

2.5 Tram e Terminal

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE
N° 148
Proponente
LEGAMBIENTE
EMILIA-ROMAGNA
Contenuto sintetico

Fondamentale che la progettazione e attivazione di tutte e 4 le linee avvenga il più possibile contestualmente; la pianificazione dei tempi presente nei documenti del PUMS rischia invece di posticipare ben oltre il 2030 l'attivazione della rete di Tram così come progettata.

Deduzioni

Il contributo può essere accolto in parte poiché, sebbene il piano auspichi la realizzazione delle linee tramviarie nel più breve tempo possibile, la tempistica definita nel PUMS si riferisce allo scenario più realistico che tiene in considerazione tempi di progettazione, gara e realizzazione e degli impatti delle cantierizzazioni lungo le direttrici viarie principali e sul restante servizio bus urbano. Tuttavia, al fine di raggiungere gli obiettivi del PUMS di diversione modale, permettendo al contempo una evoluzione ed attuazione della rete tranviaria il più rapida possibile, con riferimento al reperimento delle risorse, alle opportunità e ai filoni di finanziamento che si potrebbero configurare nel periodo di riferimento del piano, e per puntare alla massimizzazione dell'efficacia degli interventi ed efficienza del sistema, la realizzazione delle varie linee potrebbe avvenire per stralci funzionali, anche con un diverso abbinamento delle tratte, sia in fase attuativa che di esercizio, nonché prevedendo una project review (anche parziale) dei progetti esistenti, in base ai volumi di carico attesi e alle opportunità realizzative.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.3 Per queste ragioni, la realizzazione delle varie linee potrebbe avvenire per stralci funzionali, anche con un diverso abbinamento delle tratte, sia in fase attuativa che di esercizio, nonché prevedendo una project review (anche parziale) dei progetti esistenti.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 149	Proponente	COMUNE	DI
			BOLOGNA	

Contenuto sintetico

Si ritiene opportuno prevedere un adeguamento del PUMS adottato, con particolare riferimento paragrafo 5.5, relativamente alle tempistiche nell'attuazione dei vari tratti di Linea tranviaria previsti dal Piano stesso, in particolar modo per quanto riguarda la Linea Blu o parte di essa. A tale riguardo è quindi altresì opportuno procedere a una verifica complessiva del sistema di trasporto pubblico costituito dai tratti di linea tranviaria in corso di progettazione e dagli ulteriori rami della rete tranviaria, dalle linee filoviarie esistenti nonché di progetto di cui è confermata l'attuazione per quanto non interferenti con la rete tranviaria prevista dal PUMS; ciò anche addivenendo con gli Enti co-finanziatori del Progetto Integrato della Mobilità Bolognese "PIMBO" a una eventuale revisione della sua articolazione, per assicurarne la piena coerenza con gli obiettivi e le strategie suindicate.

Deduzioni

L'osservazione viene accolta in quanto coerente con gli obiettivi del PUMS di consentire una evoluzione ed attuazione della rete tranviaria il più rapida possibile, con riferimento al reperimento delle risorse e alle opportunità che si potrebbero configurare nel periodo di riferimento del piano e puntando alla massimizzazione dell'efficacia degli interventi ed efficienza del sistema.

Accoglimento	ACCOLTA
---------------------	----------------

Modifica eventuale al Piano

Modifiche al paragrafo 5.5
 Modifica tabella 0-1 sezione "Attuazione"

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 150	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Per gli spezzoni delle linee bus o filobus (es. linea 13), che rimangono, anche nella fase intermedia, dalla sostituzione di parte della linea con il tram, bisogna studiare un sistema di interscambio reale con le linee del tram realizzate per garantirne comunque la prosecuzione.

Deduzioni

Il contributo trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5." Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 151	Proponente	UNITI	PER
			L'ALTERNATIVA	

Contenuto sintetico

Linea Blu: innesto con CREALIS, come verrà rimodulato il servizio offerto sulla Via Emilia.

Deduzioni

La risposta al quesito trova riscontro all'interno del piano che prevede (paragrafo 5.5.3) che la rete tranviaria di Bologna sia costituita da: Linea Rossa con tecnologia Tram; Linea Verde con tecnologia Tram; Linea Gialla con tecnologia Tram; Linea Blu con tecnologia Filobus secondo le specifiche del progetto Crealis per il tratto est (da convertire in Tram al termine dell'ammortamento dell'intervento in conformità con l'assetto a regime previsto dal PUMS) mentre per il tratto ovest potrà essere valutata la possibilità di conversione, anche parziale, in linea tranviaria.

