



COMUNE DI
BOLOGNA

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DOCUMENTO DI CONTRODEDUZIONI

Documento di controdeduzioni alle osservazioni, pareri, riserve e proposte presentate al nuovo PGTU 2006



PIANO DELLA MOBILITA': UN PROGETTO DI GRANDE RESPIRO

**Assessore alla Mobilità
Maurizio Zamboni**

**Coordinamento generale
Cleto Carlini**

**Contributi specialistici
Patrizia Finelli, Paolo Galanti, Andrea Mazzetti, Carlo Michelacci, Federico
Paveggio**

**Coordinamento Operativo
Gian Matteo Cuppini**

**Segreteria Tecnica
Mauro Borioni**

**Settore Mobilità Urbana
Daniele Bertocchi, Fabio Cartolano, Alessio Fabbri, Alessio Gazzi, Paolo Illice,
Nicola Montanari, Paolo Passarini, Luca Saltarelli, Valeria Villani**

INDICE

PREMESSA	7
ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI	11
QUADRO DI SINTESI	147

Premessa

Il percorso seguito dal nuovo Piano Generale del Traffico Urbano 2006 è iniziato formalmente il 19 Aprile 2005, quando la Giunta Comunale ha approvato le Linee di indirizzo che specificavano le principali finalità che avrebbero dovuto ispirare le azioni previste dal futuro Piano: in estrema sintesi, l'obiettivo è stato individuato nel miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini, con interventi integrati mirati a garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città, in una logica di incremento del trasporto pubblico e di tutela delle zone a maggior pregio ambientale e architettonico.

L'approvazione delle Linee di indirizzo è stata accompagnata dall'approvazione da parte del Consiglio Comunale del "Piano Straordinario per la Qualità dell'Aria e la Mobilità Sostenibile a Bologna" (PSQA) avvenuta il 28 Febbraio 2005 e del "Piano per la distribuzione delle merci in città" avvenuta il 6 Marzo 2006: i contenuti e le misure previsti in tali Piani sono da intendersi in parte aggiornamento al vigente PGTU approvato nel 2000 e in parte precursori e anticipatori delle azioni previste nel nuovo PGTU 2006.

Alla luce dell'entità delle criticità legate alla mobilità l'Amministrazione Comunale ha voluto attivare una straordinaria esperienza partecipativa volta alla valorizzazione dell'ascolto e del confronto con i cittadini e i soggetti del tessuto associativo ed economico della città, coinvolgendo nelle consultazioni anche i Quartieri e i Comuni limitrofi. Per consentire la più larga partecipazione possibile, in un'ottica di confronto aperto e di ampia collaborazione, oltre ad incontri tematici è stato attivato uno specifico Forum sulla mobilità e sul nuovo PGTU (che oltre agli incontri pubblici è stato supportato da un forum web) nel quale i partecipanti hanno trovato uno spazio utile per confrontarsi con i tecnici dell'Amministrazione, ottenere informazioni e fornire suggerimenti e contributi utili nella delicata fase di preparazione della prima stesura del nuovo PGTU 2006. Questa prima fase partecipativa, iniziata nell'Aprile del 2005, è durata

più di un anno culminando nell'assemblea plenaria di chiusura del Forum il 20 Settembre del 2006.

Anche sulla scorta dei contributi e delle proposte emerse durante il Forum sulla mobilità, in occasione delle consultazioni svolte e in collaborazione con altri Settori dell'Amministrazione Comunale, è stata elaborata una prima stesura del nuovo PGTU 2006, adottata dal Consiglio Comunale con O.d.G. n. 228 dell'11 Dicembre 2006 PG.N. 245502/2006 avente per oggetto: "Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano ai sensi dell'art.36 del nuovo codice della strada. Adozione."

All'adozione del Piano è seguito quindi l'avvio dell'iter di approvazione per come previsto dall'art.34 della L.R. 20/2000 e così come stabilito dall'art.7 comma 4 della L.R. 30/98, che prevede, oltre alla pubblicazione sul B.U.R. e sui principali quotidiani locali:

- n l'invio alla Provincia per la verifica di conformità con gli altri strumenti di pianificazione in essere;
- n la consultazione formale dei Quartieri;
- n il deposito per 60gg. presso la sede del Comune, per la libera presa visione e l'eventuale formulazione di osservazioni.

Il Piano è stato dunque depositato in libera visione al pubblico e sono state raccolte le osservazioni pervenute anche oltre i termini di legge al fine di consentire la valutazione del maggior numero di aspetti e argomenti possibili. Il presente documento contiene dunque il dettaglio delle osservazioni, dei pareri, delle riserve e delle proposte pervenute al Settore Mobilità Urbana riguardo al nuovo PGTU adottato e le relative controdeduzioni proposte dall'Amministrazione Comunale.

Ogni osservazione è stata separata nelle diverse parti che la compongono per agevolare una risposta puntuale su ogni singolo aspetto affrontato: per ognuno di questi, quindi, è stata realizzata una fase istruttoria al fine di consentirne una analisi che fosse più completa possibile.

L'analisi di ogni singolo aspetto contenuto nelle diverse osservazioni ha prodotto un esito sintetico, che a seconda del caso può essere:

- **Accolta:** quando il contenuto dell'osservazione viene interamente condiviso e, rappresentando una variazione rispetto al testo del PGTU 2006 adottato, ne provoca una sua modifica o integrazione.
- **Accolta parzialmente:** quando una parte del contenuto dell'osservazione viene condivisa e, rappresentando una variazione rispetto al testo del PGTU 2006 adottato, ne provoca una sua modifica o integrazione.
- **Già prevista:** quando il contenuto dell'osservazione viene condiviso, ma è già previsto nel testo del PGTU 2006 adottato e non ne provoca una sua modifica o integrazione.
- **Rinviata:** quando il contenuto dell'osservazione non rientra nelle competenze del PGTU, ma di altri strumenti ai quali si rinvia.
- **Respinta:** quando il contenuto dell'osservazione non viene accolto.

L'esito, espresso in forma sintetica, viene poi sviluppato e motivato nel testo della controdeduzione.

Elenco delle Osservazioni e delle Controdeduzioni*

Gli aspetti affrontati nelle osservazioni sono quasi 500; per facilitarne la consultazione sono stati individuati appositi codici di seguito riportati:

Borgo	: Quartiere Borgo Panigale
Donato	: Quartiere San Donato
Navile	: Quartiere Navile
Porto	: Quartiere Porto
Reno	: Quartiere Reno
Saragozza	: Quartiere Saragozza
Savena	: Quartiere Savena
Stefano	: Quartiere Santo Stefano
Vitale	: Quartiere San Vitale
LL.PP.	: Settore LL.PP. – U.O. Strade del Comune di Bologna
PRA	: Privato – Sig. Prampolini Sergio
CNA	: Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa – CNA Bologna
CONF	: Confesercenti Bologna
PROV	: Provincia di Bologna

* *In sede di Consiglio Comunale è stato approvato un emendamento che apporta modifiche alla tabella di elenco delle osservazioni e controdeduzioni relativamente ai seguenti aspetti:*

- *Modifica esito delle osservazioni n° 36, 85, 86, 172, 181, 191, 204, 252, 277, 284, 358, 377, 455. Nei casi in cui anche parte del testo della controdeduzione sia stato modificato, questa viene evidenziata in corsivo.*
- *Le osservazioni 58 e 151 sono state separate per consentire una risposta più puntuale ai diversi argomenti sollevati.*

CAMP	: Associazione Campeggiatori Turistici d'Italia
DESO	: Privato – Sig.ra Zucchini Desolina
CINE	: Associazione Nazionale Esercenti Cinema – ANEC Emilia Romagna
FORT	: S. G. Fortitudo
ASCOM	: Associazione dei Commercianti, degli Operatori turistici e dei servizi – Ascom Bologna
LEGA	: Legambiente
STA	: Privato – Stagni Claudio
AMB	: Associazioni e comitati ambientalisti: Bologna Vivibile, Legambiente, WWF, Rete Unirsi – gruppo mobilità, Consulta della bicicletta, Rete del Nuovo Municipio, La Compagnia dei Celestini, Comitato Strada Maggiore e San Vitale, Comitato Piazza Verdi, Critical mass, Associazione Giardino del Guasto, Comitato Insieme, Comitato via Broccaindosso
ASSO	: Assocentro Bologna
CODA	: Codacons
MAU	: Privato – Avv. Mauro Rosa
PALA	: Comitato artigiani commercianti, imprenditori, liberi professionisti e residenti della zona Palasport
BIKE	: Monte Sole Bike Group
COOP	: Confcooperative Bologna
CONS	: Consulta della bicicletta Bologna
MUSA	: Ass. Mobilità Urbana Sicurezza Ambiente – MUSA
TOSC	: Comitato di via Toscana e dintorni
TAX	: Associazioni di categoria del trasporto pubblico non di linea

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

Num	Soggetto	Argomento	Osservazione	Esito	Controdeduzione proposta
1	Borgo	Infrastrutture	Esprime il proprio sostegno al progetto di Metrotranvia presentato dalla Giunta del Comune di Bologna e dall'Assessorato ai Trasporti, che è l'unico che prevede il collegamento con Borgo Panigale che è la zona della città più distante dal centro storico. Ribadisce l'importanza del S.F.M. come opportunità strategica.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva. Si ricorda tuttavia che, secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni. Infine, si ricorda che il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8), pur non entrando nel merito di aspetti già previsti e concordati nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi in quanto non di competenza del PGTU stesso.
2	Borgo	SFM	- Sottolinea l'esigenza di rendere pienamente fruibili le due fermate S.F.M. presenti nel territorio di Borgo Panigale. La fermata di Casteldebole che è inserita fra le priorità fin dal 1997, vede fermare solo i treni provenienti da Vignola, mentre quelli della linea Porrettana non fermano nei giorni feriali a Casteldebole. Ciò determina lo spreco di una grande potenzialità, negli orari di punta da Casteldebole si impiegano oltre 30 minuti per raggiungere il centro storico, mentre con il treno si impiegherebbero solo 7 minuti. Nonostante ripetute sollecitazioni all'Assessorato ai Trasporti della Regione Emilia Romagna ed alle Ferrovie non vi è stata alcuna risposta positiva, nel primo caso nemmeno la risposta. Domanda pertanto alla Giunta del Comune di Bologna di farsi promotrice verso la Regione Emilia Romagna, la Provincia, le Ferrovie e ATC perché tali ritardi vengano tempestivamente colmati. - Il Consiglio ritiene inoltre positivo il fatto che nei materiali in discussione si faccia riferimento alla fermata Scala/Aeroporto del S.F.M.. La realizzazione di questa ulteriore infrastruttura permetterà di proseguire lungo il percorso di incentivazione del trasporto pubblico.	Già prevista	Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8), pur non entrando nel merito di aspetti già previsti e concordati nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi ai quali si rimanda, in quanto non di competenza del PGTU stesso. Quanto alle questioni specifiche sollevate, si sottolinea che gli enti locali (Comune e Provincia) si stanno adoperando con RFI per porre rimedio ai ritardi e alle inadempienze.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

3	Borgo	TPL	<p>Risulta incomprensibile a questo Consiglio la mancata armonizzazione delle tariffe fra i treni locali delle Ferrovie e di ATC.</p> <p>Domanda pertanto alla Giunta del Comune di Bologna di farsi promotrice verso la Regione Emilia Romagna, la Provincia, le Ferrovie e ATC perché tali ritardi vengano tempestivamente colmati.</p>	Già prevista	<p>Tale attività è prevista nel progetto Stimer che, come indicato nel paragrafo 6.1.7, è in corso di attuazione, e del quale se ne condivide l'elevata valenza strategica.</p>
4	Borgo	SFM	<p>Risulta incomprensibile il fatto che mezzi elettrici già da tempo in possesso di ATC, per potenziare e rendere meno inquinante la tratta Bazzano/Bologna, non siano ancora agibili e funzionanti.</p> <p>Domanda pertanto alla Giunta del Comune di Bologna di farsi promotrice verso la Regione Emilia Romagna, la Provincia, le Ferrovie e ATC perché tali ritardi vengano tempestivamente colmati.</p>	Già prevista	<p>Come indicato nel paragrafo 6.7, la conversione dei mezzi è uno degli obiettivi del PGTU.</p> <p>L'autorizzazione alla immissione in esercizio di tali mezzi, tuttavia, non è automatica; il Comune si adopererà comunque sia presso il Ministero che presso FER affinché ci sia un maggior coordinamento in tal senso tra le istituzioni.</p>
5	Borgo	SFM	<p>Chiede che per i treni provenienti da Marzabotto sia definito ed armonizzato un orario compatibile con quelli provenienti da Vignola, da Porretta e da Marzabotto con cadenza di 20 minuti permettendo così una frequenza di fermata dei treni in grado d'incentivare l'uso del mezzo pubblico.</p> <p>Domanda pertanto alla Giunta del Comune di Bologna di farsi promotrice verso la Regione Emilia Romagna, la Provincia, le Ferrovie e ATC perché tali ritardi vengano tempestivamente colmati.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitan come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8), pur non entrando nel merito di aspetti già previsti e concordati nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi ai quali si rimanda, in quanto non di competenza del PGTU stesso.</p> <p>Quanto alle questioni specifiche sollevate, si sottolinea che nelle ore di punta tra Bologna Centrale e Casalecchio Garibaldi è previsto un treno ogni 30' sia per Porretta che per Vignola. In altri termini è previsto un treno ogni 15'. Purtroppo essendo la linea a binario unico dopo Casalecchio le irregolarità sono frequenti, anche per la vetustà del materiale rotabile. Gli enti locali (Comune e Provincia) si stanno adoperando con i gestori dei servizi ferroviari per migliorare i livelli di servizio.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

6	Borgo	TPL	<p>In merito al trasporto pubblico ed alla sua velocità d'esercizio, il Consiglio, nell'apprezzare le misure già intraprese: l'attivazione di SIRIO, RITA ed il Piano delle Merci, ritiene opportuno sottolineare come, principalmente nelle ore di punta, il percorso delle linee portanti (13 e 19) sia spesso intralciato lungo il percorso nel centro storico da mezzi di supporto a cantieri o impegnati nel carico/scarico merci, come anche nel tratto Porta S. Felice / Via Veneto.</p> <p>Sarebbe opportuno prevedere ulteriori controlli in quelle fasce orarie e disincentivare l'occupazione delle carreggiate delle Vie S. Stefano, Farini, S.Vitale negli orari di maggiore passaggio.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU prevede interventi mirati al miglioramento dell'efficienza del trasporto pubblico, evidenziando la necessità di contrastare i fenomeni della sosta impropria.</p> <p>L'Amministrazione Comunale concorda inoltre sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila per gli effetti negativi che ha sulla circolazione, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGTU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative.</p> <p>Infine, il Piano Merci si propone fra i vari obiettivi proprio quello di un migliore utilizzo della carreggiata e una diminuzione dell'invasività della sosta in doppia fila. In centro storico (sosta a righe blu) il controllo è già effettuato capillarmente.</p>
7	Borgo	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Ritiene utile la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, con tecnici dell'Assessorato e componenti del Consiglio di Quartiere, per predisporre una proposta che dalla sosta al villaggio INA, al piano parcheggi lungo la via M.E.Lepido, al raccordo fra i diversi spezzoni di piste ciclabili, fino all'impatto delle nuove infrastrutture in programma, che richiedono un nuovo sistema di mobilità, sia in grado di apportare una proposta interdisciplinare ed organica.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU prevede la necessità di concordare con i Quartieri le misure da adottare con le modalità che si riterranno più opportune, in considerazione delle risorse disponibili.</p>
8	Borgo	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Relativamente all'"ISOLA AMBIENTALE" (ZONA 30) il Consiglio propone inoltre la zona di Birra Bologna come ulteriore area da prendere in considerazione per un progetto integrato.</p>	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

9	Borgo	TP non di linea	Considerato che il territorio di Borgo Panigale per la sua conformazione (26 Km ²) in gran parte non è servito dal trasporto pubblico, e viste le proposte di carattere generale contenute nel piano, il Consiglio propone il territorio del Quartiere come punto di sperimentazione di un progetto rivolto ad integrare il trasporto pubblico di linea con altri sistemi (taxi, navette ect) in modo di togliere dall'isolamento alcune realtà e permettere un uso ancora più diffuso del mezzo pubblico.	Già prevista	L'intervento proposto è previsto al capitolo 6.1.6 del PGTU che prevede per l'appunto di servire le zone periferiche del quartiere Borgo Panigale con servizi di trasporto flessibili quali taxi a prezzo convenzionato o navette a percorso variabile.
10	Borgo	Sicurezza	Nel condividere l'impianto generale delle proposte ritiene necessario focalizzare l'attenzione sullo stato di Via E. Ponente e di Via M.E. Lepido che in alcuni tratti manca del marciapiede con auto e in sosta spesso in doppia fila. Superare questa situazione, attraverso semplici infrastrutture ed anche maggiori controlli potrebbe prevenire situazioni molto gravi.	Già prevista	La continuità dei percorsi pedonali sulla rete classificata è una delle misure previste dal PGTU e demandata ai PPQ per la valutazione di priorità e la definizione del tipo di intervento. L'Amministrazione Comunale concorda sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila per gli effetti negativi che ha sulla circolazione, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGTU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative.
11	Borgo	Sicurezza	Segnala la pericolosità della rotatoria Casteldebole, sulla quale si ritiene utile una riflessione per attuare miglioramenti.	Rinvia	L'argomento della sicurezza delle intersezioni a rotatoria è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.5.1 e 6.9.3.2. L'osservazione specifica, tuttavia, non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Al momento, comunque, la rotonda Battaglia di Casteldebole non rientra fra i punti neri di rilevanza prioritaria.
12	Donato	Conversione parco veicolare	Apprezzato l'impegno del PGTU nel mantenimento degli incentivi per la conversione delle auto da benzina a GPL e metano.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva, e si ricorda che come indicato nel PGTU l'Amministrazione da tempo sta promuovendo azioni volte a favorire la riconversione per le auto private, per i bus urbani ATC, per la flotta taxi e per il parco veicolare merci in accesso alla "T" ed alla ZTL. Si vedano al riguardo i paragrafi 4.7, 6.2.1 e in particolare 6.7, che affronta in modo esauriente la questione.
13	Donato	TPL	Apprezzato l'impegno del PGTU nella volontà di aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici attraverso l'utilizzo di sistemi di controllo telematico degli accessi alla ZTL (SIRIO) e dell'estensione dei sistemi di telecontrollo delle corsie preferenziali (RITA).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, e si ribadisce quanto riportato in merito nel paragrafo 6.1.2.
14	Donato	ZTL	Apprezzato l'impegno del PGTU per una revisione/riduzione dei permessi per l'accesso alla ZTL attraverso un sistema di scadenze dei requisiti che dovranno essere rinnovati, al fine di controllare l'effettiva esigenza degli utilizzatori.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto riportato in merito nel paragrafo 5.7.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

15	Donato	Percorsi sicuri casa-scuola	Apprezzato l'impegno del PGTU per l'ampliamento dei percorsi casa scuola.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto espresso al riguardo nei paragrafi 6.5.2 e 6.9.3.1.
16	Donato	Mobilità ciclabile	Apprezzato l'impegno del PGTU per l'ampliamento della rete di piste ciclabili. Si ribadisce la valenza dell'impostazione del PGTU nel verificare ed approfondire ulteriormente la proposta del Piano sulla mobilità ciclabile, in particolare per quanto riguarda le previsioni di medio - lungo periodo.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo la centralità data nel piano al miglioramento, potenziamento e promozione della mobilità ciclabile.
17	Donato	Pedonali e isole ambientali	Apprezzato l'impegno del PGTU per le proposte di introdurre nuove isole ambientali attraverso lo strumento delle "Zone 30", finalizzate alla riduzione dell'inquinamento ma anche dell'incidentalità per gli utenti "deboli" della strada (pedoni e ciclisti).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo le motivazioni e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la realizzazione delle isole ambientali previste al paragrafo 5.3.
18	Donato	Estensione Piano sosta	Ritiene necessario allargare l'ipotesi, contenuta nel piano, della zona a pagamento fino alla tangenziale coinvolgendo l'area di San Donnino, proponendo una fascia gratuita la prima ora, per cercare di incentivare il commercio di vicinato attuando una tariffazione crescente per le ore successive.	Rinvia	Non si concorda con quanto proposto in quanto le tipologie di implementazione del Piano Sosta non possono che essere standardizzate in tutto il territorio comunale. Riguardo l'estensione del Piano Sosta, non si esclude la possibilità di effettuare l'ulteriore estensione proposta e si rimanda a valutazioni successive tenendo conto delle capacità realizzative dell'Amministrazione.
19	Donato	Informazione al cittadino	Auspica che si avviino efficaci campagne di comunicazione per spiegare alla cittadinanza le ragioni poste alla base del Piano, per informare sulle novità introdotte e per informare costantemente sul monitoraggio dei risultati conseguiti e sull'effettivo raggiungimento degli obiettivi.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate.
20	Donato	TP extraurbano	Ritiene necessario attivare un tavolo di confronto con i comuni della cintura per definire procedure di accesso alla città condivise e meno impattanti per il quartiere in particolare per quanto riguarda il servizio pubblico extra urbano, giudicato oggi carente.	Già prevista	L'argomento non è di competenza del PGTU, in quanto il servizio di TP extraurbano compete alla provincia di Bologna; l'ambito di discussione di tale servizio è dunque il PTCP, cui si rimanda. Si fa comunque presente che nell'ambito del PGTU è già stato attivato un tavolo che vede coinvolti i Comuni contermini, come riportato nel paragrafo 3.6.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

21	Donato	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Critica l'ipotesi di prolungamento della sosta in orario serale, fino alle 23, nella cerchia dei Mille, temendo, come conseguenza, l'effetto di ulteriore abbandono del centro. Si ritiene che quella parte di Bologna abbia bisogno, al contrario, di ritornare ad essere vissuta a tutte le ore e da tutti i cittadini, non solo qualche categoria, evitando di creare luoghi degradati e in balia di comportamenti scorretti: peraltro la chiusura di ulteriori sale cinematografiche può rappresentare un colpo definitivo alla vivibilità e alla resistenza al degrado di quelle aree.	Accolta parzialmente	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.
22	Donato	Gestione risorse finanziarie	Come elemento trasversale ad ogni tematica posta per il raggiungimento degli obiettivi di questo piano vi deve essere la certezza dei finanziamenti non solo per le infrastrutture ma anche per ogni piccolo intervento che si renda necessario per conseguire elementi di sicurezza e vivibilità di tutta la città.	Già prevista	Le risorse finanziarie a disposizione, che consentiranno una attuazione graduale degli interventi previsti dal PGTU, sono quelle riportate nella tabella contenuta nel paragrafo 7.3.
23	Donato	Sicurezza	Ribadisce la valenza dell'impostazione del PGTU nell'affrontare organicamente il tema della sicurezza stradale, in particolare per pedoni e ciclisti, garantendo a tutti il diritto alla mobilità, indipendentemente dalle condizioni fisiche o anagrafiche (percorsi sicuri casa-scuola, tecnologie e soluzioni per i cittadini diversamente abili, ecc.).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo per quanto riguarda la sicurezza stradale gli obiettivi indicati nel paragrafo 4.2 e le azioni previste in più parti del PGTU, e in particolare al paragrafo 6.9.
24	Donato	TPL	Sottolinea l'importanza dell'avvio di politiche sul fronte dei trasporti pubblici su gomma, anche in collaborazione con ATC, per migliorare il sistema di preferenziazione semaforica, che non può attivarsi solo in presenza di rilevanti ritardi.	Già prevista	Il comune si sta attivando insieme con ATC per attivare la preferenziazione semaforica su cinquanta impianti semaforici; questi funzioneranno indipendentemente dal ritardo accumulato dai mezzi di TPL.
25	Donato	TPL	Sottolinea l'importanza di operare per un maggiore controllo sul corretto utilizzo dei titoli di viaggio, assicurando così l'introito necessario al sostegno del servizio rimodulando le tariffe, in particolare nei giorni festivi, per permettere a più persone di raggiungere il centro, valutando abbonamenti calmierati per i bambini delle scuole elementari.	Già prevista	La lotta all'evasione tariffaria rientra negli obiettivi di risanamento dell'azienda di TPL, e ATC si sta dunque adoperando per aumentare i controlli; inoltre, si fa presente che esiste già un'offerta di tariffe diversificata che coprono le varie esigenze.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

26	Donato	Sicurezza	Sottolinea l'importanza di aver avviato una sistematica campagna di sensibilizzazione tesa ad incrementare l'educazione stradale, per garantire una migliore convivenza tra i diversi utenti ed un maggiore rispetto delle regole della strada.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo per quanto riguarda l'educazione stradale quanto riportato nel paragrafo 4.2.1.
27	Navile	Informazione al cittadino	Auspica che si avviino efficaci campagne di comunicazione per spiegare alla cittadinanza le ragioni poste alla base del Piano, per informare sulle novità introdotte e per informare costantemente sul monitoraggio dei risultati conseguiti e sull'effettivo raggiungimento degli obiettivi.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate.
28	Navile	TPL	Piena condivisione si esprime relativamente alla scelta di assicurare maggiore velocità e regolarità di servizio delle principali linee radiali, realizzando soprattutto percorsi protetti ed interventi puntuali; tale obiettivo deve essere condotto con coerenza e determinazione. In tale ottica appare particolarmente importante la filoviarizzazione della linea 27, che è da intendersi non afferente alla sola stazione di Corticella (obiettivo fondamentale) ma a tutte le diramazioni attualmente presenti nel servizio.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, e si ribadisce quanto riportato in merito nel paragrafo 6.1.2.
29	Navile	TPL	Dal percorso di consultazione della cittadinanza sono nuovamente emerse le segnalazioni di pesanti irregolarità di servizio, in particolare per la linea 11.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1. In particolare, il Comune si sta attivando per effettuare dei piani particolareggiati miranti ad ottenere una regolarizzazione e fluidificazione dei mezzi di TPL similmente a quanto già effettuato sulla linea 14.
30	Navile	TPL	Fondamentale appare avviare, al più presto, l'atteso sistema di trasporto lungo la direttrice est-ovest, dando finalmente risposta alla domanda di mobilità diretta tra Corticella-Piazza Unità-Ospedale Maggiore.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in questo ambito si valuterà la possibilità di risolvere la criticità evidenziata.
31	Navile	TPL	Assolutamente non condivisibile appare l'indicazione di ricomprendere tra le aree ad utenza debole l'area della Noce; per tale ambito occorrerà continuare a garantire l'attuale collegamento diretto con il centro storico e non ipotizzare inaccettabili sistemi di trasporto a chiamata o a navetta.	Già prevista	Il PGTU non prevede di ridurre il servizio di TPL nell'area della Noce. Ciò non toglie che possa comunque essere valutata l'opportunità di integrare l'attuale servizio con nuove forme di trasporto pubblico non di linea.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

32	Navile	TPL	Apprezzamento si esprime sull'ipotesi di riorganizzazione delle linee di trasporto notturno (ormai inadeguate alla domanda ed indispensabili per avviare politiche di tutela del centro storico anche nelle ore serali e notturne).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto riportato nel paragrafo 6.1.1 per cui, nell'ambito della riorganizzazione dell'attuale rete di trasporto pubblico prevista dal PGTU, "viene rivisto il servizio serale e notturno per adeguare l'offerta del TPL all'attuale assetto urbanistico e ai mutati stili di vita della popolazione (allungamento orari, catene casa - lavoro - svago,...)".
33	Navile	TPL	Apprezzamento si esprime sul progetto di tariffazione unica ed elettronica STIMER (evidenziando come la mancata attivazione della tariffazione integrata costituisca una vergogna per le nostre Amministrazioni, da sanare al più presto).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto riportato nel paragrafo 6.1.7. Il progetto Stimer è in corso di attuazione, e se ne condivide l'elevata valenza strategica.
34	Navile	TPL	Maggiore attenzione deve essere posta all'obiettivo di garantire a tutti l'accessibilità al trasporto pubblico: positivo risultato l'aumento del numero di mezzi a pianale ribassato, ma insufficienti appaiono le politiche per garantire l'utilizzo da parte degli utenti non vedenti. E' vergognoso che non siano ancora stati ripristinati i sistemi di comunicazione vocale, esistenti e non utilizzati, all'interno dei mezzi ATC (da tempo attivi in altre città europee ed italiane); i sistemi informatizzati vengono infatti utilizzati solo per trasmettere messaggi pubblicitari e notizie inquietanti sugli eventi criminosi avvenuti in città, invece che per fornire notizie utili all'utenza del mezzo pubblico.	Già prevista	I sistemi di comunicazione vocali sono attivi e non risulta che siano stati disattivati.
35	Navile	TPL	Si auspicano politiche tariffarie articolate e differenziate.	Già prevista	Si fa presente che esiste già un'offerta di tariffe diversificata che coprono le varie esigenze. Il PGTU individua comunque nel progetto Stimer, che come indicato nel paragrafo 6.1.7 è in corso di attuazione, l'obiettivo finale della politica tariffaria, e in tale ambito andranno definite eventuali politiche di agevolazione tariffaria.
36	Navile	TPL	Occorre verificare l'impatto del deposito Ferrarese (anche in previsione di eventuali ampliamenti), a partire dal percorso via Matteotti, via Jacopo della Quercia, via Franceschini, via Ferrarese; vie non tutte idonee al traffico degli autobus e già cariche di traffico per gli spostamenti dalla stazione verso la Fiera e via Ferrarese.	Rinvia ta*	L'ampliamento del deposito Ferrarese è contenuto nel progetto del TPGV. Tuttavia, si fa presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto: l'argomento sollevato non può dunque essere oggetto di valutazione da parte del PGTU.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

37	Navile	Estensione Piano sosta	Si concorda con la scelta da tempo richiesta di estensione delle aree a sosta regolamentata al quadrante Bolognina-Casaralta (che deve costituire un'assoluta priorità da realizzarsi nel minore tempo possibile).	Già prevista	L'area Bolognina Casaralta sarà oggetto dell'estensione delle aree di sosta regolamentata alla cui definizione più puntuale si rimanda al Piano Particolareggiato della sosta.
38	Navile	Estensione Piano sosta	Occorrerà prevedere, come già da tempo richiesto, la realizzazione di ambiti a sosta regolamentata anche nelle zone Lame (via Beverara e adiacenze) e Croce Coperta.	Rinviata	Riguardo l'estensione del Piano Sosta, non si esclude la possibilità di effettuare l'ulteriore estensione proposta e si rimanda a valutazioni successive tenendo conto delle capacità realizzative dell'Amministrazione.
39	Navile	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Si concorda sulla scelta di estendere alle ore serali la sosta regolamentata nel delicato quadrante del centro storico (che appare oggi in stato di abbandono dopo le ore 20).	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva, ma si fa presente che, confermando la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno tuttavia condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura. Questo per tenere conto della necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, considerando anche il progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione.
40	Navile	ZTL	Si concorda con la proposta di ridurre progressivamente il numero di vetture per cui garantire la gratuità dei permessi; a tal proposito, si evidenzia come la scelta di rilasciare contrassegni non riportanti l'indicazione del numero di targa, senza prevederne frequentemente il rinnovo, rischia di determinare fenomeni di abuso attraverso il riutilizzo di vecchi contrassegni in caso di sostituzione della precedente vettura; si chiedono pertanto, anche in tal senso, interventi tesi a garantire l'effettivo rispetto delle regole.	Già prevista	La riduzione dei contrassegni senza targa, la riduzione degli abusi e la implementazione dei contrassegni con scadenza sono obiettivi già espressamente richiamati nel PGTU al paragrafo 5.7, nel quale vengono dettagliate anche azioni specifiche in tal senso.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

