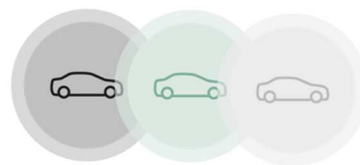


## 7 MOBILITÀ MOTORIZZATA

OSSERVAZIONE		N° 674	Proponente	UNITI L'ALTERNATIVA	PER
					
<b>Contenuto sintetico</b>					
Realizzazione Bretella Reno-Setta.					
<b>Deduzioni</b>					
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. E' stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli ossia tra la SS64 e la SP325, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera rapportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che l'opera richiesta porta con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente importante che necessita di una approfondita riflessione sotto diversi punti di vista. Pertanto, la proposta non viene accolta.</p>					
<b>Accoglimento</b>			<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>					
Non comporta modifiche.					

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



**OSSERVAZIONE**

**N° 675**

**Proponente**

**PG 12853**

**Contenuto sintetico**

Collegamento tra la SS64 (da Carbona) e la SP325 e A1 mediante collegamento stradale e ferroviario. Con un successivo prolungamento alla Fondovalle Savena.

**Deduzioni**

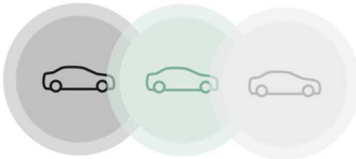
Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.

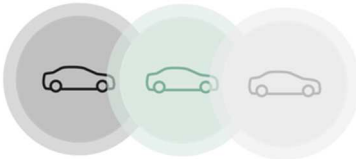
**Accoglimento**

**NON ACCOLTA**

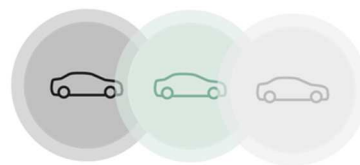
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 676</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI LOIANO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Prendere in considerazione una nuova infrastruttura a sud di Bologna per un collegamento autostradale nella valle del Savena e collegamenti tra le valli del Setta e del Reno, studiando un tracciato fra Rioveggio e Loiano per rendere più immediato l'aggancio della valle del Savena col sistema autostradale</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 677</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN BENEDETTO VAL DI SAMBRO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Inserimento due nuovi collegamenti: a sud Città di Bologna e Valli Reno-Setta e o altri sistemi di trasporto veloci.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



**OSSERVAZIONE**

**N° 678**

**Proponente**

**PG 5804**

**Contenuto sintetico**

Sviluppare campagne informative sulla qualità dell'aria e totem informativi sulla mobilità. Collegando i due aspetti: mobilità e qualità dell'aria.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con i principi di partecipazione e diffusione delle principali azioni e strategie del PUMS. Come nell'Allegato 1 Governance e Monitoraggio, la pubblicazione del report biennale sul Monitoraggio del PUMS consentirà un costante resoconto a cittadini e stakeholder sul livello di attuazione e sull'efficacia dell'impianto proposto dal Piano, con riferimento sia al miglioramento delle prestazioni del sistema di mobilità sia allo stato della qualità dell'aria. Inoltre, si intende pubblicare annualmente un Report Sintetico di Comunicazione del Piano nel quale verranno condivisi i risultati raggiunti rispetto agli obiettivi principe del PUMS quale documento maggiormente informativo previsto dal Piano di Comunicazione (cfr. Allegato 1 Governance e Monitoraggio del Piano).

**Accoglimento**

**ACCOLTA**

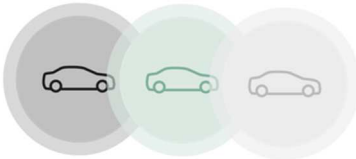
**Modifica eventuale al Piano**

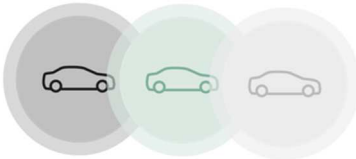
Modifica paragrafo 8.4.1

Contestualmente, attraverso la redazione periodica (annuale/biennale) di report sul livello di attuazione del PUMS ("Report Sintetico di Comunicazione del Piano", cfr. Allegato 1 – Governance e Monitoraggio paragrafo 2.1.6) sarà possibile aumentare la consapevolezza della cittadinanza sulle tematiche affrontate dal Piano, illustrando il contributo del PUMS alla creazione di una mobilità nuova per Bologna e l'intero territorio metropolitano e, al contempo, facilitando l'attuazione delle azioni previste.

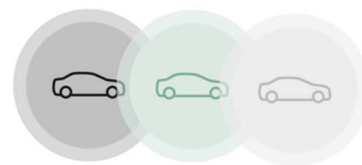
Modifica Allegato 1 paragrafo 2.1.6

La comunicazione dei risultati che vengono ottenuti attraverso l'attuazione e la declinazione delle politiche e azioni di mobilità verrà resa efficace e concreta proprio grazie alla diffusione di alcuni indicatori illustrati nei paragrafi precedente, che verranno pubblicati a cadenza annuale nel "Report sintetico di comunicazione del Piano".

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 679</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Da meglio esplicitare criteri di coerenza con cui sono state individuate le priorità.			
<b>Deduzioni</b>			
La definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Si ritiene utile chiarire come richiesto la specificazione dei criteri individuati in modo che sia maggiormente chiara nel testo della relazione di Piano.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Integrazioni al testo riportate al paragrafo 7.5 modifiche tabella 7.2-7.3 per allineamento nomenclatura indicatori.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 680</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Stessa priorità e urgenza a opere previste da tempo e in ritardo, quali: Passante e relative adduzioni, Complanare Ozzano, completamento Nuova Bazzanese, variante bretella delle Budrie, nodi di Casalecchio- Rastignano-Funo, completamento Trasversale Pianura, variante Stiatico Nuova Galliera, riqualificazione Porrettana, circonvallazioni Argelato, Bentivoglio, Galliera, Minerbio, San Giorgio di Piano.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La richiesta pone sullo stesso piano opere infrastrutturali già previste nello scenario di riferimento (Passante e relative adduzioni, Complanare Ozzano, completamento Nuova Bazzanese, nodi di Casalecchio- Rastignano-Funo) sulle quali è quindi necessario procedere con la massima celerità, con opere individuate come prioritarie nel PUMS e opere che invece non rispondono a tali criteri.</p> <p>La richiesta avanzata circa il porre tutte le opere stradali sullo stesso piano non è quindi coerente né con lo stato di avanzamento delle opere stesse né con l'approccio metodologico portato avanti dal PUMS, secondo il quale la definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del Piano: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Pertanto, la richiesta non viene accolta.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



**OSSERVAZIONE**

**N° 681**

**Proponente**

**ANCE**

**Contenuto sintetico**

Si propone di evitare affermazioni generiche come stop a nuove strade metropolitane se non già in strumenti di pianificazione o coerenti con i principi del PUMS, bensì di rapportare la realizzazione di nuova viabilità stradale ad analisi di impatto ambientale e di efficacia delle soluzioni proposte in coerenza con i principi generali del PUMS.

**Deduzioni**

Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La definizione delle priorità di intervento sulla rete motorizzata si basa su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM. Si ritiene utile chiarire la specificazione dei criteri individuati in modo che sia maggiormente chiara nel testo della relazione di Piano.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

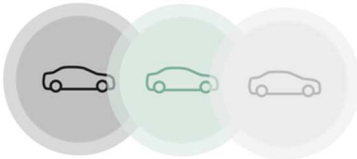
**Modifica eventuale al Piano**

integrazioni al testo riportate al paragrafo 7.5

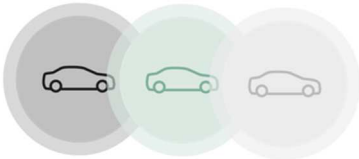
modifiche tabella 7.2-7.3 per allineamento nomenclatura indicatori



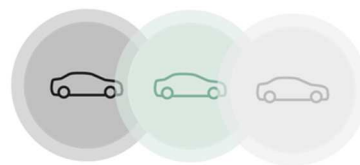
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 682</b>	<b>Proponente</b>	<b>GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Zona San Matteo della Decima Si valuti la gestione pubblica di alcune strade di proprietà del Consorzio della partecipazione di San Giovanni in Persiceto.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione pone una tematica di gestione che non compete al livello strategico del PUMS.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 683</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Si chiede che venga eliminata immagine acquerello Llop dal documento in quanto menzognera e fuorviante, perché dove si dipingono boschi ci sono case e il poco verde che c'è verrà abbattuto.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'Appendice il PUMS e la Qualità Urbana va intesa come un approfondimento della Visione del PUMS su tale tema centrale nel PUMS ma a livello di indirizzo non di progettazione di dettaglio. Pertanto, vengono suggeriti disegni e schemi guida comunque da verificarsi in termini di reale fattibilità. Rimane che tra le strategie del PUMS sia presente l'innalzamento del valore ecologico e paesaggistico delle infrastrutture stradali come principio guida anche ai fini di un impatto educativo e valoriale per le future generazioni.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 684</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 5804</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Green buffer: cintura verde ciclopedonale.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 7.6, "al fine di garantire non solo la sostenibilità ambientale, ma anche un migliore equilibrio ecologico nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali (sia di adeguamento o riclassificazione di strade esistenti che di realizzazione di nuove infrastrutture), il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura". Inoltre, il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 685</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 5804</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Confini verdi e fasce alberate lungo le strade che collegano gli aeroporti.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, dal momento che, come sottolineato nel paragrafo 7.6, "al fine di garantire non solo la sostenibilità ambientale, ma anche un migliore equilibrio ecologico nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali (sia di adeguamento o riclassificazione di strade esistenti che di realizzazione di nuove infrastrutture), il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura". Tuttavia, risulta limitante l'applicazione alla viabilità di collegamento con l'aeroporto.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 686</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

**Contenuto sintetico**

Eliminare dall'intero Piano l'indicazione di non competenza sul "Passante di Mezzo".