Inoltre, il paragrafo 5.5.5 riporta le prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tranviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.3: "La Linea Blu con tecnologia Filobus secondo le specifiche del progetto Crealis per il tratto est (da convertire in Tram al termine dell'ammortamento dell'intervento in conformità con l'assetto a regime previsto dal PUMS) mentre per il tratto ovest potrà essere valutata la possibilità di conversione, anche parziale, in linea tranviaria."

Modifica paragrafo 5.5.5. "Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera."

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 152	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Nell'immagine manca la connessione sulla via Due Madonne dei tracciati delle linee 25 e 14, che è attualmente presente tra il deposito Due Madonne e la fermata Canova; Comunque venga definito il tracciato della linea Verde del tram (deposito Due Madonne o Via Larga) è necessario mantenere il collegamento tra gli abitati del tessuto urbano a Nord e a Sud dell'autostrada (San Vitale-Savena). Oltre alla connessione delle linee 25-14, va mantenuta anche la linea 55 per connettere la via Mattei / San Vitale alla via Emilia.

Deduzioni

Il contributo trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. ".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 153
Proponente
A.MO BOLOGNA
Contenuto sintetico

Specificare quale servizio di TPL sia previsto per il 14 tratto centro/Barca, per il 27 tratto centro/Savena, non interessati dalla linea verde.

Deduzioni

Il contribuente trova riscontro nel paragrafo 5.5.5 che riporta delle prime indicazioni per quanto riguarda il riassetto delle linee bus urbane con l'entrata in esercizio della rete tramviaria; il PUMS però, quale piano strategico di lungo termine, pianifica le reti ed i servizi del TPM, in particolare dei servizi appartenenti alla rete portante, lasciando alle successive fasi di progettazione di dettaglio la programmazione dei servizi complementari su gomma. Tuttavia, le indicazioni presenti verranno riportate negli opportuni tavoli di lavoro.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.5. " Quindi, in previsione dell'entrata in esercizio dei servizi della rete portante (tram e filobus) saranno definiti i tracciati delle linee della rete di adduzione e complementare alla precedente (urbane e suburbane) e la programmazione delle corse giornaliera. "

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 154	Proponente	PG 15205
Contenuto sintetico			
No tram, attendiamo bus elettrici.			
Deduzioni			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché, se da un lato il PUMS prevede già il progressivo rinnovo delle flotte di TPL grazie all'acquisto di mezzi a 0 emissioni, in particolare elettrici (per la rete urbana) e a metano (per quella extraurbana), il passaggio per la nuova rete di trasporto pubblico urbano dal sistema su gomma/filoviario attuale a un sistema di livello superiore per capacità, velocità e qualità sia reale che percepita è motivato dalla necessità di superare i limiti di capacità dell'offerta attuale e, soprattutto, al fine di soddisfare i consistenti incrementi di domanda attesi da trasferimento modale, come specificato nel paragrafo 5.5.1 del PUMS.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 155	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Trovare adeguate soluzioni e mettere in atto da subito interventi di compensazione per sopperire alla offerta di sosta per residenti e esercizi sottratta dalla realizzazione della rete tranviaria.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 156	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Prevedere parcheggi pubblici di prossimità per sostituire i parcheggi eventualmente eliminati.			
Deduzioni			
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 157
Proponente
**ALLEANZA DELLE
COOPERATIVE
ITALIANE**
Contenuto sintetico

Ridurre le interferenze tra tram e privati cittadini

Realizzazione di una rete di parcheggi pubblici o pertinenziali.

