

## 2.8 Rete Extraurbana

### SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

#### ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA


**OSSERVAZIONE**
**N° 288**
**Proponente**
**UNIONE**
**VALSAMOGGIA**
**(COMUNE DI**
**VALSAMOGGIA)**
**Contenuto sintetico**

Studiare linee modello Prontobus per il collegamento delle frazioni alle linee principali per la popolazione più anziana, in particolare frazioni Monte di Savigno; necessità linea di collegamento frazioni Rodiano-Madonna di Rodiano ed eventualmente Prunarolo per interscambiare con la linea 686 Bologna-Tolè Cà Bortolani.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, nel nuovo progetto del TPM ha individuato e riorganizzato la rete portante in maniera integrata ed intermodale, classificando i servizi del TPL extraurbano su gomma in 4 livelli, caratterizzati da specifici livelli di servizio e cadenzamento, anche in relazione al potenziale bacino di utenza. Non rientrano in tale riorganizzazione i servizi scolastici, quelli flessibili e quelli strettamente locali; di quest'ultimi in particolare, e di specifiche esigenze che si verranno a delineare, si terrà conto nelle successive fasi di progettazione di dettaglio dei servizi, a seguito dell'attuazione della rete portante, inoltre il Piano prevede che, nelle aree a domanda diffusa, l'intermodalità con la rete portante possa essere garantita da servizi di mobilità condivisa (par. 5.1).

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 289</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE TERRE D'ACQUA DI ANZOLA DELL'EMILIA)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Ripristino della linea di autobus 576 nei giorni festivi sulla Persicetana.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il contributo è accolto in maniera parziale poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 290</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

**Contenuto sintetico**

Estendere il servizio su ferro e su gomma oltre le fasce considerate di punta valutando anche di ampliare l'offerta serale.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio su gomma rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il PUMS potenzia il servizio durante l'arco della giornata, concentrandosi sul rafforzamento del servizio nelle ore di punta dovendo comunque proporre un modello di esercizio sostenibile anche economicamente.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 291</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Potenziamento servizio serale-notturno-festivo lungo la direttrice Casalecchio di Reno-Bazzano (necessità particolarmente sentita nei comparti residenziali di Ceretolo e Riale).</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 292</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------------

**Contenuto sintetico**

Estendere la copertura oraria delle linee extraurbane di bus dalle 6.30 alle 0.30 del giorno successivo, in tutti i comuni entro i 35 km dal capoluogo attraversati dalle principali arterie stradali nazionali e provinciali non serviti da analogo servizio su ferro.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 293**
**Proponente**
**UNIONE**
**RENO-**
**GALLIERA**
**Contenuto sintetico**

Estendere a sabato, domenica e festivi la proposta di potenziamento dei servizi verso stazioni SFM di cui all'osservazione 2.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 294**
**Proponente**
**IMA - OZZANO**
**Contenuto sintetico**

Potenziamento del servizio di autolinee extraurbane tra Bologna ed Ozzano Emilia per la giornata di domenica e l'aggiunta di un collegamento notturno nei week end.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 295**
**Proponente**
**COMUNE DI OZZANO  
DELL'EMILIA**
**Contenuto sintetico**

Potenziamento del servizio di autolinee extraurbane tra Bologna ed Ozzano Emilia per la giornata di domenica e l'aggiunta di un collegamento notturno nei week end.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 296</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE MEDICINA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Estendere la copertura oraria delle linee extraurbane dalle 6:30 - 0:30, in tutti i comuni entro 30 km dal capoluogo, attraversate dalle arterie più importanti, non servite da ferro.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 297**
**Proponente**
**PG 15607**
**Contenuto sintetico**

Bus notturni per tutti i Comuni.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 298**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: 356/97 Futura BRT fino alle 0:30 Lun-Ven ed estendere l'orario fino alle 2:00 Ven-Sab.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.

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

Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>				
				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 299</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONTERENZIO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Prolungamento orario di servizio linee 916 e 918 rispetto all'attuale.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "				

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>				
				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 300</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONTERENZIO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Incremento frequenza linee 916 e 918 durante festivi e prefestivi.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 301</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE TERRE D'ACQUA DI ANZOLA DELL'EMILIA)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Ripristino corse festive per le linee 87 e 13.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. "</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 302</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Corse serali e festive per la linea Tper 576 (dalle 19:00), verso Bologna o verso S. G. in Persiceto e Crevalcore.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 303</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
ENTRO IL 2022: prolungare orario esercizio linee 27-97-356 fino alle 2.00 il venerdì e sabato.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM il PUMS ha già previsto un potenziamento del servizio rispetto a quello attuale grazie all'attivazione di nuovi servizi strutturati, all'estensione dell'orario di servizio ed al potenziamento di quello notturno e festivo, avendone valutato le risorse necessarie. La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifica paragrafo 5.6.1: " Il PUMS, pur non sviluppando nel dettaglio la questione delle risorse necessarie, vuole rispondere con questa nuova rete anche alla richiesta di attivazione e/o potenziamenti dei servizi notturni e di quelli festivi, facendo una stima di produzione annuale della rete di progetto che includa margine chilometrico per investire nelle suddette tipologie di servizio, utilizzando per la stima un coefficiente di espansione (dal giorno all'anno) di 315 invece di 290.La definizione puntuale dei servizi in oggetto è rimandata alla fase di progettazione operativa. ".				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 304**
**Proponente**
**COMUNE DI SALA  
BOLOGNESE**
**Contenuto sintetico**

Servizio di livello 2 per l'abitato di Padulle, come quello di Sala – Borgo Panigale evitando di recarsi a S. Giovanni Persiceto per usufruire dei servizi ferroviari; per questa linea, garantire che i tempi di percorrenza per Sala Bolognese siano competitivi con il servizio attuale e con il trasporto privato, in considerazione delle numerose rotture di carico che sono previste dal Piano.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.