41	Navile	Parcheggi	<p>Maggiori approfondimenti dovrebbe riguardare il tema dell'interscambio che non appare sufficientemente sviluppato e che risulta invece strategico per il riequilibrio modale: inaccettabile ed incredibile risulta l'utilizzo con funzioni di interscambio del parcheggio Michelino, da destinarsi esclusivamente alle manifestazioni fieristiche, mentre non sufficientemente esplorati appaiono altri temi, tra cui l'interscambio nelle ore serali per l'accesso al centro storico. Le politiche proposte di dissuasione dell'interscambio all'esterno dei parcheggi dedicati appaiono invece condivisibili, che prevedono tra l'altro la gradualità della tariffazione lungo tutte le radiali del trasporto pubblico.</p>	Respi nta	<p>Riguardo il tema dell'interscambio per quanto riguarda il Q.re Navile, il parcheggio Giuriolo rappresenta, soprattutto dopo la riqualificazione ormai ultimata, una localizzazione strategica, suscettibile di sviluppi. Non sembra pertanto necessario reperire altre aree, bensì occorre migliorare e potenziare gli impianti esistenti.</p> <p>Riguardo il Parcheggio Michelino, si segnala che nel contratto sottoscritto con il concessionario non è previsto l'utilizzo nelle giornate non di fiera. Il parcheggio svolgerà funzioni di interscambio per 500 posti (espandibili a 2500) con la Metrotranvia non appena sarà realizzata. Eventuali modifiche di utilizzo saranno oggetto di valutazioni successive.</p>
42	Navile	Limitazio ne alla circolazio ne dei motoveic oli	<p>Occorre prevedere una graduale equiparazione di tutti i veicoli motorizzati a due, tre, quattro ruote, garantendo ambiti all'interno dei quali tali mezzi siano esclusi (pedonalizzati, ztl in prospettiva) o non dominanti (zone residenziali e 30km/h), sia in centro che in periferia.</p>	Già previs ta	<p>Il PGTU, in attuazione degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, non solo intende interdire l'accesso degli autoveicoli pre-euro alla ZTL ma anche quello dei motoveicoli pre-euro; detta interdizione sarà attuata grazie all'uso degli strumenti tecnologici di telecontrollo.</p> <p>Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGTU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro. <p>Si ritiene opportuno valutare gli effetti prodotti dalle misure previste prima di ragionare riguardo l'opportunità di ulteriori integrazioni.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

43	Navile	Classificazione stradale	<p>Non appaiono assolutamente condivisibili le classificazioni proposte per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - via Saliceto, che costituisce e deve costituire una strada locale e non una strada secondaria interzonale; - via Marco Polo, che non deve essere classificata quale strada di scorrimento, in quanto tutto il quadrante deve essere già coordinato con il nuovo assetto viario (come parzialmente già fatto), che vede tale ruolo rivestito dall'asse Terracini-Nuova Roveretolo. 	Accolta parzialmente	<p>Si concorda col fatto che via Saliceto sia una strada a prevalente valenza locale. Non esistono le condizioni per classificare da subito come strade di scorrimento l'asse Terracini-Nuova Roveretolo in quanto il sistema è ancora incompleto e non in grado di assorbire il carico di traffico conseguente. La classificazione di via Marco Polo è inoltre conseguente a considerazioni di carattere strettamente urbanistico sull'ampiezza della fascia di rispetto per l'edificazione prevista su questa via e sulla necessità di armonizzare le classificazioni del PGTU con quella del PRG. Si fa comunque presente che, una volta individuato un adeguato itinerario alternativo, la riclassificazione delle vie, almeno da un punto di vista strettamente viabilistico, è possibile tramite ordinanza del Sindaco.</p>
44	Navile	Sicurezza	<p>L'approccio proposto in tema di sicurezza stradale appare corretto e condivisibile, ma appaiono insufficienti le risorse stanziare per affrontare le problematiche esistenti (in particolare per la realizzazione dei Piani Particolareggiati di Quartiere).</p> <p>Appaiono inoltre auspicabili interventi sperimentali innovativi relativi in particolare alla segnaletica orizzontale e verticale, come già sta avvenendo in numerosi centri della nostra Regione e non solo e che vede Bologna in una situazione di evidente ritardo (in particolare migliorare la segnalazione luminosa delle isole intermedie e installare sistemi innovativi, quali pannelli luminosi per la segnalazione della velocità di crociera dei veicoli).</p>	Rinviata	<p>Si fa presente che gli argomenti trattati dall'osservazione non sono tutti di competenza del PGTU.</p> <p>Infatti sia l'attuazione del Piano della Sicurezza Stradale, sia i PPQ, come anche l'attuazione delle isole ambientali, attingono al finanziamento previsto in Piano Triennale LL.PP. 2007-2009: è quindi nella definizione del Piano Investimenti (e non nel PGTU) che vanno richiesti maggiori stanziamenti per le tematiche indicate. È possibile che la quota destinata alla Sicurezza Stradale (30% del finanziamento complessivo) possa essere incrementata mediante la partecipazione a bandi sulla sicurezza emanati da ministero/regione in attuazione del PNSS.</p> <p>Anche l'osservazione relativa al migliore segnalamento notturno delle isole mediane non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto, pur condivisibile, è riferita ad un livello di dettaglio successivo.</p> <p>Non si concorda con l'affermazione di un ritardo del Comune di Bologna sull'impiego di sistemi innovativi, come testimoniato dai numerosi sistemi telematici installati e utilizzati, riguardo i quali sono previsti ulteriori potenziamenti nel prossimo futuro.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

45	Navile	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>- Il Quartiere Navile, nonostante le proprie dimensioni e le criticità presenti, ospita solo una delle dieci isole ambientali proposte come prioritarie: questa scelta appare assolutamente inaccettabile.</p> <p>- Si propone come intervento prioritario (da realizzarsi prima anche dell'intervento proposta a Corticella dal Settore Mobilità, di cui non si ravvisa oggettivamente l'urgente necessità) il riordino complessivo a zona 30 km/h del quadrante Corticella-Stalingrado-Cignani, all'interno del quale ricadono interventi da tempo indicati come prioritari dal Quartiere Navile e mai realizzati (sicurezza stradale in via Ferrarese, Lombardi, Cignani) e risulta attraversato da traffici impropri, nonché e caratterizzato da un basso livello di qualità urbana. In tal modo appare possibile anticipare i futuri interventi di riqualificazione del PSC e valorizzare le centralità presenti.</p> <p>- Anche il triangolo della zona storica di Corticella individuata tra le vie Corticella, via Bentini e stazione di Corticella, sede di un import</p>	Accolt a parzia lment e	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Tuttavia, poiché i criteri di valutazione per l'individuazione dell'isola ambientale Zona Bentini non sono di sicurezza stradale ma prettamente urbanistici, si ritiene accolta la richiesta di realizzare l'isola ambientale Zona Saliceto del quadrante Corticella-Stalingrado-Cignani, che peraltro è caratterizzata da un numero maggiore di residenti e da una superficie più estesa, al posto di quella inizialmente proposta. Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p> <p>Per quanto riguarda il riordino degli schemi circolatori nel quadrante tra le vie Corticella e Ferrarese, sulla cui opportunità si concorda, questo può essere demandato al PPQ.</p>
----	--------	---	---	-------------------------------------	--

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

46	Navile	Mobilità pedonale	<p>Occorrerebbe prevedere un più efficace piano sistematico per l'eliminazione di tutte le barriere architettoniche ancora presenti nella città, per favorire la mobilità dei soggetti diversamente abili. Più in generale l'obiettivo di garantire a tutti il diritto alla mobilità va più coraggiosamente perseguito. Un progetto di installazione in tutta la città di un grande numero di seggiolini, distribuiti uniformemente su tutta la città, sarebbe ad esempio un piccolo gesto molto utile per la cittadinanza anziana, e non solo, a fronte di risorse poco ingenti.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU assegna un ruolo primario alla questione generale posta nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole. Il PGTU, inoltre, considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9. Per quanto riguarda il particolare dei seggiolini citati nell'osservazione, si valuterà l'opportunità di un loro utilizzo all'interno di progetto puntuali che coinvolgeranno i vari settori competenti.</p>
47	Navile	Mobilità ciclabile	<p>Le critiche emerse negli incontri hanno riguardato soprattutto il tema della gestione e della mancata realizzazione di una quantità adeguata di piste ciclabili, evidenziando come, nonostante il miglioramento rispetto all'Amministrazione precedente, le risorse insufficienti da un punto di vista sia economico, sia umano (nonostante la grande qualità tecnica e professionale degli Uffici, tuttavia numericamente assolutamente esigui) hanno determinato una sostanziale inadeguatezza rispetto alle problematiche e alle aspettative in materia.</p>	Già prevista	<p>In merito alla valutazione espressa, si fa presente che lo sforzo che l'Amministrazione Comunale sta compiendo è certamente molto rilevante, soprattutto se confrontato con la scarsità di risorse ben nota. Infatti, a fronte di un generalizzato taglio degli investimenti, le risorse destinate alla mobilità ciclabile non hanno subito variazioni. Non va peraltro dimenticato che una buona parte delle infrastrutture ciclabili proviene da una attenta e coordinata gestione di tematiche generali (isole ambientali, percorsi sicuri casa-scuola, piani particolareggiati, piani estrattivi, opere connesse a grandi infrastrutture). L'U.O. Sosta, Parcheggi e Piste Ciclabili svolge le funzioni di "Ufficio della mobilità ciclabile", con compiti prevalentemente tecnici e di coordinamento tra i vari Uffici comunali impegnati nella progettazione di infrastrutture ciclabili, anche mediante la resa di pareri su tutti i progetti (si veda al riguardo quanto riportato nel paragrafo 6.9.3.2).</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

48	Navile	Mobilità ciclabile	In occasione del completamento della radiale nord, i cui lavori dovrebbe finalmente a breve avviarsi, si chiede di sperimentare proprio su tale itinerario soluzioni innovative per la riqualificazione dell'intero itinerario (tra le criticità si segnalano la totale inadeguatezza del tratto posto sul ponte di Galliera, oggi utilizzato dai pedoni e non dai ciclisti, il tratto pressoché mancante di illuminazione lungo via Fioravanti, e numerose intersezioni pericolose lungo il tragitto sia in via Fioravanti, sia in via Arcoveggio).	Già prevista	L'osservazione si riferisce a tematiche realizzative e non pianificatorie, e dunque non è di competenza del PGTU. Si rammenta comunque l'accordo in corso di stipula con RFI che prevede la rivisitazione dei percorsi ciclabili nei dintorni della Stazione. Per quanto riguarda l'intersezione di piste ciclabili con strade laterali (es. Via Fioravanti) il Regolamento Viario in corso di predisposizione è la sede adatta per affrontare tale tematica in termini generali.
49	Navile	Mobilità ciclabile	Anche per i ciclisti vanno avviate politiche per la promozione dell'educazione stradale finalizzate al rispetto del quadro di regole condivise.	Già prevista	Quanto richiesto è già previsto al paragrafo 4.2.1. Si ricorda inoltre che i programmi di educazione stradale condotti dalla Polizia Municipale nelle scuole comprendono ora in via sperimentale la sensibilizzazione degli studenti ai temi della mobilità sostenibile, unitamente allo svolgimento di esercitazioni pratiche direttamente sulle piste ciclabili.
50	Navile	Mobilità ciclabile	Chiesta l'individuazione di un collegamento diretto tra il Quartiere Lame (e la nuova facoltà di Ingegneria) e la porzione occidentale del centro storico (l'utilizzo del sottopasso di stazione e ancora più del Ponte di Galliera appare non credibile per i ciclisti diretti in tutta la porzione posta ad ovest di via Marconi che continueranno a utilizzare il sottopasso di Zanardi).	Respianta	Effettuata una approfondita analisi di fattibilità è emersa l'impossibilità di allargare i marciapiedi nel sottopasso di Via Zanardi, pena una forte riduzione della capacità di deflusso veicolare, già oggi critica. Si conferma la soluzione prevista dal PGTU che utilizza il sottopasso del vecchio porto della Bova per le ore diurne, e in tutti i casi il quarto sottopasso di Stazione (in merito si rimanda all'accordo con RFI).
51	Navile	Mobilità ciclabile	Chiesta la garanzia di un adeguato collegamento tra la zona Pescarola e la zona Noce (assolutamente inaccettabile risulterebbe, in particolare, la chiusura al traffico ciclopeditone del sottopasso di via Selva di Pescarola, che costringerebbe ciclisti e pedoni su via Colombo e via Zanardi, entrambe inadatte in quei tratti ad ospitare tali flussi).	Rinvitata	Nello specifico, il PGTU prevede la necessità di garantire la permeabilità ciclabile sotto il rilevato ferroviario anche se per renderla possibile si dovrà cercare di adeguare il progetto Alta Velocità già approvato. Si concorda inoltre sulla opportunità di adeguare la cartografia del PSC a prevedere un adeguato collegamento tra la zona Pescarola e Noce, arrivando a collegare l'anello ciclabile sportivo di recente realizzazione.
52	Navile	Mobilità ciclabile	Chiesto il recepimento delle proposte avanzate dal Quartiere per il collegamento tra Corticella e Castelmaggiore, passando in adiacenza al depuratore, non riportate nella planimetria di Piano.	Già prevista	Il PGTU già prevede di fatto tale collegamento (v. Tavola 21), con il seguente percorso (a partire dall'intersezione Via Byron - Via S. Anna): Giardino Guido Grandi, Via Shakespeare, strada in adiacenza al Centro Sportivo Biavati e al depuratore fino al confine comunale con Castelmaggiore.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

53	Navile	Mobilità ciclabile	<p>Chiesta la trasformazione in pista ciclabile della vecchia sede ferroviaria per Casaralta, oggi definitivamente dismessa.</p> <p>Quest'ultimo intervento appare assolutamente prioritario, rappresentando l'unico collegamento delle aree Dozza-Casaralta con il centro (ponti di Stalingrado e Galliera). Inoltre si eviterebbe l'isolamento del nuovo ponte ciclopedonale sull'A13, che oggi dovrebbe sfociare nella ormai pressoché dismessa pista di via Stalingrado (tratto a nord del comparto Fiera).</p>	Accolta	<p>Si concorda pienamente con la soluzione proposta, l'unica atta a risolvere le note difficoltà di connessione della Zona Fiera e Dozza con le aree centrali. Data l'estrema rilevanza di tale collegamento e la recente dismissione del ramo ferroviario, si inserisce in cartografia il collegamento proposto per un'attuazione la più rapida possibile.</p>
54	Navile	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Il quadrante Ferrarese, su cui non sono ancora stati ancora avviati gli interventi necessari, rappresenta una priorità da affrontare.</p> <p>Per quest'ambito si richiede la realizzazione, come già anticipato, di una zona 30 Km/h, che rivaluti gli assetti circolatori dell'intero quadrante, disincentivando i traffici di attraversamento (mitigando gli impatti in particolare nelle vie Lombardi-Barbieri, Fornasini, ecc), e raccogliendo al suo interno gli interventi previsti e non realizzati (Lombardi, Cignali, Mastelletta e altre).</p> <p>In tal contesto si esprime parere favorevole alla soppressione della diramazione Alfieri della linea 25, con l'obiettivo di valorizzare le strade interessate in un ottica di riqualificazione finalizzata all'utilizzo residenziale.</p> <p>Tutto l'intervento dovrà, in generale, valorizzare le centralità presenti ed elevare la qualità urbana (obiettivo da condursi congiuntamente all'estensione della sosta regolamentata, prevedendo anche posti appositi per i motoveicoli).</p>	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p> <p>Per quanto riguarda il riordino degli schemi circolatori nel quadrante oggetto dell'osservazione, sulla cui opportunità si concorda, questo può essere demandato al PPQ.</p>
55	Navile	Viabilità	<p>Tra le segnalazioni registrate nel percorso di consultazione si evidenzia la richiesta di modifiche agli assetti circolatori di via Gandolfi, sempre nell'ottica di riaffermare la tipologia locale-residenziale di tale viabilità.</p>	Rinvia ta a PPQ	<p>L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

56	Navile	Viabilità	Notevoli disagi sono stati segnalati dai residenti delle vie Jacopo della Quercia e Franceschini, che ospitano flussi di traffico significativi rispetto alle caratteristiche stradali. Si richiede quindi di valutare intereventi tesi a mitigare gli impatti, favorendo in particolare la sicurezza stradale e a dissuadere fenomeni di eccessi di velocità. Interventi di mitigazione della velocità appaiono necessari anche per via Poliziano, che presenta una sezione ridotta che rende impossibile la realizzazione del marciapiede, a fronte di traffici significativi, benché locali.	Rinvia ta a PPQ	Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura". L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
57	Navile	Viabilità	In via Arcoveggio, a completamento degli interventi già realizzati o previsti (in particolare semaforizzazione dell'intersezione con via Giuriolo), si richiede di valutare la proposta di realizzazione di una corsia specializzata di svolta a sinistra per i traffici provenienti dalla periferia e diretti in via Bassanelli. Tale soluzione, se realizzabile, permetterebbe di non rallentare i flussi passanti, favorendo anche il trasporto pubblico.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
58*	Navile	Viabilità	<i>Vanno da subito considerati i possibili impatti derivanti dalla nuova Sede Unica degli Uffici comunali, dal comparto R5.2 ed opere connesse.</i>	Già prevista	<i>L'argomento sollevato non è di competenza dell'attuale PGTU: trattandosi di interventi infrastrutturali di grosso impegno l'ambito corretto di valutazione dei riequilibri all'assetto viario è il PSC e, viste le prevedibili tempistiche, il prossimo PGTU. Si consideri tuttavia che la valutazione degli impatti del comparto R5.2 è affrontata nell'ambito della progettazione del comparto stesso.</i>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

58bis*	Navile	Viabilità	<i>Bisogna favorire, al più presto, la graduale specializzazione del ponte di Galliera a favore del mezzo pubblico e della mobilità ciclabile.</i>	Respinta	<i>L'argomento sollevato non è di competenza dell'attuale PGTU: trattandosi di interventi infrastrutturali di grosso impegno l'ambito corretto di valutazione dei riequilibri all'assetto viario è il PSC e, viste le prevedibili tempistiche, il prossimo PGTU. Si consideri tuttavia che la specializzazione del ponte Matteotti per il trasporto pubblico e mobilità ciclabile è valutabile solo dopo l'apertura dell'asse nord-sud ed è inoltre legata al progetto di interrimento del viale Pietramellara e all'assetto viario che ne deriverà.</i>
59	Navile	Sicurezza	Chiesti interventi di moderazione del traffico nelle adiacenze della scuola Dozza, in via della Dozza; si segnala come nella strada, pur di tipo residenziale, si registrino frequenti fenomeni di eccesso di velocità.	Rinviata a PPQ	Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura". L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
60	Navile	Semafori	Richiesta di valutare soluzioni per permettere lo spegnimento (o l'attivazione a chiamata) del semaforo posto su via Stalingrado in corrispondenza dell'edicola; si evidenzia come nelle ore notturne, quasi in assenza di traffici pedonali i camion transitanti siano obbligati ad inutili soste in prossimità delle abitazioni.	Respinta	Il funzionamento di un impianto semaforico è finalizzato alla salvaguardia dell'utenza debole (pedonale in particolare) e alla regolazione dei traffici provenienti dai diversi rami stradali, entrambe funzioni evidentemente imprescindibili. Si fa inoltre presente che l'impianto semaforico indicato è già attualmente impostato per entrare in fase lampeggiante nelle ore notturne (dalle ore 1.30 alle ore 6.30). Tuttavia, alla luce della segnalazione pervenuta, verranno avviate le opportune procedure per verificare la situazione e valutare se, nel caso, sia opportuno un anticipo dell'orario di lampeggio notturno.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

61	Navile	Viabilità	Valutare, possibili soluzioni per garantire un più agevole accesso agli abitanti di via Don Gnocchi, provenienti da nord; i residenti di via Don Gnocchi sono oggi costretti ad un itinerario particolarmente gravoso. Le soluzioni potrebbero essere valutate anche nell'ottica di prevedere una migliore accessibilità all'area dell'ex manifattura Tabacchi, in vista dei futuri utilizzi che si stanno prospettando e che andranno valutati nei prossimi mesi.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
62	Navile	Mobilità pedonale	Garantire una migliore accessibilità pedonale e ciclabile al parcheggio di via Romita, prestando particolare attenzione al percorso dal parcheggio alla fermata di 25 in via Staligrado, sprovvisto di marciapiedi e particolarmente pericoloso.	Rinvia ta a PPQ	Il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9. L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
63	Navile	Sicurezza	Proseguire negli interventi di messa in sicurezza del tratto di via Ferrarese a nord di via del Gomito, già avviati dalle Amministrazioni Comunali e Provinciali e che dovranno condurre alla definitiva messa in sicurezza del tratto stradale, di competenza ANAS, in corrispondenza dei nuclei abitati (Case Nuove-Sant'Anna).	Rinvia ta	Per quanto riguarda l'argomento della sicurezza stradale in generale, si ribadiscono gli obiettivi indicati nel paragrafo 4.2 e le azioni previste in più parti del PGTU, e in particolare al paragrafo 6.9. Per quanto riguarda il caso specifico, si fa presente che ulteriori interventi di messa in sicurezza del tratto di via Ferrarese indicato (di proprietà ANAS) non possono prescindere dal coinvolgimento dell'Ente proprietario. In particolare il PRG prevede già la sola soluzione che consente un definitivo raggiungimento di standard di sicurezza accettabili e cioè lo spostamento verso ovest del sedime della S.S. Ferrarese in corrispondenza del nucleo abitato per poter recuperare gli spazi necessari per marciapiedi e sosta senza interferenze con la viabilità principale. L'Amministrazione si farà parte diligente presso l'Ente proprietario per arrivare alla realizzazione di quanto previsto in PRG quanto prima.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

64	Navile	Viabilità	<p>Notevole criticità è rappresentata dal tratto di via Corticella posto in prossimità della tangenziale. In particolare occorrerà prestare particolare attenzione che tale criticità non venga in nessun modo aggravata dalle nuove previsioni insediative previste a nord dal Piano Strutturale Comunale.</p> <p>Nel breve periodo si richiede di valutare la possibilità di realizzare interventi per il miglioramento della fluidità della strada, anche in considerazione delle realizzazioni delle nuove rotatorie previste; si segnala in particolare la criticità rappresentata dai flussi uscenti dal centro commerciale Minuto diretti in direzione centro, costretti a indirizzarsi in direzione periferia e ad invertire in corrispondenza del semaforo rallentando i flussi su via Corticella. In generale, le intersezioni con le viabilità laterali rappresentano un forte elemento di rallentamento e congestione.</p>	Già prevista	<p>I previsti adeguamento di via Corticella nel tratto fra i due svincoli con la tangenziale e la rotatoria all'intersezione con via Stendhal costituiscono gli ambiti di intervento nei quali perseguire gli obiettivi dell'osservazione.</p>
65	Navile	Sicurezza	<p>Per quanto concerne via Arcoveggio si segnala il tratto Giuriolo-Roncaglio sul quale si registrano velocità molto elevate dei veicoli: le soluzioni sino ad ora adottate (dissuasori di velocità) non hanno fornito adeguate risposte; occorrerà prevedere soluzioni alternative che diverranno sempre più indispensabile in considerazione della crescita degli insediamenti posti sul lato occidentale della strada.</p>	Rinviata	<p>Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura". Al riguardo si sottolinea anche la presenza sulla rete stradale del Comune di tre segnalatori di velocità.</p> <p>Dai dati in possesso non risulta tuttavia che Via dell'Arcoveggio costituisca una delle situazioni più critiche e quindi prioritarie per interventi specificamente localizzati (la percentuale di veicoli che supera il limite di 50 Km/h è pari al 19,9%, inferiore al dato medio di 29,9% misurato sul complesso delle 33 sezioni di osservazione).</p> <p>Nel ricordare che la priorità realizzativa viene data alle situazioni di maggior pericolo, non si esclude tuttavia la possibilità di valutare interventi nella zona citata, sulla base delle capacità realizzative dell'Amministrazione e della tempistica del PGTU.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

66	Navile	Mobilità pedonale	Si segnalano inoltre diverse strade caratterizzate da assenza di marciapiedi nel quadrante Croce Coperta-Tuscolano-Aposazza: in alcuni casi sono previsti interventi per la realizzazione di marciapiedi (finalizzati al collegamento del ponte ciclopedonale con la Dozza in fase di realizzazione); occorrerà verificare eventuali ulteriori esigenze.	Rinvia ta a PPQ	La continuità dei percorsi pedonali sulla rete classificata è una delle misure previste dal PGTU e demandata ai PPQ per la valutazione di priorità e la definizione del tipo di intervento. Resta comunque confermata la necessità di provvedere in via prioritaria ai percorsi pedonali sulla rete classificata che è quella dove si hanno i maggiori flussi veicolari.
67	Navile	Percorsi sicuri casa-scuola	Si richiedono, infine, interventi di moderazione del traffico in prossimità della scuola di Croce Coperta; si segnalano, in particolare, fenomeni di eccesso di velocità lungo via Armo.	Rinvia ta	La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola è una delle misure previste dal PGTU; l'Amministrazione ribadisce la volontà di agire in tal senso non escludendo la possibilità di valutare ulteriori interventi rispetto a quelli previsti, anche sulla base della capacità realizzativa dell'Amministrazione stessa e dei tempi di attuazione del PGTU. L'individuazione delle scuole da inserire nei prossimi percorsi sicuri casa-scuola sarà comunque fatta, come già avvenuto fino ad ora, mediante un confronto fra tutti i Quartieri e i Settori coinvolti nelle azioni di vario tipo da mettere in campo (Educazione, Salute, Sicurezza).
68	Navile	Sicurezza	Prioritari interventi per la messa in sicurezza del quadrante Corticella-Bentini-Via dei Giardini. Per tale ambito si richiede, in attesa di più significativi interventi infrastrutturali, di prevedere soluzioni tese a favorire l'attraversamento pedonale di via Corticella e l'accesso all'ambito del parco di via dei Giardini, nonché la messa in sicurezza delle vie limitrofe.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
69	Navile	Sicurezza	Si segnala la scarsa visibilità dell'intersezione Colombarola-Solari-Verne, per cui si richiedono interventi tesi a disincentivare la sosta impropria aumentando la sicurezza.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Nello specifico l'ambito di intervento è l'Isola Ambientale "Bentini".
70	Navile	Sicurezza	Si chiede di valutare interventi per la moderazione del traffico in via Bentini in corrispondenza dell'intersezione con via Gorki.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Nello specifico l'ambito di intervento è l'Isola Ambientale "Bentini".
71	Navile	Viabilità	Si segnala il tema irrisolto di garantire un miglioramento del collegamento con il Villaggio Rurale, che potrà forse trovare soluzione nel medio-lungo periodo a fronte di interventi di riqualificazione urbanistica, ma su cui andrà valutata la possibilità di miglioramenti a breve termine.	Respi nta	Il tema della connessione tra Villaggio Rurale e zona Corticella non può essere affrontato senza opere infrastrutturali che consentano il superamento della linea ferroviaria BO-PD. Attualmente tali opere non sono previste nel Piano Triennale LL.PP. 2007-2009 e quindi non è possibile prevederne un'attuazione nel periodo di vigenza del PGTU.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

72	Navile	Sicurezza	Chiesta realizzazione delle isole intermedie in località Noce (capolinea e Casa del Popolo), secondo le stesse tipologie utilizzate in zona Pescarola, in quanto la semplice segnaletica orizzontale non ha determinato una riduzione della velocità dei veicoli.	Rinvia ta a PPQ	Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura". L'osservazione tuttavia non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
73	Navile	Mobilità pedonale	Chiesta realizzazione del percorso pedonale protetto all'intersezione Borre-Bertalia, in quanto perdurano fenomeni di sosta impropria che rendono discontinuo il percorso.	Rinvia ta a PPQ	Il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9. L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
74	Navile	Viabilità	Resta immutata, seppur parzialmente alleggerita dall'apertura del sottopasso di via Roveretolo, la situazione di via della Grazia, per cui esiste un intervento mai attuato: per via della Grazia andranno valutati eventuali interventi e modifiche circolatorie a seguito della realizzazione del sottopasso di via del Lazzaretto e della connessa rotonda Zanardi-Lazzaretto-Marco Polo.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

75	Navile	Viabilità	<p>I nuovi assetti circolatori a senso unico introdotti a seguito dell'apertura del sottopasso in via Selva di Pescarola-Ca'Bianca (utilizzate temporaneamente in attesa della futura realizzazione della Nuova Roveretolo), hanno dimostrato una sostanziale funzionalità, ma richiedono alcuni urgenti interventi, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di percorsi pedonali protetti in un tratto di via Ca' Bianca mancante di marciapiedi; - verifica sull'eliminazione del divieto di sosta in via Selva di Pescarola, ove non necessario, nel tratto reso monodirezionale; - verifica sull'aumento di traffico percepito nel tratto settentrionale di Selva di Pescarola (direzione Zanardi), e previsione di eventuali interventi di mitigazione; - interventi per garantire una migliore visibilità dell'intersezione Selva di Pescarola-Mulino di Pescarola. 	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
76	Navile	Mobilità pedonale	<p>Come già evidenziato, occorrerà valutare come realizzare le indispensabili ricuciture ciclo pedonali tra le zone Pescarola-Noce (fratture rappresentate dalla tangenziale e dalle linee ferroviarie) e tra la zona Lame e il centro Storico (oggi rappresentato dal sottopasso Zanardi, ove è presente un marciapiede inadeguato e in stato manutentivo pessimo).</p>	Rinvia ta a PPQ	<p>Il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9.</p> <p>L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>
77	Navile	TPL	<p>Si segnala come la corsia preferenziale in via Zanardi (zona Pescarola) risulti ad oggi assolutamente non rispettata; occorre verificare l'effettiva necessità di mantenimento di tale previsione in quel tratto, nel qual caso ne andrà però garantito l'effettivo rispetto. A tal proposito, in tal contesto, andrà valutato come dotare di pensilina la fermata Pescarola, indispensabile quale supporto al servizio scolastico.</p>	Già previs ta	<p>L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1.</p> <p>In particolare, il Comune si sta attivando per effettuare dei piani particolareggiati miranti ad ottenere una regolarizzazione e fluidificazione dei mezzi di TPL similmente a quanto già effettuato sulla linea 14: nell'ambito di tali piani si valuterà la possibilità di ottemperare alle esigenze evidenziate.</p>
78	Navile	Mobilità pedonale	<p>Occorrerà infine prevedere soluzioni tese a garantire una sicura e confortevole accessibilità, pedonale e ciclabile, al complesso scolastico Rosa Luxemburg.</p>	Già previs ta	<p>Il tema dell'accessibilità ciclabile e pedonale alle scuole Luxemburg è stato risolto (ed è in corso di avanzato completamento) con l'adeguamento delle vie Agucchi e Dalla Volta nell'ambito delle opere TAV, e proseguiranno con le opere previste per il comparto del Lazzaretto e per quelle legate al Servizio Ferroviario Metropolitano.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