Deduzioni

L'osservazione non è pienamente coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.5.4.1 relativamente alla linea Rossa della rete tranviaria "Con riferimento specifico all'area centrale, interessata recentemente da una serie di interventi di riqualificazione e pedonalizzazione degli spazi pubblici volti a migliorare la vivibilità del centro di Bologna, il PUMS promuove l'estensione e il rafforzamento di misure e iniziative mirate a valorizzare la vocazione pedonale della zona, creando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata tra l'utenza pedonale e i mezzi in transito a servizio della rete tranviaria. " Al contempo, nel paragrafo 6.2.3 si prevede, oltre ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata (quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico) anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 158	Proponente	ALLEANZA DELLE COOPERATIVE ITALIANE
Contenuto sintetico			
Realizzazione di una rete di parcheggi pubblici o pertinenziali.			
Deduzioni			
<p>L'osservazione non è pienamente coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 5.5.4.1 relativamente alla linea Rossa della rete tranviaria "Con riferimento specifico all'area centrale, interessata recentemente da una serie di interventi di riqualificazione e pedonalizzazione degli spazi pubblici volti a migliorare la vivibilità del centro di Bologna, il PUMS promuove l'estensione e il rafforzamento di misure e iniziative mirate a valorizzare la vocazione pedonale della zona, creando le condizioni per una coesistenza sicura e integrata tra l'utenza pedonale e i mezzi in transito a servizio della rete tranviaria. " Al contempo, nel paragrafo 6.2.3 si prevede, oltre ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata (quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico) anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 159	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Prevedere parcheggi pubblici di prossimità per sostituire i parcheggi eventualmente eliminati.			
Deduzioni			
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché già contenuto nel paragrafo 6.2.3 dove si prevedono una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione. Di fatto questo significa che la verifica sulla necessità di provvedere al reperimento di spazi di sosta sostitutivi di quelli eventualmente eliminati viene fatto in sede di progettazione delle varie linee della rete tranviaria.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 160	Proponente	PG 15609
Contenuto sintetico			
Promuovere la produzione dei tram a Bologna.			
Deduzioni			
L'osservazione fa riferimento a contenuti non compatibili con le tematiche proprie dei PUMS.			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 161	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Avviare procedura di VIA per PFTE della linea rossa del tram, individuando soluzioni alternative e interventi di mitigazione.			
Deduzioni			
Il contributo non è di competenza del presente Piano perché afferisce alla sfera delle procedure di progettazione regolate dal Nuovo Codice degli Appalti, inerenti alla progettazione della Linea Rossa. Per completezza si precisa che la progettazione di fattibilità tecnica ed economica è soggetta a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Qualora tale procedura si concluda indicando la necessità di effettuare la procedura di VIA questa viene sviluppata con riferimento alla progettazione definitiva.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 162	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Avviare procedura di VIA per PFTE della linea rossa del tram, individuando soluzioni alternative e interventi di mitigazione.

Deduzioni

Il contributo non è di competenza del presente Piano perché afferisce alla sfera delle procedure di progettazione regolate dal Nuovo Codice degli Appalti, inerenti alla progettazione della Linea Rossa. Per completezza si precisa che la progettazione di fattibilità tecnica ed economica è soggetta a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Qualora tale procedura si concluda indicando la necessità di effettuare la procedura di VIA questa viene sviluppata con riferimento alla progettazione definitiva.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 163
Proponente
**CONFCOMMERCIO
ASCOM**
Contenuto sintetico

Prevedere indennizzi, contributi e forme di riduzione fiscalità locale per le attività economiche interessate dai cantieri da erogarsi mediante apposito fondo di risarcimento da prevedersi nel bilancio dell'opera per compensare i cali di fatturato.

Deduzioni

La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.

Accoglimento
NON DI COMPETENZA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 164	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Prevedere una quota per gli indennizzi agli esercizi commerciali durante i cantieri.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 165
Proponente
**ATTACCHIAMOCI AL
TRAM**
Contenuto sintetico

Prevedere contributi ed incentivi pubblici ai proprietari per realizzazione di parcheggi pertinenziali per garantire utilizzo del mezzo privato.

Deduzioni

La richiesta avanzata, oltre a non essere di competenza del livello strategico proprio del PUMS, va contro l'obiettivo del piano di riduzione degli spostamenti in auto/moto che viene perseguito con la realizzazione di un efficace ed efficiente sistema di trasporto pubblico integrato. Il Piano inoltre fa riferimento nel paragrafo 6.2.3 ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione.

Accoglimento
NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 166	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Prevedere una quota per gli indennizzi agli esercizi commerciali durante i cantieri.			
Deduzioni			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale, tuttavia il tema è già oggetto di approfondimento da parte dell'amministrazione pubblica.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 167
Proponente
**COMITATO TRAM
SAFFI - S. FELICE**
Contenuto sintetico

Prevedere contributi ed incentivi pubblici ai proprietari per realizzazione di parcheggi pertinenziali.

Deduzioni

La richiesta avanzata, oltre a non essere di competenza del livello strategico proprio del PUMS, va contro l'obiettivo del piano di riduzione degli spostamenti in auto/moto che viene perseguito con la realizzazione di un efficace ed efficiente sistema di trasporto pubblico integrato. Il Piano inoltre fa riferimento nel paragrafo 6.2.3 ad una serie di interventi/incentivi per compensare gli spazi sottratti all'auto privata, quali ad esempio: contributi per abbonamenti sosta [...] in struttura; sconti sulla sosta o per gli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico. Inoltre, nello stesso paragrafo si prevede anche "l'individuazione e realizzazione delle nuove aree di sosta valutata alla luce delle reali esigenze di mobilità e pensata in maniera flessibile ed adattabile nel tempo", rimandandola alle successive fasi di progettazione.

Accoglimento
NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 168	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare con attenzione e da più punti di vista (trasportistico, funzionale, urbanistico e ambientale) l'impatto della rete tramviaria a frequenza così elevata sulla città, in particolare sulle radiali e in centro storico dove interagiscono diverse e consistenti componenti del sistema urbano (commercio, servizi...) e dei suoi principali fruitori (tra cui utenze deboli).