**Deduzioni**

L'osservazione è pertinente e viene accolta. Nel documento di Piano verrà meglio esplicitato come il PUMS ha recepito il progetto del "Passante di Mezzo" e la loro relazione in termini di pianificazione.

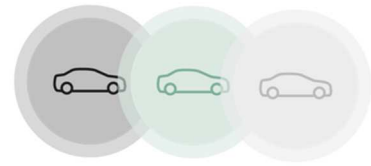
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>
---------------------	----------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.2

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitano del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 687</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---------------------

**Contenuto sintetico**

Evidenziare i dati relativi al sistema tangenziale-autostrada relativamente a traffico, inquinamento atmosferico e rumore.

**Deduzioni**

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana. Pertanto l'osservazione non viene accolta in quanto le specifiche analisi dei dati richieste non competono al livello di pianificazione strategico proprio del PUMS.

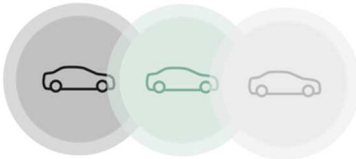
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>
---------------------	--------------------

**Modifica eventuale al Piano**

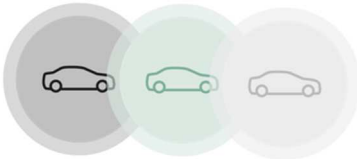
Modifica testo paragrafo 7.2

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 688</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Sottovalutazione della domanda di mobilità espressa dai movimenti pendolari del sistema metropolitano centrale legata alla cintura industriale diffusa e alle grandi polarità della logistica a cui deve rispondere il sistema tangenziale.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione fa riferimento ad approfondimenti non compatibili col livello strategico del PUMS; inoltre un'esaustiva caratterizzazione della domanda di mobilità, proporzionata alla scala di analisi del PUMS, è altresì contenuta nel Quadro Conoscitivo. Pertanto, l'osservazione non viene accolta.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 689</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Realizzare prioritariamente le opere di adduzione all'anello tangenziale e autostradale.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione viene accolta, in quanto il potenziamento del nodo autostradale di Bologna, quale opera di rango nazionale e in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS, fa già parte dello Scenario di Riferimento insieme a tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale. Pertanto, il progetto di rifunzionalizzazione del nodo autostradale di Bologna di cui al vigente accordo tra Governo Nazionale, Regione e Enti Locali, è stato inserito nello scenario di Riferimento a partire dal quale implementare e confrontare gli scenari di Piano.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			



<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 690</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Estensione Tangenziale verso nord e verso est: verso nord fino al casello Interporto si tratterebbe di aggiungere due corsie stradali per senso di marcia, verso est fino ad Ozzano completando l'intervento parziale a suo tempo effettuato e limitato al solo fronte sud dell'Autostrada.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'intervento richiesto viene accolto in parte per quanto concerne la Complanare Nord fino ad Ozzano, in quanto già contenuta nello scenario di riferimento del PUMS insieme a tutti gli interventi già programmati e finanziati. Diversamente non viene accolta la richiesta di collegamento fino ad Interporto mediante estensione e raddoppio delle corsie, in quanto in contrasto con la vision del PUMS sulla rete motorizzata e comunque già in parte soddisfatto dalla realizzazione della terza corsia sull'A13 tra i caselli di Bologna Arcoveggio e Ferrara-Sud, insieme alle opere di collegamento all'accesso nord di Interporto in allacciamento al sistema autostradale, anch'esse già contenute nello scenario di riferimento (cfr. Allegato QC1 Nota metodologica) ..</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



**OSSERVAZIONE**

**N° 691**

**Proponente**

**ANCE**

**Contenuto sintetico**

Analisi specifica sulle direttrici radiali della rete metropolitana e sul nodo tangenziale/autostradale che ne evidenzia punti di forza e criticità per valutare nuovi investimenti, modalità di gestione o soluzioni alternative al Passante di Mezzo

**Deduzioni**

Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana. Pertanto, l'osservazione non viene accolta in quanto le specifiche analisi richieste non competono al livello di pianificazione strategico proprio del PUMS.

**Accoglimento**

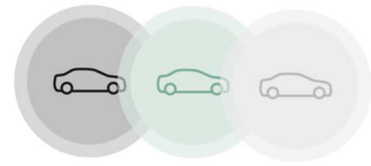
**NON DI COMPETENZA**

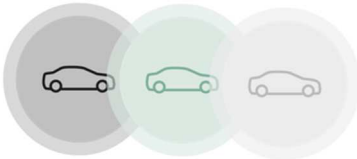
**Modifica eventuale al Piano**


Modifica testo paragrafo 7.2

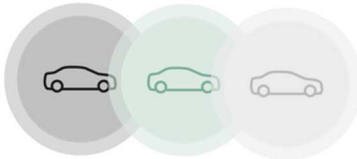
Tra le opere di particolare rilevanza il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano. Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità sulla rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

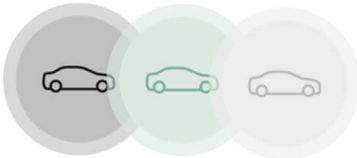
<b>OSSERVAZIONE</b>		<b>N° 692</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
				<b>BENTIVOGLIO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>					
Si chiede per un adeguato insediamento di funzioni logistiche nell'ambito Altedo che si realizzino in via prioritaria gli interventi di ampliamento della terza corsia A13					
<b>Deduzioni</b>					
L'osservazione non viene accolta in quanto il PUMS prevede la possibilità di insediare funzioni di "grande logistica" esclusivamente in stretta prossimità dei caselli per minimizzare gli effetti indotti dal traffico sulla rete viaria metropolitana. Approfondimenti di tipo trasportistico puntuale e di valutazione sulla viabilità metropolitana e locale sono invece ascrivibili alla fase di Accordo Territoriale e degli atti attuativi successivi, fermo restando che la realizzazione della III corsia delle A13 è inserita nello scenario di riferimento del PUMS.					
<b>Accoglimento</b>			<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>					
Non comporta modifiche.					

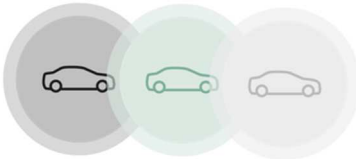


<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 693</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Soluzione viaria per spostare fuori dai centri abitati auto e mezzi pesanti fra Castello d'Argile, Pieve di Cento e Cento.			
<b>Deduzioni</b>			
Alcuni dei tracciati previsti nel PTCP sono stati superati in fase di elaborazione della rete stradale del PUMS a seguito del nuovo approccio che deve tenere conto principalmente degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti, perseguendo soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio. Tuttavia, il traffico pesante in attraversamento ai centri abitati risulta una importante criticità da risolvere, pertanto si rimanda a una successiva fase di monitoraggio, anche eventualmente a seguito della realizzazione della Cispadana, la valutazione circa la necessità di individuare una soluzione complementare all'infrastruttura già prevista dal Piano (Circonvallazione Est).			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 694</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE GALLIERA RENO-</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Si chiede d'indicare tra le opere prioritarie il braccetto tra via dei Giudei e la Nuova Galliera, nonché di verificare il tracciato prioritario di completamento della Circonvallazione di S. Giorgio di Piano in quanto, diversamente da quanto indicato dalla tavola del PTCP, sembra prevedere la riqualificazione di un tratto della via Codronchi che, a nostro parere, non presenta le condizioni richieste oltre a passare troppo in adiacenza alle aree residenziali di via Stanghellini.</p> <p>Si chiede quindi di prevedere un tracciato, che pur deviando il traffico diretto alla Reagens, sia maggiormente simile a quello precedentemente previsto nel PTCP e negli altri strumenti urbanistici.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La richiesta non viene accolta in quanto la realizzazione della variante di Statico è stata differentemente collocata a livello temporale nello scenario a regime (oltre lo scenario del PUMS), in quanto non rispondente ai criteri di priorità individuati dal Piano per la rete motorizzata. Tali criteri si basano su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM; partendo da tali obiettivi sono state sviluppate 4 variabili numeriche percentuali quali indicatori per la valutazione degli interventi: ossia riduzione percorrenze nei centri abitati, riduzione km rete in congestione, variazione tempi percorrenza tra comuni di Città metropolitana e Bologna, riduzione passeggeri direttrice SFM.</p> <p>Inoltre, non si ritiene opportuno sostituire il tracciato come richiesto introducendo quello contenuto nel PTCP e negli strumenti urbanistici, in quanto l'approccio relativo alla realizzazione di infrastrutture stradali è cambiato e deve necessariamente tenere conto degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti. Il PUMS pertanto persegue soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio; inoltre si sottolinea che la soluzione progettuale per la realizzazione dell'asse dovrà essere accuratamente studiata tra quelle con il miglior rapporto costi-benefici.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