79	Navile	TPL	Risulta fondamentale progettare ed istituire un sistema di collegamento lungo la direttrice est-ovest, tra Corticella, Piazza Unità e l'Ospedale Maggiore.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale esigenza.
80	Porto	TPL	Si rende necessario riconsiderare il cadenzamento delle corse della linea 38 che collega i Quartieri Porto e Saragozza, la cui frequenza viene considerata scarsa particolarmente nei fine settimana e nelle ore serali nonché, per analoghe considerazioni, della linea 35 che coprendo il tragitto tra il Caab e l'Ospedale Maggiore, passando per la Stazione FS, tocca punti di grande affluenza passeggeri come quello del distretto fieristico e di tutte le relative ed importanti attività presenti in quell'area.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale esigenza.
81	Porto	TPL	Pur apprezzando l'ipotesi di riorganizzazione delle linee di trasporto notturno si sottolinea l'opportunità di estendere, anche sperimentalmente, tale servizio almeno sino alle 2.	Già prevista	La ristrutturazione del servizio notturno prevede un suo sostanziale potenziamento in modo da offrire, a differenza di oggi, una sostanziale continuità di servizio nell'arco delle 24 ore garantendo una soddisfazione dell'utenza stimata fornendo un'offerta adeguata; a servizio attuato non si avrà pertanto la discontinuità di offerta che attualmente esiste tra la fine del servizio serale e quello notturno alla base della richiesta formulata.
82	Porto	TPL	Si ritiene opportuno avviare un ripensamento delle tratte di viaggio (es.: aumento del minutaggio, oppure del numero delle corse, prezzi degli abbonamenti, ecc..) al fine di rendere più appetibile l'uso del trasporto pubblico a fasce sempre più ampie di utenza.	Già prevista	Si fa presente che esiste già un'offerta di tariffe diversificata che coprono le varie esigenze. Il PGTU individua comunque nel progetto Stimer, che come indicato nel paragrafo 6.1.7 è in corso di attuazione, l'obiettivo finale della politica tariffaria, e in tale ambito andranno definite eventuali politiche di agevolazione tariffaria.
83	Porto	TPL	Vanno ripristinati i sistemi di comunicazione vocale per facilitare l'uso del servizio da parte delle persone non vedenti.	Già prevista	I sistemi di comunicazione vocali sono attivi e non risulta che siano stati disattivati.
84	Porto	TPL	Al fine di garantire a tutti il pieno diritto alla mobilità, come richiede il nostro grado di civiltà, all'ammodernamento del parco mezzi, processo che va attuato rapidamente anche al fine di togliere dalla circolazione i vettori obsoleti e inquinanti, deve coincidere una chiara scelta di eliminazione degli ostacoli/barriere che oggi impediscono l'accessibilità al servizio da parte delle persone con difficoltà motorie.	Già prevista	Come riportato nel paragrafo 6.7.3, l'ammodernamento dei mezzi è una delle priorità individuata dal PGTU, che verrà naturalmente attuata nei limiti delle disponibilità economiche esistenti.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

85	Porto	TPL	Sulle linee in servizio notturno (ma non solo) dal centro verso la periferia, vanno adottati accorgimenti e sistemi che rendano maggiore sicurezza alle donne e, in specifico, alle donne sole.	Rinvia ta*	Il tema non riguarda solo la mobilità ma affronta problematiche di competenza anche di altre istituzioni comunali e non, e comunque non è di pertinenza del PGTU se non per quanto riportato al paragrafo 4.5 riguardo gli obiettivi di riduzione dell'esclusione sociale.
86	Porto	TP non di linea	Si suggerisce la opportunità di addivenire ad accordi convenzionali con le Cooperative dei taxi e dell'autonoleggio con conducente, per l'istituzione di una sorta di "ticket rosa" che preveda una tariffa agevolata per le donne che fanno uso di questi mezzi dopo le 20,30.	Rinvia ta*	E' in corso un confronto fra l'Assessorato competente e le organizzazioni dei tassisti per approfondire la tematica e giungere eventualmente a convenzioni volontarie, che sono previste dal Regolamento taxi-ncc ma che non coinvolgono comunque la funzione regolatoria del Comune in materia di determinazione delle tariffe. Non si tratta dunque di questione di competenza del PGTU.
87	Porto	Mobility Management	<p>Come da decreto del 27-03-1998, le imprese e gli enti locali di dimensioni medio-grandi (con più di 300 dipendenti) possono istituire un mobility management che si occupa della gestione e della razionalizzazione della mobilità sistemica, al fine di ridurre l'utilizzo del mezzo privato.</p> <p>Sarebbe opportuno estendere ad aziende più piccole che si trovano nelle aree a sosta regolamentata questa opportunità.</p> <p>Si propone inoltre di estendere l'opportunità di poter utilizzare il mezzo privato in tre, con relativo parcheggio gratis, attualmente concesso solo a queste grandi aziende perché facilmente controllabile.</p> <p>Si chiede quindi di poter studiare una modalità analoga anche per piccole imprese, artigiani e commercianti. Un piccolo incentivo che comporterebbe una riduzione di due macchine in meno ogni tre persone.</p> <p>Due macchine in meno per la strada, due posti in meno occupati negli stalli della sosta.</p>	Già previs ta	<p>In attuazione di quanto previsto dal DM del 27.3.98 le imprese e gli enti con singole unita' locali con meno di 300 dipendenti possono comunque individuare i responsabili della mobilita' aziendale ed usufruire della struttura di supporto del mobility manager di area; in tal senso il PGTU prevede esplicitamente al paragrafo 6.5.1 l'integrazione e l'estensione dell'ambito operativo aziendale con politiche di mobility management di area, al fine di allargare la platea delle aziende e rendere più incisive le politiche di gestione della domanda di mobilità e comunque per favorire la redazione dei PSCL anche di aziende di dimensioni inferiori ai 300 dipendenti nel Centro Storico e nelle aree di estensione del piano sosta.</p> <p>Relativamente alle agevolazione per il car pooling e al controllo della gestione dei benefici (cioè il controllo dell'effettivo utilizzo condiviso dell'auto) si ribadisce la necessità di agire all'interno di quanto previsto dal DM 27.03.98; ovvero deve comunque essere la figura del mobility manager a controllare e certificare l'azione di un equipaggio costituito.</p>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

88	Porto	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Condivisione delle due aree prescelte nel Piano, suscettibili di questa trasformazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Zona Timavo, con l'adiacenza del complesso scolastico di via Asiago, il Parco "Ex Velodromo" e il centro Parrocchiale Don Orione, risulta pienamente rispondente ai requisiti di base per andare a costituire una nuova centralità urbana, anche per la presenza del primo tracciato esecutivo della pista ciclabile -che metterà in maggiore sicurezza una rilevante quantità di incroci stradali- inoltre è perché proprio in questa area, per la presenza del citato complesso scolastico che in futuro diverrà Istituto Comprensivo, sarà avviato il progetto percorsi-sicuri casa scuola. - Zona Malvasia, con l'adiacenza del Quartiere Porto, del Centro Sociale Culturale e Ricreativo "Saffi", del Centro Giovanile "Progetta il tuo Spazio", della Biblioteca "J.L. Borges", di tre Scuole per l'infanzia, di "Bibliò" e della Ludoteca "Officina dei Giochi" dello Studentato Universitario e di importanti strutture delle Amministrazioni Provinciale e Regionale; inoltre, anche per questa area, vanno fatte analoghe considerazioni, come nella Zona Timavo, la messa in sicurezza degli incroci Berti /Pier De Crescenzi, Berti/Casarini, Pier De Crescenzi/Dello Scalo e Dello Scalo/Malvasia. 	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo le motivazioni e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la realizzazione delle isole ambientali previste al paragrafo 5.3.
89	Porto	Mobilità ciclabile	Si condivide il progetto che riguarda la prima parte del tracciato, dal Giardino "Martiri Antifascisti", presso la Certosa, a via Saffi che dovrà, comunque, risultare collegata con l'Ospedale Maggiore.	Già previs ta	Si fa presente che il collegamento è già previsto dal PGTU.
90	Porto	Mobilità ciclabile	Si condivide il progetto che riguarda la prima parte del tracciato, dal Giardino "Martiri Antifascisti", presso la Certosa, a via Saffi che dovrà, comunque, risultare collegata con la sede del Quartiere, con la Stazione Ferroviaria, il Comparto della Manifattura delle Arti e il centro storico, realizzando così, nell'arco dei quattro anni di vigenza del Piano, anche l'intera rete dei percorsi ciclabili proposti e approvati dal Quartiere	Già previs ta	E' in corso la progettazione del tratto Montello - Saffi. Si prevede l'adeguamento ciclabile di Via Calori nell'ambito dell'intervento di riqualificazione previsto su tale strada. La connessione tra questi due punti e la pista di Via del Chiù è ipotizzabile nel seguente modo (salve ulteriori verifiche progettuali): su Via Malvasia e S.Pio V, utilizzando gli impianti semaforici esistenti su Viale Silvani / Calori e su Via Saffi / S.Pio V, e istituendo un idoneo collegamento con la pista Chiù - Malvasia - Casarini, regolato da semaforo o comunque protetto.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

91	Porto	Mobilità ciclabile	Sulla scorta di quanto allo studio nel tratto dei Viali di Circonvallazione tra le Porte Mazzini e S. Vitale, si manifesta interesse ad effettuare uno studio di fattibilità per la eventuale realizzazione della cosiddetta "tangenziale delle biciclette" nello spartitraffico dei Viali di Circonvallazione presenti nell'area del Quartiere Porto.	Respi nta	La soluzione proposta ("tangenziale delle biciclette") è in generale sostituita dal semi-anello nord interno al Centro Storico, che verrà in gran parte implementato con il progetto TPGV. L'utilizzo dei Viali di Circonvallazione presenta una elevata conflittualità tra flussi ciclabili e veicolari, soprattutto nelle svolte a sinistra in prossimità delle porte, oltre ad un grado di esposizione dei ciclisti agli inquinanti superiore rispetto a soluzioni interne al Centro Storico.
92	Porto	Mobilità ciclabile	Chiesta la revisione e razionalizzazione dei percorsi ciclabili del centro storico al fine di superare l'attuale segmentazione e tortuosità dei percorsi medesimi.	Già previs ta	La richiesta è condivisibile e contemplata nel PGTU, sebbene non sia di facile attuazione stante la struttura viaria del Centro Storico e i vincoli che la caratterizzano. Si veda in merito quanto riportato nel paragrafo 6.4.3 riguardo il "piano di segnalamento dei percorsi ciclabili, da realizzarsi su tutta la rete, con l'indirizzamento dei ciclisti verso le principali destinazioni di interesse pubblico", misura prevista nel complesso di azioni finalizzate alla promozione della mobilità ciclabile. Si faccia riferimento anche all'intervento previsto nel paragrafo 6.9.3.2 sulla rotatoria di P.zza dei Martiri: il previsto anello ciclabile esterno nella rotatoria della piazza consentirà un migliore utilizzo (seppure promiscuo) della direttrice Marconi - Amendola - Stazione.
93	Porto	Mobilità ciclabile	Allo scopo di sostenere l'incentivazione dell'uso della bicicletta occorre prevedere accorgimenti che risultino anche in forme di deterrenza ai numerosi furti che quotidianamente si verificano; a questo scopo, ma anche per mantenere una visione più ordinata della città, si propone di mettere allo studio la progettazione di parcheggi protetti e/o custoditi per biciclette, da individuarsi nell'area del centro e della zona universitaria.	Respi nta	L'attuale scarso utilizzo del deposito bici in Via IV Novembre e l'impossibilità a reperire idonei locali in Zona Universitaria sconsigliano al momento nuove realizzazioni, visto anche l'impegno economico necessario. Si sta operando per migliorare la capienza ciclabile del parcheggio Pincio ed è in corso la ricerca dei finanziamenti in proposito. Si richiamano inoltre le iniziative di cui al paragrafo 6.4.2 (rastrelliere gratuite ai condomini e alle scuole, Mobility Management, servizio di recupero ruderi per aumentare la capienza delle rastrelliere, convenzione area Stazione).
94	Porto	Rotatorie	Si condivide la proposta di rotatorie prevista per l'area del Quartiere Porto con la raccomandazione, però, che venga calendarizzato un piano di realizzazione entro tempi sufficientemente brevi.	Già previs ta	L'argomento sollevato non è di competenza del PGTU, se non per quanto indicato nel paragrafo 5.5.1 relativamente al Piano Rotatorie. Il piano di realizzazione è infatti quello previsto nel Piano Triennale dei LL.PP. e, nel caso di interventi di urbanizzazione di comparti urbanistici, quello delle relative convenzioni urbanistiche.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

95	Porto	Rotatorie	<p>Richiesta di procedere con lo studio di una rotatoria all'intersezione tra l'Asse dell'89 e la Via Emilia Ponente, quale soluzione all'annoso problema di congestione determinato dalla presenza dell'impianto semaforico su un punto di elevatissimo traffico. Si ritiene questa l'unica soluzione ad oggi praticabile per dare una soluzione a problemi che, se subordinati alla realizzazione dei progetti infrastrutturali previsti per l'asse della Via Emilia Ponente, sarebbero destinati ad una attesa di diversi anni.</p>	Respi nta	<p>Il PGTU è necessariamente vincolato alla pianificazione strategica definita dal PSC e dal progetto della Metrotranvia, cui si rimanda, che prevedono un diverso e più corretto tipo di soluzione dell'intersezione. Non si ritiene quindi opportuno realizzare un intervento decisamente oneroso sapendolo già provvisorio, oltre che incompatibile con le risorse stanziare con il piano triennale LL.PP..</p>
96	Porto	ZTL	<p>Relativamente alla proposta di ampliamento della ZTL sino a Porta S. Felice, si fa presente che la prevista realizzazione di due importanti infrastrutture su quell'area (un parcheggio da 550 posti nel Comparto della Manifattura delle Arti - che sarà presumibilmente completato verso la fine del 2008 - e la Filovia a Guida Vincolata (CIVIS) sulla Via Riva di Reno, la cui pianificazione dei tempi di realizzazione non è ancora precisamente predeterminata, ma che richiederà certamente una durata di 3-4 anni di lavoro) inducono il Quartiere ad assumere un atteggiamento di grande prudenza in merito alla temporizzazione dell'ampliamento della ZTL. Sono infatti state espresse, anche attraverso petizioni e osservazioni formali, diverse perplessità e preoccupazioni da parte delle categorie economiche e di singoli operatori, preoccupazioni che hanno catalizzato anche quelle di un numero crescente di cittadini relativamente a tale ipotesi e all'impatto delle cantierizzazioni previste.</p>	Accolt a parzia lment e	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura. Vista comunque la criticità di tale misura, l'estensione sarà comunque oggetto di un'ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

97	Porto	ZTL	<p>Si ritiene fondamentale proporre l'avvio di una "Istruttoria Pubblica" che affronti, coerentemente con gli obiettivi generali del PGTU, sia la tempistica, sia le modalità e la perimetrazione dell'estensione della ZTL in questa area. Attraverso questo percorso si potrà così addivenire all'individuazione condivisa di soluzioni migliorative sia delle condizioni ambientali e di qualità dell'aria, sia di quelle socio economiche del territorio di riferimento.</p>	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura. Vista comunque la criticità di tale misura, l'estensione sarà comunque oggetto di un'ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
98	Porto	Civis	<p>In relazione al progetto di riqualificazione di via Riva di Reno, prevista dal progetto CIVIS, è stato sottolineato criticamente come sia mancata una adeguata informazione alla cittadinanza, nel periodo 2000-2004, quando si definirono le linee generali del progetto ed il relativo Protocollo di Intesa Interistituzionale, pertanto, dal confronto effettuato con le diverse realtà del territorio, è emersa la chiara necessità di recuperare un gap di discussione che ha evidentemente connotato il progetto in questione. A questo fine e sulla base di alcune perplessità di merito che già sono state sollevate (es. sezione dei marciapiedi troppo ridotta), si pone l'esigenza di attivare un "tavolo di approfondimento" con possibilità di intervenire con proprie proposte di miglioramento, esclusivamente circoscritte alla parte di progettualità sulla riqualificazione della strada.</p>	Respinta	<p>Si fa presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto: quanto richiesto non può dunque essere oggetto di valutazione da parte del PGTU.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

99	Porto	Cantieri	In merito alle diverse cantierizzazioni che interesseranno il Quartiere nei prossimi anni, per lavori di lunga durata, si ravvisa la necessità di addivenire a forme di pianificazione concordata, che oltre al Quartiere medesimo, possano vedere anche il coinvolgimento dei cittadini e delle attività economiche presenti sui territori interessati ai fini di poter garantire modalità di approntamento e gestione dei cantieri che garantiscano, nelle misure possibili, la vita e la continuità di tutte le attività oggi presenti. A questo fine si propone la predisposizione di una "sede istituzionale di concertazione" che affronti, di volta in volta con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, i vari aspetti connessi allo svolgimento dei lavori, da quanto sopra già richiamato in ordine alle attività economiche, alla sicurezza, allo svolgimento della vita sociale ed alla mobilità delle persone e dei mezzi.	Già prevista	Nel PGTU si pone particolare attenzione alle problematiche legate alle cantierizzazioni (si rimanda al capitolo 3.3 ed in particolare al paragrafo 3.3.1), che verranno affrontate con modi e tempi adeguati all'entità delle stesse. Nelle fasi di predisposizione dei progetti esecutivi verranno dunque previsti momenti di confronto e verranno aperti tavoli di discussione, le cui modalità saranno definite d'intesa con i Quartieri, che vedranno coinvolti i Quartieri stessi e gli altri soggetti interessati.
100	Porto	Cantieri	Considerate le difficoltà che già oggi caratterizzano gli attraversamenti della città nelle direzioni Ovest-Est e Sud-Nord, con una pesante incidenza sul traffico dei viali Pietramellara, Masini, ecc., difficoltà che aumenteranno con l'allestimento dei cantieri della Zona Stazione, si propone di istituire con urgenza un "Gruppo di lavoro" che studi percorsi alternativi a quelli attuali, anche in previsione dei lavori che si dovranno aprire.	Già prevista	Nel PGTU si pone particolare attenzione alle problematiche legate alle cantierizzazioni (si rimanda al capitolo 3.3 ed in particolare al paragrafo 3.3.1), che verranno affrontate con modi e tempi adeguati all'entità delle stesse. Nelle fasi di predisposizione dei progetti esecutivi verranno dunque previsti momenti di confronto e verranno aperti tavoli di discussione, le cui modalità saranno definite d'intesa con i Quartieri, che vedranno coinvolti i Quartieri stessi e gli altri soggetti interessati.
101	Porto	Sosta	Con riferimento all'area territoriale ricompresa tra le Vie S. Felice, Riva di Reno e Lame (zona Palasport), a seguito della cancellazione di oltre 200 stalli sulla Via Riva Reno per far posto al percorso del CIVIS, si ravvisa la necessità di andare ad una revisione del Piano Sosta finalizzata ad incrementare la disponibilità complessiva della sosta attraverso il ridisegno degli stalli a pettine, laddove la dimensione della sezione stradale lo consente (es. Via Calori), ma anche a determinare una equa compensazione in favore dei residenti, che risulteranno penalizzati dalla richiamata cancellazione degli stalli su Via Riva Reno, attraverso la individuazione, nelle aree di prossimità, di alcuni settori di sosta riservati ai medesimi.	Respianta	Si concorda che a seguito della realizzazione del TPGV sia necessario un ridisegno della sosta per la redistribuzione degli spazi di sosta; non si concorda invece sull'implementazione delle aree riservate ai residenti per le motivazioni riportate al paragrafo 5.6.3. La proposta di estensione della ZTL va proprio nella direzione di garantire la tutela della sosta ai residenti.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

103	Porto	Sosta	Nei settori riservati alla sosta per i residenti occorre, in termini generali, garantire un migliore livello di controlli ed una più efficace politica di sanzionamento, che sia in grado di dissuadere i trasgressori, per assicurare ai residenti un accettabile grado di certezza di poter fruire di un loro diritto.	Già prevista	Come richiamato nel paragrafo 5.6.9, "in un'ottica di sinergia e di diminuzione del costo dei controlli, nel corso del 2006 è già avvenuto il passaggio delle funzioni di ausiliari del traffico interamente ad ATC mediante la formula del "vuoto per pieno", cioè di tutta la sosta: sosta a pagamento, sosta riservata, sosta per carico scarico, piazzole riservate per portatori di handicap,.... Si conferma come obiettivo il rapporto ausiliario - stallo di sosta di 1 a 300, in relazione agli standard europei correnti".
104	Porto	Mobilità	Occorre affrontare, in termini generali, il tema della riorganizzazione dei tempi della città, al fine di attenuare i momenti critici di congestione negli orari di punta, rivedendo a questo fine anche gli orari di svolgimento di alcuni servizi pubblici come quello, ad esempio, di raccolta rifiuti e pulizia strade.	Accolta parzialmente	Il tema della riorganizzazione degli orari della città verrà affrontato all'interno di progetti specifici in determinate aree: per rendere maggiormente esplicita l'attenzione riguardo tale questione, si accoglie in parte l'osservazione inserendo un riferimento nel paragrafo 5.3 relativo alle isole ambientali. Si sottolinea inoltre come sia attivo un confronto con la società Hera e con altri soggetti per il coordinamento delle attività di manutenzione e pulizia ordinarie e straordinarie degli archi stradali.
105	Porto	Sosta	Occorre sperimentare la introduzione dei "parcheggi rosa", consistenti in aree di sosta delimitate da strisce rosa anziché blu e indicate con apposita segnaletica, a pagamento, ma riservate a donne in stato di gravidanza o a mamme con bambini piccoli.	Già prevista	Nei parcheggi pubblici gestiti dall'ATC sono stati realizzati 22 parcheggi rosa, che si trovano tutti in prossimità della cabina e sono contraddistinti da segnaletica verticale e orizzontale. Attualmente hanno aderito al protocollo dei "Parcheggi Rosa" (P.G. 58581/2007) i gestori di 5 parcheggi COOP; hanno deciso di aderire all'iniziativa anche 14 aziende dell'ASCOM, che invieranno una lettera di adesione al protocollo.
106	Porto	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Si esprimono forti perplessità, relativamente alla ipotesi di prolungare la fascia oraria di pagamento della sosta nel centro storico sino alle ore 23, poiché questa misura ha un carattere iniquo, al limite della discriminazione verso quei tantissimi cittadini che, non disponendo di possibilità economiche illimitate, si troverebbero a dover operare delle rinunce per non essere costretti a sostenere un onere pressoché raddoppiato per recarsi a vedere un film, andare a teatro o in un locale nell'area centrale della città: in questo modo si espone il centro al rischio di un impoverimento della vita socio-culturale, del quale si avvertono già segnali preoccupanti.	Accolta parzialmente	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura. Si sottolinea che i segnali preoccupanti citati non hanno comunque relazione alcuna con la proposta in oggetto.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

107	Porto	Sosta	Al fine di avviare una politica di riduzione della presenza di veicoli che occupano, ormai in misura insostenibile, il suolo pubblico, occorre favorire la crescita di una rete di parcheggi pertinenziali interrati di piccola e media dimensione; in tal senso al Quartiere è stata sottoposta una proposta per la realizzazione di strutture di questa natura in quattro punti: Via Cairoli, Via Gramsci, Via Riva di Reno e Via Malvasia-Berti. Senza entrare nel merito della fattibilità tecnica, cosa che dovrà eventualmente essere fatta con molta precisione a tempo debito, sin da ora si ritiene questa ipotesi di lavoro meritevole di tutti gli opportuni approfondimenti.	Respi nta	Come riportato nel paragrafo 5.6.5 relativamente ai parcheggi pertinenziali "non sembrano essere presenti ulteriori aree adatte allo scopo, pertanto si concluderanno solo le iniziative attualmente in corso."
108	Reno	Conversione parco veicolare	Apprezzato l'impegno del PGTU nel mantenimento degli incentivi per la conversione delle auto da benzina a GPL e metano.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva, e si ricorda che come indicato nel PGTU l'Amministrazione da tempo sta promuovendo azioni volte a favorire la riconversione per le auto private, per i bus urbani ATC, per la flotta taxi e per il parco veicolare merci in accesso alla "T" ed alla ZTL. Si vedano al riguardo i paragrafi 4.7, 6.2.1 e in particolare 6.7, che affronta in modo esauriente la questione.
109	Reno	TPL	Apprezzato l'impegno del PGTU nella volontà di aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici attraverso l'utilizzo di sistemi di controllo telematico degli accessi alla ZTL (SIRIO) e dell'estensione dei sistemi di telecontrollo delle corsie preferenziali (RITA).	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, e si ribadisce quanto riportato in merito nel paragrafo 6.1.2.
110	Reno	ZTL	Apprezzato l'impegno del PGTU per una revisione/riduzione dei permessi per l'accesso alla ZTL attraverso un sistema di scadenze dei requisiti che dovranno essere rinnovati, al fine di controllare l'effettiva esigenza degli utilizzatori.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto riportato in merito nel paragrafo 5.7.
111	Reno	Percorsi sicuri casa- scuola	Apprezzato l'impegno del PGTU per l'ampliamento dei percorsi casa scuola.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo quanto espresso al riguardo nei paragrafi 6.5.2 e 6.9.3.1.
112	Reno	Mobilità ciclabile	Apprezzato l'impegno del PGTU per l'ampliamento della rete di piste ciclabili. Si ribadisce la valenza dell'impostazione del PGTU nel verificare ed approfondire ulteriormente la proposta del Piano sulla mobilità ciclabile, in particolare per quanto riguarda le previsioni di medio - lungo periodo.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo la centralità data nel piano al miglioramento, potenziamento e promozione della mobilità ciclabile.
113	Reno	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Apprezzato l'impegno del PGTU per le proposte di introdurre nuove isole ambientali attraverso lo strumento delle "Zone 30", finalizzate alla riduzione dell'inquinamento ma anche dell'incidentalità per gli utenti "deboli" della strada (pedoni e ciclisti).	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo le motivazioni e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la realizzazione delle isole ambientali previste al paragrafo 5.3.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

114	Reno	Estensione Piano sosta	Apprezzato l'impegno del PGTU per estendere le aree del piano sosta (righe blu) al fine di diminuire il pendolarismo automobilistico dai primi comuni della cintura metropolitana.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva, e si ricorda che l'argomento dell'estensione del piano sosta viene affrontato nel paragrafo 5.6.3.
115	Reno	Distribuzione merci	Richiede l'impegno a sviluppare un sistema di consegna delle merci che permetta la diminuzione del numero mezzi di trasporto commerciale, attraverso l'implementazione di "transit point" e un piano di logistica integrato.	Già prevista	Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, sarà attivata il prima possibile la seconda fase (Progetto Van Sharing) le cui modalità sono coerenti alle indicazioni contenute nell'osservazione. In seguito alla analisi dei risultati ottenuti dalla seconda fase verranno valutati eventuali interventi correttivi e/o l'estensione delle misure previste.
116	Reno	SFM	Richiede l'impegno a promuovere un nuovo accordo tra Regione, Provincia e Comune di Bologna per la definitiva realizzazione del SFM (Sistema Ferroviario Metropolitano) e per un acquisto del relativo materiale rotabile per rendere effettivo il piano di gestione originario. E' inoltre necessario valorizzare il Servizio Ferroviario Metropolitano sul quale c'è un ampio riconoscimento della sua importanza strategica non solo in merito alle politiche dei trasporti, ma anche per la logica alla quale è ispirato che riguarda complessivamente la qualità della vita ed il rispetto per l'ambiente. In questa ottica è indispensabile che finalmente si mettano a rete tutte le opzioni necessarie per la sua realizzazione che costituirà inevitabilmente il supporto imprescindibile alla funzionalità di ogni altro mezzo pubblico e privato.	Già prevista	Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8), pur non entrando nel merito di aspetti già previsti e concordati nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi ai quali si rimanda, in quanto non di competenza del PGTU stesso. Quanto alle questioni specifiche sollevate, si fa presente che il nuovo Accordo è in fase di redazione definitiva.
117	Reno	Informazione al cittadino	Auspica che si avviino efficaci campagne di comunicazione per spiegare alla cittadinanza le ragioni poste alla base del Piano, per informare sulle novità introdotte e per informare costantemente sul monitoraggio dei risultati conseguiti e sull'effettivo raggiungimento degli obiettivi.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate.
118	Reno	Gestione risorse finanziarie	Come elemento trasversale ad ogni tematica posta per il raggiungimento degli obiettivi di questo piano vi deve essere la certezza dei finanziamenti non solo per le infrastrutture ma anche per ogni piccolo intervento che si renda necessario per conseguire elementi di sicurezza e vivibilità di tutta la città.	Già prevista	Le risorse finanziarie a disposizione, che consentiranno una attuazione graduale degli interventi previsti dal PGTU, sono quelle riportate nella tabella contenuta nel paragrafo 7.3.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

119	Reno	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	<p>Ribadisce la valenza dell'impostazione del PGTU nel ridare respiro all'area più centrale della nostra città, coniugando accessibilità e vivibilità, anche affrontando organicamente il tema della mobilità e della sosta dei mezzi motorizzati su due ruote, sempre più numerosi nel panorama bolognese.</p> <p>Occorre quindi affermare, come correttamente proposto dal Piano, che anche per tale tipologia di veicoli va definito un coerente quadro regolamentare, assicurandone il rispetto, ma anche che non è più possibile perseverare nella convinzione che con tali mezzi sia possibile accedere a ogni luogo, in qualsiasi orario, senza limitazioni di sorta.</p> <p>Occorre quindi prevedere una graduale equiparazione di tutti i veicoli motorizzati a due, tre, quattro ruote, garantendo ambiti all'interno dei quali tali mezzi siano non dominanti, sia in centro che in periferia.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU, in attuazione degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, non solo intende interdire l'accesso degli autoveicoli pre-euro alla ZTL ma anche quello dei motoveicoli pre-euro; detta interdizione sarà attuata grazie all'uso degli strumenti tecnologici di telecontrollo.</p> <p>Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGTU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro. <p>Si ritiene opportuno valutare gli effetti prodotti dalle misure previste prima di ragionare riguardo l'opportunità di ulteriori integrazioni.</p>
120	Reno	Sicurezza	<p>Ribadisce la valenza dell'impostazione del PGTU nell'affrontare organicamente il tema della sicurezza stradale, in particolare per pedoni e ciclisti, garantendo a tutti il diritto alla mobilità, indipendentemente dalle condizioni fisiche o anagrafiche (percorsi sicuri casa-scuola, tecnologie e soluzioni per i cittadini diversamente abili, ecc.).</p>	Già prevista	<p>Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo che il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9.</p>
121	Reno	TPL	<p>Sottolinea l'importanza dell'avvio di politiche sul fronte dei trasporti pubblici su gomma, anche in collaborazione con ATC, per migliorare il sistema di preferenziazione semaforica, che non può attivarsi solo in presenza di rilevanti ritardi.</p>	Già prevista	<p>Il comune si sta attivando insieme con ATC per attivare la preferenziazione semaforica su cinquanta impianti semaforici; questi funzioneranno indipendentemente dal ritardo accumulato dai mezzi di TPL.</p>
122	Reno	TPL	<p>Sottolinea l'importanza di ripristinare, al più presto, le tecnologie presenti sugli autobus per l'indicazione vocale e visiva, che rappresentano un utile strumento per i cittadini diversamente abili e che, per lo più, giacciono in stato di abbandono.</p>	Già prevista	<p>I sistemi di comunicazione vocali sono attivi e non risulta che siano stati disattivati.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