Deduzioni

L'osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tramviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la

migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 169
Proponente
**CONFCOMMERCIO
ASCOM**
Contenuto sintetico

Scegliere itinerari con flusso elevato di passeggeri e adeguato spazio per la condivisione tra più modalità di spostamento (ciò non vale per le vie di Bologna in caso di doppio binario).

Deduzioni

Il contributo è coerente con i principi del PUMS poiché gli itinerari scelti per la rete tramviaria individuano già tracciati ad alta domanda, in genere ad oggi interessati da servizi bus delle linee portanti e che già condividono gli spazi stradali con altre modalità di trasporto. Per le soluzioni progettuali di dettaglio si manda alle successive fasi di progettazione.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 170	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
Contenuto sintetico			
Chiarire modalità di gestione della manutenzione ordinaria reti servizi e tunnel tecnologici.			
Deduzioni			
Sebbene si condivida la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali, manutenzione di impianti e servizi, tuttavia queste tematiche non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposte come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento	NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 171
Proponente
**CONFCOMMERCIO
ASCOM**
Contenuto sintetico

Chiarire modalità di cantierizzazione e tempi. prevedendo cantieri frazionati e diffondendo con largo anticipo un quadro di programmazione per permetter la funzionalità di esercizi, aziende e in generale per la mobilità delle persone.

Deduzioni

Pur condividendo la necessità di tenere in considerazione gli aspetti indicati, gli eventuali approfondimenti progettuali e le verifiche necessarie non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, ma verranno prese in considerazione nelle successive fasi di progettazione delle linee della rete tranviaria.

Accoglimento
NON DI COMPETENZA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 172	Proponente	CONFCOMMERCIO ASCOM
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

Contenuto sintetico

Valutare reale fattibilità di tram in sede propria sulle radiali in quanto non compatibile con traffico privato e merci.

Deduzioni

L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo dei mezzi motorizzati privati a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica. Sulla base dei risultati di tali approfondimenti si proseguirà con la valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione, che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 173	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	

Contenuto sintetico

Mancanza di proposte di interventi viabilistici per rendere possibile una maggiore protezione delle sedi; riferendosi alla sola direttrice Ovest della linea rossa, non viene menzionata la sussidiaria Nord all’asse Saffi – Emilia Ponente – Emilio Lepido, con nuovo ponte sul Reno, peraltro prevista dal PSC; né vengono indicati interventi di collegamento tra le due sussidiarie e la viabilità storica che diano la necessaria flessibilità alla circolazione; né viene avanzata una strategia per compensare una prevedibile (e necessaria) consistente riduzione dell’offerta di sosta su strada.

Deduzioni

L’osservazione è coerente con la Vision del PUMS sulla spazio condiviso che punta "all’organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva [...]" inoltre si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali e le eventuali misure che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell’attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia,

nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 174	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
Tramvia deve passare da centro storico e avere una sede fortemente protetta; rete centripeta che non crea nuove centralità (DOVREBBE valorizzazione Bolognina, stazione c. le è ex mercato ortofrutticolo).				
Deduzioni				
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 175	Proponente	SFM	ULTIMA
			CHIAMATA	
Contenuto sintetico				
<p>Il tram funziona con la preferenziazione semaforica; si chiede di esplicitarlo chiaramente. Inoltre, estendere la priorità semaforica anche alle attuali linee portati.</p>				
Deduzioni				
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.</p>				
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano				
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 176
Proponente
ATTACCHIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico

Doppia linea tram più pista ciclabile comportano grave ingombro della carreggiata a discapito di doppio senso di marcia veicoli e sosta.

Deduzioni

L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo dei mezzi motorizzati privati a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica. Sulla base dei risultati di tali approfondimenti si proseguirà con la valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione, che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 177
Proponente
**ATTACCHIAMOCI AL
TRAM**
Contenuto sintetico

Limitare ad una sola linea tra via Battindarno e Borgo Panigale Ovest e trovare percorso alternativo per il senso opposto.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 178	Proponente	ATTACCHIAMOCI AL TRAM
---------------------	---------------	-------------------	------------------------------

Contenuto sintetico

Garantire mobilità stradale nei 2 sensi in ogni caso.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto. L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS. In ogni caso la presenza di un doppio senso di marcia "in ogni caso" sulle strade non può essere garantita e già oggi molte strade, anche facenti parte della rete principale, non presentano un doppio senso di circolazione.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità

sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 179
Proponente
**ATTACCHIAMOCI AL
TRAM**
Contenuto sintetico

Assicurare percorsi veloci per i mezzi di soccorso da e per ospedale maggiore.