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

Modifica tavola 2A e 2B.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 305**
**Proponente**
**PG 12166**
**Contenuto sintetico**

Si richiede di rivedere il servizio per l'abitato di Padulle, estendendo la linea di 2 Livello (frequenza 60') Sala-Borgo Panigale a Padulle. Verifica dei tempi in di percorrenza della linea in oggetto in relazione alle rotture di carico.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.

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

Modifica tavola 2A e 2B.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 306</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA DI BOLOGNESE</b>	<b>TERRE (COMUNE DI SALA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Prolungamento linea di II livello per adduzione a SF di Osteria Nuova fino a Padulle per evitare doppia rottura di carico.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifica tavola 2A e 2B.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 307</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA</b>	<b>TERRE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Copertura insufficiente del servizio nel Comune di Sala Bolognese e della frazione di Padulle.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi, collegando le località principali al capoluogo. Si chiarisce che, lungo il collegamento in oggetto, i diversi colori degli itinerari non corrispondono a rotture di carico ma a diversi livelli di servizio del TPL, dovuto anche alla sovrapposizione di più linee.				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifica tavola 2A e 2B.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 308**
**Proponente**
**COMUNE DI SAN  
BENEDETTO VAL DI  
SAMBRO**
**Contenuto sintetico**

Richiesti due collegamenti:

1-Montefredente-Madonna dei Fornelli-Castel dell'Alpi-Monghidoro;

2-diramazione da Rioveggio a San Benedetto.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto parzialmente poiché il progetto di reti e servizi del TPM prevede già questi collegamenti e li struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello - servizi locali come Castel dell'Alpi- Monghidoro) che dove necessario, possano essere rivisti in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Attualmente dalle analisi dei dati di domanda, non esiste un numero di spostamenti tale da giustificare la progettazione di un servizio di TPL su gomma appartenente alla rete portante tra Castel dell'Alpi e Monghidoro ma in fase di aggiornamento del piano, la richiesta verrà valutata alla luce dei dati aggiornati.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 309**
**Proponente**
**COMUNE DI IMOLA**
**Contenuto sintetico**

Riportare nelle tavole collegamento Valle Santerno Imola passante per Nuovo Ospedale Civile e mantenere lo stesso livello di servizio nelle frazioni di Zello e San Prospero

**Deduzioni**

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello). Il collegamento citato invece appartiene alla rete urbana di Imola, sulla quale il PUMS, quale piano strategico di lungo termine di ambito metropolitano, non ha competenza.

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 310</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO- GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Transito di alcune corse giornaliere dalle tre frazioni, in particolare da Stiatico.			
<b>Deduzioni</b>			
La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.).			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 311</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Garantire collegamenti con frazioni minori e "città diffusa" con le linee di principale collegamento, mediante studio di ipotesi di collegamenti trasversali.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.).</p>				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 312</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CAMUGNANO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Collegamento Stazione di Riola di Vergato-Camugnano-Castiglione dei Pepoli di III livello da potenziare per ore di punta mobilità scolastica a scapito delle fasce orarie centrali.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo suggerito fa riferimento ai servizi scolastici che, rientrando nella rete integrativa (IV livello), non sono stati oggetto di riprogettazione della rete e dei servizi del TPM (paragrafo 5.1). La richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 313</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONGHIDORO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti:				
- Monzuno con Loiano e Monghidoro per studenti superiori.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo suggerito fa riferimento ai servizi scolastici che, rientrando nella rete integrativa (IV livello), non sono stati oggetto di riprogettazione della rete e dei servizi del TPM (paragrafo 5.1). La richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 314**
**Proponente**
**UNIONE**
**RENO-**
**GALLIERA**
**Contenuto sintetico**

Servire le frazioni di Castagnolo Minore e Santa Maria in Duno con una linea di III livello per l'utenza scolastica Saletto - Bentivoglio - Santa Maria in Duno - Castagnolo Minore - Funo.

**Deduzioni**

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.) Il contributo suggerito inoltre fa riferimento specifico ai servizi scolastici la cui programmazione esula dalle competenze del PUMS, tuttavia la richiesta verrà però presa in considerazione negli opportuni tavoli di lavoro, poiché l'auspicio del piano è quello che " laddove risulti necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate".

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 315</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Revisione del servizio scolastico per il collegamento verso i principali istituti superiori dei territori limitrofi (Cento, Castelfranco Emilia, Modena).			
<b>Deduzioni</b>			
La riprogettazione delle reti del TPM interessa solo i servizi che appartengono alle reti portante (I,II,III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello come quella citata nella richiesta) che dove necessario, siano rivisti nei percorsi e nelle frequenze di servizio in coerenza con la nuova rete portante e quella complementare, nell'ottica di migliorare i servizi offerti e ottimizzare le risorse impiegate, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Inoltre, per sua natura, il servizio scolastico ha orizzonti temporali di pianificazione di periodo più breve rispetto a quelli del PUMS.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 316**
**Proponente**
**COMUNE**
**DI**
**CAMUGNANO**
**Contenuto sintetico**

Collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Baigno da prolungare fino spiaggia di Suviana nel periodo estivo.

**Deduzioni**

La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Il PUMS inoltre, nell'ottica di sviluppare i territori e sostenere il turismo sostenibile, promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche.

