Valutare la SF Osteria Nuova come punto di interscambio con la ciclovia del Sole.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Osteria Nuova e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S3, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta. La stazione di Osteria Nuova, negli studi di fattibilità, è già prevista come nodo di interscambio con la Ciclovia del Sole.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 116</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

**Contenuto sintetico**

Ozzano stazione principale di S4.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 117</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

**Contenuto sintetico**

Ozzano stazione: ripristino alcune corse tolte con nuovo orario RER.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata delle corse Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 118**
**Proponente**
**IMA - OZZANO**
**Contenuto sintetico**

Integrare il servizio "omnibus" e quello "veloce" delle linee, nelle fasce di punta portando un incremento di accessibilità ai servizi ferroviari della linea S4 attraverso la garanzia di almeno 4 treni/ora per direzione nelle fasce di punta tra le 6 e le 10.00 del mattino e tra le 16 e le 19 di sera, ed un livello di servizio per fermata/stazione in fascia morbida pari a 2 treni/ora.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto differenti livelli di servizio (4 treni/h e 2 treni/h) per le stazioni della linea come da fig. 5.8. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta per alcune stazioni.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 119</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

**Contenuto sintetico**

Ripristino corse e fermate intermedie sulla Bo- RA in alcune fasce orarie.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata della corsa Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 120</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Ozzano stazione principale della linea SFM S4 tratta Bologna-Imola			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 121**
**Proponente**
**COMUNE DI OZZANO  
DELL'EMILIA**
**Contenuto sintetico**

Integrare il servizio "omnibus" e quello "veloce" delle linee, nelle fasce di punta portando un incremento di accessibilità ai servizi ferroviari della linea S4 attraverso la garanzia di almeno 4 treni/ora per direzione nelle fasce di punta tra le 6 e le 10.00 del mattino e tra le 16 e le 19 di sera, ed un livello di servizio per fermata/stazione in fascia morbida pari a 2 treni/ora.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale delle stazioni e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto differenti livelli di servizio (4 treni/h e 2 treni/h) per le stazioni della linea come da fig. 5.8. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta per alcune stazioni.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 122</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Ripristino corse e fermate intermedie sulla Bo- RA in alcune fasce orarie.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30', non prevedendo la fermata delle corse Bologna - Ravenna. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 123**
**Proponente**
**PG 10121**
**Contenuto sintetico**

Inserire durante le fasce di punta la fermata di Ozzano dell'Emilia nei servizi ferroviari regionali veloci sulla relazione Piacenza-Rimini e nei servizi regionali circolanti sulla Bologna-Ravenna al pari di Castel San Pietro e Imola.

**Deduzioni**

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari si basa sulla distinzione tra treni con modello di esercizio "metropolitano" (i cosiddetti Omnibus, che fermano in maniera capillare sul territorio metropolitano, con funzione di raccolta e distribuzione degli spostamenti diretti non solo verso il comune capoluogo ma anche negli altri comuni) e treni "veloci" (di lunga percorrenza, con funzione primaria di adduzione al comune capoluogo o ai principali comuni). Attraverso le analisi trasportistiche sull'utenza potenziale della stazione di Ozzano e sugli spostamenti che interessano il territorio servito dalla linea S4, il PUMS ha previsto che tale stazione debba essere servita da treni omnibus e quindi con una frequenza delle corse di 30'. Tuttavia, in fase di monitoraggio e revisione del Piano potranno essere effettuati ulteriori approfondimenti per valutare un incremento di servizio anche limitato alle sole ore di punta.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 124**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA  
(COMUNE DI ZOLA  
PREDOSA)**
**Contenuto sintetico**

Garantire una copertura di trasporto con SFM e/o Autobus da e verso Bologna con cadenza 15' nelle ore di massima richiesta (mattina, mezzogiorno, sera).