Deduzioni

Il contributo è accolto perché i progetti delle linee tranviarie garantiranno una idonea accessibilità dei mezzi di soccorso, che verrà anche verificata e validata in sede di conferenza dei servizi con gli enti preposti.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 180	Proponente	ATTACCIAMOCI AL TRAM
Contenuto sintetico			
Garantire praticabilità delle intersezioni stradali penalizzate dal percorso della linea rossa.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 181
Proponente
CONSULTA
**COMUNALE DELLA
BICICLETTA**
Contenuto sintetico

Prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico:

- per la prima linea "rossa", la pianificazione e realizzazione contestuale di due percorsi, uno su via Indipendenza-Ugo Bassi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta) e uno su via Indipendenza-via dei Mille-via Marconi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta), per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa;
- per le altre tre linee "verde", "gialla" e "blu", la pianificazione e realizzazione dei percorsi esterni all'area "T", orientando in tal senso la scelta tra i due scenari ipotizzati per ciascuna linea, per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Pertanto, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tramviaria, in particolare per quanto concerne l'attraversamento del centro storico, si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica degli interventi necessari.

Con riferimento alla prima linea tranviaria (Linea Rossa) non si ritiene sostenibile dal progetto la realizzazione dell'attrezzaggio sia del tratto Bassi-Indipendenza, sia del tratto Marconi-dei Mille-Indipendenza (o dell'alternativa studiata a livello di PFTE costituita da via Marconi-Amendola-Pietramellara) in quanto rende peggiorativa l'analisi costi/benefici. Le valutazioni condotte sempre a livello di PFTE portano a ritenere preferibile il passaggio da via Bassi-Indipendenza, riservando quest'ultima all'uso esclusivo di tram, pedoni, ciclisti nel tratto da via Bassi a via Irnerio. Per le altre linee occorrerà procedere con valutazioni di dettaglio sempre a livello di fattibilità tecnica ed economica, tenendo conto della progressiva sostituzione delle linee di trasporto pubblico su gomma con quelle della rete tranviaria.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano	
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>	

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 182
Proponente
**CONSULTA
 COMUNALE DELLA
 BICICLETTA**
Contenuto sintetico

Occorre prevedere un nuovo “polo di interscambio” dei mezzi pubblici del TPL, autobus e soprattutto nuove linee del tram, per non farli passare tutti dalla “T” e dal centro storico. Il nuovo polo, sul quale dovrebbero essere spostate la maggior parte delle linee che ora attraversano Rizzoli/Ugo Bassi/Indipendenza e le nuove linee tramviarie, potrebbe essere concentrato sull'asse Irnerio/Mille (inserite in ZTL come proposto in altra osservazione) e Stazione/Autostazione, avvicinandolo quindi allo scambio con i grandi poli attrattori dei treni e bus extraurbani.

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Stazione e autostazione sono già nodi di interscambio e tale ruolo verrà rafforzato con la realizzazione dei nuovi progetti (People Mover, Crealis, PimBO e Tram). Via Irnerio invece non presenta le caratteristiche necessarie a tale ruolo, ma continuerà ad avere un ruolo cruciale ospitando le principali linee di TPM urbano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tramviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal

passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 183	Proponente	UNITI PER L'ALTERNATIVA
Contenuto sintetico			
Linea Blu: proposta TRAM interrato.			
Deduzioni			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi di potenziamento della rete TPL urbana di Bologna ma risulta totalmente incompatibile dal punto di vista dell'efficienza e della sostenibilità finanziaria dell'intervento, in termini di rapporto benefici-costi. La futura rete tramviaria proposta dal PUMS, infatti, rappresenta un'adeguata soluzione tra le esigenze di incremento della capacità offerta dai servizi di trasporto pubblico del capoluogo e le risorse (in termini di tempi e costi) necessarie alla sua realizzazione.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non comporta modifiche.			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 184	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL- FILITPER
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Chiediamo di prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico: • per la prima linea "rossa", la pianificazione e realizzazione contestuale di due percorsi, uno su via Indipendenza-Ugo Bassi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta) e uno su via Indipendenza-via dei Mille-via Marconi-via Lama (quest'ultima sostituita da via San Felice nella direzione opposta), per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa;

Deduzioni

Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione. Pertanto, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tramviaria, in particolare per quanto concerne l'attraversamento del centro storico, si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica degli interventi necessari.