123	Reno	TPL	Sottolinea l'importanza di riavviare e completare il piano di riqualificazione sistematica delle fermate bus (pensiline e penisole), per migliorarne l'accessibilità ed il comfort per i passeggeri.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1. In particolare, il Comune si sta attivando per effettuare dei piani particolareggiati miranti ad ottenere una regolarizzazione e fluidificazione dei mezzi di TPL similmente a quanto già effettuato sulla linea 14: nell'ambito di tali piani si valuterà la possibilità di ottemperare alle esigenze evidenziate.
124	Reno	TPL	Sottolinea l'importanza di operare per un maggiore controllo sul corretto utilizzo dei titoli di viaggio, assicurando così l'introito necessario al sostegno del servizio.	Già prevista	La lotta all'evasione tariffaria rientra negli obiettivi di risanamento dell'azienda di TPL, e ATC si sta dunque adoperando per aumentare i controlli.
125	Reno	Sicurezza	Sottolinea l'importanza di aver avviato una sistematica campagna di sensibilizzazione tesa ad incrementare l'educazione stradale, per garantire una migliore convivenza tra i diversi utenti ed un maggiore rispetto delle regole della strada.	Già prevista	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo per quanto riguarda l'educazione stradale quanto riportato nel paragrafo 4.2.1.
126	Reno	Sicurezza	E' necessario portare a termine i processi di moderazione della velocità e degli interventi per la sicurezza dei pedoni e dei percorsi casa-scuola, direttrice via Della Barca (scuole Cesana, scuole Morandi, scuole Presi, scuole Gramsci, scuole Allende, scuole Giovanni XXIII, scuole Dozza).	Rinviata a PPQ	Il progetto relativo al tratto di via della Barca fra via A. Costa e via Saragat non è di competenza del PGTU in quanto già pianificato da precedenti strumenti di pianificazione (Accordi di Programma con RER e ATC 2003); tuttavia, si informa come tale progetto sia in fase di imminente attuazione. Il tratto restante di via della Barca potrà essere invece affrontato dal PPQ.
127	Reno	Viabilità	E' strategico risolvere con interventi elaborati nei Piani Particolareggiati del Traffico di Quartiere le criticità del traffico e della sosta nel quadrante in zona Santa Viola; nello specifico è fondamentale intervenire nella zona delle vie Segantini e Melozzo Da Forlì, anche in previsione della collocazione della nuova sede della scuola Drusiani e della presenza delle scuole Albertazzi.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Il PPQ, nei limiti delle disponibilità economiche e dei vincoli presenti nella viabilità circostante al sito di realizzazione della nuova scuola Drusiani, valuterà l'individuazione di misure di mitigazione degli impatti.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

128	Reno	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Si propone uno studio di fattibilità per l'istituzione di una "Zona 30" che tuteli l'intero quadrante delimitato da via Emilia Ponente, via Battindarno, Viale Sandro Pertini e Viale Palmiro Togliatti.	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p> <p>Si consideri inoltre che l'ambito citato è interessato da trasformazioni urbanistiche in corso e non è quindi suscettibile della sovrapposizione di progettazioni e realizzazioni pianificate all'esterno degli strumenti urbanistici in corso di attuazione.</p>
129	Reno	Viabilità	E' ormai imprescindibile porre in essere una serie di interventi strutturali sulla viabilità del quadrante a nord della via Emilia Ponente, per risolvere l'anomalia di una sperimentazione che ormai non può più rispondere alle stringenti esigenze di quel territorio. Si consideri la criticità della direttrice via Emilia Ponente per la presenza delle scuole Zanotti, delle scuole De Vigri, delle scuole Fava, delle scuole Pedrielli.	Già previs ta	<p>Il PGTU individua la zona "Giorgione" tra le Isole Ambientali di prima attuazione, indicate nel paragrafo 5.3, proprio per affrontare tali problematiche.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

130	Reno	Sosta	<p>Si deve intervenire sulla criticità rappresentata dalla carenza di parcheggi ed affrontare problemi relativi alla gestione di quelli esistenti.</p> <p>Inoltre si propone una verifica ed una programmazione complessiva anche in rapporto al PSC in merito alla carenza di parcheggi di pertinenza dei comparti abitativi poiché il tema non si può esaurire solo attraverso la monetizzazione dei parcheggi in strada.</p>	Accolta parzialmente	<p>Riguardo la realizzazione di parcheggi pertinenziali, si ribadiscono le motivazioni di cui al paragrafo 5.6.5 per cui "non sembrano essere presenti ulteriori aree adatte allo scopo, pertanto si concluderanno solo le iniziative attualmente in corso. (...) Per controbilanciare la differenza fra la domanda e l'offerta di sosta si conferma infatti la scelta strategica contenuta nel Piano Strutturale, volta a favorire la realizzazione di parcheggi pertinenziali ad uso privato su suolo privato anche mediante l'introduzione di bonus urbanistici. In tal senso si rende pertanto necessario non rinunciare di norma a nessuna quota di parcheggi pubblici derivanti da oneri di urbanizzazione (P1) e si esclude quindi la "monetizzazione", in quanto sono possibili forme di gestione anche per parcheggi di piccola o piccolissima dimensione."</p> <p>A tal proposito occorre integrare l'elenco delle aree di parcheggio inserendo l'area dell'Ex-Riva Calzoni, in cui saranno inseriti 212 nuovi posti auto in struttura.</p>
131	Reno	Viabilità	<p>E' fondamentale porre la massima attenzione ai Piani Particolareggiati del Traffico di Quartiere delle zone dei comparti in fase di realizzazione Riva Calzoni (via Segantini), Lucchini (via Ramenghi), Bel Castello (via Filanda, via Lorenzetti) visto l'imponente indotto di traffico generato dalle numerose abitazioni.</p>	Rinviata a PPQ	<p>L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita a livelli di pianificazione (urbanistica prima che di traffico) già in essere e comprensivi della valutazione della componente traffico. Il PPQ, nei limiti delle disponibilità economiche, dei vincoli imposti dagli atti di approvazione dei Piani Particolareggiati dei Comparti urbanistici e dal loro stato di attuazione, valuterà l'individuazione di misure di mitigazione degli impatti indotti.</p>
132	Reno	Sosta	<p>Grande importanza viene giustamente assegnata dal Piano anche alle politiche tariffarie per la sosta, che hanno sino ad ora rappresentato gli unici reali interventi ad avere determinato un significativo incremento della domanda di trasporto pubblico. Occorre quindi procedere, riaffermando nuovamente che l'obiettivo di tali politiche non è tanto il reperimento di risorse (utili comunque se spese per incrementare le mobilità più ecologicamente compatibili), ma quello di internalizzare i costi esterni, incrementando la competitività complessiva del trasporto collettivo rispetto a quello individuale.</p> <p>Comunque sia l'uso della leva economica per accedere alla città con l'auto porta in sé qualche interrogativo sulla congruità tra il mezzo e il fine; aspetto che può essere solo in parte giustificato con la necessità di rendere tangibile la responsabilizzazione individuale dei cittadini con il suo carattere sperimentale.</p>	Già prevista	<p>Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo i contenuti del paragrafo 5.6.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

133	Reno	Mobilità pedonale	<p>Relativamente alla mobilità pedonale occorrerebbe prevedere un più efficace piano sistematico per l'eliminazione di tutte le barriere architettoniche ancora presenti nella città, per favorire la mobilità dei soggetti diversamente abili. Più in generale l'obiettivo di garantire a tutti il diritto alla mobilità va più coraggiosamente perseguito. Un progetto di installazione in tutta la città di un grande numero di seggiolini, distribuiti uniformemente su tutta la città, sarebbe ad esempio un piccolo gesto molto utile per la cittadinanza anziana, e non solo, a fronte di risorse poco ingenti.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU assegna un ruolo primario alla questione generale posta nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole.</p> <p>Il PGTU, inoltre, considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9.</p> <p>Per quanto riguarda il particolare dei seggiolini citati nell'osservazione, si valuterà l'opportunità di un loro utilizzo all'interno di progetto puntuali che coinvolgeranno i vari settori competenti.</p>
134	Reno	Mobilità ciclabile	<p>Le critiche emerse negli incontri hanno riguardato soprattutto il tema della gestione e della mancata realizzazione di una quantità adeguata di piste ciclabili, evidenziando come, nonostante il miglioramento rispetto all'Amministrazione precedente, le risorse insufficienti da un punto di vista sia economico, sia umano (nonostante la grande qualità tecnica e professionale degli Uffici, tuttavia numericamente assolutamente esigui) hanno determinato una sostanziale inadeguatezza rispetto alle problematiche e alle aspettative in materia.</p>	Respianta	<p>Lo sforzo che l'Amministrazione Comunale sta compiendo è certamente molto rilevante, soprattutto se confrontato con la scarsità di risorse ben nota. Infatti, a fronte di un generalizzato taglio degli investimenti, le risorse destinate alla mobilità ciclabile non hanno subito variazioni. Non va peraltro dimenticato che una buona parte delle infrastrutture ciclabili proviene da una attenta e coordinata gestione di tematiche generali (isole ambientali, percorsi sicuri casa-scuola, piani particolareggiati, piani estrattivi, opere connesse a grandi infrastrutture).</p> <p>L'U.O. Sosta, Parcheggi e Piste Ciclabili svolge le funzioni di "Ufficio della mobilità ciclabile", con compiti prevalentemente tecnici e di coordinamento tra i vari Uffici comunali impegnati nella progettazione di infrastrutture ciclabili, anche mediante la resa di pareri su tutti i progetti (si veda al riguardo quanto riportato nel paragrafo 6.9.3.2).</p>
135	Reno	Mobilità ciclabile	<p>Per il Quartiere Reno è fondamentale mettere in rete le piste ciclabili esistenti con i grandi parchi del territorio e con i servizi di interesse pubblico come scuole, luoghi di ricreazione e di culto, centri sociali, centri sportivi ed il Centro Civico.</p>	Già prevista	<p>Si ritiene che la ricucitura dei percorsi ciclabili prevista dal PGTU, come riportato nel paragrafo 6.4, garantisca in molti casi il miglioramento dei collegamenti con le aree citate.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

136	Saragozza	Informazione al cittadino	Auspica che contestualmente alla realizzazione del Piano si avviino efficaci campagne di comunicazione per spiegare alla cittadinanza le ragioni poste alla base del Piano, informare sulle novità introdotte e aggiornare costantemente sul monitoraggio dei risultati conseguiti e sull'effettivo raggiungimento degli obiettivi.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate.
137	Saragozza	Estensione Piano sosta	Per quanto riguarda il previsto ampliamento dell'area di sosta regolamentata nella zona Costa-Saragozza, da tempo richiesto e sollecitato da numerosi cittadini, si richiede che anche tutte le nuove aree siano ricomprese nella "Zona E", affinché la zona che si verrà a creare sia sufficientemente ampia e abbia una valenza sostanzialmente quartierile. Si ritiene inoltre opportuno che l'ampliamento sia da effettuare gradualmente, inizialmente fino a via De Coubertin e via della Certosa.	Rinviata	L'argomento dell'estensione del piano sosta viene affrontato nel paragrafo 5.6.3, ma l'osservazione specifica non costituisce argomento di competenza del PGTU bensì del Piano Particolareggiato cui si rinvia.
138	Saragozza	Estensione Piano sosta	Gli interventi specifici andranno verificati di volta in volta, in un confronto con il quartiere che preveda anche un contributo tecnico, oltre che degli uffici centrali, della PM di quartiere. In particolare, occorre evitare che la regolamentazione della sosta possa andare, di fatto, a togliere possibilità di sosta ai residenti.	Già prevista	Si concorda in linea di principio con l'osservazione proposta; riguardo alla sosta per i residenti, si richiama quanto al paragrafo 5.6.3 in merito al tema "strisce bianche".
139	Saragozza	Estensione Piano sosta	Le attuali zone di frangia (strisce bianche, sosta attualmente riservata esclusivamente ai residenti), sono destinate, in coerenza con l'intervento complessivo sulla sosta, ad essere convertite in aree di sosta regolamentata. È però opportuno che tale conversione sia effettuata solo dopo la realizzazione effettiva dell'estensione della sosta regolamentata in aree attualmente a sosta libera. Ciò affinché il provvedimento venga percepito non come una sottrazione di un diritto acquisito, ma come un'armonizzazione con quanto avviene nel territorio adiacente.	Respinta	L'argomento dell'estensione del Piano Sosta viene affrontato nel paragrafo 5.6.3; riguardo in particolare l'area specifica citata nell'osservazione, si ritiene opportuno implementare l'area Stadio contemporaneamente alla conversione della Zona di Frangia al fine di armonizzare il provvedimento e di non creare squilibri nella dotazione di posti auto per i residenti.
140	Saragozza	Sosta	Condividiamo le ragioni che hanno portato alla scelta di definire le soste a pagamento ad alta rotazione sulle linee direttrici; riteniamo quindi che l'estensione della sosta regolamentata a tutta via Andrea Costa debba essere effettuata mantenendo la modalità dell'alta rotazione.	Già prevista	L'indicazione proposta dall'osservazione è di fatto già prevista.
141	Saragozza	Sosta	Si propone, vista la carenza di stalli di sosta che riguarda, in particolare, il centro storico e la prima periferia, di avviare un confronto con le Forze dell'Ordine e la Guardia di Finanza al fine di una migliore armonizzazione tra la loro necessità di avere stalli di sosta riservati per motivi di servizio e le esigenze della cittadinanza.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

142	Saragozza	Sosta	Via Malta, Via Orsoni, Via Corsica: onde evitare che possano diventare aree di "scambio" vanno incluse nella zona a sosta regolamentata o, meglio ancora, considerate zone residenziali. Provvedimenti analoghi, diretti a salvaguardare le possibilità di sosta dei residenti, andranno adottati almeno nei tratti iniziali della via che da via Saragozza vanno in direzione della collina: Felice Battaglia, Dotti, via di Casaglia e via del Meloncello.	Rinvia ta	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU, ma del Piano Particolareggiato cui si rinvia.
143	Saragozza	Sosta	Residenti nelle zone collinari: si fa riferimento a coloro che risiedono al di fuori di quella che diventerà area a sosta regolamentata. Si ritiene opportuno che anche a questi residenti sia assegnato il contrassegno che dà diritto al parcheggio gratuito nell'area a sosta regolamentata più prossima. Ciò perché essendo costoro di fatto obbligati a utilizzare un mezzo di trasporto privato per scendere in città (inevitabilmente la collina è servita solo in modo limitato dal trasporto pubblico) si troverebbero a dover pagare la sosta in qualunque parte della città. Inoltre, la mancanza di un contrassegno per la sosta gratuita non incentiverebbe un comportamento diretto ad utilizzare l'auto il meno possibile, parcheggiandola nell'area più prossima alla propria residenza e servita dal mezzo pubblico.	Respi nta	Non si concorda sul fatto che tali aree siano prive di collegamenti con i servizi pubblici. L'interscambio nelle vie di cui sopra può essere effettuato presso il parcheggio Antistadio di Via Andrea Costa, recentemente riqualificato, per il quale vale l'iniziativa P + BUS, e presso il Parcheggio Ghisello, peraltro gratuito.
144	Saragozza	Parcheggi	Al fine di incentivarne l'utilizzo, occorre segnalare in maniera adeguata esistenza, collocazione e regolamento d'uso dei parcheggi scambiatori. In particolare, si fa riferimento a quello a fianco dell'Antistadio (orario 7-22.30) e quello di Piazza della Pace, aperto 24 ore su 24. Onde limitare i disagi ai residenti in orario serale, occorre contribuire a far conoscere la convenzione con il Teatro delle Celebrazioni per la sosta a prezzo convenzionato nel parcheggio di Piazza della Pace.	Già previs ta	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso. Si informa comunque che in tal senso è in previsione l'implementazione di una rete di pannelli a messaggio variabile all'interno del contratto per la gestione dei "Parcheggi Mondiali".
145	Saragozza	Passi carrai	Il provvedimento che ripristina il pagamento della tassa sui passi carrai deve accompagnarsi a un incremento nella disponibilità di mezzi per sanzionare la sosta irregolare davanti ai passi carrai stessi ed eventualmente procedere alla rimozione, particolarmente in orario serale e notturno. Questo in una logica di equità: l'amministrazione chiede al cittadino di pagare una occupazione di suolo pubblico, ma allo stesso tempo garantisce che il diritto di occupazione sia salvaguardato.	Già previs ta	Il rispetto delle regole e il contrasto alla sosta irregolare è un obiettivo del piano; l'introduzione della tassa Tosap nasce da varie necessità e si prevede che contribuirà al miglioramento del controllo della regolarità della situazione .

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

146	Saragozza	Passi carrai	Per evitare abusi, si sollecita inoltre il Settore a effettuare verifiche sui passi carrai esistenti e sul loro effettivo utilizzo come tali.	Già prevista	Il rilievo di tutti i passi carrabili esistenti, autorizzati e non, rientra tra le attività necessarie propedeutiche all'attivazione delle tasa Tosap.
147	Saragozza	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	<p>Rispetto all'ipotesi di prolungamento del pagamento della sosta dei non residenti in orario serale, fino alle 23.00, all'interno del centro storico, si esprime perplessità. Occorre, in ogni caso, che questo non si traduca in un progressivo abbandono del centro storico in orario serale da parte di un'utenza che fruisce di servizi di ristorazione, cinema, teatri, quando già la chiusura di ulteriori sale cinematografiche può rappresentare un duro colpo rispetto alla vivibilità e alla resistenza al degrado di determinate aree.</p> <p>Sarebbe inoltre particolarmente utile un significativo aumento dei mezzi pubblici che consentono di raggiungere il centro storico in orario serale e notturno e la realizzazione di servizi navetta serali e la stipula di convenzioni con i taxi per forme di trasporto collettivo per la tutela della sicurezza delle donne sole.</p>	Accolta parzialmente	<p>La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.</p> <p>Si ricorda inoltre che, come riportato nel paragrafo 6.1.1, nell'ambito della riorganizzazione dell'attuale rete di trasporto pubblico prevista dal PGU "viene rivisto il servizio serale e notturno per adeguare l'offerta del TPL all'attuale assetto urbanistico e ai mutati stili di vita della popolazione (allungamento orari, catene casa - lavoro - svago,...)".</p> <p>Per quanto riguarda l'ultimo punto dell'osservazione, si ricorda come sia in corso un confronto fra l'Assessorato competente e le organizzazioni dei tassisti per approfondire la tematica e giungere eventualmente a convenzioni volontarie, che sono previste dal Regolamento taxi-ncc ma che non coinvolgono comunque la funzione regolatoria del Comune in materia di determinazione delle tariffe. Non si tratta dunque di questione di competenza del PGU.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

148	Saragozza	Parcheggi	<p>Pur avendo constatato difficoltà oggettive legate all'apertura di cantieri in zone già sottoposte a stress abitativo e veicolare, oltre che condividendo sostanzialmente quanto viene riportato a pag. 191 del Piano ("La realizzazione di parcheggi ad uso privato su suolo pubblico procede con grande difficoltà, sia nel Centro Storico sia in Periferia. Non sembrano essere presenti ulteriori aree adatte allo scopo, pertanto si concluderanno solo le iniziative attualmente in corso"), il Quartiere ritiene possano essere prese in considerazione eventuali proposte per la realizzazione di parcheggi pertinenziali sotterranei, che dovranno però essere in grado di prevedere soluzioni adeguate e convincenti rispetto alle criticità (impatto ambientale, sulla viabilità e sulla sosta dell'eventuale cantiere) che ne deriverebbero, e un evidente rapporto favorevole tra costi e benefici legati alla realizzazione di tali parcheggi.</p>	Respi nta	<p>Si ribadiscono le motivazioni riportate nel paragrafo 5.6.5 relativamente ai parcheggi pertinenziali: "non sembrano essere presenti ulteriori aree adatte allo scopo, pertanto si concluderanno solo le iniziative attualmente in corso." Il PGTU prevede comunque già una serie di parcheggi pubblici in "project financing" che possono contenere quote di pertinenzialità.</p>
149	Saragozza	TPL	<p>La logica complessiva del PGTU in materia di riduzione dell'inquinamento da traffico è quella di incentivare il minor ricorso al mezzo di trasporto privato a favore del mezzo pubblico. È di conseguenza imprescindibile la necessità di collegare all'attuazione dei provvedimenti previsti un effettivo potenziamento del trasporto pubblico, anche in orario serale e notturno, al fine di renderlo maggiormente appetibile e realmente alternativo rispetto al mezzo privato anche in situazioni nelle quali attualmente non lo è. Per questo sarà necessario prevedere l'investimento di risorse adeguate, anche per uno svecchiamento del parco automezzi che sia tale da ridurre le loro emissioni inquinanti nell'ambiente e renderli accessibili ad anziani e utenza svantaggiata.</p>	Già previs ta	<p>L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1. Come indicato nel paragrafo 6.7.3, l'ammodernamento dei mezzi è una delle priorità individuata dal PGTU, che verrà naturalmente attuata nei limiti delle disponibilità economiche esistenti.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

150	Saragozza	TPL	Condivisibile l'obiettivo di velocizzare le linee bus. Nei casi venga perseguito anche attraverso l'eliminazione di stalli di sosta lungo le principali radiali, occorre che i posti auto che si perderanno siano adeguatamente recuperati in altri luoghi che siano accessibili e in prossimità di fermate del bus.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1. In particolare, il Comune si sta attivando per effettuare dei piani particolareggiati miranti ad ottenere una regolarizzazione e fluidificazione dei mezzi di TPL similmente a quanto già effettuato sulla linea 14: nell'ambito di tali piani si valuterà la possibilità di ottemperare alle esigenze evidenziate. Come evidenziato nel paragrafo 5.6.6 "è attualmente allo studio la possibilità di reperire spazi e/o strutture da convertire in aree di parcheggio per residenti, per trovare compensazione dei posti auto sottratti dai progetti di realizzazione di corsie preferenziali e della filovia a guida vincolata": fra le superfici finora individuate si rammentano la realizzazione del parcheggio Scala ed Ex-Euraquarium e le aree Ex Fiat ed Ex Sabiem.
151*	Saragozza	TPL	<i>Linea 14 Al termine di un percorso condiviso avviato ormai quasi da un anno, auspichiamo un esito positivo della valutazione dell'efficacia degli interventi effettuati nel tratto di via Andrea Costa che va dalla Rotonda Bernardini fino a Porta S.Isaia, in modo da accertare il raggiungimento dell'obiettivo di una maggior velocità commerciale del bus senza necessità di creare un ulteriore tratto di corsia preferenziale.</i>	Già prevista	<i>Il monitoraggio dell'efficacia delle azioni è un aspetto fondamentale del nuovo PGTU.</i>
151bis*	Saragozza	TPL	<i>Riteniamo infatti che la generale condivisione degli obiettivi e degli strumenti sia il modo migliore per rendere un intervento realmente efficace, anche perché siamo consapevoli delle criticità legate alle corsie preferenziali che sono nella direzione di marcia dei veicoli privati: è estremamente difficile farle rispettare, sono spesso percorse dai mezzi privati e/o utilizzate come aree di sosta.</i>	Respinta	<i>Non si condivide il giudizio negativo espresso in generale riguardo alle corsie preferenziali che si ritengono invece uno strumento indispensabile per garantire regolarità ai mezzi di trasporto pubblico.</i>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

152	Saragozza	TPL	<p>Linea 20 A causa di una serie di controindicazioni emerse nel corso di dibattiti consiliari e incontri con commercianti e residenti, riteniamo non esente da criticità il progetto del cordolo da collocare in parte del tratto interno di via Saragozza a protezione della corsia preferenziale. Crediamo però che, anche in una logica di potenziamento e adeguamento del trasporto notturno, rimanga la necessità di individuare soluzioni adeguate per il ripristino della circolazione della linea 20 nella parte interna di via Saragozza, direzione centro, in orario serale e notturno. Continuiamo ad essere convinti che costanza e assiduità dei controlli potrebbero costituire un'efficace opera di dissuasione della sosta irregolare.</p>	Respi nta	<p>L'esperienza ha mostrato come non sia possibile arrivare all'obiettivo di far transitare la linea 20 in via Saragozza nelle ore notturne ricorrendo al solo controllo della polizia municipale, ma che sia indispensabile prevedere elementi fisici a protezione della corsia preferenziale.</p>
153	Saragozza	Car sharing	<p>Condividiamo il previsto potenziamento del servizio, che costituirà una reale alternativa rispetto alla seconda o terza auto di proprietà solamente nella misura in cui sarà realmente accessibile. Riteniamo che vadano studiate modalità per semplificarne l'utilizzo e rilanciata una campagna di comunicazione diretta a far conoscere esistenza e caratteristiche del servizio. In tale campagna sarebbe molto utile mettere in evidenza gli effettivi costi, diretti e indiretti, finanziari e in termini di tempo, dell'auto di proprietà, in modo da controbattere efficacemente alla principale obiezione che viene fatta rispetto all'uso del car sharing, cioè che sarebbe troppo costoso.</p>	Già previs ta	<p>Per quanto riguarda la promozione di specifiche campagne informative relative al servizio di Car Sharing si condivide la proposta, rimandandone l'attuazione di concerto con ATC. Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso. Relativamente alle modalità di uso del servizio si ricorda che il servizio Caratc recepisce il regolamento nazionale I.C.S..</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

154	Saragozza	Gestione risorse finanziari e	<p>Riteniamo che gli introiti che l'amministrazione potrà in futuro avere se decidesse di introdurre il pagamento della sosta per la seconda o terza auto vadano utilizzati, in una logica di "tasse ambientali", per fornire servizi che possano effettivamente rendere superfluo il possesso di diverse auto di proprietà.</p>	<p><i>Parzialmente e accolta*</i></p>	<p>La misura che prevede l'esenzione dal pagamento della sosta della sola prima vettura per famiglia, contenuta al paragrafo 5.6.3, si inserisce all'interno di un complesso di interventi che intendono integrare e completare le misure già operative previste dal piano della sosta. Tale misura viene considerata utile alla luce del criterio fondamentale che, soddisfatti i bisogni primari, l'utilizzo della sosta, risorsa scarsa, debba essere limitato: si tratta infatti di una risorsa pubblica, e la sua gestione deve trovare una partecipazione da parte dei cittadini.</p> <p>Tuttavia, al fine di ridurre il più possibile gli inevitabili disagi che possono insorgere a seguito di tale intervento, verrà valutata l'opportunità di una sua attivazione graduale nel tempo e per specifiche aree con particolari problematiche. <i>Gli introiti provenienti dall'attuazione dell'intervento saranno destinati a progetti a favore della mobilità sostenibile.*</i></p>
155	Saragozza	Pedonalizzazioni e isole ambientali	<p>Condividiamo la proposta di introdurre nuove isole ambientali attraverso lo strumento delle "Zone 30", finalizzate alla riduzione dell'inquinamento ma anche dell'incidentalità che coinvolge gli "utenti deboli" della strada (pedoni e ciclisti). Siamo favorevoli alla realizzazione di un'Isola Ambientale nella zona Malpighi, così come nelle altre parti del centro storico.</p> <p>Rispetto all'ulteriore zona individuata come potenzialmente possibile nel territorio del quartiere (compresa tra via Vicini, via A.Costa, Sabotino e Montefiorino) che non è stata inserita nell'elenco di quelle che l'amministrazione sarà effettivamente in grado di realizzare, si auspica, anche se non nell'immediato, il reperimento delle risorse necessarie per realizzare ulteriori Isole Ambientali laddove è utile e tecnicamente possibile.</p>	<p>Già prevista</p>	<p>Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo le motivazioni e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la realizzazione delle isole ambientali previste al paragrafo 5.3.</p>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

156	Saragozza	Mobilità ciclabile	Riteniamo vada accolta la disponibilità della CNA a favorire la nascita di punti di noleggio e di assistenza sui percorsi, in accordo con l'Amministrazione Comunale, promuovendo nuove forme di lavoro autonomo.	Già prevista	Nel paragrafo 4.6.4 e 6.4.2 vengono menzionate misure di supporto alla mobilità ciclabile, al fine di incentivarne il ricorso: tra esse "l'offerta di servizi a favore della mobilità ciclabile (sosta, riparatori, noleggio,...)". Le modalità operative di attuazione di tali misure saranno meglio definite in seguito, come la verifica della possibilità di ampliare l'iniziativa "Amici della Bici", realizzando una rete di assistenza pubblica rivolta anche alle biciclette a pedalata assistita.
157	Saragozza	Mobilità ciclabile	Sarebbe particolarmente utile la diffusione di informazioni su presenza e ubicazione di meccanici per biciclette.	Già prevista	Come indicato nel paragrafo 6.4.3, l'Amministrazione Comunale già pubblica il depliant "Voglia di Bici", che riporta l'elenco dei meccanici aderenti all'iniziativa "Amici della Bici" (servizio di cortesia - gonfiaggio gratuito pneumatici).
158	Saragozza	Mobilità ciclabile	Riteniamo sia da incentivare l'acquisizione di biciclette "a pedalata assistita".	Già prevista	Si fa presente che tra le linee riportate nel paragrafo 6.5.1 che guidano le azioni concordate con le aziende attraverso gli accordi di mobility management relativi agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, risulta anche "favorire gli spostamenti casa-lavoro con la bicicletta (anche a pedalata assistita). Inoltre, tra le misure a supporto della ciclabilità riportate al paragrafo 6.4.2, si valuta che "dopo una positiva sperimentazione di alcune biciclette a pedalata assistita svolta all'interno degli Uffici comunali, si prevede l'acquisto di un ulteriore quantitativo di questo tipo di biciclette da destinare ad un servizio di noleggio pubblico".
159	Saragozza	Mobilità ciclabile	Riteniamo che un ostacolo non indifferente al maggior uso della bicicletta sia costituito dalla frequenza dei furti di tali mezzi. Pensiamo quindi necessaria l'adozione di tutte le misure idonee a limitare tale fenomeno, svolgendo azioni di dissuasione anche nei confronti di coloro che, attraverso l'acquisto di mezzi di provenienza dubbia, alimentano il mercato delle biciclette rubate.	Già prevista	L'Amministrazione Comunale offre il servizio di marchiatura biciclette a prezzo agevolato, con funzione di deterrenza al furto (v. paragrafo 6.4.2). L'attuale scarso utilizzo del deposito bici in Via IV Novembre e l'impossibilità a reperire idonei locali in Zona Universitaria sconsigliano al momento nuove realizzazioni, visto anche l'impegno economico necessario. Si sta operando per migliorare la capienza ciclabile del parcheggio Pincio ed è in corso la ricerca dei finanziamenti in proposito. Si richiamano inoltre le altre iniziative indicate al paragrafo 6.4.2 (rastrelliere gratuite ai condomini e alle scuole, Mobility Management, servizio di recupero ruderi per aumentare la capienza delle rastrelliere, convenzione area Stazione).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