**Deduzioni**

Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.1, "impongono un significativo potenziamento della rete di trasporto pubblico in ambito metropolitano" che il Piano esplica attraverso interventi progettuali quali il raddoppio selettivo lungo la tratta Vignola - Casalecchio Garibaldi, l'attuazione del servizio SFM 15'-15' tra Casalecchio Garibaldi e Bologna Centrale e l'istituzione della linea Metrobus (BRT) Zola Centro - Casalecchio Garibaldi di I Livello Potenziato (frequenza 4 corse/h). Il servizio integrato (ferro + bus) quindi prevede un livello di servizio molto performante lungo tutta la giornata e non solo nelle ore di punta.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 125**
**Proponente**
**PG 12166**
**Contenuto sintetico**

Legato alla richiesta precedente (ciclovia) richiede la realizzazione dell'interscambio modale Osteria Nuova SFM.

**Deduzioni**

La stazione di Osteria Nuova, all'interno degli studi di fattibilità della Ciclovia del sole, è già prevista come stazione di interscambio modale.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 126</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Necessità di migliorare sensibilmente la qualità, l'arredo urbano, la segnaletica e la sicurezza delle stazioni, fermate e delle relative connessioni (sottopassi, spazi antistanti le fermate) in particolare delle fermate di Crespellano e Bazzano.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. paragrafo 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, paragrafo 5.4.5 e 5.6.6 per l'accessibilità con altri mezzi di trasporto a relative dotazioni).			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 127**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA  
(COMUNE DI ZOLA  
PREDOSA)**
**Contenuto sintetico**

Migliorare sensibilmente la qualità, l'arredo urbano, la segnaletica e la sicurezza delle stazioni, fermate e relative connessioni (sottopassi, spazi antistanti...) oggi talvolta in condizioni di degrado (in particolare fermata di Riale).

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS poiché già contenuto nel Piano (cfr. paragrafo 3.2.3 per quanto riguarda l'accessibilità pedonale ed universale, paragrafo 5.4.5 e 5.6.6 per l'accessibilità con altri mezzi di trasporto a relative dotazioni).

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

Integrazioni paragrafo 5.4.5.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 128</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Inserire all'interno dello SCENARIO INTERMEDIO (2025) il seguente intervento per la strategia "SFM":</p> <p>- tutte le stazioni dell'SFM siano pienamente fruibili da portatori di handicap.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché, pur condividendo il principio generale di piena ed universale accessibilità alle stazioni del SFM per portatori di handicap (paragrafo 3.2.3), tuttavia non è possibile garantire entro lo scenario intermedio che ciò avvenga su tutte le oltre 80 stazioni, anche compatibilmente con i lavori di miglioramento dell'accessibilità da parte del gestore dell'infrastruttura (es. Progetto 500 stazioni) e altri progetti in corso (es. PIMBO).</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>	
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>	
	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 129</b>
<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Occorre adeguare tutte le stazioni ai migliori standard per garantire la completa accessibilità ai treni.	
<b>Deduzioni</b>	
Il contributo è accolto pienamente poiché condivide le previste strategie sull'accessibilità al TPM - Trasporto Pubblico Metropolitano (paragrafo 3.2.3, paragrafo 5.4.5) che garantiscono un adeguato attrezzaggio a tutte le stazioni del SFM, con priorità di attuazione assegnata ai Centri di Mobilità ed ai principali nodi di interscambio modale.	
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Integrazioni paragrafo 5.4.5.	

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>	
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>	
	
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 130</b>
<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Approntare stazioni attrezzate di info-point del servizio di bike/car sharing in tutte le stazioni dell'SFM.	
<b>Deduzioni</b>	
L'osservazione è accolta in parte poiché pur condividendo il principio di miglioramento dell'intermodalità, tuttavia attualmente i servizi di sharing risultano economicamente sostenibili solo nelle stazioni ad elevata domanda, fermo restando la volontà di attivare tali servizi da parte dei gestori. Pertanto, sono previsti dal PUMS nei Centri di Mobilità.	
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Integrazioni paragrafo 5.4.5.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 131</b>	<b>Proponente</b>	<b>FIAB BOLOGNA MONTE SOLE BIKE GROUP</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Deve essere garantita una reale accessibilità 'alle stazioni per i portatori di handicap.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché, pur condividendo il principio generale di piena ed universale accessibilità alle stazioni del SFM per portatori di handicap (paragrafo 3.2.3), tuttavia non è possibile garantire entro lo scenario intermedio che ciò avvenga su tutte le oltre 80 stazioni, anche compatibilmente con i lavori di miglioramento dell'accessibilità da parte del gestore dell'infrastruttura (es. Progetto 500 stazioni) e altri progetti in corso (es. PIMBO).			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni paragrafo 5.4.5.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 132**
**Proponente**
**UNIONE VALSAMOGGIA**
**Contenuto sintetico**

Verificare accessibilità, adeguatezza capacità ed eventuali margini di potenziamento dei parcheggi scambiatori previsti ed esistenti.