Con riferimento alla prima linea tranviaria (Linea Rossa) non si ritiene sostenibile dal progetto la realizzazione dell'attrezzaggio sia del tratto Bassi-Indipendenza, sia del tratto Marconi-dei Mille-Indipendenza (o dell'alternativa studiata a livello di PFTE costituita da via Marconi-Amendola-Pietramellara) in quanto rende peggiorativa l'analisi costi/benefici. Le valutazioni condotte sempre a livello di PFTE portano a ritenere preferibile il passaggio da via Bassi-Indipendenza, riservando quest'ultima all'uso esclusivo di tram, pedoni, ciclisti nel tratto da via Bassi a via Irnerio.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle

soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 185	Proponente	CONSULTA COMUNALE DELLA BICICLETTA + CGIL- FILITPER
Contenuto sintetico			
<p>Chiediamo di prevedere nel piano (modificando di conseguenza il testo della relazione in tutte le parti rilevanti, le tavole di riferimento e ogni altro documento rilevante) il seguente assetto della rete tramviaria per quanto riguarda l'attraversamento del Centro storico: • per le altre tre linee "verde", "gialla" e "blu", la pianificazione e realizzazione dei percorsi esterni all'area "T", orientando in tal senso la scelta tra i due scenari ipotizzati per ciascuna linea, per i motivi dettagliatamente illustrati in premessa.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tramviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,</p>			

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 187	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Limitare ad una sola pista la ciclabile previste in via Emilia Ponente e Saffi.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 188	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Limitare ad una sola linea tutte le tratte in centro storico e nelle via s. Felice e Riva Reno e trovare percorso alternativo per il senso opposto.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 189	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
---------------------	---------------	-------------------	--

Contenuto sintetico

Garantire in tutte le tratte gli attuali sensi di marcia per la mobilità privata.

Deduzioni

Il contributo non può essere accolto. L'obiettivo del PUMS di riduzione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato a favore di forme di mobilità più sostenibili può essere raggiunto anche attraverso la realizzazione di un più efficace sistema di trasporto pubblico come il tram. La realizzazione del tram prevederà una nuova ripartizione degli spazi stradali a favore della mobilità sostenibile, garantendo comunque a tutti il diritto di muoversi facendo un uso più razionale dei mezzi motorizzati privati (auto, moto). In prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione che non riguardano il livello strategico proprio del PUMS.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso,

di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 190
Proponente
**COMITATO TRAM
SAFFI - S. FELICE**
Contenuto sintetico

Assicurare un buon funzionamento per i mezzi di soccorso.

Deduzioni

Il contributo è accolto perché i progetti delle linee tranviarie garantiranno una idonea accessibilità dei mezzi di soccorso, che verrà anche verificata e validata in sede di conferenza dei servizi con gli enti preposti.

Accoglimento
ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.5.4: "Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari."

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 191	Proponente	COMITATO TRAM SAFFI - S. FELICE
Contenuto sintetico			
Garantire praticabilità delle intersezioni stradali penalizzate dal percorso della linea rossa.			
Deduzioni			
Il contributo è parzialmente accolto perché si condivide la necessità di tenere in considerazione alcuni aspetti relativi ad approfondimenti progettuali che, pur non riguardano il livello strategico proprio del PUMS, verranno però proposti come indirizzi per le successive fasi di progettazione e partecipazione.			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Inserire dopo la prima frase di paragrafo 5.5.4: “Essendo il PUMS un piano strategico, non si entra nel dettaglio delle soluzioni progettuali delle linee tranviarie, che verranno definite e discusse anche con la cittadinanza nelle successive fasi di progettazione e partecipazione. Tuttavia, si specifica che, in prima istanza, la realizzazione della rete tranviaria sarà oggetto degli approfondimenti necessari per verificarne la fattibilità tecnica ed economica, sulla base dei cui risultati si proseguirà alla valutazione ed identificazione di tutti gli interventi ed azioni compensative necessarie, proprie delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva nonché dell'attuazione. La progettazione di dettaglio è da intendersi come occasione di riqualificazione e riorganizzazione del canale stradale interessato dal passaggio del tram; verranno pertanto individuati gli interventi mirati a favorire e tutelare la mobilità sostenibile (in particolare pedonale e ciclabile) lungo gli assi interessati dal passaggio della tranvia, nonché tutte le misure necessarie a rendere compatibili i flussi veicolari, la sosta, le attività di soccorso, di carico scarico merci, la gestione delle reti di servizio ed in generale il normale esercizio delle diverse funzioni, anche in fase di cantierizzazione. Tutte le soluzioni progettuali previste dovranno garantire la migliore efficacia, efficienza, affidabilità, sicurezza, comfort e qualità del servizio di trasporto pubblico e saranno oggetto di un percorso di partecipazione ed informazione promosso dal Comune di Bologna. Infine, per l'individuazione definitiva dei tracciati della rete tranviaria, anche per quanto concerne l'attraversamento del centro storico - si demanda alla progettazione di dettaglio e alla fattibilità tecnica ed economica degli interventi necessari.”.</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 192	Proponente	A.MO BOLOGNA
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

Contenuto sintetico

Inserire nel PUMS, con riguardo all'agglomerato urbano di Bologna la previsione di una metropolitana sotterranea che intercetti le zone a più alta domanda di trasporto pubblico e inserire analisi nella VAS.