160	Saragozza	Mobilità ciclabile	Si richiede, come già fatto più volte nel corso del mandato, che sia realizzato il collegamento tra la pista ciclabile di via Zoccoli e via Curiel, ricongiungendosi con la pista ciclabile Barca-Certosa-Sabotino, al fine di costruire un'alternativa ciclabile per il percorso che da via Turati arriva fino alla zona dello stadio.	Già prevista	E' in corso di predisposizione il progetto definitivo della connessione ciclabile tra Via Zoccoli e Via Curiel. Occorre invece proseguire lo studio fino a Piazza della Pace, peraltro al momento non inserito in pianificazione finanziaria.
161	Saragozza	Mobilità ciclabile	Per contribuire a risolvere il problema della visibilità serale e notturna dei ciclisti, riteniamo sarebbe sicuramente utile una campagna per incentivare l'uso di quei giubbotti con catarifrangenti che ora quasi tutti già possiedono, in quanto è obbligatorio tenerli a bordo delle automobili.	Già prevista	Buona parte dei velocipedi attualmente in circolazione non è equipaggiato con i dispositivi di illuminazione e acustici previsti dal Codice della Strada. In proposito si rimanda alle misure previste nel paragrafo 6.4.2 e si precisa che è allo studio una campagna specifica di sensibilizzazione in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile.
162	Saragozza	Mobilità pedonale	Si richiedono i necessari interventi per mettere in sicurezza i marciapiedi, dando loro continuità almeno in tutte quelle strade che costituiscono la viabilità primaria. Si segnalano in particolare, a titolo di esempio, la problematica della mancanza di un marciapiede in via D'Azeglio e la situazione di notevole pericolosità del marciapiede di via Bellinzona nel tratto compreso tra i civici 8 e 10.	Rinviata a PPQ	La continuità dei percorsi pedonali sulla rete classificata (fra cui via D'Azeglio) è una delle misure previste dal PGTU e demandata ai PPQ per la valutazione di priorità e la definizione del tipo di intervento. I marciapiedi sulla viabilità locale (fra cui via Bellinzona) sarà presa in considerazione nei PPQ compatibilmente con priorità e risorse disponibili.
163	Saragozza	Sicurezza	Obiettivo da perseguire, in particolare nelle strade di maggior traffico, è la visibilità e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, anche attraverso l'introduzione di forme di segnaletica, anche orizzontale, adeguate, che possano aumentarne la visibilità.	Rinviata a PPQ	Il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9. Si condividono dunque gli obiettivi espressi nell'osservazione, rimandando il dettaglio agli strumenti attuativi più appropriati quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
164	Saragozza	Percorsi sicuri casa-scuola	Si richiede una prosecuzione della progettualità avviata nella direzione dei percorsi sicuri casa-scuola, al fine di contribuire a creare l'abitudine a percorrere a piedi brevi distanze e diminuire l'impatto del traffico privato nelle ore di punta.	Rinviata	La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola è una delle misure previste dal PGTU; l'Amministrazione ribadisce la volontà di agire in tal senso non escludendo la possibilità di valutare ulteriori interventi rispetto a quelli previsti, anche sulla base della capacità realizzativa dell'Amministrazione stessa e dei tempi di attuazione del PGTU. L'individuazione delle scuole da inserire nei prossimi percorsi sicuri casa-scuola sarà comunque fatta, come già avvenuto fino ad ora, mediante un confronto fra tutti i Quartieri e i Settori coinvolti nelle azioni di vario tipo da mettere in campo (Educazione, Salute, Sicurezza).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

165	Saragozza	Mobilità pedonale	<p>Occorrerebbe prevedere un piano per la sistematica e progressiva eliminazione delle barriere architettoniche ancora presenti nella città, per favorire la mobilità dei soggetti diversamente abili o con difficoltà motorie.</p> <p>Occorre inoltre che sia salvaguardato con particolare attenzione l'accesso agli scivoli che collegano sede stradale e marciapiedi.</p>	Già prevista	<p>Il PGTU assegna un ruolo primario alla questione generale posta nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole.</p>
166	Saragozza	Mobilità pedonale	<p>Si richiama, ancora una volta, la problematica della barriera architettonica per l'accesso al portico di San Luca in prossimità dell'Arco Bonaccorsi.</p>	Rinvia a PPQ	<p>Il PGTU assegna un ruolo primario alla questione generale posta nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole.</p> <p>L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>
167	Saragozza	Sosta	<p>Per salvaguardare i diritti dei possessori di "contrassegno handicap", si sottolinea la necessità di controlli sulla regolarità del possesso e sulle modalità di utilizzo. Si ritiene infatti particolarmente disdicevole l'uso improprio di tali contrassegni.</p>	Già prevista	<p>Tra le attività previste nel paragrafo 5.7 ne sono previste alcune che vanno proprio nella direzione indicata dall'osservazione.</p> <p>Per quanto riguarda nello specifico i contrassegni invalidi, come riportato nel paragrafo 5.6.3, un importante strumento già individuato dal Piano al fine della dissuasione degli abusi consiste nella individuazione di criteri per governare la richiesta di piazzole riservate "con lo scopo precipuo di favorire l'autonomia individuale" dell'invalido.</p>
168	Saragozza	Sosta	<p>Si richiama la necessità degli interventi non ancora realizzati richiesti nel seguente ODG votato dal quartiere: ODG n. 37 del 21.06.2006 "Razionalizzazione sosta nelle vie Pacchioni, Zambeccari, Muratori e Sabotino"</p>	Rinvia a PPQ	<p>L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

169	Saragozza	Mobilità pedonale	ODG n. 38 del 21.6.2005 "Posizionamento di una rampa per disabili che colleghi la strada all'Arco Bonaccorsi del portico di San Luca"	Rinvia ta a PPQ	Il PGTU assegna un ruolo primario alla questione generale posta nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole. L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
170	Saragozza	Viabilità	ODG n. 69 del 21.12.2005 "Misure di razionalizzazione del traffico e della sosta nell'area piazza della Pace e vie limitrofe"	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
171	Saragozza	Concertazione	Si ribadisce l'importanza di avviare un metodo di confronto permanente fra gli uffici dell'assessorato preposto alla viabilità, alla sosta, alle piste e ai percorsi ciclo-pedonali, e il quartiere, per la realizzazione delle linee di intervento previste dal PGTU e per l'adozione di provvedimenti specifici, in gran parte già segnalati dal quartiere, tesi a migliorare il traffico e la qualità dell'aria in Saragozza.	Già previs ta	Nella predisposizione delle modalità operative e di attuazione delle misure previste nel PGTU l'Amministrazione Comunale proseguirà nella pratica della concertazione e della consultazione di Enti, Associazioni e cittadini, pratica che ha finora caratterizzato le diverse fasi del Piano stesso.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

172	Savena	Infrastrutture	<p>Occorre che la Variante alla SP. N. 65 della Futa, più conosciuta come "Fondovalle Savena", considerata quale porta d'accesso e strumento fondamentale della viabilità e del traffico proveniente dalla montagna, nella zona Sud di Bologna, e decisivo per recuperare anche dal punto di vista ambientale aree vaste della città, oggi in condizioni di sofferenza ormai insopportabili, venga inserita fra le opere di interesse nazionale da realizzare nell'immediato e con precedenza, provvedendo a dotarla di una adeguata copertura finanziaria.</p> <p>Se, al contrario, i tempi del finanziamento statale si rivelassero eccessivamente lunghi, in tal caso sarebbe necessaria una diversa interpretazione del progetto, con la realizzazione su iniziativa diretta dell'Amministrazione comunale (su cui già ricade un parziale onere finanziario) della c/d "Bretella del dazio", quale collegamento fra la Via Toscana e la già realizzata "870 quinqies".</p>	Rinvia ta*	<p>Si condivide la grande valenza strategica della Fondovalle Savena e della Bretella del Dazio, e il Comune continuerà ad essere parte attiva per una rapida conclusione delle procedure approvativa e realizzativa*. Tuttavia secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni.</p>
173	Savena	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	<p>Pur esprimendo un apprezzamento di massima sulle linee di indirizzo relative alla sosta sulle aree regolamentate a pagamento, sottolineiamo forti dubbi sull'ipotesi di prolungamento del pagamento della sosta in orario serale fino alle ore 23 nella Cerchia dei Mille, temendo, come conseguenza, l'effetto di ulteriore desertificazione delle zone centrali della città. Quella parte di Bologna ha bisogno, al contrario, di essere vissuta a tutte le ore con comportamenti civili e in simbiosi con i cittadini residenti: peraltro la minacciata chiusura di ulteriori sale cinematografiche può rappresentare un colpo definitivo alla resistenza al degrado per quelle aree.</p>	Accolta parzialmente	<p>La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.</p>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

174	Savena	TPL	Appare strategico il potenziamento del Trasporto Pubblico, laddove manchi o sia insufficiente, per la riduzione del ricorso all'auto privata, specie nelle ore serali o notturne. Permangono tuttavia forti contraddizioni fra l'affermato e programmato potenziamento dell'offerta ed i tempi e la capacità di tradurlo in interventi concreti. Si rammenta, ad esempio, che dal Quartiere Savena da tempo viene chiesto, senza soluzioni, il potenziamento della linea 37 ed il prolungamento dell'orario serale, specie dopo il realizzarsi di robusti ed estesi insediamenti abitativi.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza.
175	Savena	Sicurezza	Si chiede nuovamente la messa in sicurezza della via S.Ruffillo, che vede aumentare costantemente il transito veicolare proveniente dalla via Toscana.	Rinvia a PPQ	Per quanto riguarda l'argomento della sicurezza stradale in generale, si ribadiscono gli obiettivi indicati nel paragrafo 4.2 e le azioni previste in più parti del PGTU, e in particolare al paragrafo 6.9. L'osservazione tuttavia non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
176	Savena	Sicurezza	Si chiede nuovamente la realizzazione del sottopasso ciclopedonale di via delle Armi.	Già prevista	La realizzazione del sottopasso di via delle Armi, come di tutte le opere di questo livello (non configurabili come manutenzione straordinaria) è prevista nel Piano Triennale LL.PP. cui si rimanda.
177	Savena	Sicurezza	Si chiede nuovamente la realizzazione del sottopasso ciclopedonale della Stazione di S.Ruffillo (via Direttissima), inserito da una apposita Convenzione del 2004 (sottoscritta da TAV, ITALFERR, Provincia e Comune di Bologna), fra le opere di mitigazione, correlate alla costruendo Fondovalle Savena, nell'ambito del sistema AV/AC. I tempi sono ormai maturi per definirne il progetto, coinvolgendo con forza nell'attivazione del procedimento il soggetto RFI.	Già prevista	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un progetto con iter autonomo rispetto al PGTU, che comunque la soddisfa. Si fa comunque presente che l'Amministrazione Comunale sta valutando una proposta presentata da TAV e Italferr (ritenuta condivisibile per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza anche da RFI), che prevede in particolare l'apertura del sottopasso di Stazione anche lato Coop e una serie di interventi di ricucitura e prolungamento dei percorsi ciclopedonali della zona.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

178	Savena	Infrastrutture	Nel nuovo PSC di prossima approvazione, nell'ambito delle c/d "7 Città di Bologna", vengono indicati interventi e trasformazioni urbanistiche, specie residenziali, di forte impatto sul territorio, lungo le aree di confine con il tracciato della via Emilia Levante, che si uniscono, senza soluzione di continuità, ad altrettanto uguali interventi, di prossima attuazione, nel territorio del Comune di S.Lazzaro. Poiché insediamenti così forti necessitano anche di infrastrutture, specie viarie, altrettanto forti e funzionali, e poiché nel presente PGTU si prospettano soluzioni che difficilmente potranno sopportare il traffico veicolare proveniente dalla zona EST, con il decongestionamento della via Emilia, occorre fin da subito, con il coinvolgimento nell'immediato del Quartiere, una più adeguata ed approfondita istruttoria di questo progetto, affinché l'obiettivo "Riabitare Bologna = Migliorare la vivibilità urbana" indicato dal nuovo PSC, non rimanga un'equazione priva di significato.	Respi nta	Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni. Si sottolinea comunque il completo raccordo e allineamento tra il PGTU e il PSC.
179	Savena	Informazione al cittadino	L'avvio imminente della fase di cantierizzazione per la realizzazione del Civis, a partire dal territorio del Comune di San Lazzaro per poi proseguire lungo la Via Emilia Levante nel Quartiere Savena, sarà occasione di difficoltà per la circolazione stradale e di situazioni ambientali pesanti per i cittadini residenti. Dovrà essere dunque creato un Osservatorio fra Comune, Quartiere, Atc per un'informazione costante e puntuale delle varie fasi di cantierizzazione e un punto di ascolto per le richieste di informazioni che i cittadini vorranno inoltrare.	Già previs ta	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate. Si fa tuttavia presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto; tuttavia si pone particolare attenzione alle problematiche legate alle cantierizzazioni (si veda al riguardo il capitolo 3), che verranno affrontate con modi e tempi adeguati all'entità delle stesse.
180	Stefano	TPL	Si condivide l'intento di potenziamento, ammodernamento ed estensione del sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e della sua integrazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), nonché l'intento di una maggiore tutela delle corsie preferenziali e della precedenza semaforica.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, e si ribadisce quanto riportato in merito nel paragrafo 6.1.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

181	Stefano	Infrastrutture	<p>Si ritiene che le risorse a disposizione delle Istituzioni ai diversi livelli debbano essere utilizzate prioritariamente per completare opere attese, progettate ed approvate, quali il SFM e la Fondovalle Savena.</p> <p>Fondamentale la realizzazione del Nodo di Rastignano e della Bretella del Dazio che hanno la funzione di liberare le strade del Quartiere dal transito di gran parte dei camion di ogni tipo che lo attraversano e che portano ad una situazione di emergenza in termini di inquinamento, congestione ed incidentalità in zone residenziali densamente abitate, con scuole, ospedali, chiese, mercatini e negozi.</p>	Rinvia ta*	<p>Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni. <i>Si consideri inoltre che le opere richiamate (Nodo di Rastignano e SFM) rappresentano due priorità assolute per l'Amministrazione Comunale</i>.*.</p>
182	Stefano	Sicurezza	<p>Si ritengono prioritari interventi sulla sicurezza stradale, in particolare a favore degli utenti più deboli della strada, quali sono i pedoni e i ciclisti.</p> <p>Da questo punto di vista si propone, in generale, la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, la tutela e la messa a norma dei marciapiedi e la progettazione e il progressivo sviluppo di una rete di piste ciclabili.</p>	Già previs ta	<p>L'argomento è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.3, 5.4 e 6.9.3.2, nei quali vengono indicate misure finalizzate alla maggior sicurezza dell'utenza ciclistica.</p> <p>Il nuovo Regolamento Viario provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie (inserimento di isole centrali spartitraffico, quote rialzate o platee ove possibile, differenziazione cromatica del fondo, ecc.).</p>
183	Stefano	Sicurezza	<p>Si chiede la realizzazione del progetto di messa in sicurezza dell'asse Murri – Toscana, sul quale il Quartiere ha già portato un contributo ricco di osservazioni (OdG 40/05).</p> <p>In tal senso si propone altresì di approfondire l'ipotesi di procedere alla qualificazione dell'intera via Murri come strada di "Quartiere", oggi tale solo nel tratto fra via degli Orti e via Parisio, mentre nel tratto fra Porta Santo Stefano e via degli Orti è qualificata come strada "Interquartiere b".</p>	Respi nta	<p>Il progetto non è di competenza del PGTU in quanto già pianificato da precedenti strumenti di pianificazione (PSSU 2003); tuttavia, si informa come tale progetto sia in fase di imminente attuazione.</p> <p>Si fa inoltre presente che via Murri fa parte della rete principale deputata agli spostamenti interquartiere di più ampio raggio interni al centro abitato. Non è corretto assegnare via Murri alla rete secondaria, alla quale sono attribuibili solo movimenti a più breve raggio (al massimo fra quartieri limitrofi) e tipicamente di penetrazione verso la rete locale, quando invece sopporta spostamenti generati fra Bologna e Comuni limitrofi.</p>
184	Stefano	Sicurezza	<p>Si chiede la messa in opera del progetto di attraversamento semaforico ciclo-pedonale di via Murri all'altezza di Porta Santo Stefano e l'estensione ai 4 lati di quello all'altezza di viale Oriani.</p>	Rinvia ta a PPQ	<p>L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

185	Stefano	Sicurezza	Si chiede la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale di via Ghirardacci lungo via Murri, posando un'aiuola per dimezzare la lunghezza dell'attraversamento, spostando in quel punto (dopo il semaforo) la fermata della linea 13 in direzione centro, collocandovi la pensilina ed eliminando la fermata successiva che si troverebbe ad una distanza minore di 100 metri.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
186	Stefano	Mobilità ciclabile	Si chiede di utilizzare, ove possibile, una sede propria per ciascuna funzione, utilizzando materiali di diverso colore; dove la pista ciclabile venga disegnata sul marciapiede, occorre evidenziarla con il colore rosso per dissuadere i pedoni dall'utilizzarla, così da favorire una tranquilla convivenza.	Rinvia ta	Si concorda in linea di massima con l'osservazione, ma si rimanda al nuovo Regolamento Viario.
187	Stefano	Mobilità ciclabile	Realizzazione del progetto della pista ciclabile Intermedia Est che collega la Lunetta Gamberini con i Giardini Margherita e il suo prolungamento del tratto di Via Dagnini fino a via degli Orti.	Accolt a parzia lment e	Si condivide in linea di massima la proposta e si modifica conseguentemente la Tav. 21.
188	Stefano	Mobilità ciclabile	Realizzazione del progetto della pista ciclabile Intermedia Est che collega la Lunetta Gamberini con i Giardini Margherita e il suo collegamento con la fermata SFM di Via Mazzini lungo la Via Pelizza da Volpedo.	Respi nta	La connessione con l'SFM Mazzini è già prevista mediante la riqualificazione dei percorsi esistenti all'interno della Lunetta Gamberini.
189	Stefano	Mobilità ciclabile	Si chiede la messa in opera del progetto di pista ciclabile lungo via Laura Bassi e Mengoli.	Già previs ta	Si fa presente che il progetto è in fase esecutiva.
190	Stefano	Mobilità ciclabile	Si chiede la realizzazione del percorso ciclo-pedonale dalla fermata del SFM di via Mazzini (Pontevecchio), verso il ponte di San Ruffillo, nel tratto che interessa il Quartiere, lungo il sedime ferroviario che costeggia la Lunetta Gamberini, fino a giungere all'atteso sottopasso ciclo-pedonale di via delle Armi previsto già dal 2002.	Già previs ta	Si fa presente che il progetto è in fase di implementazione.
191	Stefano	Mobilità ciclabile	Si chiede la elaborazione di uno studio circostanziato e dettagliato dell'utenza reale e potenziale delle piste ciclabili.	Già previs ta*	Si evidenzia che il Settore Mobilità provvede ad effettuare periodiche rilevazioni sull'utenza ciclabile oltre a valutare i trend evidenziati da altre fonti di dati (ad es. il censimento Istat).

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

192	Stefano	Mobilità ciclabile	Si chiede la istituzione di un registro delle biciclette in uso.	Già prevista	La proposta avanzata richiede una modifica al Codice della Strada. L'Amministrazione Comunale ha comunque implementato la marchiatura biciclette a prezzi agevolati (v. paragrafo 6.4.2), servizio che tende, nei limiti dati dalla situazione normativa, a muoversi in tale direzione.
193	Stefano	Mobilità pedonale	Si chiede di completare il collegamento pedonale già esistente da via delle Armi verso via Cremona, lungo il sedime ferroviario, per alleggerire la viabilità congestionata dai nuovi insediamenti in via Parisio.	Rinviata a PPQ	Il PGTU considera il miglioramento della mobilità delle categorie deboli come uno degli obiettivi prioritari. Vengono in particolare previsti interventi di ricucitura dei percorsi pedonali e ciclabili, e di messa in sicurezza delle intersezioni, come riportato nei paragrafi 4.2.3, 4.6.4, 5.4.3 e 6.9. L'osservazione non costituisce tuttavia argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
194	Stefano	Sistemi tecnologici	Si chiede l'installazione di RITA per la tutela della corsia preferenziale di via Mazzini, sia per far fronte all'incidentalità nel "punto nero" dell'incrocio con via Masi (gran parte degli incidenti sono causati dalle moto che infilano via Mazzini in direzione centro e che vengono investite dalle auto che svoltano a sinistra per immettersi in via Palagi) ed anche per tutelare pedoni e ciclisti nell'attraversamento di via Mazzini all'altezza di via Albertoni (tutti a rischio di essere investiti dalle moto che percorrono la corsia preferenziale).	Già prevista	Nell'ambito del progetto TPGV sono previsti diversi varchi Rita in via Mazzini e più precisamente tra Via Pelagi e Laura Bassi, tra Laura Bassi e via Sigonio e tra via Sigonio e Pontevecchio.
195	Stefano	Percorsi sicuri casa-scuola	Si chiede di estendere progressivamente l'intervento, per ora rivolto principalmente alle scuole Carducci di via Dante, alle altre scuole già coinvolte nella fase iniziale, ovvero il complesso di scuole interne alla Lunetta Gamberini e le scuole Cremonini-Ongaro.	Rinviata	La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola è una delle misure previste dal PGTU; l'Amministrazione ribadisce la volontà di agire in tal senso non escludendo la possibilità di valutare ulteriori interventi rispetto a quelli previsti, anche sulla base della capacità realizzativa dell'Amministrazione stessa e dei tempi di attuazione del PGTU. L'individuazione delle scuole da inserire nei prossimi percorsi sicuri casa-scuola sarà comunque fatta, come già avvenuto fino ad ora, mediante un confronto fra tutti i Quartieri e i Settori coinvolti nelle azioni di vario tipo da mettere in campo (Educazione, Salute, Sicurezza).
196	Stefano	Estensione Piano sosta	Si propone l'estensione a tutta la periferia delle "Zone Blu", fino a via Parisio, per aumentare la disponibilità di sosta per residenti, favorire l'utilizzo del TPL e calmierare l'intensità del traffico lungo le radiali Toscana-Murri, Ortolani-Orti e Mazzini-Emilia Levante.	Già prevista	Si fa presente che l'area indicata è già compresa nella zona individuata dal Piano Sosta, come riscontrabile nella tavola 17 del PGTU.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

197	Stefano	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Relativamente alle due aree già individuate nel PGTU, si propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella Zona Molinelli, di creare sensi unici nelle vie Cappellini e Tavernari, determinando il senso rotatorio Bellacosta-Tavernari-Gandino-Cappellini (senso orario); - nella Zona Orti di creare un senso unico in via Cavazza, determinando il senso rotatorio Lamponi-Cavazza-Romagnoli-Lercaro (senso orario). 	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla richiesta di sensi unici si osserva che la stessa non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>
-----	---------	---	--	--------------	--

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

198	Stefano	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Si propone di realizzare una isola ambientale nella zona Malvolta, tra via Murri, via Parisio, via Degli Orti, via Dagnini. Tale zona è stata oggetto, a cavallo degli anni 2004-2005, di un preciso intervento che ha messo in sicurezza marciapiedi ed attraversamenti pedonali, con interventi specifici volti a ridurre la velocità dei veicoli, mentre è già previsto, nell'ambito della messa in sicurezza dell'asse Murri-Toscana, il dosso per l'accesso in via Malvolta da via Murri; pertanto si ritiene che si tratti solo di completare il percorso già iniziato.</p>	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p>
199	Stefano	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Lungo il lato di via Murri si chiede di proteggere con strisce pedonali gli attraversamenti di via Fragole e Lamponi, per la vicinanza delle scuole Tambroni e di proteggere (con paletti) le strisce pedonali vicine all'isola ecologica. All'interno della zona si propone altresì il senso unico in via Gobatti, direzione da Malvolta a Catalani.</p>	Rinvia ta	<p>Relativamente alla richiesta di sensi unici e attraversamenti pedonali si osserva che la stessa non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

200	Stefano	Pedonalizzazioni e isole ambientali	<p>Si propone di realizzare una isola ambientale nella zona Ruggi, tra via Degli Orti, via Dagnini, via Mezzofanti e via Laura Bassi.</p> <p>La proposta riguarda una piccola ed omogenea porzione del territorio. E' una zona residenziale densamente abitata, percorsa da persone anziane con difficoltà motoria, è circondata da strade con elevati volumi di traffico, con il problema dell'eccessiva velocità in via Ruggi.</p> <p>Molte stradine della zona non dispongono di sede pedonale (via Monari, via Busi, via Francioni, via Sarti e parte di via Monti): la proposta di isola ambientale può compensare l'assenza dei marciapiedi in queste strade, senza ridurre il numero di posti auto.</p> <p>La zona è anche interessata al progetto di percorsi sicuri a servizio del complesso scolastico della adiacente Lunetta Gamberini, posto come prioritario dal Quartiere Santo Stefano.</p> <p>All'interno della zona si propone l'eliminazione della corsia preferenziale di via Dagnini (direzione Via Mazzini) con relativa sistemazione della sosta delle auto.</p> <p>All'interno della zona si propongono sensi unici nelle vie Monari, Busi e Francioni, alternandone il senso.</p>	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla richiesta di sensi unici si osserva che la stessa non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p>
201	Stefano	ZTL	<p>Per quanto riguarda l'attuale situazione, si richiede un maggior controllo circa i permessi di accesso riservati ai non residenti, in particolare per quanto concerne i permessi handicap.</p>	Già previs ta	<p>Tra le attività previste nel paragrafo 5.7 ne sono previste alcune che vanno proprio nella direzione indicata dall'osservazione.</p> <p>Per quanto riguarda nello specifico i contrassegni invalidi, come riportato nel paragrafo 5.6.3, un importante strumento già individuato dal Piano al fine della dissuasione degli abusi consiste nella individuazione di criteri per governare la richiesta di piazzole riservate "con lo scopo precipuo di favorire l'autonomia individuale" dell'invalido.</p>
202	Stefano	ZTL	<p>Laddove dovessero essere previste nel futuro sul territorio del Quartiere estensioni della ZTL (con posizionamento di nuovi varchi Sirio) e progetti di pedonalizzazioni, il Quartiere chiede un coinvolgimento preventivo e non formale onde valutare con i tempi dovuti le ricadute che tali previsioni potrebbero avere (specie in presenza di scuole) e onde coinvolgere tutti i cittadini attraverso adeguati percorsi informativi e partecipativi.</p>	Rinvia ta	<p>L'Amministrazione non prevede a oggi estensioni della ZTL diverse da quelle dichiarate.</p> <p>Tuttavia l'Amministrazione Comunale non esclude la possibilità di valutare congiuntamente con il Quartiere l'eventuale estensione della ZTL.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

203	Stefano	Zona Baraccano-Orfeo	Si chiede un supporto politico e tecnico da parte degli Assessorati competenti per avviare un percorso partecipativo volto a definire un progetto di riassetto della zona Baraccano-Orfeo che regolamenti viabilità e parcheggi, in particolare prevedendo l'utilizzo (anche in convenzione, ove non fosse possibile altrimenti) del piazzale della Caserma Masini come parcheggio a pagamento per i residenti della zona in sostituzione della sosta su strada.	Rinvia ta	L'osservazione non costituisce argomento di stretta competenza del PGTU, trattando argomenti propri del PSC cui si rimanda.
204	Stefano	Sosta	Allo scopo di recuperare spazi per sosta auto "strisce blu" per bilanciare quelli che verranno perduti in via Mazzini con la messa in opera del progetto "Civis", si avanzano le seguenti proposte: - recupero dei 60 posti auto su via Guinizelli, ora riservati ai dipendenti dell'ospedale S.Orsola; - recupero di posti auto e moto ricavati dalla sostituzione dei 20 cassonetti (circa), in conseguenza dell'installazione di un'isola ecologica, in riferimento alla proposta di riassetto del controviale in corrispondenza dell'ultimo tratto di via Dagnini (proposta già avanzata da questo Quartiere con OdG 44/06).	Rinvia ta*	Riguardo il recupero dei posti auto in via Guinizelli, lo stato attuale è condizionato dalla realizzazione del parcheggio pubblico in via Zaccherini Alvisi. Si fa inoltre presente che il percorso del TPGV non interesserà Via Dagnini, e si ritiene pertanto che i due interventi non siano collegati tra loro; nell'ambito del piano sosta andrà comunque valutato l'eventuale guadagno di posti auto connesso all'attuazione di un'isola ecologica la cui realizzazione non è comunque competenza del PGTU.
205	Stefano	Parcheggi	Il Quartiere è fortemente interessato a valutare la possibilità di realizzare parcheggi pertinenziali sotterranei nelle seguenti parti del territorio: - Piazza del Baraccano; - Viale XII Giugno; - Piazza Trento Trieste/Via Guinizelli. Laddove se ne riscontrassero le caratteristiche di natura tecnica e l'interesse di imprenditori privati all'investimento, il Quartiere si impegnerebbe, in via assolutamente preventiva, a valutarne gli effetti e gli impatti attraverso percorsi partecipativi coinvolgenti i cittadini interessati.	Respi nta	Come riportato nel paragrafo 5.6.5 relativamente ai parcheggi pertinenziali "non sembrano essere presenti ulteriori aree adatte allo scopo, pertanto si concluderanno solo le iniziative attualmente in corso". Tuttavia, per quanto riguarda il parcheggio pubblico di P.zza del Baraccano, si segnala la possibilità di eventuali inserimenti di quote di pertinenzialità.
206	Stefano	Sosta	Nelle zone del Quartiere interessate dalla presenza di attività commerciali particolarmente numerose (via Dagnini, via San Mamolo, viale Oriani, area Chiesanuova, via Sigonio e via Laura Bassi) si propone di poter prevedere, in un numero ben individuato di posti e solo per la prima ora di parcheggio, una tariffa ridotta rispetto a quella normale.	Respi nta	Al fine di non disorientare gli utenti, si respinge la proposta. Si ricordano tuttavia gli interventi previsti nel paragrafo 5.6.3 a favore di una maggiore rotazione della sosta.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

207	Stefano	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	<p>Si avanzano forti perplessità sull'ipotesi di prolungamento del pagamento della sosta in orario serale fino alle ore 23 nel centro storico.</p> <p>La conseguenza di tale provvedimento, laddove non coordinato ed inserito all'interno di un progetto complessivo, potrebbe essere quello di un ulteriore svuotamento di una zona della città che, al contrario, è opportuno venga vissuta nel rispetto delle norme vigenti e della vita dei cittadini residenti.</p>	Accolta parzialmente	<p>La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.</p>
208	Stefano	Car sharing	<p>Si propone di individuare una postazione in zona Chiesanuova.</p>	Rinvia	<p>Nel paragrafo 6.2.2 del PGTU vengono indicati i criteri seguiti nella scelta delle nuove aree di sperimentazione che vedano il car sharing quale alternativa all'auto privata.</p> <p>Tali aree, che saranno oggetto di successive valutazioni in collaborazione con ATC specie in relazione alla progressività dell'attuazione, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centro storico: aree di confine della cerchia del mille in punti dotati di elevata offerta di TPL eventualmente supportate dalla presenza di altri servizi di mobilità alternativa (P.zza Malpighi, Piazza Aldrovandi, Piazza Minghetti...); - Zone periferiche: area interessata alla linea 14 (lato Massarenti e Andrea Costa) area interessata alla filovia a guida vincolata (Via Mazzini). <p>Lo sviluppo numerico e la collocazione di nuove postazioni saranno oggetto di approfondimenti successivi.</p>
209	Vitale	Informazione al cittadino	<p>Auspica che si avviino efficaci campagne di comunicazione per spiegare alla cittadinanza le ragioni poste alla base del PGTU, nonché per informare sulle strategie generali e azioni concrete, in particolare a favore dell'utenza debole, previste dal Piano e sul monitoraggio dei risultati conseguiti e sul raggiungimento degli obiettivi: in tal senso, si allega al presente parere un opuscolo di sintesi del PGTU prodotto dal Quartiere (allegato 5).</p>	Già prevista	<p>Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso, per le quali dovranno essere individuate risorse adeguate.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