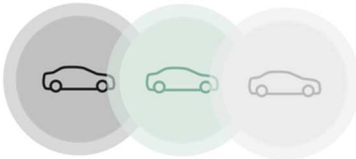
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 695</b>	<b>Proponente</b>	<b>P3-AGRESTE SRL</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Prevedere espressamente lo stralcio unitamente alla previsione del Passante Nord della relativa e corrispondente fascia di rispetto per l'ambito di Tavernelle.			
<b>Deduzioni</b>			
Il Piano, in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS ha inserito nello Scenario di Riferimento tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale, dai quali è escluso il Passante Nord. La tipologia di richiesta comunque non risulta di competenza del PUMS, ma la tematica verrà eventualmente trattata nel redigendo Piano Territoriale Metropolitano che sostituirà il PTCP.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 696</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 11533</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta realizzazione del "Passante Nord".			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il Piano, in coerenza con le disposizioni delle Direttive Ministeriali per la redazione e approvazione dei PUMS ha inserito nello Scenario di Riferimento tutti gli interventi programmati e finanziati di rango sovraordinato (nazionale e regionale) e di livello provinciale, dai quali è escluso il Passante Nord. Pertanto, il progetto di rifunzionalizzazione del nodo autostradale di Bologna di cui al vigente accordo tra Governo Nazionale, Regione e Enti Locali, è stato inserito nello scenario di Riferimento a partire dal quale implementare e confrontare gli scenari di Piano. È opportuno ribadire che le Linee Guida Ministeriali definiscono lo Scenario di Riferimento come "lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione -ad esempio demografica - del sistema e per effetto degli interventi realizzati (sul sistema dei trasporti e della mobilità) da altri piani sovraordinati" - cfr. All. 2 punto 2 lettera e).</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

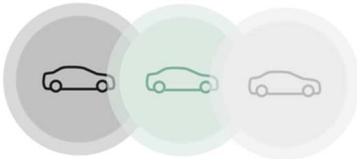
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 697</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>MONGHIDORO</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
<p>Inserimento nuova infrastruttura a sud della città di Bologna (o altri sistemi di trasporto veloci e sicuri che permettano il collegamento con la città e la rete autostradale) e studiare un nuovo tracciato tra Loiano e Rioveggio per la creazione di una bretella autostradale che favorisca il collegamento della Valle di Savena.</p>				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di un nuovo collegamento a sud della città di Bologna non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, è stato recentemente sviluppato l'aggiornamento della componente trasportistica dello studio di fattibilità della Bretella Reno Setta per la valutazione dell'intervento proposto di collegamento stradale tra le valli, il quale ha confermato e rafforzato la non sostenibilità dell'opera riportando il costo elevato agli esigui traffici automobilistici di previsione. Inoltre, si sottolinea che le opere richieste portano con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta. Tuttavia, nel caso in cui si verificano le condizioni necessarie per gli opportuni approfondimenti, si potrà valutare uno studio di fattibilità sul potenziamento infrastrutturale tra Sasso Marconi e Pianoro. Per quanto riguarda lo sviluppo di altri sistemi di trasporto veloce il PUMS prevede la realizzazione del Passante Ferroviario Porretta/Prato e la revisione della rete del TPL, per i sistemi di vallata e le frazioni, con un incremento radicale dei servizi offerti (raddoppio infrastrutturale porrettana, attraversamento ferroviario di Bologna, collegamenti bus di per adduzione e distribuzione, centri di Mobilità). Il monitoraggio verificherà il realizzarsi delle condizioni previste.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

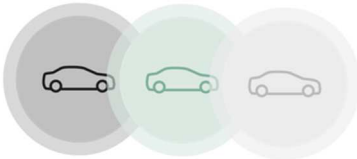


<b>OSSERVAZIONE</b>		<b>N° 698</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNITI</b>	<b>PER</b>
				<b>L'ALTERNATIVA</b>	
<p><b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b></p> 					
<b>Contenuto sintetico</b>					
Realizzazione Passante sud.					
<b>Deduzioni</b>					
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. La richiesta di inserire il Passante Sud non è quindi accoglibile, in quanto in contrasto con il principio sopra enunciato. Inoltre, i numerosi studi trasportistici portati avanti anche da Autostrade per l'Italia per la valutazione dell'intervento proposto hanno evidenziato la non sostenibilità dell'opera, rapportandone il costo elevato alla sua bassa attrattività in termini di volumi di traffico, pari a solo il 10-15% di quelli giornalieri presenti sul sistema tangenziale esistente. Inoltre, si sottolinea che l'opera porta con sé un impatto sul territorio e la sua orografia decisamente consistente, pertanto la richiesta non viene accolta.</p>					
<b>Accoglimento</b>			<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>					
Non comporta modifiche.					

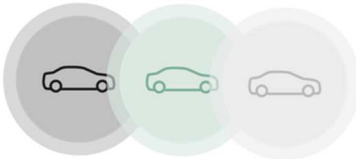
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 699</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 12853</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta nuovo ponte sul Reno da Via Traghetto a Via Triumvirato oppure dalla rotonda in località Birra a via del Lazzaretto per alleggerire tangenziale e trasversale.			
<b>Deduzioni</b>			
La realizzazione del Passante di Mezzo, facente parte dello scenario di riferimento del PUMS, prevede già la realizzazione di un nuovo ponte sul Reno tra Via del Chiu e Via del Triumvirato con la medesima funzione di alleggerimento del traffico in attraversamento. Inoltre, tale progetto comprende in corrispondenza anche la realizzazione di infrastruttura ciclabile. La richiesta non viene pertanto accolta.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

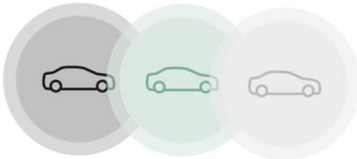
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 700</b>	<b>Proponente</b>	<b>GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Zona San Matteo della Decima: Si valuti: un ponte carrabile che unisca il territorio di San Matteo della Decima al territorio comunale di Castello d'Argile.			
<b>Deduzioni</b>			
Pur riconoscendo la funzionalità del collegamento, la richiesta non è accoglibile, in quanto la realizzazione di un nuovo ponte non è compresa né nello scenario di riferimento né nello scenario di Piano, non rientrando tra le opere programmate e/o finanziate; dunque risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 701</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Verificare la coerenza del PUMS con il PRIT in corso di approvazione in Regione, in particolare per quanto concerne la previsione di inserimento del "terzo ponte" fra Pieve di Cento e Cento per collegare l'abitato di Cento alla SP 42 e al casello di Altedo".</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il coordinamento con il PRIT quale piano direttamente sovraordinato è implicita nella elaborazione del PUMS che nello specifico, per quanto riguarda la rete infrastrutturale, in coerenza con quanto già definito nel PTCP, aggiorna la rete stradale metropolitana confermando primi tra i livelli principali la Grande Rete di collegamento regionale-nazionale e la Rete di Base regionale. Inoltre, il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale. Si rimanda dunque alla fase di aggiornamento del Piano prevista nel 2025 per l'eventuale inserimento dell'infrastruttura richiesta nel quadro programmatico del Piano.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

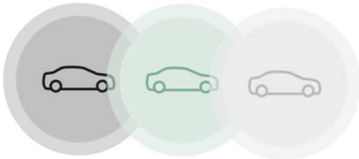
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 702</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 12853</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Proseguimento delle due corsie sulla Nuova Bazzanese nella tratta da Viale Masini di Zola P a Madonna dei Fornelli.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non sostenibile sia economicamente che dal punto di vista ambientale, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

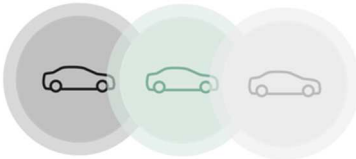
<b>OSSERVAZIONE</b>		<b>N° 703</b>		<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
					<b>CAMUGNANO</b>	
<p><b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b></p> 						
<b>Contenuto sintetico</b>						
<p>Potenziare investimenti su Porrettana tratto Sasso Marconi-Vergato (nell'ottica di abbandonare bretella Setta).</p>						
<b>Deduzioni</b>						
<p>L'intervento di potenziamento richiesto è già previsto nel piano nello scenario a regime mediante la riqualificazione della tratta della SP64 compresa tra Sasso Marconi e Carbona di Vergato.</p>						
<b>Accoglimento</b>				<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>						
<p>Non comporta modifiche.</p>						

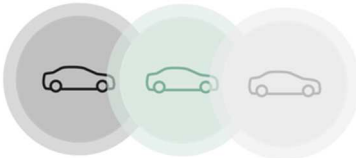
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 704</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI VALSAMOGGIA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Procedere alla progettazione dell'ampliamento a due corsie per senso di marcia per la nuova bazzanese SP569 nel tratto Zola Predosa Centro-Crespellano centro/Casello A1.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non economicamente sostenibile, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