Deduzioni

L'osservazione è coerente con gli obiettivi di potenziamento della rete TPL urbana di Bologna ma risulta totalmente incompatibile dal punto di vista dell'efficienza e della sostenibilità finanziaria dell'intervento, in termini di rapporto benefici-costi. La futura rete tramviaria proposta dal PUMS, infatti, rappresenta un'adeguata soluzione tra le esigenze di incremento della capacità offerta dai servizi di trasporto pubblico del capoluogo e le risorse (in termini di tempi e costi) necessarie alla sua realizzazione.

Accoglimento	NON ACCOLTA
---------------------	--------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL


OSSERVAZIONE	N° 193	Proponente	UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)
Contenuto sintetico			
Allungare Linea Blu verso via del Lavoro fino a Riale (come descritto nel paragrafo 5.5.4.4 Linea Blu Casalecchio-Centro-San Lazzaro).			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura.</p> <p>Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 194	Proponente	GALAXY SRL
---------------------	---------------	-------------------	-------------------

Contenuto sintetico

Richiesta di prolungamento/deviazione linea blu all'interno dell'Areale Savena Est.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 195	Proponente	PG 15206
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso, Via Bargello.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 196	Proponente	PG 15276
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 197	Proponente	PG 15480
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 198	Proponente	PG 15481
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 199	Proponente	PG 15483
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 200	Proponente	PG 15484
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 201	Proponente	PG 15487
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 202	Proponente	PG 15488
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 203	Proponente	PG 15489
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 204	Proponente	PG 15490
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 205	Proponente	PG 15491
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 206	Proponente	PG 15494
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 207	Proponente	PG 15501
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 208
Proponente
PG 15504
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 209	Proponente	PG 15505
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 210	Proponente	PG 15508
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 211	Proponente	PG 15513
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 212	Proponente	PG 15514
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 213	Proponente	PG 15516
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 214	Proponente	UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA D.E.)
Contenuto sintetico			
Prolungamento linea rossa fino a Lavino di Mezzo.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 215	Proponente	PG 14837
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 216	Proponente	PG 14838
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 217
Proponente
PG 14839
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 218	Proponente	PG 14840
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 219	Proponente	PG 14841
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 220	Proponente	PG 14842
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 221
Proponente
PG 14843
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 222	Proponente	PG 14844
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 223	Proponente	PG 14845
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 224	Proponente	PG 14846
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 225	Proponente	PG 14847
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 226	Proponente	PG 14848
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 227	Proponente	PG 14849
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 228	Proponente	PG 14850
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 229
Proponente
PG 14851
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 230	Proponente	PG 14852
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 231	Proponente	PG 14853
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 232	Proponente	PG 14854
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 233	Proponente	PG 14855
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 234	Proponente	PG 14856
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 235
Proponente
PG 14857
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 236	Proponente	PG 14858
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 237	Proponente	PG 14859
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 238	Proponente	PG 14860
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 239	Proponente	PG 14861
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 240	Proponente	PG 14863
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 241	Proponente	PG 14864
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 242	Proponente	PG 14865
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 243	Proponente	PG 14866
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 244	Proponente	PG 14867
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 245	Proponente	PG 14868
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 246	Proponente	PG 14870
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 247	Proponente	PG 14871
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 248	Proponente	PG 14872
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 249	Proponente	PG 14873
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 250	Proponente	PG 14874
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 251	Proponente	PG 14875
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 252	Proponente	PG 14876
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 253	Proponente	PG 14877
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 254	Proponente	PG 14878
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".</p>			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 255	Proponente	PG 14880
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 256	Proponente	PG 14881
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 257	Proponente	PG 14882
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 258	Proponente	PG 14883
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL
OSSERVAZIONE
N° 259
Proponente
PG 14884
Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 260	Proponente	PG 14885
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 261	Proponente	PG 14886
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 262	Proponente	PG 14887
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 263	Proponente	PG 14888
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 264	Proponente	PG 14889
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviari e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 265	Proponente	PG 14890
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 266	Proponente	PG 14891
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitan) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 267	Proponente	PG 14894
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 268	Proponente	PG 14913
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO



ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 269	Proponente	PG 14915
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

Contenuto sintetico

Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarri e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento	ACCOLTA PARZIALMENTE
---------------------	-----------------------------

Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO			
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL			
OSSERVAZIONE	N° 270	Proponente	PG 14918
Contenuto sintetico			
Spostamento Capolinea Linea rossa tram a Castenaso.			
Deduzioni			
<p>Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarî e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA PARZIALMENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".			