**Deduzioni**

Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.

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

Integrazioni paragrafo 5.4.5.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 133**
**Proponente**
**COMUNE DI SAN  
BENEDETTO VAL DI  
SAMBRO**
**Contenuto sintetico**

Miglioramento accessibilità Stazione San Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli mediante ampliamento parcheggio

**Deduzioni**

Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.

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

Integrazioni paragrafo 5.4.5.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 134</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Ampliamento parcheggi attuali stazione S. G. in Persiceto attraverso sopraelevazione dei parcheggi in essere.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Integrazioni paragrafo 5.4.5.</p>	

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 135</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE GALLIERA</b>	<b>RENO-</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Nella Stazione FFSS di San Giorgio di Piano aumentare i posti auto.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo è parzialmente accolto poiché in generale il PUMS, nel progetto di rete integrato ed intermodale del TPM, tende a privilegiare l'interscambio TPL - bici - piedi/ferro nelle stazioni del SFM; tuttavia, nel caso di stazioni che presentino un livello di servizio del TPL su gomma di adduzione alla stazione non adeguato alla domanda o criticità in termini di parcheggi, il PUMS, in analogia con le politiche di interscambio previste per le fermate della rete portante del TPM localizzate ai confini del capoluogo (paragrafo 5.8), potrà promuovere interventi a favore dell'intermodalità con il mezzo motorizzato privato.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Integrazioni paragrafo 5.4.5.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 136</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Studiare la possibilità di realizzare un sovrappasso carrabile in corrispondenza del passaggio a livello sulla via di accesso al parcheggio scambiatore della stazione di Sasso Marconi, anche verificando la disponibilità di risorse sovralocali.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica la rete ed il livello di servizio del TPM senza entrare nel merito della progettazione di dettaglio su interventi puntuali, per i quali si rimanda alle successive fasi di progettazione. Tuttavia, il Piano potrà approfondire, insieme agli enti locali, alcuni aspetti sull'accessibilità ai poli di mobilità e valutare la necessità o meno di dare indicazioni su interventi specifici.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 137</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
---------------------	---------------	-------------------	-------------------

**Contenuto sintetico**

Prevedere una fermata Interporto Bologna sulla linea ferroviaria suburbana S4A tra Funo e San Giorgio.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché si ritiene opportuno approfondirne la fattibilità attraverso uno studio di fattibilità tecnico-economico.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica tavola 2A e 2B

Modifica paragrafo 5.4.3: " Oltre alle nuove stazioni elencate, il PUMS ritiene necessario approfondire la fattibilità tecnica attraverso uno studio preliminare di una stazione nell'area della località Badia, sul territorio di Castiglione dei Pepoli e lungo la S4 nel territorio di S. Giorgio di Piano, a favore del polo funzionale dell'Interporto e delle zone industriali limitrofe".