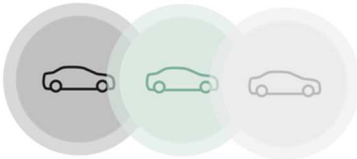
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 705</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Procedere alla progettazione dell'ampliamento a due corsie per senso di marcia per la nuova bazzanese SP569 nel tratto Zola Predosa Centro-Crespellano centro/Casello A1.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>La richiesta avanzata non può essere accolta in quanto l'ipotesi di allargamento a due corsie è stata superata in fase di programmazione in quanto non economicamente sostenibile, mentre i finanziamenti stanziati hanno permesso il completamento della Nuova Bazzanese tra Bazzano e l'area produttiva Via Lunga, con i relativi svincoli di collegamento con la viabilità secondaria; intervento peraltro compreso nello scenario di riferimento del piano in quanto già programmato e finanziato e recentemente realizzato. Inoltre, l'ampliamento non sarebbe coerente con gli indirizzi strategici del PSM 2.0 sulla mobilità e con gli obiettivi del PUMS di riduzione del traffico veicolare e di non competizione del sistema infrastrutturale con la rete di TPM in particolare con il sistema ferroviario metropolitano. L'intervento proposto inoltre risulta in contrasto con il principio fondante il PUMS di non prevedere la realizzazione né il potenziamento di strade di rango metropolitano non già programmate o finanziate, bensì favorire soprattutto la riqualificazione di quelle esistenti anche in un'ottica di pianificazione integrata con le componenti di mobilità attiva.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			



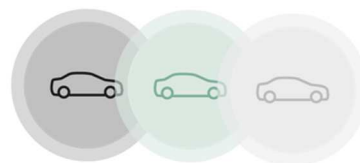
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 706</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Si chiede che il punto 10) citato nel paragrafo 7.2 “la configurazione infrastrutturale di riferimento” relativo al potenziamento della SP 3 venga inserito tra gli interventi previsti nella tabella 7.1 del paragrafo 7.4 “interventi per la rete metropolitana” di pagina 185 per metterne in evidenza il livello di priorità.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione non viene accolta in quanto l'intervento relativo alla realizzazione di svincolo e rotonda per il collegamento diretto tra la Trasversale di Pianura e il casello autostradale di Bologna-Interporto insieme al potenziamento del tratto stradale tra casello e svincolo per Interporto è correttamente collocato nel paragrafo 7.2 relativo allo scenario di riferimento poiché ne fa parte quale intervento già programmato di cui si presuppone l'avvenuta realizzazione indipendentemente dalle scelte del PUMS e su cui viene costruito lo scenario di Piano stesso, costituendone quindi già una vera e propria invariante progettuale.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 707</b>	<b>Proponente</b>	<b>INTERPORTO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Potenziamento infrastrutture stradali di collegamento della zona interportuale alle reti autostradali e stradali per l'elevato traffico camionistico e automobilistico.			
<b>Deduzioni</b>			
La richiesta avanzata è già contenuta nello scenario di riferimento di Piano, il quale prevede la realizzazione di uno svincolo e di una rotatoria per il collegamento diretto tra la Trasversale di Pianura e il casello autostradale di Bologna-Interporto ed il potenziamento del tratto tra il casello e lo svincolo per Interporto. Si rimanda all'Allegato QC1 - Nota metodologica dove è riportato l'elenco delle opere costituenti lo scenario di riferimento.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

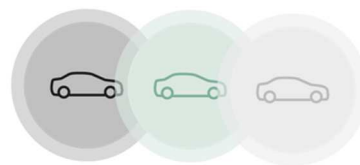
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 708</b>	<b>Proponente</b>	<b>A.MO BOLOGNA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Eliminare dal Piano scelta "no nuove strade" e rimandare la pianificazione territoriale e degli insediamenti ai piani preposti, come il PTM.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitan) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. I contenuti di questa osservazione non sono dunque accoglibili in quanto farebbero venire meno un assunto di valore assiomatico del PUMS. D'altro canto, a ben vedere, la proposta formulata dal Piano è tutt'altro che limitante in quanto, riferendosi unicamente alla viabilità che per le sue funzioni e indipendentemente dal proprio rango ha un ruolo nel funzionamento dello scenario del PUMS, consente la realizzazione di: 1) tutte le opere già programmate dal PTCP e risultate non contraddittorie rispetto agli obiettivi e al funzionamento dello scenario di Piano, 2) nuove varianti locali finalizzate a mitigare situazioni di oggettiva pericolosità 3) interventi di adeguamento in sede della viabilità esistente finalizzati a ridurre criticità funzionali o l'incidentalità, 4) viabilità locali che completano la funzionalità della rete di rango metropolitano, ad esempio per garantire l'accesso ai Centri di Mobilità.</p> <p>Inoltre il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel redigendo PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 709</b>	<b>Proponente</b>	<b>CONFCOMMERCIO ASCOM</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Non escludere la possibilità di ampliamento o nuova realizzazione di strade se non quelle pianificate/finanziate, quali: viabilità ex novo o di potenziamento collegamento Porrettana-Autostrada; Bretella Reno-Setta; ampliamento porrettana tra Sasso e Vergato; completamento Nuova Galliera raccordo Via Colombo.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il principio fondante introdotto dal PSM (Piano Strategico Metropolitano) e assunto dal PUMS esclude la creazione di nuove strade metropolitane, mentre per quelle già pianificate o programmate deve essere garantita la coerenza con gli obiettivi del PUMS. I contenuti di questa osservazione non sono dunque accoglibili in quanto farebbero venire meno un assunto di valore assiomatico del PUMS. D'altro canto, a ben vedere, la proposta formulata dal Piano è tutt'altro che limitante in quanto, riferendosi unicamente alla viabilità che per le sue funzioni e indipendentemente dal proprio rango ha un ruolo nel funzionamento dello scenario del PUMS, consente la realizzazione di: 1) tutte le opere già programmate dal PTCP e risultate non contraddittorie rispetto agli obiettivi e al funzionamento dello scenario di Piano, 2) nuove varianti locali finalizzate a mitigare situazioni di oggettiva pericolosità 3) interventi di adeguamento in sede della viabilità esistente finalizzati a ridurre criticità funzionali o l'incidentalità, 4) viabilità locali che completano la funzionalità della rete di rango metropolitano, ad esempio per garantire l'accesso ai Centri di Mobilità.</p> <p>Inoltre il PUMS per il proprio aggiornamento quinquennale dovrà coordinarsi con il redigendo PRIT 2025 a seguito della sua entrata in vigore, periodo entro il quale il PUMS dovrà essere integrato anche nel redigendo PTM, in qualità di suo piano di settore per la mobilità, anche per quanto concerne la componente strutturale relativa alla rete stradale.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

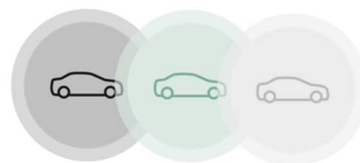
**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



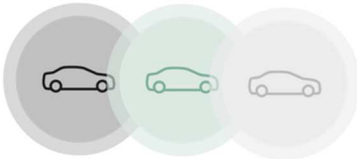
<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 710</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI ZOLA PREDOSA)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Possibilità di ripartire tra i diversi Enti coinvolti la spesa per la realizzazione dello svincolo di collegamento con la SP569 a servizio degli abitanti di Ponte Ronca e Zola Chiesa previsto nel PSC vigente.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>La realizzazione dello svincolo richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>NON DI COMPETENZA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.</p>	

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**


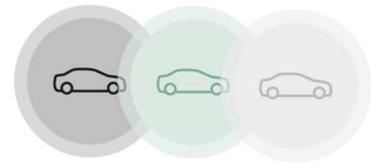
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 711</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Realizzazione di rampe di accesso ed uscita sulla Tangenziale SUD di Persiceto in prossimità del cavalcavia di via Castagnolo.			
<b>Deduzioni</b>			
La realizzazione dei raccordi richiesti risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.1			
Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 712</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Necessità di realizzare una rampa di uscita sulla SP 83 in prossimità di via Montirone.			
<b>Deduzioni</b>			
La realizzazione dei raccordi richiesti risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale per la loro eventuale progettazione. Il PUMS raccomanda che gli interventi relativi a varianti locali ai centri abitati e quindi anche i necessari svincoli/raccordi vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a reali necessità di miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, con particolare attenzione a pedoni e ciclisti.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.1			
Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 713</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Riqualificazione della viabilità provinciale (Via Bassa Bolognese, Via Galliera e Via Centese) in relazione alla realizzazione dell'accesso nord di interporto.			
<b>Deduzioni</b>			
Tra gli interventi previsti dal PUMS già programmati e finanziati oggetto di valutazione per lo scenario progettuale si distinguono 2 macro-categorie: 1) riqualificazione di infrastrutture esistenti 2) realizzazione di nuovi collegamenti All'interno della prima tipologia è compreso nello scenario a regime la variante della SP42 Centese, con riferimento al potenziamento di via della Costituzione e prolungamento di tale viabilità verso est per collegamento con la SP4 e bypass della zona industriale di Argelato.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			



**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 714**
**Proponente**
**PG 6194**
**Contenuto sintetico**

Riqualificazione SP253 San Vitale (Castenaso) - mancata integrazione tra PUMS e Piano risanamento acustico CM 2018 in cui vi è una criticità definita seria sulla stessa strada che il PUMS non individua come oggetto di riqualificazione. Si chiede di prendere in considerazione l'installazione di barriere fonoassorbenti nei tratti adiacenti alle abitazioni.