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

Modifica paragrafo 5.6:" Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il servizio base del giorno ferialo invernale medio, non includendo i "servizi finalizzati" (che costituiscono la rete integrativa di IV livello) come i servizi scolastici, i potenziamenti delle ore di punta, i servizi flessibili, ma neanche tutti i collegamenti di carattere strettamente locale, turistico e stagionale. "

"Per i servizi più strettamente turistici, legati al rilancio ed alla valorizzazione del territorio ed allo sviluppo del turismo sostenibile, il Piano promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 317</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONGHIDORO</b>	

**Contenuto sintetico**

Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti:

- Monghidoro-Monterenzio-Bologna durante il periodo estivo per fruizione impianti piscine

**Deduzioni**

Il contributo è accolto parzialmente in quanto la rete del TPM prevede già questo collegamento e lo struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata ma il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, lascia alla progettazione di dettaglio la definizione del livello operativo delle linee tuttavia il piano. inoltre, nell'ottica di sviluppare i territori e sostenere il turismo sostenibile, il PUMS promuoverà l'organizzazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica paragrafo 5.6:" Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il servizio base del giorno ferialo invernale medio, non includendo i "servizi finalizzati" (che costituiscono la rete integrativa di IV livello) come i servizi scolastici, i potenziamenti delle ore di punta, i servizi flessibili, ma neanche tutti i collegamenti di carattere strettamente locale, turistico e stagionale. "

"Per i servizi più strettamente turistici, legati al rilancio ed alla valorizzazione del territorio ed allo sviluppo del turismo sostenibile, il Piano promuoverà la sperimentazione di servizi di trasporto pubblico dedicati all'utenza turistica, con percorsi e periodicità specifiche. "

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 318</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CAMUGNANO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Baigno da prolungare fino alla piazza di tale località e se possibile anche fino al Passo dello Zanchetto nelle ore di punta per interscambio con collegamento Stazione di Riola di Vergato-Camugnano-Castiglione dei Pepoli.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo può essere accolto poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifiche tavola 2A e 2B.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 319</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CAMUGNANO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Chiarire se collegamento Stazione di Porretta Terme-Chiesa di Bagno passa da località Costozza o Bargi e valutare in funzione dei flussi se possibile alternarli durante la giornata.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è accolto parzialmente poiché sebbene nel paragrafo 5.1 si sottolinea che "[...] l'assetto di rete del TPM come individuato [...] nelle relative tavole [...] ha valore puramente indicativo per quanto riguarda l'instradamento e l'individuazione degli attestamenti. ", tuttavia, in funzione di parametri trasportistici, si è scelto di mantenere la connessione verso Bargi. Eventuali modifiche di tracciato potranno essere definite in fase operativa di attivazione del servizio e di concerto con gli EE. LL.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
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 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 320</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Tenere conto quota di domanda fasce deboli;          mantenere attuali livelli di servizio su gomma almeno nella fascia di punta, rimodulandolo nelle altre fasce orarie (ad esempio linea 671) e verificando la possibilità di tagliare tratte di linee portanti (ad esempio 94) per evitare accumulo di ritardo.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è coerente con i contenuti del PUMS che mantiene il livello di servizio su gomma non inferiore a quello attuale, con esclusione delle linee in concorrenza al SFM soggette a potenziamento del servizio ferroviario (paragrafo 5.6.1). Inoltre, il piano prevede che le linee portanti del TPL su gomma (Metrobus) siano attestare ai margini del capoluogo, in corrispondenza delle linee tramviarie, in funzione della loro prevista entrata in esercizio (par. 5.6.4), proprio per aumentare l'affidabilità del servizio ed ottimizzando il funzionamento dei vari sistemi di trasporto pubblico.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 321</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONGHIDORO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Richiesta servizio navetta ora di punta che colleghi stazione ferroviaria Pianoro con Loiano, Monghidoro, Monzuno, San Benedetto Val di Sambro.				
<b>Deduzioni</b>				
Il PUMS prevede già un servizio di collegamento Pianoro - Loiano - Monghidoro. Monzuno invece è collegato direttamente alla sua stazione come S. Benedetto; quindi tutti i comuni citati sono collegati alla stazione del SFM più vicina, che offrono tutte un servizio ferroviario cadenzato a 15'. In funzione delle analisi trasportistiche effettuate, i collegamenti su gomma sono stati sistematizzati e cadenzati lungo tutto l'orario di servizio e integrati a quelli su ferro (come previsto per i Centri di Mobilità), superando la logica del servizio limitato e spot offerto dalle navette.				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 322</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONGHIDORO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Potenziamento servizio nei seguenti collegamenti: - San Benedetto-Madonna dei Fornelli-Castel dell'Alpi- Monghidoro				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo è accolto parzialmente poiché il progetto di reti e servizi del TPM prevede già questi collegamenti e li struttura in maniera regolare e cadenzata lungo la giornata. La riprogettazione della rete del TPM interessa solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello - servizi locali come Castel dell'Alpi- Monghidoro) che dove necessario, possano essere rivisti in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Attualmente dalle analisi dei dati di domanda, non esiste un numero di spostamenti tale da giustificare la progettazione di un servizio di TPL su gomma appartenente alla rete portante tra Castel dell'Alpi e Monghidoro ma in fase di aggiornamento del piano, la richiesta verrà valutata alla luce dei dati aggiornati.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 323</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta servizio navetta ora di punta che colleghi stazione ferroviaria Pianoro con Loiano, Monghidoro, Monzuno, San Benedetto Val di Sambro.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS prevede già un servizio di collegamento Pianoro - Loiano - Monghidoro. Monzuno invece è collegato direttamente alla sua stazione come S. Benedetto; quindi tutti i comuni citati sono collegati alla stazione del SFM più vicina, che offrono tutte un servizio ferroviario cadenzato a 15'. In funzione delle analisi trasportistiche effettuate, i collegamenti su gomma sono stati sistematizzati e cadenzati lungo tutto l'orario di servizio e integrati a quelli su ferro (come previsto per i Centri di Mobilità), superando la logica del servizio limitato e spot offerto dalle navette.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 324**
**Proponente**
**IMA - OZZANO**
**Contenuto sintetico**