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>				
				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 138</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Completamento stazione Borgo Panigale Scala, sulle linee S5 e S3, in coerenza con decarbonizzazione aeroporto.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 139</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Spostamento fermata da Via Vizzano in direzione nord a servizio del Polo Industriale (previsto nel PMP).			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché lo spostamento verso nord della fermata comporterebbe un avvicinamento (1,5 km) alla stazione di Borgonuovo. La rete del TPM inoltre prevede, a favore di queste zone, un servizio di secondo livello potenziato, con adduzione alle fermate del SFM.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.4 - SFM</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 140</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI SASSO MARCONI)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta nuova fermata in località Fontana da collegare a intervento di miglioramento delle connessioni ciclopedonali a servizio dell'abitato.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché per le caratteristiche della linea, la vicinanza ad una stazione di rilievo come Sasso Marconi (posta ad una distanza di 2Km) e la potenziale utenza della frazione (640 ab) non si ritiene giustificabile tale intervento.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 141</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Occorre cantierare e terminare le previste stazioni “Prati di Caprara”, “Sant’Orsola”, “Zanardi”.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è coerente con gli obiettivi del PUMS che prevede la realizzazione, nei tempi più brevi possibili, delle stazioni SFM previste dall'Accordo 2007 e dal progetto PIMBO, coerentemente con le tempistiche previste da quest'ultimo.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 142</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
5.4.3 - Accelerazione nel completamento e nella realizzazione delle nuove stazioni di Prati di Caprara (da completarsi entro il 2020), Sant'Orsola (entro il 2020), Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale Rimesse, San Ruffillo.			
<b>Deduzioni</b>			
Sebbene si condivida l'obiettivo di completare la rete del SFM nel più breve tempo possibile, tuttavia non è possibile accogliere il contributo poiché si riferisce a tempistiche non compatibili con quelle dichiarate nei rispettivi progetti.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 143</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Occorre anche ripensare alla possibilità di costruire la fermata Borgo Panigale Scala sulla direttrice Bologna-Verona che faciliterebbe la cadenza 15'.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**

**OSSERVAZIONE**
**N° 144**
**Proponente**
**UNIONE**
**RENO-**
**GALLIERA**
**Contenuto sintetico**

Nuova fermata sulla S4 tra la stazione di San Giorgio di Piano e quella di Funo a servizio dell'Interporto.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché si ritiene opportuno approfondirne la fattibilità attraverso uno studio di fattibilità tecnico-economico.

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

Modifica tavola 2A e 2B

Modifica paragrafo 5.4.3: " Oltre alle nuove stazioni elencate, il PUMS ritiene necessario approfondire la fattibilità tecnica attraverso uno studio preliminare di una stazione nell'area della località Badia, sul territorio di Castiglione dei Pepoli e lungo la S4 nel territorio di S. Giorgio di Piano, a favore del polo funzionale dell'Interporto e delle zone industriali limitrofe".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 145</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Riattivazione fermata FS Lavino di Mezzo.			
<b>Deduzioni</b>			
Nonostante sia una stazione prevista nell'Assetto Base del SFM, Accordo 19/06/2007, il PUMS non prevede la sua riapertura poiché si trova in posizione decentrata rispetto all'abitato ed alla direttrice della Via Emilia che, nel nuovo assetto di rete del TPM viene servita con una linea di trasporto pubblico su gomma Metrobus (frequenza a 30'), integrata al servizio della linea Rossa tramviaria. In fase del previsto aggiornamento del PUMS, in funzione dei carichi assorbiti dalla linea S5, potrà eventualmente essere preso in considerazione il riesame dell'attivazione.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.4 - SFM**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 146</b>  <b>Proponente</b>  <b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Garantire una fermata della linea SFM diretta all'aeroporto di Bologna, al servizio sia delle persone che delle merci.	
<b>Deduzioni</b>	
Il contributo non può essere accolto perché il progetto PIMBO prevede la realizzazione della fermata Borgo Panigale Scala lungo la direttrice Bologna - Milano (S5). I collegamenti con l'aeroporto, che si trova ad una distanza di circa 2 km, potrebbero avvenire mediante servizi finalizzati da attivare a seguito della entrata in esercizio del People Mover ma non in concorrenza con quest'ultimo ed in esisto alle esigenze che si potranno manifestare. Tuttavia, eventuali modifiche di progetto potrebbero essere prese in considerazione durante il previsto aggiornamento del PUMS, qualora mutassero i presupposti che hanno indirizzato l'odierna scelta progettuale.	
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Non comporta modifiche.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.4 - SFM**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 147</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE APPENNINO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta studio preliminare di fattibilità tecnica stazione ferroviaria in località Ca' di Landino o in subordine in località Badia Comune di Castiglione dei Pepoli.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è pienamente accolto poiché già previsto dal PUMS nel paragrafo 5.4.3.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			