**Deduzioni**

Il PUMS prevede, in continuità con il PTCP, l'introduzione di forme di mitigazione ambientale, differenziate in funzione del contesto interessato e del tipo di infrastruttura. Si accoglie la richiesta avanzata per quanto concerne la necessità di interventi di mitigazione ambientale al fine di ridurre l'impatto acustico (mediante l'installazione di barriere fonoassorbenti) nei tratti adiacenti agli agglomerati residenziali che rimangono comunque di competenza dei comuni attraversati. Si specifica inoltre che la riqualificazione della SP253 non rientra tra gli interventi già programmati e/o finanziati.

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

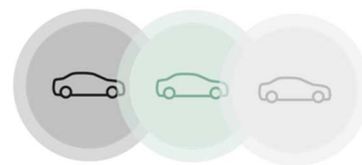
Non comporta modifiche.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 715</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA TERRE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Necessità di adeguamento SP3 Trasversale di Pianura.			
<b>Deduzioni</b>			
L'intervento di potenziamento richiesto è già previsto nel piano come prioritario nello scenario al 2030, mediante la riqualificazione della tratta della SP3 compresa tra Budrio e Villa Fontana.			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 716</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE DI PIANURA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Prevedere nuova viabilità di collegamento SP5 E SP4 attraverso SP47 E SP20 per favorire spostamenti da Baricella al casello autostradale di Altedo con contestuale previsione riqualificazione SP20 tra Altedo e San Pietro in Casale.			
<b>Deduzioni</b>			
Tra gli interventi previsti dal PUMS già programmati e finanziati, oggetto di valutazione per lo scenario progettuale, si distinguono 2 macro-categorie: 1) riqualificazione di infrastrutture esistenti 2) realizzazione di nuovi collegamenti			
All'interno della prima tipologia è compreso per lo scenario progettuale a regime la riqualificazione della SP47 tra Altedo e Baricella, ma non tra Altedo e San Pietro in Casale. Si sottolinea tuttavia che in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale il collegamento tra SP5 e SP4 viene servito mediante la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano con l'itinerario trasversale F "Crevalcore-Baricella" che collega appunto Baricella, Altedo, San Pietro in Casale addirittura fino a Pieve di Cento; al tal fine la SP20 sarà comunque interessata da una riprogettazione del canale stradale.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 717</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Nella Stazione FFSS di San Giorgio di Piano migliorare l'accessibilità per gli autobus con la realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra SP4 e Via Marconi, con eliminazione dell'attuale impianto semaforico.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'osservazione non è di competenza del PUMS, dato il livello di dettaglio richiesto. La realizzazione della rotatoria richiesta va opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione.) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica. Si specifica inoltre che tali tipologie di intervento rimangono di competenza dei singoli comuni.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni</p>			

devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 718**
**Proponente**
**PG 15609**
**Contenuto sintetico**

Messa in sicurezza degli incroci di Via Matteotti/SS64 con nuova rotonda, e quello di Via Sammarina/Intermedia di Pianura tramite progetto presentato dal Comune in data 10/07/2017.

**Deduzioni**

Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale B "Castelmaggiore-Medicina" ricalca le tratte stradali in cui si trovano gli incroci di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare rotonde in tali nodi va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica. Si specifica inoltre che tali tipologie di intervento rimangono di competenza dei singoli comuni.

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

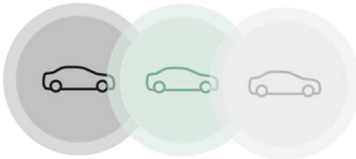
Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotonde va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.

Modifica testo capitolo 11

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni

devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 719</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE DI PIANURA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Previsione rotatorie nelle seguenti intersezioni: S. S. n. 64 e S. P. n. 20, S. P. 20 con S. P. 4 in Comune di San Pietro in Casale e tra S. P. 20 e circonvallazione Ovest abitato di Altedo (viale 11 settembre).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, il collegamento tra SS64 e SP4 viene servito mediante la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale F "Crevalcore-Baricella" che collega Baricella, Altedo, San Pietro in Casale fino a Pieve di Cento, ricalcando in parte il percorso della SP20 e SS64. La realizzazione delle rotatorie richieste va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			

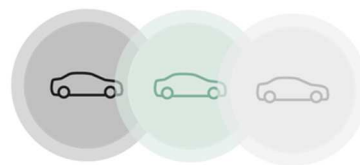


**Modifica testo capitolo 11**

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 720</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI CASTELMAGGIORE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Messa in sicurezza incroci con rotonda via Matteotti/SS64 e via Sammarina/Intermedia di Pianura.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale B "Castelmaggiore-Medicina" ricalca le tratte stradali in cui si trovano gli incroci di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare rotonde in tali nodi va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6</p> <p>La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotonde va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni</p>			

e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 721**
**Proponente**
**COMUNE DI SAN  
GIOVANNI  
IN  
PERSICETO**
**Contenuto sintetico**

Necessità di realizzazione di una rotatoria tra l'intersezione di via Fanin e la SP3 che consentirebbe di fluidificare maggiormente il traffico in direzione di San Giovanni in Persiceto ed in direzione di Cento.

**Deduzioni**

Si sottolinea che, in coerenza con gli obiettivi del PUMS di diversione modale a favore di forme di mobilità sostenibili, la rete di mobilità quotidiana del Biciplan metropolitano mediante l'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" ricalca la SP3 in cui si trova l'incrocio di cui viene richiesta la messa in sicurezza. La scelta di realizzare una rotatoria in tale nodo va dunque opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

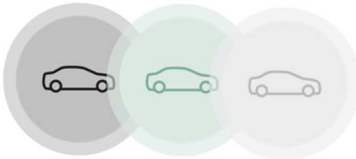
**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica.

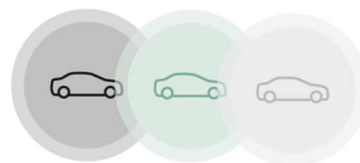
Modifica testo capitolo 11

Per quanto concerne gli interventi sui cosiddetti punti neri e più in generale in incroci ed intersezioni devono essere cercate soluzioni progettuali atte a proteggere il loro attraversamento da parte di pedoni e ciclisti. In particolare, la scelta di realizzare rotonde va opportunamente valutata in nell'ottica di favorire la mobilità attiva; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento in totale sicurezza di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 722</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 12853</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta intervento sulla SP83-SP255 si ravvisa un problema nelle due curve che s'incontrano da Via Bizzarri in direzione S. Matteo della Decima. Lunghezza del tratto 3500m.			
<b>Deduzioni</b>			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda la progettazione di dettaglio per la messa in sicurezza della rete stradale. Si sottolinea comunque che il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.6.1			
Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopedonali. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 723</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE DI PIANURA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Richiesta di approfondimenti sulla SS64 Porrettana tratta Ferrara-Bologna: analisi flussi di traffico e soluzioni nodi critici.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione non è di competenza del PUMS, dato il livello di dettaglio richiesto proprio degli studi di fattibilità e dei progetti esecutivi. Si sottolinea comunque che il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.6.1			
Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.			

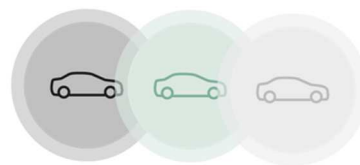
**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



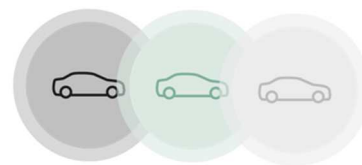
<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 724</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE                      TERRE</b>  <b>D'ACQUA                      (COMUNE</b>  <b>DI                      SANT'AGATA</b>  <b>BOLOGNESE)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Messa in sicurezza delle strade provinciali n. 16, 255, 568 in corrispondenza degli attraversamenti dei centri abitati.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>La richiesta di intervento è coerente con gli obiettivi di Piano in quanto il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano. Le priorità di intervento verranno valutate in fase di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.1</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.</p>	



**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 725</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE            TERRE D'ACQUA            (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Messa in sicurezza delle strade provinciali in attraversamento del centro abitato.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>La richiesta di intervento è coerente con gli obiettivi di Piano in quanto il PUMS promuove interventi di sicurezza stradale nelle strade extraurbane, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in attraversamento dei centri abitati. Tale indirizzo strategico verrà meglio esplicitato nel testo del documento di Piano. Le priorità di intervento verranno valutate in fase di attuazione a valle dell'approvazione del Piano.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.1</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nelle strade extraurbane interventi di sicurezza stradale e moderazione del traffico, per la protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, raccomandando in fase di progettazione gli approfondimenti necessari per la messa in sicurezza dei punti critici, in particolare in corrispondenza dei centri abitati e frazioni minori, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni. In fase di attuazione del Piano si valuterà la messa a punto di un sistema integrato per la gestione coordinata degli interventi di sicurezza e limitazione della velocità in cui coinvolgere direttamente i singoli Comuni o Unioni.</p>	

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 726**
**Proponente**
**PG 13381**
**Contenuto sintetico**

A sostegno dell'intervento di realizzazione della variante SP2 bypass abitati la Villa e Le Budrie.