Rete di Livello I tra capolinea 1 San Lazzaro di Savena Stazione e capolinea 2 Castel S. Pietro T. Stazione con INSERIMENTO della fermata a Ozzano Stazione.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto perché già presente nel piano: lungo la direttrice San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione è prevista un servizio Metrobus che serve anche la stazione di Ozzano, in modo da facilitare gli spostamenti di addizione al SFM.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 325</b>	<b>Proponente</b>	<b>IMA - OZZANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Garantire servizio almeno di Livello II tra capolinea 1 Ozzano Stazione e capolinea 2 Veterinaria.			
<b>Deduzioni</b>			
Il contributo non può essere accolto poiché dalle prime analisi trasportistiche il servizio è stato classificato di III livello tuttavia in fase di attuazione potrà essere rivalutato il livello di servizio alla luce di ulteriori fattori che si avranno a delineare.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifiche tavola 2A e 2B.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 326</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI OZZANO DELL'EMILIA</b>
---------------------	---------------	-------------------	-------------------------------------

**Contenuto sintetico**

Rete di Livello I (San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione) con aggiunta di una fermata alla Stazione ferroviaria di Ozzano per avere collegamento diretto tra stazione e Via Emilia

**Deduzioni**

Il contributo è accolto perché già presente nel piano: lungo la direttrice San Lazzaro di Savena Stazione - Castel S. Pietro T. Stazione è prevista un servizio Metrobus che serve anche la stazione di Ozzano, in modo da facilitare gli spostamenti di addizione al SFM.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 327**
**Proponente**
**COMUNE DI OZZANO  
DELL'EMILIA**
**Contenuto sintetico**

Classificare rete bus extraurbani che interessano Ozzano almeno come servizio di II livello, in particolare si chiede che:

la Rete di Livello III (Ozzano Stazione - Veterinaria) da riclassificare almeno come servizio di rete di II livello così da permettere una fruizione continuativa del servizio di trasporto pubblico da parte dei lavoratori e studenti del DIMEVET ogni qualvolta sia in arrivo/partenza un treno dalla stazione di Ozzano

**Deduzioni**

Il contributo non può essere accolto poiché la gerarchizzazione della rete deriva da una attenta analisi trasportistica che ne ha definito un assetto, anche nel Comune di Ozzano, tale da poter soddisfare la domanda di mobilità in maniera sostenibile e differenziata in funzione della "forza" delle relazioni degli spostamenti sul territorio. Pertanto, non è possibile riclassificare tutta la rete ed in particolare la relazione Stazione Ozzano-Veterinaria come rete di II livello (frequenza 60'). Tuttavia, in fase di attuazione potranno essere apportate rimodulazioni della rete, alla luce di ulteriori evidenze che si andranno a delineare in fase di monitoraggio delle azioni di Piano.

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

Modifiche tavola 2A e 2B.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 328</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE GALLIERA</b>	<b>RENO-</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Potenziamento attuale linea 455 da Cento a San Pietro e viceversa con tratta di I Livello (almeno 2 corse/h)				
Potenziamento collegamenti con stazioni SFM in tutta la pianura.				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo può essere accolto solo in parte poiché, in base ad ulteriori approfondimenti trasportistici, il collegamento San Pietro-Cento verrà potenziato, facendolo rientrare nella rete di II livello potenziato (2 corse/h per direzione nelle fasce di punta). Inoltre, la riorganizzazione della rete e servizi del TPM prevede già, nell'ottica di un servizio integrato ed intermodale ferro-gomma, un potenziamento dei servizi di adduzione delle autolinee alla stazione del SFM.				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Modifiche tavola 2A e 2B.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 329**
**Proponente**
**UNIONE**
**RENO-**
**GALLIERA**
**Contenuto sintetico**

Servire la frazione di San Marino con linea di II livello anziché III livello oppure con la corsa Minerbio Zona Industriale – San Giorgio di Piano Circonvallazione servendo anche la zona industriale del Capoluogo di Via Romagnoli e Celestino Monari Sardè.

**Deduzioni**

La richiesta può essere accolta solo in parte poiché, in base alle analisi trasportistiche condotte, non è sostenibile potenziare il collegamento indicato da III livello a II livello; mentre si ritiene opportuno collegare la ZI di Minerbio con il comune, rimandando la definizione del tracciato alle successive fasi di programmazione, poiché è obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi e servire le principali polarità.

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

Modifiche tavola 2A e 2B.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 330**
**Proponente**
**UNIONE**
**RENO-**
**GALLIERA**
**Contenuto sintetico**

Spostare capolinea della linea Minerbio Zona Industriale – San Giorgio di Piano Circonvallazione al paese di Minerbio.

**Deduzioni**

Il contributo può essere accolto poiché è coerente con l'obiettivo del PUMS (paragrafo 5.6.1) di pianificare una rete portante delle autolinee extraurbane che punta a creare un "effetto rete" dei servizi e servire le principali polarità.

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

Modifiche tavola 2A e 2B.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 331</b>	<b>Proponente</b>	<b>LEGAMBIENTE MEDICINA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------------------

**Contenuto sintetico**

Nuovo percorso della linea 99 a Medicina, come conseguenza delle mutate esigenze dovute allo sviluppo del territorio in area S. Carlo, Pasi e stazione).