210	Vitale	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Il Quartiere condivide pienamente la creazione, nelle diverse centralità periferiche della città, di tredici nuove "isole ambientali" (in forma di zone 30 e zone/strade residenziali), come auspicato negli O.d.G. 3 e 63/2005. In particolare, concorda con l'individuazione quali due priorità, per quanto riguarda il proprio territorio, delle Isole "Cirenaica" e "Mattei-Martelli". In merito all'Isola "Cirenaica" sottolinea la necessità che sia coordinata, progettualmente e soprattutto temporalmente, l'attuazione dei residui interventi di completamento della Zona 30 nella zona ovest e di quelli di creazione dei percorsi sicuri casa/scuola verso il plesso scolastico Giordani.	Già previs ta	Si prende atto della valutazione positiva espressa, ribadendo le motivazioni e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la realizzazione delle isole ambientali previste al paragrafo 5.3.
211	Vitale	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	In merito all'Isola "Mattei-Martelli", rinviando per una più precisa valutazione al parere al PPTQ, il Quartiere ricorda la propria proposta preliminare di cui al par. 1.7. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
212	Vitale	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Pur conscio della limitatezza delle risorse finanziarie disponibili, il Quartiere ribadisce che vi sono almeno altri due ambiti periferici che necessitano fortemente di soluzioni di traffic calming. In primo luogo, la via Scandellara, sede di numerose funzioni pubbliche e residenziali, e invece particolarmente insicura per la sezione stradale stretta e la mancanza totale di percorsi ciclo-pedonali protetti, ha necessità di essere resa una "Zona 30", con fondi da reperire, in mancanza o insufficienza di altro, anche nell'ambito degli oneri di urbanizzazione per i progetti di riqualificazione previsti dal nuovo P.S.C. (vedi par. 1.8. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinvia ta	Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali. Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso. Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali. Relativamente alla richiesta di sensi unici si osserva che la stessa non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

213	Vitale	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>In secondo luogo, il Quartiere segnala l'opportunità, che deriva dall'avvenuta attuazione del progetto "pista ciclabile in via Mengoli", comprendente altresì l'abbattimento delle barriere architettoniche e la creazione sistematica di golfi nelle strade laterali, di creare una "Zona 30" nel tessuto stradale ricompreso tra le vie Mengoli e Azzurra (vedi par. 1.9. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).</p>	Rinvia ta	<p>Come indicato nel paragrafo 5.3, le isole ambientali da attuare in via prioritaria sono state individuate dal PGTU in base a criteri che si sono voluti definire nel modo più "oggettivo" possibile. Si è quindi data la precedenza agli ambiti in cui si sono rilevati con maggiore frequenza incidenti a pedoni e ciclisti e incidenti in generale. In secondo ordine si sono individuate le zone che dalle indagini condotte sono risultate quelle con maggiori funzioni aggregative (e pertanto potenzialmente interessate da un maggiore traffico pedonale). Si conferma la priorità di questi fattori quali elementi di scelta delle isole ambientali.</p> <p>Relativamente alla possibilità di aumentare il numero delle isole ambientali, si ribadisce che l'Amministrazione intende agire in tal senso.</p> <p>Il numero di interventi definito nel PGTU è da intendersi correlato alla previsione della capacità attuativa nei tempi del PGTU stesso; pertanto non si esclude la possibilità di una futura valutazione congiunta con i Quartieri per la realizzazione di ulteriori isole ambientali.</p>
214	Vitale	Sicurezza	<p>Il Quartiere prende atto che il richiesto progetto di mitigazione della velocità dei veicoli e di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza degli utenti deboli in via Azzurra, recepito in sede di controdeduzioni dal PSQA, non è poi stato fatto oggetto di alcun studio di fattibilità, nonostante il permanere dei gravi problemi segnalati. Chiede pertanto che tale progetto sia ripreso dal nuovo PGTU-PPTQ (vedi par. 3.9. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).</p>	Rinvia ta a PPQ	<p>Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura".</p> <p>L'osservazione tuttavia non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.</p> <p>Si fa inoltre presente come il Piano Direttore non abbia individuato in via Azzurra le situazioni di maggiore incidentalità dell'ambito urbano.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

215	Vitale	Infrastrutture	Ribadisce che il sottopasso ferroviario per collegare Largo Molina con viale Felsina non è ritenuto l'intervento strutturale più urgente nella zona, poiché porterà ad un notevole peggioramento delle condizioni di viabilità della zona e di transito nel già difficoltoso nodo Azzurra-Massarenti-Rimesse.	Respinta	Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni. Si ricorda comunque che tale intervento è contenuto negli accordi con RFI per l'attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano.
216	Vitale	Sicurezza	Esprime apprezzamento per la previsione di un progetto volto a far rispettare il limite dei 30 km/h vigente in centro storico da decenni ma mai rispettato dai veicoli motorizzati, e chiede che esso sia attuato, nelle specifiche ipotesi progettuali, in modo da garantire un effettivo raggiungimento dell'obiettivo, mediante una generalizzazione degli abachi tipici del traffic calming e l'installazione ad ogni varco SIRIO di un rilevatore elettronico di velocità (vedi par. 3.2. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinvia a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
217	Vitale	Mobilità pedonale	Considera prioritario l'impegno dell'Amministrazione e il conseguente investimento di risorse per il miglioramento dei percorsi e attraversamenti pedonali, in particolare in favore degli utenti deboli, e l'abbattimento delle barriere architettoniche.	Già prevista	Il PGTU assegna un ruolo primario alle questioni poste nell'osservazione e indica numerose azioni in questa direzione. Si faccia riferimento, ad esempio, a quanto riportato al paragrafo 4.3.1 dove si prevede che "Negli interventi stradali e in generale negli spazi pubblici diventa ancor più necessario, anche in considerazione della sempre maggiore incidenza della popolazione anziana e con ridotta capacità motoria, dedicare attenzione progettuale e risorse al superamento delle barriere architettoniche", o alle indicazioni fornite nel paragrafo 6.9.3.1 riguardo le misure infrastrutturali di garanzia e protezione dell'utenza debole.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

218	Vitale	Mobilità ciclabile	Esprime apprezzamento per la pianificazione di una rete finalmente organica di piste ciclabili, con un'azione rivolta prima a riconnettere gli spezzoni ciclabili esistenti, poi a estendere e sviluppare l'intero sistema anche verso i Comuni confinanti. Tuttavia, relativamente alla mobilità ciclabile, nel corso degli incontri pubblici con i cittadini di questi anni sono più volte emerse osservazioni critiche soprattutto sul tema della quantità e qualità inadeguata di piste ciclabili, evidenziando come, nonostante il miglioramento rispetto all'Amministrazione precedente, le risorse insufficienti da un punto di vista sia economico, sia umano (nonostante la grande qualità tecnica e professionale degli Uffici, tuttavia numericamente del tutto esigui) hanno determinato una sostanziale inadeguatezza rispetto alle problematiche e alle aspettative in materia.	Respi nta	Lo sforzo che l'Amministrazione Comunale sta compiendo è certamente molto rilevante, soprattutto se confrontato con la scarsità di risorse ben nota. Infatti, a fronte di un generalizzato taglio degli investimenti, le risorse destinate alla mobilità ciclabile non hanno subito variazioni. Non va peraltro dimenticato che una buona parte delle infrastrutture ciclabili proviene da una attenta e coordinata gestione di tematiche generali (isole ambientali, percorsi sicuri casa-scuola, piani particolareggiati, piani estrattivi, opere connesse a grandi infrastrutture). L'U.O. Sosta, Parcheggi e Piste Ciclabili svolge le funzioni di "Ufficio della mobilità ciclabile", con compiti prevalentemente tecnici e di coordinamento tra i vari Uffici comunali impegnati nella progettazione di infrastrutture ciclabili, anche mediante la resa di pareri su tutti i progetti (si veda al riguardo quanto riportato nel paragrafo 6.9.3.2).
219	Vitale	Mobilità ciclabile	Il principio della segregazione della mobilità ciclabile deve essere inteso non solo rispetto al traffico motorizzato, come condivisibilmente affermato dal PGTU, ma anche in relazione alla mobilità pedonale, evitando promiscuità pericolose per entrambi gli utenti della strada (vedi par. 2.2. dell'O.d.G. 63/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinvia ta	Si concorda in linea di massima con l'osservazione, ma si rimanda al nuovo Regolamento Viario.
220	Vitale	Mobilità ciclabile	Esprime apprezzamento e richiede agli Uffici tecnici il massimo impegno in merito alla realizzazione di rotatorie finalmente accessibili e sicure anche per l'utenza debole, e chiede che in tutte le Aree Pedonali di nuova istituzione il transito delle biciclette sia consentito in entrambi i sensi di marcia a prescindere dall'ampiezza della sezione stradale, in quanto tali zone si devono intendere prioritariamente riservate alla mobilità lenta.	Già previs ta	Nei paragrafi 5.5.1 e 6.9.3.2 si è sottolineata l'importanza di realizzare nuove rotatorie che tengano in maggior conto la tutela dell'utenza debole. Il nuovo Regolamento Viario provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie (inserimento di isole centrali spartitraffico, quote rialzate o platee ove possibile, differenziazione cromatica del fondo, ecc). Si fa infine presente che ai sensi del codice della strada art. 3 comma 2 i velocipedi sono sempre ammessi nelle zone pedonali, e il Comune di Bologna agisce coerentemente con tale indicazione.
221	Vitale	Mobilità ciclabile	Si ricorda l'avvenuta attivazione di due progetti, di cui pare opportuno l'inserimento nel PGTU: le aste pubbliche di biciclette in Zona Universitaria (per le quali auspica che l'Amministrazione nel suo complesso sia in grado di garantire, anche finanziariamente, una continuità nei prossimi anni) e l'iniziativa "fotografa la rastrelliera che non c'è" (per la quale si ribadisce l'esigenza di procedere ai sopralluoghi e alle installazioni richieste in tempi più adeguati).	Accolt a	Si accoglie l'osservazione e si procederà alle opportune modifiche al testo del PGTU, al paragrafo 6.4.2. (Modifica al testo: paragrafo 6.4.2. Dopo il punto firma convenzione Grandi Stazioni aggiungiamo altri due punti: - aste pubbliche di biciclette in Zona Universitaria; - progetto "Fotografa la rastrelliera che non c'è" in stretto rapporto con Associazioni e Quartieri).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

222	Vitale	Mobilità ciclabile	<p>In riferimento agli itinerari ciclabili previsti, il Quartiere conferma (vedi par. 2.2. dell'O.d.G. 3/2005 e par. 2.2. dell'O.d.G. 63/2005, che per tali parti si intendono qui formalmente richiamati) la richiesta di integrarli con la creazione di un primo tratto della cosiddetta "tangenziale delle biciclette", ricavando una sede ciclabile protetta nei Viali proseguendo lo spezzone tra le Porte Mazzini e San Vitale sino alla Porta Mascarella, passando per Porta Zamboni, in quanto in grado di riconnettere importanti poli attrattori pubblici e di smistare i flussi ciclabili provenienti dalle varie piste dalla periferia.</p>	Accolta parzialmente	<p>In generale la soluzione proposta presenta eccessive difficoltà in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elevate pendenze (in alcuni tratti); - elevata conflittualità tra flussi ciclabili e veicolari nelle intersezioni (svolta a sinistra), di problematica soluzione in sede progettuale; - grado di esposizione dei ciclisti agli inquinanti atmosferici superiore rispetto a soluzioni che prevedono l'utilizzo della viabilità del Centro Storico. <p>In alcuni tratti particolari, tuttavia, si ritiene utile procedere in linea con le indicazioni dell'osservazione e dunque si accoglie parzialmente l'osservazione relativamente ai tratti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da Porta S.Vitale a Porta S.Donato su spartitraffico centrale; - da Porta S.Donato a Porta Mascarella, anche con utilizzo delle pertinenze stradali, in relazione alla connessione in corso di studio tra il comparto HERA/zona Via Vezza, il Centro Storico e il Semi-anello Nord.
223	Vitale	Mobilità ciclabile	<p>Esprime preoccupazione in relazione a due itinerari ad oggi particolarmente incerti:</p> <p>a) via Sante Vincenzi-via P. Fabbri-Ponte Libia-via Ranzani-Area Hera-Stazione centrale: si richiede di avviare una trattativa con tutti gli Enti interessati al fine di garantire la permeabilità alternativa ai viali e giungere ad una progettazione integrata e realizzazione dell'opera al più presto, in relazione anche al più rapido stato di avanzamento dei progetti SFM nella zona Mazzini, in grado di garantire un "arco ciclabile" sul sedime ferroviario, che sarebbe così interrotto nella zona San Vitale;</p>	Già prevista	<p>Il PGTU prevede l'intervento proposto. In tal senso, si è richiesta alla Provincia la cessione di aree anticipata rispetto alle future realizzazioni urbanistiche previste nell'area dell'ex Autorimessa Provinciale di Via Libia.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

224	Vitale	Mobilità ciclabile	b) Zanolini-Ferrovia Veneta-Scandellara: si richiede di verificare, ed eventualmente di apportare le necessarie modifiche, che nel progetto di interrimento e sostituzione dei passaggi a livello della linea Bologna-Portomaggiore sia previsto lo spazio necessario per realizzare un percorso ciclabile in modo ininterrotto dalla ex Stazione di via Zaccherini Alvisi sino a via Scandellara, in mancanza della cui fattibilità verrebbe a mancare il fondamentale asse di collegamento ciclabile tra centro e periferia del Quartiere.	Già prevista	Allo stato attuale della progettazione di interrimento della linea Bologna-Portomaggiore (Progetto Preliminare), non si è in grado di dare indicazioni di maggiore dettaglio costruttivo del percorso ciclopedonale da ricavarsi sulle aree rese disponibili (larghezza, andamento planimetrico, ecc.). Si sottolinea che il percorso ciclopedonale previsto viene indicato nel PGTU con continuità sul sedime ferroviario dalla stazione Zanolini fino oltre il sottopasso autostradale nei pressi del centro commerciale di Via Larga, ma occorre precisare che secondo quanto previsto attualmente dal progetto di interrimento, i tratti di ferrovia in galleria ed i tratti di binario provvisorio, su cui ricavare la pista, non arrivano oltre Via Rimesse (nel tratto da Via Rimesse a Via Cellini non è previsto alcun intervento di interrimento), e quindi la continuità della pista da Via Rimesse fino al centro commerciale dovrà essere ricavata con un diverso tracciato su altra sede.
225	Vitale	Sicurezza	Nell'ambito della riorganizzazione del Corpo della Polizia Municipale, conferma la propria richiesta di prevedere pattuglie di Vigili Urbani di Quartiere che presidiano il territorio, in particolare quello afferente al centro storico, in bicicletta, anziché in auto, così da migliorare sia la capacità di controllo, sia le condizioni di rispetto ambientale delle strade più inquinate (vedi par. 2.4. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinviata	L'argomento sollevato non è di competenza del PGTU, poiché rientra nelle modalità di organizzazione operativa della Polizia Municipale.
226	Vitale	Gestione risorse finanziarie	Condividendo l'obiettivo centrale del PGTU di inversione modale da traffico privato a trasporto pubblico nelle quote di spostamenti giornalieri ed essendo consapevole del carattere determinante del rafforzamento del trasporto pubblico ai fini dell'efficacia dell'intero Piano, raccomanda all'Amministrazione Comunale, come già in sede di espressione di parere al Bilancio 2007, di operare al fine di reperire le risorse necessarie, attraverso una rinegoziazione degli accordi per i servizi minimi con la Regione (il capoluogo regionale, nonché polo della mobilità di valenza nazionale, non può continuare ad essere finanziato per servizi pensati 20 anni fa), un riutilizzo di eventuali somme residue nel bilancio di quest'anno e, infine, un serio e forte investimento diretto di risorse nei bilanci dei prossimi tre anni.	Già prevista	Nel PGTU la centralità del miglioramento e potenziamento del TPL è ribadita in più punti: si veda in particolare il paragrafo 4.6 nel quale vengono definiti gli obiettivi di diversione modale. Le risorse finanziarie a disposizione, che consentiranno una attuazione graduale degli interventi previsti dal PGTU, sono quelle riportate nella tabella contenuta nel paragrafo 7.3; si cercherà comunque di ottenere tutte le risorse aggiuntive possibili, in particolare nell'ambito della ridefinizione degli accordi sui servizi minimi.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

227	Vitale	Infrastrutture	Pur conscio del diverso orizzonte temporale che intercorre fra validità del PGTU e realizzazione delle nuove infrastrutture di trasporto pubblico di massa (Civis, people-moover, metrotramvia, SFM), il Quartiere esprime preoccupazione per un sistema della mobilità cittadina così "frastagliato" e ritiene perciò strategico prevedere politiche che, viceversa, agiscano su più fronti per creare una rete unitaria, integrata e connessa di trasporto pubblico, sotto i diversi profili strutturale (punti fisici diffusi sul territorio di interscambio modale), tariffario (l'integrazione tariffaria sia realizzata sin da subito) e degli standard uniformi di servizio (tavolo congiunto tra amministrazione pubblica e i diversi gestori dei servizi). (vedi par. 2.3. dell'O.d.G. 63/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Già prevista	Si ritiene che nel PGTU siano individuate azioni in grado di dare organicità e efficienza all'intera rete del TPL, in attesa del completamento delle opere infrastrutturali citate.
228	Vitale	TPL	Ritiene sia necessario ampliare le possibilità di utilizzo incentivato del trasporto pubblico, affinché esso diventi veramente concorrenziale rispetto a quello privato (vedi par. 5.2. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato). Contestualmente, va potenziata e resa più efficace l'attività di controllo e sanzionamento dei passeggeri privi di regolare titolo di viaggio.	Già prevista	La lotta all'evasione tariffaria rientra negli obiettivi di risanamento dell'azienda di TPL, e ATC si sta dunque adoperando per aumentare i controlli.
229	Vitale	TPL	La preferenziazione semaforica, già prevista dal PGTU, deve essere attivata, non solo in presenza di rilevanti ritardi (come accade oggi), ma in maniera generalizzata in relazione al passaggio di un mezzo pubblico, al fine di garantirgli in ogni caso l'onda verde (vedi par. 5.3. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Già prevista	Il comune si sta attivando insieme con ATC per attivare la preferenziazione semaforica su cinquanta impianti semaforici; questi funzioneranno indipendentemente dal ritardo accumulato dai mezzi di TPL.
230	Vitale	TPL	Esprime apprezzamento per la progettata estensione e rafforzamento del servizio di trasporto pubblico nelle aree di recente urbanizzazione, oggi ancora per nulla o poco servite. In particolare, in riferimento alla zona Croce del Biacco si confermano, quali soluzioni necessarie, la filoviarizzazione della linea 14 fino al Deposito Due Madonne e l'estensione della linea 25 all'intera Via Due Madonne, Via Martelli e Via Rivani (vedi par. 1.7. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza.
231	Vitale	TPL	Per la zona Sante Vincenzi "nuova" è necessario prevedere la creazione ex novo di una fermata del TPL e, perciò, l'estensione di percorso di una delle linee transitanti nell'area Cirenaica, ad esempio il 37.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

232	Vitale	TPL	Sottolinea la necessità di prevedere un potenziamento specifico del servizio di trasporto pubblico per l'area afferente a "Villa Salus" (via Malvezza), nella quale è prevista la creazione del nuovo Poliambulatorio AUSL a servizio dell'intera zona est della città, e la cui utenza prevista rende insufficienti le linee oggi presenti (14, 25 e 55), ponendo così il problema di un rafforzamento degli itinerari pubblici sia radiali tra centro e periferia, che trasversali tra Quartieri.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza.
233	Vitale	TPL	Condivide il progetto di miglioramento delle condizioni di esercizio della linea 14 e di sicurezza e accessibilità degli utenti deboli lungo via Massarenti. Chiede che sia avviato al più presto il completamento della filoviarizzazione dalla rotonda Paradisi al deposito Due Madonne, così da consentire l'effettiva messa in esercizio dei filobus.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza, e comunque il Comune si sta già attivando in tale direzione.
234	Vitale	TPL	Auspica una particolare attenzione nel potenziamento del servizio diretto alle zone urbanizzate situate oltre la Tangenziale (Via Larga e Croce del Biacco), che, in quanto servite da sotto-linee (in particolare A e B), oggi soffrono di frequenze eccessivamente diradate, soprattutto nei giorni non feriali e negli orari serali.	Già prevista	L'intervento richiesto rientra nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1: in tale ambito si valuterà la possibilità di ottemperare a tale istanza.
235	Vitale	Sistemi tecnologici	Condivide la logica di una progressiva estensione e moltiplicazione degli strumenti tecnologici in grado di garantire da un lato l'effettivo e costante rispetto delle regole della circolazione stradale, dall'altro la messa a disposizione di risorse umane per un potenziamento di altre attività di controllo. In ogni caso, ritiene che non sia possibile delegare in toto il controllo del Codice della Strada a mezzi elettronici stante la presenza di una molteplicità di infrazioni che devono necessariamente essere sanzionate manualmente, e pertanto chiede che nell'ambito della riorganizzazione del Corpo di Polizia Municipale sia prevista un significativo aumento dei servizi compiuti dai Vigili Urbani con una diretta presenza in strada e sul territorio, sia diurna che notturna.	Già prevista	Come indicato nel paragrafo 4.2.2, i sistemi tecnologici, proponendosi come supporto e completamento dei controlli, hanno come scopo quello di favorire sempre più la presenza degli agenti su strada liberando risorse da attività che possono essere automatizzate e rese più efficienti con l'impiego della telematica.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

236	Vitale	Sistemi tecnologici	Ritiene necessario giungere al più presto all'installazione del telecontrollo SIRIO a protezione della porzione di ZTL posta a nord di via Irnerio fra le vie Mascarella e Pallone, che oggi è tale soltanto sulla carta e, anche per la presenza di via Irnerio e del Parcheggio VIII Agosto, è costretta a subire rilevanti flussi di mero attraversamento. In particolare, si segnalano le gravi criticità rappresentate dal tratto di via Mascarella in prossimità della Porta (divenuto impropriamente percorso diretto dal Ponte di Stalingrado a via Irnerio) e dalla via Borgo San Pietro nuova (peraltro interessata da tragitti casa/scuola per la presenza del plesso Ercolani-Irnerio). (vedi par. 3.11. e 6.1. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinviata	Al momento non è prevista nei tempi del PGU l'installazione di un varco di telecontrollo in via Mascarella. Sarà comunque valutata la fattibilità della soluzione proposta e la sua rispondenza agli obiettivi del piano stesso. Tuttavia l'Amministrazione Comunale non esclude la possibilità di valutare congiuntamente l'intervento proposto.
237	Vitale	Sistemi tecnologici	Condivide la necessità di assicurare una assai maggiore azione di controllo e sanzionamento della sosta in doppia fila, fenomeno di inciviltà stradale oggi dilagante e non giustificabile, non solo lungo le radiali del trasporto pubblico (in particolare via Massarenti e via Mazzini-Emilia Levante), ma anche in centro storico (Via San Vitale e Strada Maggiore). Nella consapevolezza che l'entità del fenomeno rende scarsamente efficaci i controlli svolti direttamente da agenti della PM e dagli accertatori dell'ATC, si condivide perciò, come annunciato, l'avvio di un progetto sperimentale di sanzionamento mediante telecontrollo di tale infrazione al Codice della Strada.	Già prevista	L'Amministrazione Comunale concorda sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila per gli effetti negativi che ha sulla circolazione, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative.
238	Vitale	Sistemi tecnologici	Ritiene che, nella scelta degli strumenti tecnologici da impiegare per il rispetto delle regole di mobilità (telecamere, fittoni mobili, segnaletica, etc...), debba d'ora in poi essere presa in considerazione la circostanza che essi devono risultare efficaci anche nei confronti dei mezzi motorizzati a due ruote, che, tanto più in centro, rappresentano ormai, dal punto di vista quantitativo, una componente fondamentale, quando non maggioritaria nelle aree più centrali, del traffico cittadino.	Già prevista	Nei limiti di quanto la tecnologia attuale mette a disposizione, i sistemi di controllo dei veicoli a due ruote sono già adottati (ad es. Rita e Stars). Come riportato nel paragrafo 6.3.5, ulteriori sviluppi sono allo studio.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

239	Vitale	Classificazione stradale	<p>Nell'ambito di una visione del centro storico sempre più aperto alla gente e chiuso al traffico motorizzato, ribadisce la propria proposta di prevedere, accanto alle aree pedonali e alle isole ambientali, per le "strade minori" del centro, un vasto programma di progressiva "residenzializzazione" (opportunamente concordata con i cittadini residenti e con gli esercizi commerciali presenti), ossia di limitazione del transito al solo traffico veicolare dei residenti, degli esercenti e dei veicoli di servizio. Tra le strade da declassare a "residenziali" si possono segnalare prioritariamente quelle a cavallo tra Strada Maggiore e via San Vitale: Broccaindosso, Torleone, Bolognetti, Begatto, Quadri, Bianchetti, Reni, Fantuzzi, Broglio, Caldarese, Casteltialto (vedi par. 4.2. dell'O.d.G. 3/2005 e par. 3.2. dell'O.d.G. 63/2005, che per tale parte si intendono qui formalmente richiamati).</p>	Respi nta	<p>Il Centro Storico è già oggetto di varie discipline regolamentative (ZTL, zona "T", Aree Pedonali) cui è prevista l'aggiunta della disciplina di Zona 30. Si ritiene opportuno progettare e attuare prioritariamente la Zona 30 Centro Storico: successivamente a tale attuazione (vista necessariamente estesa con criteri di uniformità a tutto il Centro Storico), se valutati insufficienti i risultati raggiunti potranno considerarsi le ulteriori o diverse misure da adottare.</p>
240	Vitale	ZTL	<p>Ribadisce l'obiettivo, peraltro inizialmente proposto dalle Linee di indirizzo ma poi non trasposto in azioni operative nel PGTU, di consentire l'ingresso e l'uscita del centro storico solo per la zona cui è riferita l'autorizzazione, attraverso una previa compartimentazione del centro in quadranti (ad esempio corrispondenti ai Settori del Piano Sosta) e un adeguamento del sistema SIRIO in grado di discriminare per varco d'accesso (vedi par. 4.3. dell'O.d.G. 3/2005 e par. 3.2. dell'O.d.G. 63/2005, che per tale parte si intendono qui formalmente richiamati).</p>	Respi nta	<p>Al fine di disincentivare gli attraversamenti impropri, visti i positivi risultati raggiunti è intenzione del PGTU confermare e piuttosto potenziare le misure intraprese finora: l'accensione di un nuovo varco Rita in via Farini va intesa in tal senso.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

241	Vitale	Zona "T"	<p>Propone che nella "T", quale contesto spaziale di particolare pregio e rilevanza, il PGTU preveda la sperimentazione della completa e integrale pedonalizzazione nel week-end (ad esempio, il sabato pomeriggio oppure la domenica in fasce orarie), impedendo eccezionalmente l'accesso a qualunque mezzo motorizzato, sulla scorta di quanto già avviene in altre grandi città italiane nelle zone più centrali (via del Corso a Roma e dal Duomo al Castello Sforzesco a Milano). I veicoli di solito ammessi potranno svolgere il proprio servizio solo fino ai punti estremi dell'area, la cui ridotta ampiezza fa ragionevolmente ritenere che possa essere percorsa al suo interno a piedi o in bici. La pedonalizzazione comporta l'uso da parte delle persone di spazi solitamente molto trafficati, anche se percorsi solo da bus, taxi e moto, e permette, in definitiva, di dotare la città di una zona molto godibile per il passeggio e la fruizione dell'offerta commerciale e culturale, nei tipici giorni di svago e shopping (vedi par. 1.2. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).</p>	Rinviata	<p>L'iniziativa proposta non riguarda strettamente il PGTU, essendo infatti più propriamente materia di ordinanza comunale nell'ambito di iniziative temporanee e sperimentali.</p>
242	Vitale	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	<p>Per ciò che riguarda la "T" - uno spazio, a nostro parere, sempre più da tutelare e rendere l'epicentro della mobilità sostenibile di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico, e addirittura riservato esclusivamente ai fruitori delle modalità "dolci" di mobilità durante i week-end -, riteniamo si debba sin dall'inizio puntare ad una estensione, anche ai veicoli a due ruote, della disciplina vigente già oggi per le auto: un divieto generalizzato di transito, salvo casi particolari (residenza, sede aziendale, etc... in quelle strade) o comprovata eco-compatibilità dei mezzi (alimentazione a metano, gpl o elettrica) (vedi par. 3.3. dell'O.d.G. 63/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).</p>	Già prevista	<p>Il PGTU, in attuazione degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, non solo intende interdire l'accesso degli autoveicoli pre-euro alla ZTL ma anche quello dei motoveicoli pre-euro; detta interdizione sarà attuata grazie all'uso degli strumenti tecnologici di telecontrollo.</p> <p>Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGTU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

243	Vitale	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	<p>Il PGTU introduce positivamente per la prima volta una regolamentazione dei motoveicoli, prevedendo limitazioni all'accesso in ZTL e T per le sole moto non ambientalmente eco-compatibili, facendo così della classe ambientale il criterio discrezionale fra mezzi soggetti o meno alle nuove restrizioni. Tuttavia poiché, secondo le stime dello stesso Settore Mobilità Urbana, già oggi ben il 90% dei motoveicoli in accesso al centro storico è conforme alle normative EURO, le nuove misure andrebbero ad incidere solo su una parte del tutto residuale di moto, sì diminuendo le criticità di inquinamento, ma non agendo efficacemente sugli altrettanto gravi e meritevoli di risoluzione problemi di insicurezza stradale nei confronti degli utenti deboli e di saturazione degli spazi urbani pregiati del centro storico, egualmente rilevanti e che inevitabilmente richiedono non un miglioramento della qualità del parco veicolare, bensì una più forte riduzione quantitativa del numero di veicoli accedenti.</p> <p>Per l'entità del fenomeno e delle criticità che produce come impatto sulla città e sui cittadini, è necessario arrivare ad affermare una logica di piena equiparazione dei motoveicoli agli autoveicoli, tale da permettere soluzioni regolamentative analoghe. Propone perciò che il PGTU, nella sua versione definitiva, seppur con passi attuativi gradualmente, preveda però già espressamente come obiettivo finale la sottoposizione di ciclomotori, motocicli e altri veicoli a due o tre ruote motorizzati alla medesima regolamentazione della ZTL, con controllo SIRIO, oggi vigente per i veicoli a quattro ruote, ossia adottando come criterio non il grado di eco-sostenibilità, ma un valido titolo di accesso al centro storico (cfr. contrassegni Residenti, operativi, IP, etc...).</p>	Respi nta	<p>Come indicato nel paragrafo 4.6, il PGTU intende giungere ad una consistente riduzione degli spostamenti motoveicolari all'interno della città: gli scenari previsionali prevedono infatti una riduzione da un minimo di 5.703 ad un massimo di 14.190 spostamenti.</p> <p>Riguardo l'accesso dei motoveicoli alla ZTL, il PGTU prevede di agire per fasi gradualmente come indicato nel paragrafo 6.3.5: si ritiene opportuno valutare gli effetti prodotti dalle misure previste e realizzare gli opportuni interventi correttivi qualora fosse necessario.</p>
-----	--------	---	---	--------------	--