**Deduzioni**

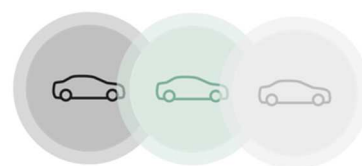
Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 727**
**Proponente**
**PG 14542**
**Contenuto sintetico**

A sostegno dell'intervento di realizzazione della variante Bretella delle Budrie.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

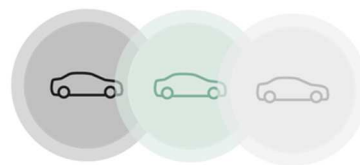
**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 728</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15218</b>
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

**Contenuto sintetico**

Contraria alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento e moderazione del traffico sull'attuale sede.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

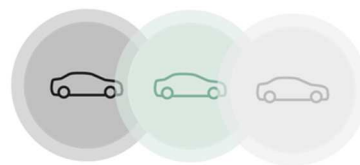
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 729**
**Proponente**
**PG 15219**
**Contenuto sintetico**

Richiesta mitigazione dell'impatto ambientale del Bypass SP2 Le Budrie.

**Deduzioni**

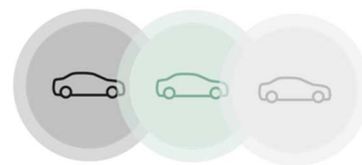
Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 730**
**Proponente**
**PG 15219**
**Contenuto sintetico**

Richiesta mantenimento del collegamento tra le Budrie e la frazione Castagnolo anche con San Giovanni anche con collegamenti ciclo-pedonali.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

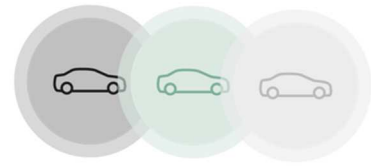
**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 731</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15225</b>
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

**Contenuto sintetico**

Contrario alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento e moderazione del traffico sull'attuale sede.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

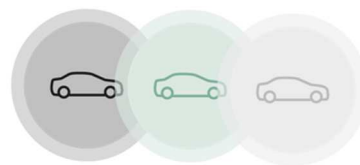
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 732**
**Proponente**
**PG 15226**
**Contenuto sintetico**

Variante Bypass Le Budrie SP2 favorevole.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

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

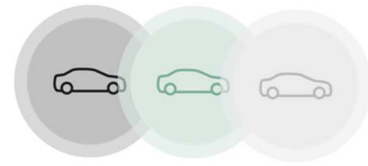
Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.



**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 733</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15235</b>
---------------------	---------------	-------------------	-----------------

**Contenuto sintetico**

Proposta alternativa alla Variante Bypass Le Budrie SP2, utilizzando Via Bassa.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

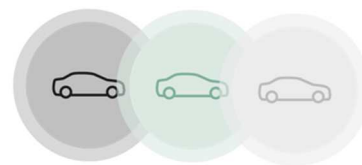
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 734**
**Proponente**
**PG 15239**
**Contenuto sintetico**

Contrario alla realizzazione del Bypass SP2, propone interventi per allargamento dell'attuale sede.

**Deduzioni**

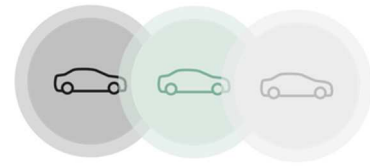
Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 735**
**Proponente**
**PG 15317**
**Contenuto sintetico**

Valutazione delle distanze, tra case e sede stradale, come da PTCP nella realizzazione del Bypass SP2. Chiede attenzione alle barriere antirumore in località Castelletto e valutare pericolosità ingresso Castelletto, svolta a sinistra.

**Deduzioni**

Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

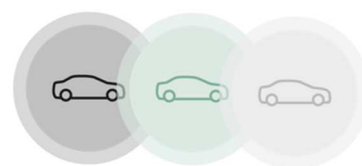
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 736</b>	<b>Proponente</b>	<b>GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Variante alla strada provinciale SP2, si ritiene fondamentale valutare una soluzione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-utilizzi, quanto più possibile, tracciati già esistenti;</li> <li>-sia calibrata ad una distanza opportuna dall'abitato al fine di impedire che l'inquinamento del traffico pesante gravi eccessivamente sull'abitato e non precluda lo sviluppo futuro dell'abitato stesso;</li> <li>-preveda la realizzazione di una pista ciclabile su sede propria lungo l'intero tracciato della Variante stessa;</li> <li>-preveda la realizzazione di opere di mitigazione.</li> </ul>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il PUMS in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza. Vanno dunque previsti anche interventi di moderazione del traffico per favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari. Infine, si precisa che lungo la direttrice è già prevista nel Bicipan metropolitano una pista ciclabile appartenente alla rete integrativa, rappresentando un ulteriore input fondamentale per un adeguata progettazione integrata dell'intervento.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.1			

Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

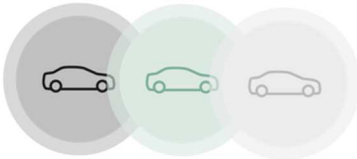
I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

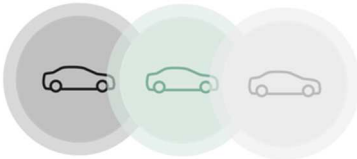
Modifica testo paragrafo 7.1

Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 737</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Necessità di realizzare variante SP2.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.</p> <p>I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.</p>			

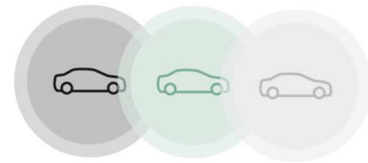
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 738</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA TERRE</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Necessità di realizzare bretella delle Budrie.			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il PUMS sempre in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza anche mediante interventi di moderazione del traffico, oltre a favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.</p> <p>I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.</p>			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 739</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Dare immediato corso alle urgenti opere indispensabili alla messa in sicurezza della SP2 Budrie, in attesa delle soluzioni strutturali definitive.			
<b>Deduzioni</b>			
La richiesta di immediato intervento non rientra nell'articolazione temporale prevista dal PUMS, in cui la realizzazione è prevista entro lo scenario 2030. Verrà comunque valutata l'urgenza di intervenire con misure di sicurezza da parte degli uffici preposti della Città metropolitana che esulano dalla diretta competenza del PUMS, rimandando comunque le specifiche soluzioni alla successiva fase di progettazione di dettaglio, raccomandando di procedere secondo il principio di pianificazione integrata sancito dal PUMS.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.</p> <p>I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.</p>			



<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 740</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Istituzione tavolo di concertazione misto politico e tecnico (RER, CM e Comune di San Giovanni) per definire tutte le attività di analisi e pianificazione richieste dal vigente quadro normativo al fine di ridurne i tempi.			
<b>Deduzioni</b>			
La richiesta di un tavolo di concertazione verrà valutata in fase di attuazione degli interventi previsti dal PUMS.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 741</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE D'ACQUA DI DELL'EMILIA)</b>	<b>TERRE (COMUNE ANZOLA</b>
---------------------	---------------	-------------------	---	-------------------------------------

**Contenuto sintetico**

Necessità di uno studio specifico per la variante SP2 tra la località Castelletto e via Sparate rivolto all'individuazione delle soluzioni per la viabilità di servizio ai molti accessi carrabili privati esistenti.

**Deduzioni**

Il PUMS in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede. Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030 la nuova realizzazione e la riqualificazione di alcune tratte della SP2 Via delle Budrie con il duplice intento di favorire la fluidificazione del traffico veicolare mediante il bypass degli abitati di Budrie e la Villa e creare le condizioni necessarie per la circolazione e l'attraversamento della mobilità attiva in sicurezza. Vanno dunque previsti anche interventi di moderazione del traffico per favorire la mitigazione dell'impatto ambientale negli agglomerati residenziali interessati dall'intervento. Si rimanda alla fase di attuazione la progettazione di dettaglio e i relativi approfondimenti necessari, anche per quanto concerne la viabilità di servizio.

**Accoglimento**

**ACCOLTA PARZIALMENTE**

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica testo paragrafo 7.1

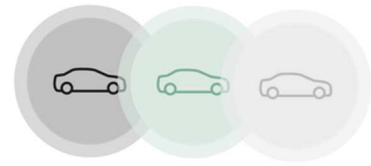
Per i nuovi progetti stradali, non inseriti nello scenario di riferimento, deve essere quindi valutata la compatibilità e la coerenza del progetto rispetto agli obiettivi del PUMS e, successivamente, vanno definite le priorità realizzative privilegiando la riqualificazione e l'ampliamento in sede di strade esistenti ed escludendo in ogni caso la creazione di nuove strade metropolitane, se non già inserite negli strumenti di pianificazione vigenti.