**Deduzioni**

Sebbene L'osservazione faccia riferimento ad una richiesta non è compatibile col livello di dettaglio del PUMS ma da rimandare ai successivi strumenti di programmazione della rete urbana del TPL, tuttavia, con il nuovo assetto di rete del TPM e l'entrata in esercizio del Metrobus, sarà necessario riorganizzare le linee di trasporto pubblico dell'area interessata per favorire la connessione ed adduzione con questo nuovo servizio ad elevata frequenza.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 332**
**Proponente**
**UNIONE TERRE DI  
PIANURA**
**Contenuto sintetico**

Prolungamento collegamento III livello potenziato da Altedo verso Baricella per collegare centro abitato Baricella con stazione San Pietro in Casale passando da Altedo.

**Deduzioni**

Nella progettazione del nuovo assetto di rete del TPM sono stati inseriti i collegamenti trasversali che, da analisi trasportistiche, prevedevano un numero minimo di 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato. Inoltre, per i territori che non sono serviti direttamente dal SFM, sono stati definiti dei corridoi Metrobus, come nel caso in esame Baricella. Tuttavia, in fase di aggiornamento del PUMS, la richiesta in oggetto verrà ripresa in considerazione.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 333</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE DI PIANURA</b>
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

**Contenuto sintetico**

Richiesta potenziamento servizio sulla SS64 Porrettana tratta Ferrara-Bologna per evitare attraversamento centri abitati da parte dei mezzi privati.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS di rafforzamento del TPM. La direttrice in esame fa parte della rete di II livello che prevede un servizio con frequenza a 60'. L'impianto proposto è stato definito coerentemente con gli obiettivi evidenziati al par. 5.6.1 di "[...] sviluppare l'integrazione tra autolinee portanti e complementari su direttrici non servite da SFM, realizzare un modello di esercizio cadenzato (ad eccezione di rinforzi spot, i servizi scolastici e quelli flessibili) [...]".

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 334**
**Proponente**
**COMUNE**
**DI**
**CASTELMAGGIORE**
**Contenuto sintetico**

ENTRO IL 2022: prevedere linea bus che colleghi Castello a Castel Maggiore, anche con circolare.

**Deduzioni**

La nuova rete del TPM ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei servizi flessibili e spot e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La località Castello è quindi servita da un collegamento di III livello che mette a sistema Budrio, Granarolo e Castelmaggiore; la proposta non presenta invece i requisiti di sostenibilità economica necessari per la sua attuazione.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 335**
**Proponente**
**PG 10121**
**Contenuto sintetico**

Modificare collegamento San Lazzaro-Castel San Pietro stazione come appartenente alla Rete di I livello potenziato (BRT).

**Deduzioni**

L'osservazione, sebbene coerente con gli obiettivi del PUMS di rafforzamento del TPM, non può essere accolta perché fa riferimento ad una direttrice lungo la quale il Piano prevede già un potenziamento dei servizi SFM. Nel paragrafo 5.6.1 infatti il piano sancisce che la rete portante delle autolinee extraurbane deve evitare sovrapposizioni funzionali con il sistema ferroviario e che il servizio attuale non può essere mantenuto laddove vi sia un aumento di servizio del SFM perciò lungo la direttrice l'istituzione di una linea Metrobus di I livello, combinata con i servizi SFM, rappresenta la soluzione idonea a soddisfare la domanda di spostamento e non può essere ulteriormente rafforzata.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 336**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: linea bus Bologna- Trebbo- Primo Maggio-Castel Maggiore.

**Deduzioni**

Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 337**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: valutare la possibilità di istituire linee bus di tipo circolare (Bologna – Trebbo – Primo Maggio e Castel Maggiore).

**Deduzioni**

Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 338</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Richiesta collegamento trasversale di III livello Trebbo di Reno-Castel Maggiore.				
<b>Deduzioni</b>				
Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Nella progettazione di nuova rete del TPM sono stati inseriti collegamenti trasversali che prevedessero almeno 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 339</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Richiesta collegamento Bologna-Trebbo-Primo Maggio-Castel Maggiore.				
<b>Deduzioni</b>				
Dalle analisi trasportistiche risulta che Trebbo gravita prioritariamente su Bologna, per cui il collegamento previsto è di II livello potenziato, mentre il collegamento con Castelmaggiore è di tipo locale (IV livello) e non rientra nella riprogettazione di rete del TPM. Tuttavia, per i servizi locali si prevede che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la loro progettazione di dettaglio alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Nella progettazione di nuova rete del TPM sono stati inseriti collegamenti trasversali che prevedessero almeno 2000 spostamenti/giorno, per rendere economicamente sostenibile un servizio di trasporto pubblico strutturato.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 340</b>	<b>Proponente</b>	<b>GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Individuare soluzioni di trasporto pubblico o di navette in accordo con partner privati per favorire i collegamenti sull'intero territorio comunale, tra Persiceto, le frazioni (Amola, Lorenzatico, Zenerigolo, San Matteo della Decima etc.) e i punti nevralgici del territorio (Ospedale, Stazione, Zone artigianali/industriali, Zone sportive).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra le principali polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa però solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello o percorsi strettamente di tipo locale) che, dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.). Infine, per quanto riguarda i collegamenti con le aree industriali ed artigianali, il "programma di attuazione" delle strategie del PUMS definirà le condizioni affinché si garantiscano adeguati servizi di trasporto pubblico e/o di sharing nei 34 ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, con particolare attenzione a quelli suscettibili di sviluppo.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: "In questa maniera la nuova riorganizzazione del TPM farà in modo che il territorio venga servito in maniera più capillare, efficace ed efficiente con un servizio potenziato, regolarizzato nell'arco dell'intero orario di servizio e integrato con le altre modalità di trasporto, andando connettere tra loro i comuni e questi con le frazioni principali, le aree produttive di rilevanza metropolitana e le principali polarità del territorio ed i nodi di interscambio della mobilità, realizzando una rete totalmente connessa sull'intero territorio metropolitano. "</p>			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 341</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE GALLIERA</b>	<b>RENO-</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Collegamenti fra Comuni e frazioni più popolose verso i Comuni e verso le strutture sanitarie e sociosanitarie del territorio (Prontobus?).				
<b>Deduzioni</b>				
Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. Per la realizzazione di collegamenti puntuali però si rimanda alla progettazione operativa che non è oggetto di un piano strategico come il PUMS.				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 342**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: collegare i servizi essenziali con mezzi alternativi all'auto privata.