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

244	Vitale	Parcheeggi	Nella logica della promozione dell'uso del trasporto pubblico e dell'intermodalità, condivide la scelta di realizzare parcheggi scambiatori non a ridosso dei viali o all'interno del centro storico, bensì in periferia lungo le radiali del TPL. Tuttavia, rispetto ai parcheggi pianificati, sottolinea che, affinché non si traducano in meri poli attrattori di traffico peggiorativi per il contesto locale, quelli più prossimi al centro devono essere dedicati esclusivamente alla compensazione della sosta per residenti derivante dalla riduzione degli stalli su sede stradale, mentre quelli posti nella seconda periferia devono essere rivolti prioritariamente alla sosta d'interscambio per intercettare effettivamente i flussi radiali di chi arriva dall'hinterland, evitando così di percorrere anche solo parte delle radiali e di contribuire alla loro congestione e inquinamento ambientale e acustico.	Già prevista	Richiamando quanto contenuto nel paragrafo 5.6.4, si sottolinea che: - rispetto all'esistente, l'obiettivo del PGTU è rivolto ad un potenziamento e miglioramento delle strutture che favoriscono l'interscambio modale; - riguardo i parcheggi programmati nei tempi del PGTU, queste strutture sono tutte inserite nella Corona Semicentrale, fatto salvo il parcheggio di attestamento denominato "Ex-Manifattura Tabacchi"; - i parcheggi interrati ipotizzati presso Piazza dei Martiri e Piazza del Baraccano sono da valutare in un'ottica di riqualificazione complessiva dell'intorno.
245	Vitale	Parcheeggi	Chiede di estendere sempre più, arrivando a coprire tutti i principali e più utilizzati parcheggi d'interscambio, le promozioni "P+bus/taxi/bicicletta", garantendo la gratuità della sosta a chi utilizza tali forme di intermodalità.	Già prevista	Rimandando al paragrafo 5.6.4 per indicazioni più specifiche, si fa presente che la maggior parte delle strutture indicate nel PGTU è orientata all'interscambio modale.
246	Vitale	Parcheeggi	Per il già esistente parcheggio pubblico in via Scandellara il Quartiere, in seguito all'avvenuta approvazione della relativa variante urbanistica che ne impediva l'ulteriore e già pianificato sviluppo, propone il suo completamento verso l'area a verde adiacente al sottopasso e la sistemazione con chiosco per le biciclette e altri servizi per una mobilità integrata, nonché la sua destinazione a parcheggio d'interscambio mezzo privato-SFM Bologna-Portomaggiore/TPL via Massarenti, prevalentemente dedicato ai lavoratori e studenti pendolari provenienti dai Comuni della "cintura" bolognese (vedi par. 8.3. dell'O.d.G. 3/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinvia	La fermata SFM di via Scandellara non è fermata di scambio automobile - treno, ma fermata di zona, al servizio dei residenti e degli addetti che la raggiungono a piedi o in bicicletta. Conseguentemente, un parcheggio d'interscambio "prevalentemente dedicato ai lavoratori e studenti pendolari provenienti dai Comuni della cosiddetta cintura bolognese" indurrebbe un traffico autoveicolare improprio. Non si ritiene opportuno accogliere l'osservazione per l'ampliamento del parcheggio autovetture; si condivide invece l'osservazione relativa all'installazione di rastrelliere coperte per cicli, rimandandone la realizzazione agli appropriati strumenti attuativi.
247	Vitale	Parcheeggi	In riferimento alla previsione di un nuovo parcheggio da 200 posti nella zona della nuova stazione SFM di Via Rimesse/San Vitale, pur comprendendo la logica della sosta di interscambio e della compensazione della sosta per i residenti di via Massarenti, chiede che sia attentamente valutato l'impatto sul territorio di un simile polo attrattore di maggior traffico, in termini sia di criticità ambientali e di congestione, sia di opportunità per la sosta dei residenti oggi insufficiente per la mancanza di strisce blu.	Rinvia	Si condivide la preoccupazione per il possibile uso improprio del parcheggio da 200 posti, previsto nella zona della nuova fermata SFM di via Rimesse/S. Vitale. Il parcheggio, tuttavia, nasce non tanto per l'interscambio automobile treno di utenti pendolari, ma in compensazione della sosta per i residenti e gli addetti della zona, che comprende la vicina via Massarenti. Si cercherà di trovare il giusto equilibrio tra le esigenze espresse dai residenti e quelle degli utilizzatori del SFM.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

248	Vitale	Sosta	Propone che, al fine di favorire e rendere economicamente competitivo l'utilizzo dei parcheggi pubblici in struttura ed evitare situazione di mancato utilizzo come nel caso del parcheggio Zaccherini-Alvisi, la sosta regolamentata su strada (strisce blu) esistente attorno ai parcheggi scambiatori sia considerata come area sensibile e conseguentemente sottoposta alla relativa tariffazione.	Rinviata	Si concorda in linea di principio con l'osservazione presentata, tuttavia si rinvia la trattazione dell'argomento alla futura ri-perimetrazione della Cerchia del Mille e delle altre aree particolarmente sensibili all'interno delle quali prevedere la relativa tariffa e comunque al fine di tutelare la particolare scarsità di offerta di sosta, sia per ragioni di carattere strutturale sia per la forte attrattività commerciale e culturale.
249	Vitale	Sosta	Riconfermando quell'approccio alla regolamentazione della sosta non più soltanto "d'area", ma anche "lineare" ora finalmente recepito dal PGU, propone che nelle intere radiali di accesso/uscita del centro storico, e in particolar modo in aste come Strada Maggiore e via San Vitale, la tariffazione della sosta sia integralmente uniformata a quella prevista per le aree sensibili, in quanto non vi è di fatto alcuna differenza fra la zona prima e dopo la Cerchia del Mille (vedi O.d.G. 77/2005, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Rinviata	Pur concordando in linea di principio con l'osservazione presentata, si riinvia la trattazione dell'argomento alla futura ri-perimetrazione della Cerchia del Mille e delle altre aree particolarmente sensibili all'interno delle quali prevedere la relativa tariffa e comunque al fine di tutelare la particolare scarsità di offerta di sosta, sia per ragioni di carattere strutturale sia per la forte attrattività commerciale e culturale.
250	Vitale	Sosta	Chiede che nelle aree di particolare valenza storica, artistica e architettonica il PGU interdicca le possibilità di istituire stalli di sosta, che degradano il paesaggio urbano e peggiorano l'attrattività turistica della città (vedi Due Torri, Piazza della Mercanzia, vicoli medioevali).	Rinviata	La trattazione di tale argomento risulta troppo specifica e puntuale ed è pertanto da considerarsi rinviata in sede di piano particolareggiato o relativa revisione dell'ordinanza.
251	Vitale	Sosta	Visti noti fenomeni di parcheggio selvaggio, chiede un'attività più continuativa e incisiva da parte degli Accertatori ATC per il sanzionamento della sosta dei motorini al di fuori degli spazi consentiti, e in particolare sotto i portici e sopra attraversamenti e percorsi pedonali o ciclabili.	Già prevista	Come richiamato nel paragrafo 5.6.9, "in un'ottica di sinergia e di diminuzione del costo dei controlli, nel corso del 2006 è già avvenuto il passaggio delle funzioni di ausiliari del traffico interamente ad ATC mediante la formula del "vuoto per pieno", cioè di tutta la sosta: sosta a pagamento, sosta riservata, sosta per carico scarico, piazzole riservate per portatori di handicap,.... Si conferma come obiettivo il rapporto ausiliario - stallo di sosta di 1 a 300, in relazione agli standard europei correnti."

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

252	Vitale	TP non di linea	Sebbene il Quartiere sia consapevole che la maggior parte delle opportunità date dal cosiddetto "Decreto Bersani" siano già oggetto di sperimentazione a Bologna da vari anni, sottolineando come una delle maggiori innovazioni, ossia la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal Comune per percorsi od orari predeterminati, realizzata in città con l'iniziativa "Tariffa trasparente", sia attualmente sospesa, e chiede invece una sua pronta riattivazione, in quanto in grado di sostituire il mezzo privato o anche quello pubblico di linea a prezzi egualmente competitivi, per itinerari o fasce orarie scarsamente coperti dal TPL ma per i quali comunque il PGTU intende favorire la diversione modale dall'auto privata.	Rinvia ta*	Il tentativo di sperimentazione della tariffa trasparente con gli NCC non ha dato finora esiti di fattibilità. L'Amministrazione Comunale peraltro ritiene interessante la proposta - che tuttavia non è di competenza del PGTU ma attiene alla determinazione della tariffa - e pertanto viene rimandata alla sede opportuna ovvero la trattativa per la tariffa taxi.
253	Vitale	TP non di linea	Chiede che venga introdotto un servizio innovativo di "taxi rosa" dedicato alle donne, prevedendo un impegno congiunto, anche finanziario, da parte dell'Amministrazione Comunale e delle Cooperative di Radiotaxi. In particolare, nell'ambito della possibilità data dal Decreto Bersani di servirsi di veicoli aggiuntivi per servizi erogati in favore di specifiche categorie di utenti, auspica la stipula di particolari accordi con le seguenti finalità: a) un numero telefonico riservato alle donne negli orari serali e notturni; b) tariffe agevolate; c) forme di abbonamento (tipo "auto blu"); d) accordi "pick and drop", che garantiscono il viaggio di andata e di ritorno in luoghi e in orari concordati col medesimo autista.	Respi nta	E' in corso un confronto fra l'Assessorato competente e le organizzazioni dei tassisti per approfondire la tematica e giungere eventualmente a convenzioni volontarie, che sono previste dal Regolamento taxi-ncc ma che non coinvolgono comunque la funzione regolatoria del Comune in materia di determinazione delle tariffe. Non si tratta dunque di questione di competenza del PGTU.
254	Vitale	TPL	Chiede un impegno, progettuale e finanziario, dell'Amministrazione Comunale affinché, attraverso l'avvio di un confronto e il coinvolgimento di UNIBO e ATC, si arrivi all'estensione delle convenzioni per l'acquisto a prezzo calmierato degli abbonamenti al TPL, oggi in vigore per il solo personale docente tecnico e amministrativo, anche agli studenti universitari, per fornire loro un'alternativa ambientalmente, ma anche economicamente, sostenibile rispetto all'impiego della moto o della mobilità ciclo-pedonale, non sempre sufficiente a raggiungere tutte le aree della città.	Già previs ta	Si fa presente che già attualmente le tariffe ATC prevedono agevolazioni per la popolazione studentesca; per quanto riguarda l'Università, il Comune auspica l'attivazione di convenzioni che favoriscano l'utilizzo del trasporto pubblico.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale - v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

255	Vitale	Percorsi sicuri casa-scuola	Preso atto dell'avvio di un positivo progetto-pilota per la costruzione partecipata (da parte di docenti, famiglie, alunni) e condivisa (con il Quartiere) dei percorsi casa/scuola, il Quartiere apprezza l'investimento di 500mila €/anno per l'attuazione di tali progetti e conferma che, oltre alle Ercolani-Irnerio attualmente interessate dal progetto, rimangono priorità di intervento nel centro il polo scolastico Zamboni-G. Reni, e nelle periferie i plessi Scandellara, Tempesta e Don Bosco (vedi par. 3.4-6-7-8 dell'O.d.G. 3/2005, che per tali parti si intende qui formalmente richiamato).	Rinvia ta	La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola è una delle misure previste dal PGTU; l'Amministrazione ribadisce la volontà di agire in tal senso non escludendo la possibilità di valutare ulteriori interventi rispetto a quelli previsti, anche sulla base della capacità realizzativa dell'Amministrazione stessa e dei tempi di attuazione del PGTU. L'individuazione delle scuole da inserire nei prossimi percorsi sicuri casa-scuola sarà comunque fatta, come già avvenuto fino ad ora, mediante un confronto fra tutti i Quartieri e i Settori coinvolti nelle azioni di vario tipo da mettere in campo (Educazione, Salute, Sicurezza).
256	Vitale	Sicurezza	In merito al progetto attualmente in elaborazione per tale plesso, il Quartiere chiede che, oltre agli interventi infrastrutturali previsti, sia avviato un confronto con l'Autostazione e l'ATC in merito alla possibilità di individuare come percorso di uscita verso la direttrice est non Capodilucca-Mura di Porta Galliera-Borgo San Pietro-Irnerio, bensì l'equivalente Capodilucca-Viali-Mascarella-Irnerio, così da evitare il passaggio di autocorriere, inquinanti e pericolose, davanti alle scuole elementari.	Già previs ta	L'organizzazione dell'uscita della corriere dall'autostazione è già attuata per minimizzare l'impatto sulla viabilità distribuendo i percorsi su più strade e mirando a minimizzare il traffico passante su Borgo san Pietro; nell'ambito del Piano Particolareggiato di Quartiere si valuteranno i benefici e i disagi connessi con la soluzione proposta.
257	Vitale	SFM	Linea SFM 2 ex-Veneta: il quartiere auspica che quanto prima si arrivi a completare l'attuazione del progetto di elettrificazione dell'intera linea e mettere in esercizio locomotori elettrici, al fine di diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico derivanti dall'attuale alimentazione a gasolio.	Già previs ta	Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8). Si fa comunque presente che l'opera di elettrificazione è già stata appaltata dalla Regione Emilia Romagna e verrà realizzata nei necessari tempi tecnici.
258	Vitale	SFM	Linea SFM 2 ex-Veneta: il quartiere auspica che quanto prima si arrivi a definire la fase finale di progettazione e avviare concretamente i lavori di interrimento delle rotaie nel tratto urbano, al fine di eliminare i punti di conflitto superficiali con la viabilità ordinaria, in particolare in riferimento a via Larga, via Rimesse, via Libia, via Paolo Fabbri, nonché l'attuale frattura urbanistica fra la zona Cirenaica-Scandellara e via Massarenti.	Già previs ta	Il progetto di interrimento della Bologna-Portomaggiore rientra fra le opere indispensabili a garantire il processo di ricucitura del territorio e di riduzione delle interferenze fra sistema ferroviario e viario attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello e prevede per l'appunto la ricucitura nei punti richiamati nell'osservazione. Il progetto preliminare è stato elaborato da FER e sottoposto a procedura di screening; si è ora in attesa dell'elaborazione, sempre da parte di FER, del progetto definitivo a cui dovranno seguire le procedure necessarie a poter procedere con l'avvio dei lavori che si auspica possa avvenire nell'arco del 2008 (prima metà).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

259	Vitale	SFM	<p>Ribadisce la propria contrarietà all'eventuale chiusura alla circolazione veicolare di via Benedetto Cellini, che rappresenta l'unico passaggio diretto da via Massarenti a via Scandellara in quella zona: chiede pertanto o che il passaggio a livello non sia soppresso (essendo preferibili i problemi di attesa del passaggio del treno, rispetto alla totale impossibilità di accedere alla zona a nord della ferrovia), o che il previsto sovrappasso pedonale sia reso anche carrabile.</p>	<p>Accolta (pur non essendo trattato nel PGTU lo specifico intervento)</p>	<p>Oltre a quanto riportato nella precedente controdeduzione (S.Vitale 51) e in linea con le finalità del progetto di interrimento della Bologna-Portomaggiore occorre segnalare che il Comune di Bologna non autorizzerà l'avvio dei lavori se il progetto elaborato da FER non prevederà, diversamente da quanto contenuto nel progetto preliminare, il mantenimento della continuità carrabile di Via Cellini.</p>
260	Vitale	SFM	<p>Conferma la necessità di realizzare - nell'ambito dei lavori di interrimento della linea SFM 2 e come previsto dall'Accordo territoriale sull'espansione delle aree ospedaliere del 2002 sottoscritto da Regione, Provincia, Comune e AUSL - la nuova fermata di via Libia. Tale soluzione progettuale appare indispensabile da un lato per ragioni di più ampio raggio (aumentare il tasso di utilizzo del treno rispetto alla gomma, nell'ambito del progetto SFM), dall'altro lato per motivi più prettamente attinenti al territorio locale di Quartiere (sgravare finalmente la congestionata e inquinata via Massarenti da una quota di auto dirette all'Ospedale Sant'Orsola, che rappresenta un eccezionale polo attrattore di traffico privato, che richiama non meno di 20mila persone al giorno da tutta la Regione).</p>	<p>Già prevista</p>	<p>Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8), pur non entrando nel merito di aspetti già previsti e concordati nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi ai quali si rimanda- Nel caso specifico, si fa presente che la linea Bologna-Portomaggiore è oggetto di approfondimento in corso.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

261	Vitale	Classi ambientali veicoli	Chiede che, come osservato in sede di parere e poi recepito dall'Amministrazione Comunale nel Piano per la distribuzione delle merci (cfr. par. 1.2), anche in relazione alla regolamentazione dei veicoli in base al grado di eco-compatibilità sancita dal PGTU, la Giunta comunale sia espressamente autorizzata dal PGTU ad apportare di anno in anno modifiche alla composizione delle classi di impatto ambientale, in particolare discriminando all'interno della categoria, attualmente omogenea, dei veicoli si Euro, ma sempre più vecchi, ad esempio, equiparando gradualmente ai "non Euro" dal 2008 gli Euro 1, nel 2009 gli Euro 2, nel 2010 gli Euro 3, anche in considerazione dell'imminente avvio della normativa Euro 5 (vedi O.d.G. 1/2006, che per tale parte si intende qui formalmente richiamato).	Già prevista	Il PGTU prevede al paragrafo 4.7 la suddivisione del parco veicolare in quattro classi a seconda del grado di impatto ambientale. Si segnala inoltre che con l'entrata in vigore della normativa per le motorizzazioni Euro 5 si potrà rivedere la modulazione del grado di impatto in 5 classi e che comunque in funzione di questa classificazione, e della sua evoluzione, verranno attuate le politiche di autorizzazione selettiva degli accessi attraverso il rilascio dei permessi e dei relativi strumenti di controllo (circolazione, accessi ZTL - "T" e sosta). Al paragrafo 6.7.2 è previsto che la Giunta Comunale, in ottemperanza alle eventuali modifiche apportate alla composizione delle classi di cui sopra, potrà apportare integrazioni e modifiche al Piano Merci, sia in termini di applicazione dei livelli tariffari che di fasce orarie per l'accesso.
262	Vitale	Classificazione stradale	Modifica della regolamentazione della sosta. Relativamente alla regolazione della sosta nelle strade interquartiere "a" e "b" e di quartiere (E) di cui alla tabella 5.1 di pag. 143 - Caratteristiche degli archi classificati - il Quartiere chiede di tenere conto delle caratteristiche urbanistiche della città e della rete stradale esistente ed in particolare delle sue caratteristiche geometriche, eliminando o attenuando i vincoli all'ammissibilità della sosta.	Accolta parzialmente	La tabella 5.1 sarà stralciata dal PGTU e sostituita dal Regolamento Viario. I vincoli sull'ammissibilità della sosta sulle strade di quartiere sono definiti dal Codice della Strada e quindi non sono eludibili. Per le strade di interquartiere (intermedie fra le strade di quartiere e quelle di scorrimento) il PGTU adotta comunque già lo standard meno restrittivo proprio delle strade di quartiere accogliendo quindi, almeno in parte, l'osservazione.
263	Vitale	Distribuzione merci	Chiede che sia al più presto attivata la nuova regolamentazione della distribuzione merci per fasce orarie, in base al grado di eco-compatibilità dei mezzi nell'accesso a ZTL e T, e ribadisce in merito le proprie proposte di cui all'ODG n. 1/2006.	Già prevista	Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, è di prossima attuazione la seconda fase (Progetto Van Sharing), che prevede l'applicazione delle nuove fasce orarie
264	LL.PP.	Classificazione stradale	Rivedere la classificazione attuale di Via dell'Industria, al fine di rendere ammissibile la risoluzione di un nodo con un'intersezione a raso.	Accolta	Si accoglie l'osservazione e si corregge la classificazione di Via dell'Industria da strada di scorrimento a strada interquartiere di tipo A.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

265	TAX	TP non di linea	Proposta di sottoscrizione con l'Amministrazione Comunale di un Patto per la mobilità di Bologna che integri e modifichi parte del testo del PGTU riguardante il capitolo Taxi e Ncc. Serie di richieste e proposte riguardo il servizio nel suo complesse e alcune situazioni particolari.	Accolta parzialmente	L'argomento affrontato nel documento è stato oggetto di trattativa tra le Associazioni di categoria e l'Amministrazione Comunale, che si è positivamente conclusa con l'accordo del 28 marzo 2007, per effetto del quale il PGTU adottato viene modificato solamente nella parte in cui si prevedeva un aumento massimo delle licenze taxi fino al 20% che viene invece ridotto al 13%.
266	TAX	TP non di linea	Proposta di sottoscrizione con l'Amministrazione Comunale di un Patto per la mobilità di Bologna che integri e modifichi parte del testo del PGTU riguardante il capitolo Taxi e Ncc. Serie di richieste e proposte riguardo il servizio nel suo complesse e alcune situazioni particolari.	Accolta parzialmente	L'argomento affrontato nel documento è stato oggetto di trattativa tra le Associazioni di categoria e l'Amministrazione Comunale, che si è positivamente conclusa con l'accordo del 28 marzo 2007, per effetto del quale il PGTU adottato viene modificato solamente nella parte in cui si prevedeva un aumento massimo delle licenze taxi fino al 20% che viene invece ridotto al 13%.
267	PRA	Pagamento sosta 2a auto	Chiede il mantenimento dell'attuale regime di sosta per i residenti del Centro storico, che prevede l'esenzione dal pagamento fino alla 2a vettura per nucleo familiare: se accettata l'ipotesi contenuta nel PGTU, che prevede invece l'esenzione solo per la prima vettura, si avrebbe un aggravio economico ingiusto per coloro che non possiedono un garage di proprietà e non possono ricorrere vantaggiosamente al Car Sharing poiché utilizzano l'auto sistematicamente.	Accolta parzialmente	La misura che prevede l'esenzione dal pagamento della sosta della sola prima vettura per famiglia, contenuta al paragrafo 5.6.3, si inserisce all'interno di un complesso di interventi che intendono integrare e completare le misure già operative previste dal piano della sosta. Tale misura viene considerata utile alla luce del criterio fondamentale che, soddisfatti i bisogni primari, l'utilizzo della sosta, risorsa scarsa, debba essere limitato: si tratta infatti di una risorsa pubblica, e la sua gestione deve trovare una partecipazione da parte dei cittadini. Tuttavia, al fine di ridurre il più possibile gli inevitabili disagi che possono insorgere a seguito di tale intervento, verrà valutata l'opportunità di una sua attivazione graduale nel tempo e per specifiche aree con particolari problematiche.
268	CNA	Infrastrutture	Non condivisa scelta di mantenere invariato e defilato sullo sfondo il quadro delle realizzazioni infrastrutturali.	Respianta	Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

269	CNA	TP non di linea	Ritenuto insufficiente l'approfondimento dello sviluppo dei servizi collettivi di TPL non di linea (Taxi e noleggi).	Respi nta	Il complesso dei sistemi di trasporto non di linea è stato affrontato in modo articolato nel paragrafo 6.2 del PGTU. Nel capitolo 6.1.6 sono descritte le politiche adottate dal PGTU per offrire un servizio di TPL per le aree a domanda debole, prevedendo tra l'altro ipotesi di integrazione tra servizi taxi/NCC e TPL. Si fa presente inoltre che lo sviluppo del servizio taxi in forma collettiva è attualmente oggetto di trattativa con le categorie e sarà oggetto quindi di separati accordi per il suo miglioramento.
270	CNA	Distribuzione merci	Sottolineata inefficacia del progetto Van Sharing.	Respi nta	Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

271	CNA	Ampliamento ZTL	<p>Contrarietà estensione ZTL alle Vie Riva Reno, della Grada, Brugnoli e delle Lame, con spostamento dei varchi Sirio alla porta di San Felice e Lame e la conseguente eliminazione di un significativo numero di stalli adibiti alla sosta. Attualmente, la disponibilità di posti auto, unita al costruendo parcheggio Manifattura Tabacchi, rappresentano una risorsa irrinunciabile per la sosta a ridosso del centro storico, importante alternativa all'uso dei mezzi pubblici, specialmente nelle ore serali.</p> <p>Proposta di utilizzo per fasce orarie degli stalli delle vie secondarie della zona: dalle 19 alle 9 a favore dei residenti, a favore dei non residenti negli altri orari(come già sperimentato in altre parti del centro.</p> <p>Evidenziato problema distributore Agip posto in Via Riva Reno, destinato alla chiusura in caso di estensione ZTL.</p>	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, si valuterà l'opportunità di realizzarla dopo una ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
272	CNA	Parcheggi	<p>Necessità realizzazione parcheggio sotterraneo a ridosso del Viale Silvani (zona Via Calori), in previsione dell'aumento di richiesta di stalli sosta per Paladozza e Galleria d'arte moderna.</p> <p>In generale, si ritiene insufficiente l'aumento di parcheggi previsto nel PGTU.</p>	Respinta	<p>Per quanto riguarda i nuovi parcheggi in struttura e interscambio, come riportato nella tabella contenuta nel paragrafo 5.6.6 il PGTU prevede un consistente incremento nel numero di posti auto disponibili.</p> <p>Nel caso specifico dell'area oggetto dell'osservazione, si fa presente come sia in corso di realizzazione il parcheggio dell'Ex-Manifattura Tabacchi, che conta 550 posti auto, e sia in previsione la realizzazione di un altro parcheggio di analoga capacità in P.zza Martiri: si ritiene pertanto sufficiente la dotazione di parcheggi proposta.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

273	CNA	Sosta	<p>Proposta di realizzazione di rete di piccoli contenitori sparsi per la città destinati alla sosta dei veicoli (considerando anche il riutilizzo di ex caserme, ex laboratori e ex negozi) a prezzi calmierati, per liberare le strade, velocizzare mezzi pubblici, eliminare la sosta prolungata e impropria dei mezzi privati, garantire l'uso delle aree di sosta breve (con disco orario) e per bisogni temporanei.</p> <p>Si comprendono le ragioni che portano a definire le soste a pagamento ad alta rotazione sulle linee direttrici dei mezzi pubblici, auspicando forme di concertazione analoghe a quella adottata per il caso di Via A. Costa.</p>	Respi nta	<p>Ad eccezione dei parcheggi pertinenziali privati su suolo pubblico, il PGTU non pone vincoli al riutilizzo di contenitori esistenti mentre incoraggia le iniziative private: si fa tuttavia presente che la fattibilità di tali interventi è legata al PSC, alla cui competenza si rimanda per le necessarie procedure.</p>
274	CNA	Estensio ne serale pagamen to sosta in Centro fino alle 23	<p>Contrarietà al prolungamento orario sosta a pagamento fino alle 23, per non incidere su attività culturali e di ristorazione serali.</p>	Accolt a parzia lment e	<p>La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.</p>
275	CNA	Estensio ne Piano sosta	<p>Contrarietà all'estensione del Piano sosta nelle zone di periferia, ritenuta troppo onerosa per chi possiede una attività economica rispetto ai residenti che possono usufruire della sosta gratuita.</p>	Respi nta	<p>La conversione delle Zone di frangia in aree a pagamento nonché l'espansione delle stesse sono interventi finalizzati alla riduzione della pressione di sosta fra residenti e attività commerciali, alla disincentivazione della sosta prolungata e volti a favorire l'utilizzo del TPL, obiettivo prioritario del PGTU. Si ritiene utile, tuttavia, richiamare le disposizioni contenute nel cap. 5.6.3, comma 5 relative all'intenzione di prevedere, nelle zone di nuova istituzione, una riserva di posti non a pagamento da posizionarsi in prossimità degli attrattori di quartiere.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

276	CNA	Gestione risorse finanziarie	Destinazione introiti alla realizzazione dei contenitori diffusi per la sosta ipotizzati al punto precedente.	Respi nta	Ad eccezione dei parcheggi pertinenziali privati su suolo pubblico, il PGTU non pone vincoli al riutilizzo di contenitori esistenti mentre incoraggia le iniziative private: si fa tuttavia presente che la fattibilità di tali interventi è legata al PSC, alla cui competenza si rimanda per le necessarie procedure. Non si ritengono pertanto di competenza del PGTU questioni legate al reperimento di tali risorse.
277	CNA	Pedonali zzazioni e isole ambianta li	Si auspica la crescita numerica delle isole pedonali, preferendo però la creazione di tante piccole aree piuttosto che la definizione di grandi aree pedonali. Necessari comunque una adeguata accessibilità con mezzi pubblici e privati e una loro qualificazione e valorizzazione.	Rinvia ta*	Come riportato nel paragrafo 5.4, il PGTU prevede l'attuazione di due aree pedonali quali la zona Universitaria, da realizzare per fasi successive, e Via del Pratello. Non si esclude tuttavia che possano essere individuate altre aree di minore dimensione e dotate di adeguata accessibilità mediante TPL nell'ambito dei Piani particolareggiati dei singoli Quartieri, cui si rimanda per le procedure necessarie.
278	CNA	Mobilità ciclabile	Apprezzata l'intenzione di incrementare le piste ciclabili in sicurezza. Espressa disponibilità a favorire la nascita di punti di noleggio e assistenza sui percorsi.	Già previs ta	Nel paragrafo 4.6.4 e 6.4.2 vengono menzionate misure di supporto alla mobilità ciclabile, al fine di incentivarne il ricorso: tra esse "l'offerta di servizi a favore della mobilità ciclabile (sosta, riparatori, noleggio,...)". Le modalità operative di attuazione di tali misure saranno meglio definite in seguito, come la verifica della possibilità di ampliare l'iniziativa "Amici della Bici", realizzando una rete di assistenza pubblica rivolta anche alle biciclette a pedalata assistita.
279	CNA	Concerta zione	Sottolineata la necessità del coinvolgimento preventivo delle associazioni di categoria, in particolare riguardo l'attivazione delle "Zone 30" e delle prossime linee direttrici (linea 20,...).	Già previs ta	Nella predisposizione delle modalità operative e di attuazione delle misure previste nel PGTU l'Amministrazione Comunale proseguirà nella pratica della concertazione e della consultazione di Enti, Associazioni e cittadini, pratica che ha finora caratterizzato le diverse fasi del Piano stesso.
280	CNA	Civis	Chiesti chiarimenti sul percorso del Civis: - perché transito in vie antiche come Strada Maggiore o Via San Felice? - perché non transito su viali di circonvallazione (San Lazzaro, FF.SS e ritorno)? - perché abbandono percorso originale San Lazzaro-Borgo Panigale	Respi nta	Si fa presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto: il suo percorso non può dunque essere oggetto di valutazione da parte del PGTU.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

281	CONF	Centro storico	Confesercenti, ritenendo che le attività commerciali abbiano pagato un prezzo elevato con l'introduzione di SIRIO nel centro storico, avendo accentuato il fenomeno della desertificazione con tutti i problemi connessi sul piano della sicurezza e del degrado, chiede un contributo alla politica della mobilità per la rivitalizzazione del centro del centro storico.	Respi nta	Dai dati in possesso all'Amministrazione non risulta che ci siano stati effetti sulle attività commerciali direttamente collegabili all'attivazione di SIRIO. Si ricorda peraltro che il sistema SIRIO è uno strumento utilizzato per garantire il rispetto di una regola già in essere da parecchi anni (accesso alla ZTL consentito solo ai mezzi autorizzati). Si consideri infine che il PGTU si pone l'obiettivo di favorire l'accessibilità alla ZTL attraverso modalità di trasporto alternative all'auto e favorisce invece l'accesso di veicoli eco-compatibili.
282	CONF	Parcheggi	Fra le opere da realizzare propone un parcheggio sotterraneo in Piazza Calderini che può convivere con la pedonalizzazione della Piazza.	Respi nta	Le dimensioni della piazza potrebbero tutt'al più consentire, in via teorica, la realizzazione di un parcheggio pertinenziale. Si consideri tuttavia che tali progetti sono già stati conclusi con il precedente PGTU e non si intende proseguirli.
283	CONF	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Contrarietà all'estensione della sosta a pagamento fino alle 23.	Accolt a parzia lment e	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