I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano

l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

Modifica testo paragrafo 7.1

Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 742**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Aggiungere: “La rete di viabilità panoramica sarà destinata esclusivamente alla mobilità dolce, per evitare inquinamento atmosferico e acustico da traffico veicolare in zone di alto interesse paesaggistico e turistico”.

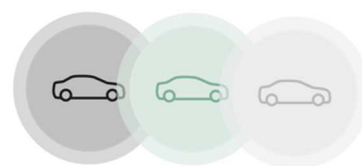
**Deduzioni**

Il PUMS afferma l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della viabilità panoramica per valorizzare tratti a vocazione turistica e ricreativa anche ai fini di promuovere l'economia locale. Tuttavia, la funzione di tale rete non può ridursi all'uso esclusivo della mobilità dolce, sia per garantire l'accessibilità e l'inclusione sociale ad abitanti e turisti sia per non penalizzare le realtà produttive eventualmente presenti nelle aree interessate. Si ritiene utile comunque integrare il testo per specificare che verrà favorita la mobilità dolce ed in particolare il cicloturismo su tale rete.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

Il PUMS afferma inoltre l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della rete di viabilità panoramica per valorizzare i tratti con vocazione turistica e ricreativa, favorendone la fruizione da parte della mobilità attiva ed in particolare del cicloturismo, con riflessi positivi per l'economia locale, la salubrità dell'aria e la qualità del paesaggio, e demandandone il compito agli strumenti di pianificazione metropolitani e comunali appropriati.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 743**
**Proponente**
**PG 5804**
**Contenuto sintetico**

No strade, conversione di alcune in aree ciclopedonali.

**Deduzioni**

L'osservazione è coerente con i principi alla base del PUMS che prevedono sia la realizzazione in via esclusiva delle infrastrutture già previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica sia l'attuazione di misure e strategie volte a incentivare la mobilità ciclo-pedonale. Inoltre, il PUMS, anche su sollecitazione di altri proponenti, afferma l'opportunità di dedicare tratti della viabilità panoramica alla mobilità attiva e nell'ambito dei PGTU la possibilità di declassare le strade F in FBIS con priorità di spostamento per pedoni e ciclisti.

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

Modifica testo paragrafo 7.1

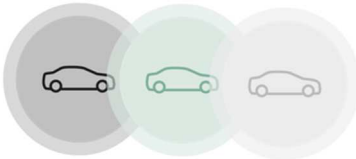
Il PUMS afferma inoltre l'opportunità di sviluppare ulteriormente il sistema della rete di viabilità panoramica per valorizzare i tratti con vocazione turistica e ricreativa, favorendone la fruizione da parte della mobilità attiva ed in particolare del cicloturismo, con riflessi positivi per l'economia locale, la salubrità dell'aria e la qualità del paesaggio, e demandandone il compito agli strumenti di pianificazione metropolitani e comunali appropriati.

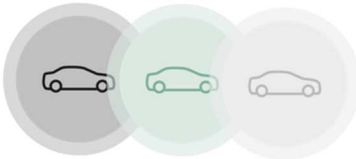
Modifica testo paragrafo 7.6.2

Il PUMS afferma l'opportunità di declassificazione delle strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade saranno dunque da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan. Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale (cfr. capitolo 11).

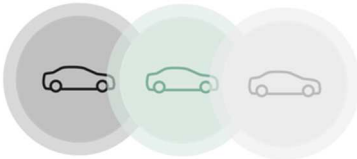
Modifica testo capitolo 11

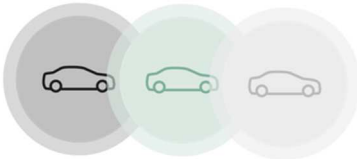
Inoltre, il PUMS promuove nell'ambito dei PGTU l'opportunità di declassificare le strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade sono da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan.

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 744</b>	<b>Proponente</b>	<b>PG 15609</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Riclassificazione delle strade urbane: trasformazione STRADE F in strade FBIS, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzate da sicurezza intrinseca per l'utenza debole; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si accoglie la proposta di declassificazione delle strade F in Fbis da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan nelle strade a connotazione rurale di pertinenza dei Comuni. Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale. L'accoglimento della proposta integra il documento di Piano sia al paragrafo 7.6.2 (strade urbane) che al capitolo 11 (Linee guida PGTU).</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica testo paragrafo 7.6.2</p> <p>Il PUMS afferma l'opportunità di declassificazione delle strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade saranno dunque da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan Si rimanda alla pianificazione locale in particolare ai PGTU comunali e ad i relativi Regolamenti Viari l'individuazione delle tratte idonee, raccomandandone la definizione puntuale (cfr. capitolo 11).</p> <p>Modifica testo capitolo 11</p> <p>Inoltre, il PUMS promuove nell'ambito dei PGTU l'opportunità di declassificare le strade F in Fbis, ossia in itinerari destinati prevalentemente alla percorrenza ciclopedonale e caratterizzati da sicurezza intrinseca per la mobilità attiva; in special modo nei Comuni a particolare connotazione rurale nelle strade di pertinenza a basso traffico. Tali tipologie di strade sono da destinarsi prevalentemente a traffico pedonale e ciclabile anche ad integrazione della rete cicloturistica individuata dal Biciplan.</p>			

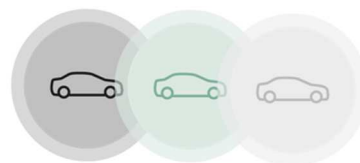
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 745</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>BOLOGNA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
<p>La tavola 3A della rete stradale del PUMS classifica come viabilità extraurbana secondaria di livello provinciale e interprovinciale (equiparabile alla tipologia C secondo il Codice della Strada), via delle Serre, via del Vivaio e un tratto di via di Mezzo, attribuendo all'itinerario da esse costituito un ruolo di collegamento tra via Marco Emilio Lepido e via Persicetana e, più in generale, come parte della direttrice che unisce Zola Predosa e la Bazzanese con Calderara di Reno, Castello d'Argile e Pieve di cento. Pure riconoscendo la necessità di ricostituire tale collegamento, al momento interrotto, in relazione alle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti stradali in questione e al carico di traffico che essi possono sostenere si ritiene opportuno ricondurli alla classificazione di viabilità locale extraurbana (equiparabile alla tipologia F secondo il Codice della Strada).</p>				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3, in cui la tratta richiesta verrà classificata come viabilità secondaria di rilievo intercomunale. La medesima classificazione verrà assegnata per omogeneità anche alla tratta corrispondente a Via Rigosa che collega la Via Emilia alla Bazzanese.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
MODIFICA TAV.A3				



<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 746</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI IMOLA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Indicare nuova San Vitale presente nel PTCP e nel PSC Imola come corridoio di salvaguardia infrastrutturale.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione non viene accolta in quanto tale collegamento è soddisfatto dal potenziamento dell'Autostrada A14, non si ritiene quindi necessario mantenere un potenziamento della San Vitale in concorrenza all'autostrada.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON ACCOLTA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 747</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI IMOLA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Indicare l'asse Via Casacce-Via Ferra come viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale presente nella TAV. 4A del PTCP e nel PSC Imola.			
<b>Deduzioni</b>			
Il collegamento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto, in cui si dovrà tenere conto con particolare cura anche di soluzioni a favore della mobilità attiva (pedoni e ciclisti). Il collegamento sovralocale è comunque soddisfatto dal potenziamento dell'autostrada A14.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.1			
Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 748</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI IMOLA</b>
---------------------	---------------	-------------------	------------------------

**Contenuto sintetico**

Indicare la via Lughese come viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale come condiviso in sede di riserve provinciali al PSC del Comune di Imola delle quali si riporta stralcio: “si condivide di classificare la SP54 Lughese (tra via Patarini e via Lasie) come viabilità extra urbana secondaria di rilievo intercomunale, nelle more della realizzazione della nuova viabilità di interesse regionale del tratto est della circonvallazione”; in quanto è intenzione dell'Amministrazione proporre una variante urbanistica finalizzata allo stralcio della nuova viabilità prevista tra via Patarini e via Valverda, in quanto non sostenibile in termini finanziari e non più funzionale all’assetto della zona industriale di Imola, si ritiene di confermare la funzione prioritaria della via Lughese come tratto est della circonvallazione di Imola.

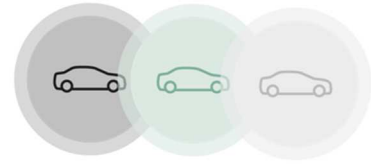
**Deduzioni**

Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3.

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

**Modifica eventuale al Piano**

Modifica Tav. A3

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 749**
**Proponente**
**COMUNE DI IMOLA**
**Contenuto sintetico**

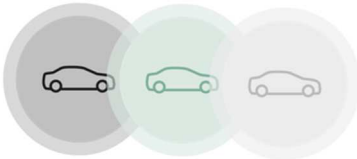
Si chiede, coerentemente con il PGTU vigente del Comune di Imola, di declassare il tratto di circonvallazione interna del capoluogo (viale Carducci-De Amicis) in quanto non adeguato a rivestire la stessa funzione della circonvallazione più esterna costituita da viale Marconi-Resistenza e via Pirandello-Graziadei. Il tratto di via Lasie interno al centro abitato e via Patarini-Turati, che non compaiono nella Tavola, andrebbero al contrario inseriti come principali strade urbane.