**Deduzioni**

Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. L'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 343</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE DI PIANURA</b>
---------------------	---------------	-------------------	--------------------------------

**Contenuto sintetico**

Rivedere servizio PRONTOBUS come sistema circolare di collegamento con poli attrattori e di interscambio (Ospedale Bentivoglio-Baricella-Altedo-Minerbio-...) oppure sistemi di interscambio tra servizi diversi efficienti.

**Deduzioni**

Il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM ha previsto, nell'area indicata, il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. Per quanto riguarda l'istituzione di un sistema circolare, essendo, il PUMS un piano strategico, non rientra in questo dettaglio ma rimanda alle successive fasi di progettazione operativa.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 344</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b> <b>CASTELMAGGIORE</b>	<b>DI</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
ENTRO IL 2022: progettare rete trasporti che colleghi i servizi essenziali (scuole, ospedali, uffici, comunali, postali, ...) come reale alternativa all'auto.				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il contributo è coerente con il progetto di riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM che ha previsto il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, attraverso il potenziamento, razionalizzazione, sistematizzazione e cadenzamento regolare del servizio di TPL su gomma, lungo tutta la durata dell'orario di servizio, e la previsione di nuovi collegamenti trasversali, per superare il più possibile la logica dei Prontobus e creare un effetto rete tra servizi di livello differente, privilegiando l'interscambio. La riprogettazione della rete del TPM interessa però solo i servizi che appartengono alla rete portante (I, II, III livello) prevedendo per la rete integrativa (IV livello) che dove necessario, possano essere rivisti i percorsi in coerenza con la nuova rete portante, lasciando la progettazione di dettaglio di tali servizi alla pianificazione di livello operativo, definita di concerto con gli EELL (paragrafo 5.6.1.) Tuttavia, l'attuazione gli interventi, però, deve necessariamente considerare fattori quali la disponibilità di risorse e le tempistiche di realizzazione e implementazione dei progetti, rendendo necessaria una declinazione temporale almeno pari a tutto l'intervallo di validità del PUMS.</p>				
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>			
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b> <b>N° 345</b>	<b>Proponente</b>  <b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Rivalutare alcune linee del bus, in particolare 671, 94, ma anche 83 e 686 per trovare le migliori strategie volte a favorire un miglior e più ampio utilizzo del mezzo pubblico.	
<b>Deduzioni</b>	
Il contributo è accolto poiché nel progetto di rete del TPM del PUMS le linee in oggetto rientrano già in toto o in parte, in funzione di valutazioni basate su parametri trasportistici, all'interno delle linee Metrobus, con frequenza minima a 30'. Con l'entrata in esercizio delle linee tranviarie inoltre, queste linee si attesteranno ai capolinea del tram, evitando l'attraversamento del centro urbano di Bologna e quindi rendendo il servizio più affidabile e meno soggetto a ritardi.	
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Non comporta modifiche.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b> <b>N° 346</b>	<b>Proponente</b>  <b>UNIONE</b> <b>VALSAMOGGIA</b> <b>(COMUNE DI MONTE</b> <b>SAN PIETRO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
Posticipare di 15 minuti la linea 83 “rinforzo scolastico” con partenza Bacchello-Monte San Pietro al fine di agevolare la coincidenza con la linea 687 durante la fascia oraria scolastica, come già richiesto alla TPER con prot. n. 17309 del 02.10.2018.	
<b>Deduzioni</b>	
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha riprogettato la rete del TPM per quanto riguarda i servizi di I, II e III livello, escludendo i servizi flessibili, di tipo locale e scolastici, inoltre, per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza. Tuttavia, la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.	
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Non comporta modifiche.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 347</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</b>
---------------------	---------------	-------------------	--

**Contenuto sintetico**

Potenziare collegamento Monte San Pietro-Casa della Salute di Zola Predosa, almeno in termini di un migliore cadenzamento tra una linea e l'altra per la coincidenza che avviene nella fermata ubicata in zona "Pilastrino".

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi, Per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa; tuttavia la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.

<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>
---------------------	--------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 348</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI MONTE SAN PIETRO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Valutare eventuale collegamento con trasporto pubblico in via Landa.			
<b>Deduzioni</b>			
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi, Per quanto riguarda la programmazione del servizio, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa; tuttavia la richiesta in oggetto verrà riportata negli opportuni tavoli di lavoro.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 349**
**Proponente**
**PG 13757**
**Contenuto sintetico**

Chiedere a Tper di eliminare il capolinea in Via Galvani, che ormai è anacronistico, e fissare come unico capolinea la facoltà di Veterinaria.