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE	N° 271	Proponente	COMUNE	DI
			CASTELMAGGIORE	

Contenuto sintetico

Estendere Linea Verde fino a Castel Maggiore.

Deduzioni

Come sottolineato nel capitolo 5, il PUMS individua quale strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali la definizione di una nuova rete portante del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità dell'attuale offerta di trasporto pubblico e di offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro. La rete tranviaria di Bologna rappresenta una delle componenti strategiche della nuova rete portante del TPM. Come riportato nel paragrafo 5.5, essa "rappresenta la risposta fornita dal PUMS per superare i limiti di capacità dell'offerta attuale" e "soddisfa i consistenti incrementi di domanda attesi dal trasferimento modale (in coerenza con gli obiettivi del Piano e con quello settoriale di incremento della quota modale ad appannaggio del Trasporto Pubblico)" garantendo un livello superiore per capacità, velocità e qualità rispetto agli esistenti sistemi filoviarini e su gomma. Per tale ragione e per le caratteristiche proprie dei servizi tranviari (frequenza, distanziamento delle fermate, etc.), la pianificazione della futura rete interessa il tessuto urbanizzato compatto del capoluogo, ritenendo poco efficiente, oltre che poco sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, l'implementazione di tali servizi in aree meno densamente popolate o dove si manifestino fenomeni di dispersione insediativa come nei comuni di cintura. Tuttavia, a seguito delle considerazioni emerse nelle varie fasi progettuali e/o durante l'esercizio del servizio, si potrà valutare l'estensione della linea, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici-costi. Poiché le tavole allegate al PUMS hanno puramente valore indicativo per quanto riguarda la scelta di tracciato e l'individuazione degli attestamenti, qualunque modifica di questi ultimi non comporta una variante del piano.

Accoglimento
ACCOLTA PARZIALMENTE
Modifica eventuale al Piano

Modifica paragrafo 5.1: "Eventuali modifiche di rete, livello di servizio, attestamenti e prolungamenti di tracciato che potranno verificarsi nelle varie fasi progettuali e/o in fase operativa di programmazione o con l'entrata in esercizio del servizio, qualora sussistano adeguati livelli di domanda e in relazione ad una attenta analisi benefici - costi, non comporteranno variante al piano".

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 272	Proponente	BOLOGNA	FIERE
			SPA	

Contenuto sintetico

Studiare collegamenti principali tra Fiera e altri poli attrattori (stazione-aeroporto-autostazione-...) tenendo conto pluralità di ingressi al quartiere fieristico anche in un'ottica di riqualificazione urbana dell'area.

Deduzioni

Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica le reti ed i servizi del TPM, senza entrare nello specifico della programmazione delle corse o dei tragitti delle linee soprattutto in ambito urbano, per i quali rimanda alle successive fasi di progettazione ed attuazione dei servizi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.

Accoglimento	NON DI COMPETENZA
---------------------	--------------------------

Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL



OSSERVAZIONE	N° 273	Proponente	BOLOGNA	FIERE
			SPA	
Contenuto sintetico				
<p>Coordinare gli interventi sull'area con il calendario delle manifestazioni per la gestione delle interferenze.</p>				
Deduzioni				
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo periodo, pianifica le reti ed i servizi del TPM, senza entrare nello specifico della programmazione delle corse, per i quali rimanda alle successive fasi di progettazione ed attuazione dei servizi. Inoltre, non rientra nel dettaglio del piano neanche il cronoprogramma degli interventi sulla rete del TPM, tuttavia il contributo verrà preso in considerazione durante i tavoli di lavoro per l'attuazione ed il coordinamento degli interventi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.</p>				
Accoglimento		NON DI COMPETENZA		
Modifica eventuale al Piano				
Non comporta modifiche.				

SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO
ARGOMENTO 2.5 - TRAM E TERMINAL

OSSERVAZIONE
N° 274
Proponente
**BOLOGNA FIERA &
PARKING SRL**
Contenuto sintetico

Concordare previsioni progettuali e interventi preventivamente che non dovranno modificare piano economico-finanziario concessione.

Deduzioni

La richiesta, seppur non di competenza del PUMS, verrà presa in considerazione durante i tavoli di lavoro per l'attuazione ed il coordinamento degli interventi. Nello specifico si rimanda anche allo studio di fattibilità e seguenti fasi progettuali del Terminal Fiera e della Linea Rossa del Tram.

Accoglimento
NON DI COMPETENZA
Modifica eventuale al Piano

Non comporta modifiche.