**Deduzioni**

Si accoglie la modifica evidenziata che comporterà l'aggiornamento della Tavola A3.

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

Modifica Tav. A3

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 750</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE RENO-GALLIERA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Il tratto di Via Barche e Via Saletto indicato come provinciale (SP44) non è esistente in quanto l'attuale strada provinciale ha un altro percorso lungo Via Asinari; tale tratto va dunque indicato come "progetto di nuova realizzazione" (in quanto non esistente con quel percorso).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il tratto indicato verrà riportato nella tavola della rete stradale come intervento di riqualificazione in coerenza con quanto già previsto dal PTCP.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Modifica Tav. A3            Figure 7.1-7.2            Tabella 7.1.</p>			

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 751</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE TERRE D'ACQUA (COMUNE DI ANZOLA DELL'EMILIA)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Si chiede di rappresentare la rotatoria all'innesto della via Emilia e la SS9 Romano Cocchi tangenziale di Anzola dell'Emilia come prevista dall'accordo di programma del polo industriale "Martignone".			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la rotatoria indicata è compresa nello scenario di riferimento, tuttavia la scala grafica della tavola non ne consente la rappresentazione.			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

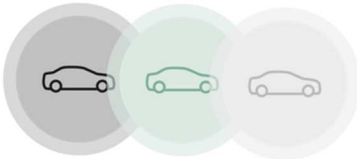
<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 752</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Uniformare sui tratti autostradali urbani metropolitani velocità limite 110 km/h per ridurre inquinamento acustico.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, come sottolineato nel paragrafo 6.2.1 dove è evidenziato tra le azioni promosse dal PUMS il controllo della velocità; al contempo, però, l'osservazione fa riferimento ad un livello di competenza non riferibile ai contenuti propri del PUMS, che non può incidere in modo diretto sui limiti di velocità del sistema autostradale che dipendono soprattutto dal gestore. In fase di attuazione la Città metropolitana si impegna a promuovere tale istanza presso Società Autostrade.			
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 753</b>	<b>Proponente</b>	<b>UNIONE VALSAMOGGIA (COMUNE DI CASALECCHIO)</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Garantire un maggior rispetto dei limiti di velocità sull'asse attrezzato sud ovest (SP 569 di Vignola), anche attraverso l'istituzione di sistemi di rilevamento della velocità non solo puntuale ma sulla tratta quale il sistema tutor.			
<b>Deduzioni</b>			
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, come sottolineato nel paragrafo 6.2.1 dove è evidenziato tra le azioni promosse dal PUMS il "controllo della velocità e utilizzo di strumenti telematici, ove consentito, per la sanzione di comportamenti ed infrazioni ad elevato rischio"; al contempo, però, per quanto auspicabile un'attuazione omogenea su tutto il territorio, l'osservazione fa riferimento ad un livello di dettaglio non compatibile con i contenuti propri del PUMS che comunque si rimanda alla fase di attuazione, valutando l'eventuale individuazione di un sistema integrato per la gestione degli interventi di sicurezza in cui coinvolgere direttamente il Settore Viabilità e i singoli Comuni o Unioni.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			



<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 754</b>	<b>Proponente</b>	<b>GRUPPO CONSILIARE DEMOCRATICO E PD PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
Zona San Matteo della Decima Si valuti: - una soluzione per alleggerire via Bevilacqua dal traffico pesante -la realizzazione della rotonda del Chiesolino.			
<b>Deduzioni</b>			
La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale quali in particolare il PGTU, che dovrà individuare misure di regolamentazione della circolazione e interventi mirati a disincentivare il traffico di attraversamento pesante in strade con inadeguate caratteristiche geometrico-funzionali anche mediante un adeguata classificazione. Per quanto concerne la scelta di realizzare rotonde in ambito urbano va opportunamente valutata nell'ottica di favorire in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare e di proteggere comunque entrambe le correnti. Pertanto, si rimanda agli approfondimenti di dettaglio propri delle successive fasi di progettazione in un'ottica integrata, per le quali si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti e la valutazione di soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione...) che si sposano inoltre con una maggior sostenibilità economica.			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Modifica testo paragrafo 7.1 Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una			

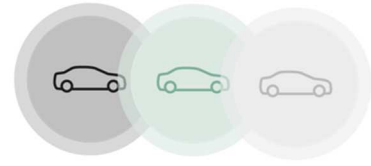
particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

Modifica testo paragrafo 7.6

La medesima attenzione per la mobilità attiva deve essere garantita anche in incroci ed intersezioni sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare la scelta di realizzare rotatorie va opportunamente valutata nell'ottica di favorire e proteggere in primo luogo la mobilità attiva rispetto a quella veicolare; pertanto si raccomanda l'individuazione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di pedoni e ciclisti, oltre alla valutazione di eventuali soluzioni alternative di razionalizzazione e messa in sicurezza degli incroci (semaforizzazioni, preferenziazioni, ridisegno dell'intersezione..) che si sposino inoltre con una maggior sostenibilità economica

Modifica testo capitolo 11

Si sottolinea che in ogni caso la previsione di nuove tratte stradali, anche con funzione di circonvallazione al centro abitato, deve essere attentamente valutata e rispondere esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**

**OSSERVAZIONE**
**N° 755**
**Proponente**
**PG 9287**
**Contenuto sintetico**

Implementare i collegamenti tra Via Risorgimento e la Nuova Bazzanese: prosecuzione via dello sport, doppio senso di marcia in via Masini e sottopassaggio ponte sul lavino a monte del centro storico.

**Deduzioni**

La richiesta avanzata non è di competenza del livello strategico proprio del PUMS, al netto degli svincoli di collegamento tra la viabilità secondaria e la Nuova bazzanese già inclusi nello scenario di riferimento di piano, ma riguarda strumenti di pianificazione e programmazione di livello locale.

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

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA**



<p><b>OSSERVAZIONE</b>                      <b>N° 756</b></p>	<p><b>Proponente</b>                      <b>UNIONE                      TERRE</b> <b>D'ACQUA                      (COMUNE</b> <b>DI                                      ANZOLA</b> <b>DELL'EMILIA)</b></p>
<p><b>Contenuto sintetico</b></p>	
<p>Estensione della variante alla via Emilia dalla Cà d'Oro fino alla Cavazzona o alla congiunzione con la variante di Castelfranco Emilia.</p>	
<p><b>Deduzioni</b></p>	
<p>Non si ritiene opportuno introdurre il tracciato come richiesto, già contenuto nel PTCP, in quanto l'approccio relativo alla realizzazione di infrastrutture stradali è cambiato e deve necessariamente tenere conto degli obiettivi di carattere ambientale e di sviluppo sostenibile per tutte le diverse componenti. Il PUMS pertanto persegue soluzioni il più possibile in linea con l'azzeramento del consumo di suolo e della riduzione dell'impatto delle infrastrutture stradali sul territorio.</p>	
<p><b>Accoglimento</b></p>	<p><b>NON ACCOLTA</b></p>
<p><b>Modifica eventuale al Piano</b></p>	
<p>Modifica testo paragrafo 7.1</p> <p>Per quanto concerne gli interventi relativi alla realizzazione di varianti locali ai centri abitati, compresi i relativi svincoli e raccordi, il PUMS raccomanda che vengano valutati con attenzione e rispondano esclusivamente a necessità legate all'allontanamento del traffico pesante e al miglioramento della sicurezza, della salute, della qualità dello spazio urbano e della sua permeabilità, ponendo una particolare attenzione alla progettazione stradale di dettaglio per favorire i pedoni e ai ciclisti.</p>	

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>				
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 757</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI PERSICETO</b>	<b>IN</b>
<b>Contenuto sintetico</b>				
Collegamento stradale diretto tra la stazione ferroviaria di S. G. Persiceto (Centro Modale) e le arterie SP 255 ed SP 568.				
<b>Deduzioni</b>				
Il collegamento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto. Tuttavia, poiché tali tratte risultano funzionali alla realizzazione dell'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" previsto dal Biciplan metropolitano si raccomanda alla progettazione di dettaglio una adeguata integrazione con il percorso ciclabile.				
<b>Accoglimento</b>		<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

<b>SEZIONE 7 - MOBILITA' MOTORIZZATA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 758</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Completamento e potenziamento del collegamento tra la via Cento (ex SP 255) e la SP 83 in prossimità dell'area artigianale ex Zuccherificio.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>L'intervento richiesto risulta di carattere propriamente locale e non compete alla pianificazione strategica della rete di rango metropolitano propria del PUMS. Si rimanda dunque alla programmazione locale l'eventuale progettazione del collegamento richiesto. Tuttavia, poiché tali tratte risultano funzionali alla realizzazione dell'itinerario trasversale D "Nonantola-Sala Bolognese" previsto dal Biciplan metropolitano si raccomanda alla progettazione di dettaglio una adeguata integrazione con il percorso ciclabile.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>NON DI COMPETENZA</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			