In maniera che tutto l'abitato di Ozzano, (almeno da ovest a est) venga servito dalla linea 90.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 350**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE  
MEDICINA**
**Contenuto sintetico**

Predisporre interscambio ferro-gomma a Stellina o Castenaso con coincidenze: alcune corse provenienti da Lugo-Massalombarda- Castel Guelfo-medicina potranno essere deviate in alcune zone industriali.

**Deduzioni**

Il contributo è accolto parzialmente poiché il PUMS, nella riorganizzazione della rete e dei servizi del TPM, prevede in entrambe le stazioni l'interscambio ferro - gomma; per quanto riguarda la deviazione delle corse citate, il PUMS, quale piano strategico, non ha competenza ma rimanda alle successive fasi di progettazioni di dettaglio dei servizi.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 351</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>GRUPPO DI CITTADINI RICHIEDENTI FERMATA AUTOBUS LINEA 356 SU VIA FERRARESE 34-36 CASTEL MAGGIORE</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Realizzare la fermata dell'autobus presso la via Ferrarese 34-36 per la quale il Comune di Castel Maggiore ha espresso parere tecnico positivo.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>NON DI COMPETENZA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Non comporta modifiche.</p>	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 352**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: prolungamento linea 27 fino a Castel Maggiore, 356/97 Futura BRT fino alle 0:30 Lun-Ven ed estendere l'orario fino alle 2:00 Ven-Sab.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi ed ha previsto un potenziamento del servizio delle autolinee anche nelle ore notturne e nei festivi. Tuttavia, per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 353**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: realizzazione di una fermata dell'autobus presso la via Ferrarese, 34/36.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa.

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 354**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Implementazione entro 2022: collegamento veloce tra Trebbo e Bologna con lo spostamento del capolinea del 18 a Trebbo.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, il PUMS, con la riorganizzazione della rete e servizi del TPM, prevede un potenziamento del servizio in oggetto (rete di II livello potenziato).

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>				
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>				
				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 355</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONTERENZIO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
Deviazione percorsi linee 916 e 918 con la stazione di S. Lazzaro di Savena.				
<b>Deduzioni</b>				
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi, la localizzazione delle fermate o le variazioni puntuali di tracciato, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, come si evidenzia dalle tavole 2B e 2C, il corridoio Metrobus lungo la via Emilia prevede già una connessione con la stazione di S. Lazzaro di Savena.				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 356</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
ENTRO IL 2022: prevedere un collegamento veloce ed efficace tra Trebbo e Bologna con spostamento attuale linea 18 in frazione.				
<b>Deduzioni</b>				
Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, pianifica la rete del trasporto pubblico in termini di collegamenti e livelli di servizio attesi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi o la localizzazione delle fermate, il piano non ha competenza e rimanda alle fasi di progettazione operativa. Tuttavia, il PUMS, con la riorganizzazione della rete e servizi del TPM, prevede un potenziamento del servizio in oggetto (rete di II livello potenziato).				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 357</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15607</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Bus diretti dai comuni esterni a Bologna senza fermate.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il contributo non può essere accolto poiché la soluzione suggerita risulta incompatibile con le caratteristiche proprie dei servizi extraurbani e suburbani del TPL su gomma. Tale tipologia di servizi, infatti, si prefigge l'obiettivo di collegare in modo efficace il capoluogo e i comuni contermini, garantendo al contempo la raccolta capillare della domanda nelle aree attraversate; per tale ragione è affidato al SFM e al Metrobus il compito di garantire collegamenti diretti e più veloci, grazie al minor numero di fermate attraversate a parità di lunghezza dei tracciati su tutto il territorio metropolitano.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 358**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Obbligo per tutti i comuni serviti dal SFM a istituire servizi navetta frequenti e sincronizzati con l'orario dei treni fra i nuclei residenziali e produttivi e le stazioni del SFM.

**Deduzioni**

La modifica suggerita non può essere accolta perché, seppur coerente con il nuovo assetto di rete e servizi del TPM per la parte che prevede il collegamento tra polarità, centri abitati, aree produttive e stazioni SFM, tuttavia il PUMS attraverso il potenziamento, razionalizzazione e sistematizzazione del servizio di TPL su gomma intende superare il più possibile la logica dei servizi flessibili e spot che spesso non presentano i requisiti di sostenibilità economica necessari per l'attuazione. Il piano inoltre prevede che, per l'attuazione dei servizi, i comuni possano partecipare con risorse proprie, in un'ottica di impegno solidale del territorio (c. d. Comuni virtuosi).

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

Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 359**
**Proponente**
**CONFCOMMERCIO  
ASCOM**
**Contenuto sintetico**

Chiarire se ad SFM potenziato le linee extraurbane subiranno riduzioni di tracciato o continueranno ad essere un'alternativa.

**Deduzioni**

Per quanto riguarda le scelte del PUMS relativamente alla rete extraurbana, nel paragrafo 5.6.1 si specifica che "In linea generale [...] punta a creare "l'effetto rete" dei servizi, con interscambi ben organizzati in termini di esercizio (orari), di infrastrutture (percorsi), di informazione e servizi ai passeggeri, evitando sovrapposizioni funzionali e differenze di fruibilità per gli utenti nelle diverse aree della Città metropolitana". Per tali ragioni e nell'ottica di garantire l'equilibrio finanziario e, di conseguenza, la sostenibilità economica di quanto proposto, il PUMS ritiene fondamentale una razionalizzazione dei servizi su gomma lungo le direttrici della rete extraurbana servite dal SFM, qualora i servizi ferroviari vengano potenziati in maniera sensibile. I fondi recuperati da tale razionalizzazione verranno investire per aumentare il TPL su gomma sulle tratte non interessate da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano.

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

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

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 360</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Fondare la competitività del trasporto pubblico su tempi e costi rispetto al mezzo privato.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con i principi fondanti del PUMS e rappresenta uno dei pilastri su cui si incardina l'obiettivo di diversione modale dal trasporto privato al trasporto pubblico. La principale strategia proposta a tale scopo consiste nell'efficientamento dei servizi TPL e nell'implementazione di una Rete Portante Metropolitana in grado di velocizzare e razionalizzare i collegamenti all'interno del territorio, rispetto al mezzo privato.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 361**
**Proponente**
**UNIONE**
**VALSAMOGGIA**
**Contenuto sintetico**

Mantenere gli attuali livelli di servizi su gomma da integrare e coordinare con il cadenzamento a 30'della Vignola-Portomaggiore in modo da avere servizio vicino a 15'sulla direttrice combinando offerta treno-bus.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che lungo la linea in oggetto si mantiene il parallelismo ferro-gomma poiché non è previsto un sostanziale potenziamento del servizio ferroviario. Inoltre, come sottolineato nel par. 5.1, attraverso la creazione di una rete di trasporto collettivo basata sul rendez-vous (sincronizzazione degli orari) tra servizi della rete portante, complementare e integrativa, si aumenta la frequenza del trasporto pubblico integrato ferro-gomma.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b> <b>N° 362</b>	<b>Proponente</b>  <b>UNIONE</b> <b>VALSAMOGGIA</b> <b>(COMUNE DI SASSO</b> <b>MARCONI)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
<p>Mantenere tutti i servizi attualmente offerti dalle autolinee non eliminare/ridurre le linee ritenute in competizione con il SFM, in quanto il cadenzamento ai 15'negli orari di punta è previsto nella sola stazione di Sasso Marconi, si tratterebbe di una riduzione del servizio complessivamente offerto tra autolinee e SFM, con particolare riferimento alle frazioni non servite dal SFM.</p>	
<b>Deduzioni</b>	
<p>Il PUMS prevede che, laddove i servizi del SFM siano sensibilmente potenziati, i servizi su gomma che compiono servizio analogo al ferro vengano riconvertiti in collegamenti di adduzione alle stazioni o di raccolta e distribuzione nel territorio. Perciò il servizio dell'area a cui il contributo si riferisce sarà oggetto di revisione, a seguito del potenziamento del SFM, che terrà in considerazione anche l'esigenza di servire le frazioni che non beneficranno direttamente di tale aumento di servizi ferroviari.</p>	
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
<p>Modifica paragrafo 5.6.1: "• Eliminare il parallelismo dei servizi su gomma e su ferro, prevedendo, lungo le direttrici interessate da potenziamenti sensibili del SFM, una razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma e riconvertendoli in nuovi servizi di adduzione e/o distribuzione al SFM oppure in potenziamenti nelle aree non servite da collegamenti su ferro al fine di assicurare l'efficienza del TPM in modo omogeneo su tutto il territorio metropolitano. ".</p>	

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 363</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Valutare con cautela l'introduzione di corsie preferenziali affinché non siano in contrasto con la scorrevolezza del traffico privato diretto ad aree commerciali o centri storici.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione non è coerente con gli obiettivi del PUMS dal momento che l'inserimento di corsie preferenziali destinate al TPL lungo le carreggiate stradali sono tra gli interventi più efficaci per l'efficientamento dei servizi TPL e, di conseguenza, per garantire un'alternativa credibile all'uso del mezzo privato nell'ottica di conseguire gli obiettivi di diversione modale fondanti del Piano.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**


<b>OSSERVAZIONE</b> <b>N° 364</b>	<b>Proponente</b>  <b>UNIONE</b> <b>VALSAMOGGIA</b> <b>(COMUNE DI</b> <b>CASALECCHIO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>	
<p>Inserire ufficialmente linea 85 nel contratto di servizio della società di trasporto pubblico appaltata quale servizio minimo, anche valutando modifiche del percorso in sinergia con altre linee di trasporto pubblico.</p>	
<b>Deduzioni</b>	
<p>Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il "servizio base", non includendo i cosiddetti "servizi finalizzati" come gli scolastici, i potenziamenti nelle ore di punta, i servizi flessibili e quelli di carattere strettamente locale, per i quali è necessaria una programmazione operativa più di dettaglio, non di competenza del presente piano che si configura come strumento di pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, il PUMS punterà ad un riequilibrio dei servizi minimi a fronte di maggiori contributi, anche in base all'impegno dimostrato delle pubbliche amministrazioni in materia di investimenti per la mobilità sostenibile (c. d. Comuni Virtuosi).</p>	
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>
<b>Modifica eventuale al Piano</b>	
Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.	

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.8 - RETE EXTRAURBANA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 365</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Inserire nel contratto di servizio TPER il servizio di navetta complementare 659 oggi a carico del Comune come offerta di servizio pubblico nelle fasce scolastiche.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Il progetto di rete proposto dal PUMS riguarda le linee che costituiscono il "servizio base", non includendo i cosiddetti "servizi finalizzati" come gli scolastici, i potenziamenti nelle ore di punta, i servizi flessibili e quelli di carattere strettamente locale, per i quali è necessaria una programmazione operativa più di dettaglio, non di competenza del presente piano che si configura come strumento di pianificazione strategica di lungo periodo. Tuttavia, il PUMS punterà ad un riequilibrio dei servizi minimi a fronte di maggiori contributi, anche in base all'impegno dimostrato delle pubbliche amministrazioni in materia di investimenti per la mobilità sostenibile (c. d. Comuni Virtuosi).</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>NON DI COMPETENZA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Integrazioni al testo riportate al capitolo 10.</p>	