284	CONF	TPL	Non contrarietà all'estensione del controllo delle corsie preferenziali e progetti di velocizzazione del bus, fatta salva la valutazione caso per caso quando vengano risultasse una diminuzione dell'offerta di sosta.	Già prevista*	Come riportato al paragrafo 4.3.3, al fine di migliorare le performance del TPL il PGTU prevede "la soppressione dei posti auto dislocati lungo le radiali del TPL, legata agli interventi di estensione delle corsie preferenziali e alla realizzazione della filovia a guida vincolata". Tuttavia, come indicato ai paragrafi 5.6.2-3-6, si opererà cercando di "tutelare, per quanto possibile, l'offerta di sosta per i residenti da un lato e dall'altro di favorire una maggiore rotazione della sosta nelle zone interessate per consentirne la fruizione ai clienti degli esercizi presenti sulle radiali" e di "reperire spazi e/o strutture da convertire in aree di parcheggio per residenti, per trovare compensazione dei posti auto sottratti dai progetti...".
285	CONF	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Confesercenti ritiene che le isole pedonali debbano essere necessariamente di piccole dimensioni, esattamente il contrario della proposta di pedonalizzazione nella zona universitaria, anche per lasciare spazio nelle vicinanze alla sosta delle auto dei residenti; non devono essere attraversate da nessun mezzo motorizzato e anche le biciclette vanno condotte a mano; niente dissuasori quindi, né piste ciclabili che le attraversino e che sono fonte di pericolo.	Respi nta	La dimensione dell'area pedonale è definita in base alla specificità dell'area e delle funzioni d'uso presenti; non si riconosce una criticità connessa nella dimensione dell'area medesima. Si tenga comunque presente che i residenti delle zone pedonali possono parcheggiare l'auto all'interno della zona. La possibilità concessa ai ciclisti di circolare all'interno delle zone pedonali è invece prevista dal codice delle strada.
286	CONF	Civis	Richiesto chiarimento sul percorso Civis: - perché in vie strette del Centro storico (rispetto al più opportuno percorso S. Lazzaro – Borgo Panigale)?	Respi nta	Si fa presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto: il suo percorso non può dunque essere oggetto di valutazione da parte del PGTU.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

287	CONF	Ampliamento ZTL	<p>Contrarietà all'ampliamento della ZTL e richiesta di apertura confronto per affrontare le seguenti problematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conseguente ampliamento della ZTL (con il nuovo punto Sirio in Porta Lama e lo spostamento alla Porta di quello di Via S. Felice) - perdita di centinaia di parcheggi in Via Riva Reno e Via della Grada, a danno delle numerose attività imprenditoriali presenti nella zona. 	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, si valuterà l'opportunità di realizzarla dopo una ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
288	PROV	TPL	<p>1) Si rileva che il tema del TP viene affrontato solamente per quanto riguarda le linee urbane, ma non vengono prese in considerazione le linee suburbane ed extraurbane che interessano il Capoluogo. L'interazione di tale componente del TP con il traffico privato, ed in particolare le problematiche di regolarità dei servizi, non possono essere trascurate, così come l'apporto dei servizi sub-extraurbani alla mobilità urbana. E' infatti noto, in particolare su alcune linee quali la 89, la 99 e le linee 200 che percorrono la direttrice San Vitale, l'utilizzo di tipo urbano delle stesse ed i conseguenti effetti negativi sui tempi di percorrenza.</p> <p>In conseguenza di ciò vengono riportate alcune considerazioni tecniche:</p>	Già prevista	<p>Le linee suburbane ed extraurbane transitano lungo le direttrici interessate dalle linee urbane; gli interventi di riqualificazione del canale stradale previste per le linee urbane produrranno benefici effetti anche sulle linee suburbane ed extraurbane.</p> <p>Si coglie l'occasione per chiedere quali interventi la Provincia proponga per migliorare velocità commerciale e regolarità del servizio nelle tratte suburbane al di fuori del Comune di Bologna.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

289	PROV	TPL	<p>1a) tavola "A3 – Rete del Trasporto Pubblico esistente Linee Portanti": non sono evidenziate le tratte di Via Mattei dall'intersezione con Via Due Madonne verso periferia, di Via San Donato dal Pilastro verso periferia e di Via Ferrarese dall'intersezione con Via del Gomito verso periferia, che vengono tuttavia interessate da un numero elevato di corse extraurbane delle direttrici rispettivamente San Vitale, San Donato e Ferrarese;</p> <p>1b) tavola "A5 – Rilievi dei ritardi linee portanti": non sono state effettuate rilevazioni sulla velocità commerciale delle linee extraurbane che circolano su quelle tratte. Si suppone che per quanto riguarda le altre direttrici interessate da linee extraurbane le velocità commerciali delle linee extraurbane siano confrontabili con quelle relative alle linee urbane con percorso corrispondente.</p>	Respi nta	<p>Come si evince dal titolo, nella tavola A3 sono rappresentate le linee portanti così come definite al capitolo 2.5.1 del PGTU, cioè linee con le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elevata frequenza (almeno 5 minuti nell'ora di punta); - passanti rispetto al centro storico; - raccolgono complessivamente il 70 % dell'utenza complessiva urbana di Bologna; - percentuale di percorso all'interno della ZTL compresa tra il 8% e il 15%. <p>Non possedendo tali caratteristiche, le linee suburbane ed extraurbane come molte altre linee urbane non sono definite portanti e quindi non sono rappresentate in tale tavola. Per quanto riguarda i ritardi, la tavola si riferisce ai rilievi effettuati su direttrici percorse dalle linee portanti. Non sono riportati i tempi di percorrenza sulle linee suburbane ed extraurbane, come di molte altre linee urbane, in quanto tali tempi non sono stati oggetto di rilievo nella indagine effettuata.</p>
290	PROV	TPL	<p>2) Tavola "06 – Criticità del TPL e della sosta": alcune tratte sono state indicate come "tratto in fase di progettazione" o "tracciato TPGV" e non è quindi possibile verificare se siano o meno tratte che presentano criticità (ad esempio l'intersezione di Porta San Donato non è indicata come criticità ma risulta essere un'intersezione congestionata, così come la Via Massarenti).</p>	Respi nta	<p>Il PGTU individua le strategie da porre in essere a seguito della sua approvazione e non mette in discussione gli interventi già approvati e considerati acquisiti dall'Amministrazione; nello specifico, a seguito della verifica delle rispettive criticità, il progetto del Civis e di fluidificazione del canale stradale della Linea 14 sono due progetti già posti in essere da questa Amministrazione e quindi non vengono più rimessi in discussione del PGTU ma vengono considerati come già attuati.</p>
291	PROV	TPL	<p>3) Si è rilevata la volontà di rivedere le modalità di esercizio della linea 68, sostituendo l'attuale servizio bus con modalità integrative in convenzione con operatori taxi/NCC. Viene ricordato che la linea è di competenza provinciale e quindi viene chiesto il coinvolgimento nella definizione delle fasi operative.</p>	Già previs ta	<p>Nella predisposizione delle modalità operative e di attuazione delle misure previste nel PGTU l'Amministrazione Comunale proseguirà nella pratica della concertazione e della consultazione di Enti, Associazioni e cittadini, pratica che ha finora caratterizzato le diverse fasi del Piano stesso.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

292	PROV	SFM	<p>Considerazioni in merito alla Tavola 12 - "scenario infrastrutturale, 3-scenario programmatico e cantierizzazioni" in rapporto ai contenuti della "Relazione generale", paragrafo 6.1.8 - SFM:</p> <p>4a) nella tavola non si rilevano i nomi relativi alle stazioni/fermate perciò si utilizzeranno quelli in uso nel Piano della Mobilità Provinciale;</p> <p>4b) si rileva la presenza della Fermata Ex-Seabo non inserita in alcun strumento di pianificazione aggiornato pertanto si richiede di registrare questo dato nel PGTU 2006;</p> <p>4c) si sottolinea che la fermata Prati di Caprara è parificata allo stato di previsione - lungo periodo - delle Fermate CNR e Aldini, tale dato non risulta conforme a quanto elaborato nella "Relazione Generale" del PGTU 2006 paragrafo 6.1.8, in cui sono individuati i tempi di realizzazione dei lavori delle fermate all'interno dell'area urbana di Bologna, ad esclusione di queste ultime, che come indicato nel PMP risultano inserite all'interno delle proposte da discutere per un possibile sviluppo del SFM. Per</p>	Respi nta	<p>Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8) non prevedendo alcuna modifica rispetto a quanto già previsto e concordato nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi. Eventuali discordanze con tali strumenti sono pertanto da considerarsi come meri errori materiali che non modificano l'impianto già condiviso.</p>
293	PROV	SFM	<p>4d) si rileva la presenza di una fermata sulla linea Bologna - Imola all'altezza di via Due Madonne di cui non si rintraccia indicazioni in nessun atto o piano, potrebbe rientrare tra le nuove proposte per lo sviluppo del SFM, pertanto è opportuno che il Comune lo segnali nelle sedi ufficiali affinché vengano predisposte le opportune verifiche per il suo inserimento nelle previsioni di lungo periodo;</p> <p>4e) la fermata di Rastignano indicata come realizzazione di lungo periodo è stata attivata nell'ottobre del 2004;</p> <p>4f) People Mover: si rileva che, sulla base degli ultimi sviluppi, la fermata Aeroporto sarà rinviata e pertanto si richiede che tale orientamento venga assunto nel PGTU 2006.</p>	Respi nta	<p>Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale (si veda in merito quanto ribadito fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8) non prevedendo alcuna modifica rispetto a quanto già previsto e concordato nelle sedi opportune attraverso gli strumenti appositi. Eventuali discordanze con tali strumenti sono pertanto da considerarsi come meri errori materiali che non modificano l'impianto già condiviso.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

294	PROV	Parcheggi	<p>In sede di approvazione definitiva dovranno essere individuati, i parcheggi esistenti e quelli attuabili senza variante urbanistica, utili per il dimensionamento delle aree di sosta del PGTU ed eliminate le eventuali incongruenze, per garantire la conformità del PGTU con il PRG vigente.</p> <p>Qualora viceversa fosse intenzione dell'Amministrazione Comunale mantenere i contenuti del PGTU in oggetto, la stessa dovrà provvedere all'adozione di una variante urbanistica al vigente P.R.G. ai sensi dell'art. 15, comma 4, della L.R. n. 47/78, così come previsto dalla L.R. n. 30/1998 e s.m.i.</p>	Accolta parzialmente	<p>I parcheggi contemplati nella tavola 17 sono stati riconosciuti come conformi al PRG.</p> <p>Nel testo del PGTU (e in particolare nella tabella 5.9 - Parcheggi pubblici: esistenti, programmati nei tempi del PGTU e pianificati nell'ambito del PSC), ma non nella tavola, vengono indicati anche i parcheggi che si intendono realizzare in uno scenario di lungo periodo, quindi successivo al presente PGTU, e che appartengono all'ambito di competenza del PSC.</p> <p>Si evidenzia altresì che, a seguito delle verifiche realizzate in fase di controdeduzione, la tabella 5.9 e la tavola 17 sono state modificate con la soppressione del parcheggio di Via Mazzini 54, e l'inserimento del parcheggio che sarà istituito presso l'area Ex - Riva Calzoni. Si segnala altresì che è stato inserito il parcheggio Cimitero Polacchi-Inglese, erroneamente non inserito nella tabella e nella tavola del documento adottato, pur essendo citato al paragrafo 5.6.6. Relativamente alla sola tabella 5.9, sono stati inseriti i parcheggi Piazza Martiri e Piazza del Baraccano, erroneamente non inseriti nella tabella del documento adottato, pur essendo citati nel paragrafo 5.6.6.</p>
295	PROV	Parcheggi	<p>Tavola 17 "Offerta di sosta e parcheggi", distinti in parcheggi esistenti (di colore blu), e da realizzare nei tempi del PGTU (di colore rosso), in alcuni casi non si collocano su aree già adibite o previste a parcheggio.</p> <p>5a) Si precisa inoltre che non risulta possibile indicare puntualmente i parcheggi che presentano dubbi circa la conformità urbanistica, in quanto la scala di rappresentazione grafica della tavola 17 del PGTU è in scala 1:50000, e consente solo valutazioni di massima. Pertanto dalle valutazioni effettuate si riscontra che le grandi infrastrutture, facilmente individuabili anche nella tavola 17, sono riconosciute anche dal PRG vigente, tra le quali si identificano i parcheggi Staveco, Parco nord-Fiera, Tanari, Giuriolo e quelli previsti nei comparti in attuazione "ex Mercato ortofrutticolo" e zona R5.1n. Per quanto riguarda i restanti parcheggi di entità minore, sia quelli esistenti che quelli di previsione, sono emerse incongruità rispetto alla destinazione attribuita dal PRG.</p>	Accolta parzialmente	<p>I parcheggi contemplati nella tavola 17 sono stati riconosciuti come conformi al PRG.</p> <p>Nel testo del PGTU (e in particolare nella tabella 5.9 - Parcheggi pubblici: esistenti, programmati nei tempi del PGTU e pianificati nell'ambito del PSC), ma non nella tavola, vengono indicati anche i parcheggi che si intendono realizzare in uno scenario di lungo periodo, quindi successivo al presente PGTU, e che appartengono all'ambito di competenza del PSC.</p> <p>Si evidenzia altresì che, a seguito delle verifiche realizzate in fase di controdeduzione, la tabella 5.9 e la tavola 17 sono state modificate con la soppressione del parcheggio di Via Mazzini 54, e l'inserimento del parcheggio che sarà istituito presso l'area Ex - Riva Calzoni. Si segnala altresì che è stato inserito il parcheggio Cimitero Polacchi-Inglese, erroneamente non inserito nella tabella e nella tavola del documento adottato, pur essendo citato al paragrafo 5.6.6. Relativamente alla sola tabella 5.9, sono stati inseriti i parcheggi Piazza Martiri e Piazza del Baraccano, erroneamente non inseriti nella tabella del documento adottato, pur essendo citati nel paragrafo 5.6.6.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

296	CAMP	Aree sosta camper	Chiede aree di sosta e presidi sanitari per i camper, poiché riferisce che attualmente non ne esistono a Bologna, con conseguenti disagi per i camperisti. La richiesta è legata a fattore turismo e manifestazioni fieristiche.	Respinta	L'argomento affrontato nell'osservazione non è di competenza del PGTU. Analoghe osservazioni sono state inviate all'Assessorato al Turismo a cui questa si reinoltra.
297	DESO	Viabilità	Chiede, a nome di altri cittadini, la sistemazione della viabilità del Quartiere Reno, allo scopo di evitare inutili tragitti veicolari, intervenendo in particolare su: - Via Speranza - Via Bernardi - Via Lemonia	Rinvia ta a PPO	L'osservazione, non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i Piani Particolareggiati di Quartiere o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi, cui si rinvia.
298	DESO	Viabilità	Chiede, a nome di altri cittadini, la sistemazione della viabilità del Quartiere Reno, allo scopo di evitare inutili tragitti veicolari, intervenendo in particolare su: - strade limitrofe a Via Emilia Ponente, provenendo dal Pontelungo in direzione centro	Già prevista	Si fa presente come l'area considerata si trovi all'interno dell'isola ambientale "Giorgione" della quale il PGTU propone la progettazione e la attuazione al paragrafo 5.3.1.
299	DESO	Viabilità	Chiede, a nome di altri cittadini, la sistemazione della viabilità del Quartiere Reno, allo scopo di evitare inutili tragitti veicolari, intervenendo in particolare su: - apertura del parcheggio sotterraneo del Mercatino S. Viola	Già prevista	Il tema non si configura di competenza del PGTU in quanto trattasi di parcheggio pubblico realizzato e disciplinato nell'ambito della convenzione urbanistica relativa al comparto ex-Panigal. L'A.C. è comunque attiva per arrivare all'utilizzazione del parcheggio.
300	CINE	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Ritiene l'estensione della sosta a pagamento dalle attuali ore 20 alle ore 23 troppo penalizzante per le sale cinematografiche del Centro storico (già colpite da una crisi) sprovviste di parcheggio privato. Chiede la cancellazione dell'estensione, o in subordine la sua applicazione solo fino alle 21, così da accogliere le istanze dei residenti e al contempo salvaguardare almeno lo spettacolo delle 22.30.	Accolta parzialmente	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

301	CINE	Parcheggi	Chiede l'intervento del Comune presso i gestori di aree di parcheggio pubblico e privato per l'individuazione di tariffe agevolate a favore dei clienti dei cinema, per contenere gli effetti negativi qualora si procedesse con l'estensione serale dell'orario di pagamento della sosta in centro.	Accolta parzialmente	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa ritenere opportuna una ulteriore valutazione nelle modalità di attuazione della misura di estensione dell'orario a pagamento della sosta, che sarà comunque graduale, prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura. Il Comune di Bologna si dichiara inoltre disponibile a favorire accordi fra i gestori dei cinema e i gestori dei parcheggi pubblici e privati.
302	CINE	TPL	Chiede il potenziamento del servizio TPL nelle ore serali per contenere gli effetti negativi qualora si procedesse con l'estensione serale dell'orario di pagamento della sosta in centro.	Già prevista	Come riportato nel paragrafo 6.1.1, nell'ambito della riorganizzazione dell'attuale rete di trasporto pubblico prevista dal PGTU "viene rivisto il servizio serale e notturno per adeguare l'offerta del TPL all'attuale assetto urbanistico e ai mutati stili di vita della popolazione (allungamento orari, catene casa - lavoro - svago,...)".
303	CINE	Informazione al cittadino	Chiede la realizzazione di campagna promozionale che valorizzi la frequentazione notturna del Centro storico.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso. Tra queste, si vuole ricordare anche il potenziamento del servizio di TPL notturno.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

304	FORT	Ampliamento ZTL	<p>Chiede di stralciare dal PGTU l'ipotesi di estensione della ZTL, prevista nel tratto di Via S. Felice tra la Porta e Via Riva Reno in seguito alla realizzazione del Civis, perché avrebbe conseguenze negative sull'accessibilità alla palestra Furla, con sede in Via S. Felice 103 e nella quale si svolgono le attività della società sportiva, tenendo conto anche del fatto che la zona non è gravata da particolari di traffico.</p> <p>Si fa inoltre presente la conseguente perdita di posti auto, necessari per la sosta dei genitori che accompagnano i bambini in palestra, non potendo questi essere sostituiti con quelli della Manifattura Tabacchi e dell'Ospedale Maggiore, perché troppo distanti.</p>	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, si valuterà l'opportunità di realizzarla dopo una ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
305	ASCOM	ZTL	<p>Richiesta di diminuire la fascia oraria della ZTL alle ore 18.00 tutti i giorni.</p>	Respicua	<p>La disciplina della ZTL (e della zona "T") ha tra gli scopi principali quello di inibire il traffico di attraversamento per favorire la vocazione pedonale e la tutela dal traffico di zone di pregio ambientale e storico. La richiesta riduzione dell'orario di vigenza delle restrizioni di accesso alla ZTL non è compatibile con questa riconosciuta esigenza. Pertanto la richiesta non è accoglibile.</p>
306	ASCOM	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	<p>Richiesta di gradualità e sperimentali relativamente ai provvedimenti limitativi per i motoveicoli nella ZTL</p>	Già prevista	<p>Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGTU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

307	ASCOM	Ampliamento ZTL	Contrarietà all'estensione nel Q.re Porto motivata dalla presenza di offerta di sosta per chi va in centro e ripercussioni sulle attività commerciali della zona interessata al provvedimento. Viene evidenziata l'incongruità temporale tra realizzazione del TPGV, parcheggio ex Manifattura e tempi di attuazione del PGTU.	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, si valuterà l'opportunità di realizzarla dopo una ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
308	ASCOM	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Contrarietà all'estensione della sosta a pagamento fino alle 23.	Accolta parzialmente	<p>La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

309	ASCOM	Tariffa sosta progressiva	Contrarietà all'istituzione della tariffa sosta progressiva.	Respi nta	Come riportato nel paragrafo 5.6.3, tale misura è volta a "disincentivare la sosta a lunga durata e ove necessario ad escluderla" al fine di "tutelare, per quanto possibile, l'offerta di sosta per i residenti da un lato e dall'altro di favorire una maggiore rotazione della sosta nelle zone interessate per consentirne la fruizione ai clienti degli esercizi presenti sulle radiali" interessate dagli interventi previsti al miglioramento del servizio TPL, obiettivo non prescindibile del PGTU.
310	ASCOM	Estensione Piano sosta	Contrarietà all'estensione del Piano sosta, ritenuta ingiustificata nell'area prevista dal PGTU.	Respi nta	La conversione delle Zone di frangia in aree a pagamento nonché l'espansione delle stesse sono interventi finalizzati alla riduzione della pressione di sosta fra residenti e attività commerciali, alla disincentivazione della sosta prolungata e volti a favorire l'utilizzo del TPL, obiettivo prioritario del PGTU. Si ritiene utile, tuttavia, richiamare le disposizioni contenute nel cap. 5.6.3, comma 5 relative all'intenzione di prevedere, nelle zone di nuova istituzione, una riserva di posti non a pagamento da posizionarsi in prossimità degli attrattori di quartiere.
311	ASCOM	Parcheggi	Richiesta di realizzazione di parcheggi di attestamento sulla cerchia dei viali con navette.	Respi nta	L'analisi di fattibilità realizzata in occasione della predisposizione del PGTU ha evidenziato la possibilità di interventi, nel senso e nelle aree suggerite dall'osservazione, solo relativamente a piazza del Baraccano e Piazza dei Martiri nonché l'ampliamento dell'area Ex-Staveco, come indicato nel paragrafo 5.6.4. Non si prevede l'istituzione di navette nei parcheggi previsti perché si tratta di parcheggi di attestamento.
312	ASCOM	Parcheggio Ex-Manifattura	Richiesta ultimazione parcheggio ex Manifattura.	Accolt a parzia lment e	L'Amministrazione sta prodigando ogni sforzo per poter rendere possibile il completamento del parcheggio nel più breve tempo possibile. Si auspica un riavvio dei lavori entro il 2007.
313	ASCOM	Parcheggio Ex-Staveco	Richiesta tempistica e modalità di realizzazione estensione parcheggio Staveco.	Già previs ta	Nel paragrafo 5.6.4 del PGTU si riporta che "fra i parcheggi di attestamento, si rende necessario riqualificare l'area dismessa Ex-Staveco, per la quale si sta cercando la possibilità di ricevere una consegna anticipata di ulteriori aree da parte del Demanio, mentre non si esclude in alternativa la probabilità di realizzare un fast park per raddoppiare la capacità dei posti auto (ipotesi di circa 400 posti auto totali)". Per la tempistica della procedura si dovrà fare riferimento agli strumenti di pianificazione preposti (PSC).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

314	ASCOM	Pedonalizzazioni e isole ambientali	Contrarietà alla pedonalizzazione della zona Universitaria ritenuta troppo estesa.	Respinta	La dimensione dell'area pedonale è definita in base alla specificità dell'area e delle funzioni d'uso presenti; non si riconosce una criticità connessa nella dimensione dell'area medesima.
315	ASCOM	Mobilità ciclabile	Valutazione critica dei nuovi percorsi se non adeguatamente protetti per non diminuire la sicurezza.	Respinta	Come indicato nel paragrafo 6.9.3.2, nell'ambito delle tecniche di progettazione dei percorsi e delle piste ciclabili la segregazione del flusso ciclabile dai flussi veicolare e pedonale è una delle possibili soluzioni, ma non l'unica. Altri approcci progettuali comprendono le pedonalizzazioni, le Zone 30 e le isole ambientali (ciclabilità diffusa). La segregazione non è quindi un modello intrinsecamente sicuro, lasciando aperto ad esempio il tema del conflitto alle intersezioni.
316	ASCOM	Distribuzione merci	Rimandare l'introduzione delle fasce orarie per l'accesso alla ZTL per i contrassegni A, F e DSG.	Respinta	Il complesso delle azioni previste per il trasporto merci è stato approvato con il Piano straordinario per la Qualità dell'Aria e prevede l'attuazione del Piano Merci (che ha introdotto la modifica delle fasce orarie di accesso a ZTL e zona "T" per i contrassegni A, F, DS) preventivamente al progetto "Van Sharing".
317	ASCOM	Infrastrutture	Richiesta coinvolgimento delle Associazioni di categoria e della città per la definizione dei progetti esecutivi.	Già prevista	Nella predisposizione delle modalità operative e di attuazione delle misure previste nel PGTU l'Amministrazione Comunale proseguirà nella pratica della concertazione e della consultazione di Enti, Associazioni e cittadini, pratica che ha finora caratterizzato le diverse fasi del Piano stesso.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

318	ASCOM	Provvedimenti limitazione circolazione	Contrarietà ai blocchi della circolazione e richiesta che venga fornito un dato più completo a monitoraggio della qualità dell'aria.	Respinta	<p>Le misure che limitano la circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti rappresentano solo una parte del complesso di iniziative, in genere concordate a livello sovracomunale (come nel caso degli Accordi di Programma regionali per la qualità dell'aria), volte al risanamento della qualità dell'aria e alla sensibilizzazione della cittadinanza riguardo l'argomento. Pur consapevole dei limiti attualmente mostrati da tali misure, stanti le difficoltà provocate da un contesto molto negativo, l'Amministrazione Comunale intende aderire ad iniziative che vadano comunque nella giusta direzione, offrendo il proprio contributo per renderle più efficaci.</p> <p>Relativamente alla comunicazione ai cittadini si rimanda all'Articolo 9 dell'Accordo di programma sulla Qualità dell'Aria per il triennio 2006 - 2009 - Aggiornamento 2006 - 2007, nel quale tra l'altro si prevede che ARPA continuerà nella gestione del sito www.liberiamolara.it in cui vengono inseriti i dati di qualità dell'aria, i dati meteorologici, le previsioni a 72 ore delle concentrazioni di PM10, nonché i provvedimenti adottati dalle Amministrazioni locali.</p>
319	ASCOM	Informazione al cittadino	Richiesta di prevedere protocolli standard per la comunicazione delle notizie relative ai provvedimenti del traffico.	Già prevista	Nel paragrafo 7.2 del PGTU viene fornita una sintesi delle attività del Settore delle relazioni esterne, che comprenderanno specifiche iniziative di comunicazione delle misure previste dal piano stesso.
320	LEGA	Gestione risorse finanziarie	il Piano non specifica le risorse a disposizione, il che legittima il timore che alle parole non seguano i fatti	Respinta	Nel Piano finanziario per l'attuazione del PGTU, riportato nel paragrafo 7.3, vengono indicate le risorse destinate nel triennio 2006/2009.
321	LEGA	viabilità	costruzione dei marciapiedi lungo la Via Massarenti.	Già prevista	La costruzione di marciapiedi lungo via Massarenti non può prescindere da un organico intervento di progettazione e rifacimento della strada attualmente non previsto nel Piano Triennale LL.PP. 2007-2009. In assenza delle necessarie risorse economiche, nell'ambito del progetto della linea 14 saranno comunque attuate misure di minima di protezione dei percorsi pedonali lungo la strada, come indicato nel paragrafo 6.1.3.2.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

322	LEGA	sicurezza	richiesta di un grande piano di piccole opere a tutela dei pedoni: golfi, 'rifugi' intermedi nelle strade larghe, attraversamenti rialzati, rimozione degli ostacoli	Già prevista	<p>Il PGTU indica diverse priorità di intervento a favore dell'utenza debole pedonale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - isole ambientali individuate, interessanti una superficie di circa 8 mln. di mq. e una popolazione di circa 100.000 abitanti, indicate nel paragrafo 5.3; - interventi per la ciclo-pedonalizzazione della Zona Universitaria e di Via del Pratello, indicati nei paragrafi 5.4.1-2; - interventi per la protezione e ricucitura dei percorsi pedonali lungo la viabilità classificata (escluse quindi le strade locali), riportati nel paragrafo 5.4.3. <p>Si ritiene che le linee di azione indicate costituiscano un impianto da considerarsi consistente, tenuto conto delle possibilità realmente praticabili.</p>
323	LEGA	Mobilità ciclabile	richiesta miglioramento della qualità delle piste esistenti, perché vengano utilizzate dai ciclisti. Richiesta che le nuove piste siano in sede propria e non su marciapiedi con l'utilizzo della segnaletica orizzontale.	Già prevista	<p>Come ribadito nel paragrafo 6.4, il PGTU ritiene prioritario l'incremento quantitativo dell'estensione della rete ciclabile, fermo restando peraltro l'obiettivo da porsi, e ad oggi non pienamente raggiunto, di una costante ed accurata manutenzione della rete.</p> <p>Riguardo il secondo punto sollevato, si concorda in linea di massima ma si rimanda al nuovo Regolamento Viario.</p>
324	LEGA	Mobilità ciclabile	richiesta di creare piste ciclabili a fianco delle corsie riservate ai mezzi pubblici	Respinta	<p>Il PGTU affronta questo tema e lo risolve con le modalità di cui al punto 6.4.1, e cioè con la creazione, ove possibile, di corsie promiscue bus + bici opportunamente allargate. Tale soluzione sembra più rispondente all'esigenza evidenziata, anche perché risolve meglio il tema dell'interferenza dei flussi alla fermata bus.</p>
325	LEGA	Mobilità ciclabile	richiesta di un'azione di controllo della polizia Municipale e sensibilizzazione a favore delle piste nei confronti degli altri utenti, pedoni compresi.	Già prevista	<p>I programmi di educazione stradale condotti dalla Polizia Municipale nelle scuole (si veda al paragrafo 4.2.1) comprendono ora in via sperimentale la sensibilizzazione degli studenti ai temi della mobilità sostenibile, unitamente allo svolgimento di esercitazioni pratiche direttamente sulle piste ciclabili.</p>
326	LEGA	Mobilità ciclabile	per non aggravare i rischi di pedoni e ciclisti, e di fatto isolando segmenti della città, richiesta di un cambiamento radicale in favore delle mini-rotatorie rialzate e che vengano messe in atto misure correttive anche nei confronti delle rotonde già esistenti per renderle meno rischiose per gli utenti deboli.	Già prevista	<p>L'argomento è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.5.1 e 6.9.3.2, nei quali si è sottolineata l'importanza di realizzare nuove rotatorie che tengano in maggior conto la tutela dell'utenza debole.</p> <p>Il nuovo Regolamento Viario provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie (inserimento di isole centrali spartitraffico, quote rialzate o platee ove possibile, differenziazione cromatica del fondo, ecc.).</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

327	LEGA	ZTL	numero elevato dei permessi di accesso alla ZTL	Respi nta	<p>Dal 2001 il Comune conduce campagne di revisione per il contenimento dei permessi ZTL. Tuttavia il gran numero di abitazioni, di attività e di negozi che insistono nella ZTL rendono difficile operare ulteriori riduzioni sui permessi, proprio in quanto legati alla vita del centro storico ed al servizio di persone e attività residenti. Obiettivo importante del Piano è agire, più che sul numero dei permessi, sul loro monitoraggio, nonché sulle limitazioni legate alla qualità dei veicoli circolanti e sulle modalità di distribuzione delle merci (vedere in specifico il Piano Merci).</p> <p>Si consideri comunque che già nel corso del Piano Merci 2002 e del Piano Merci 2006 si è provveduto, in variante al PGTU allora vigente, alla revisione dei permessi "operativi" con una loro forte riduzione.</p>
328	LEGA	conversi one parco veicolare	Legambiente ritiene che non possa non essere inserito nel piano generale del traffico urbano un obiettivo che si ponga comunque di ridurre le emissioni: occorre che entro il 2010 venga vietata la circolazione a tutti gli autoveicoli pre-euro, stimolando anche in tal modo il mercato automobilistico a produrre autoveicoli tecnologicamente avanzati e utilizzatori di carburanti a basso impatto	Già previs ta	<p>Il PGTU affronta l'argomento nel paragrafo 4.7, nel quale "si ipotizza che dal 2009 si possa arrivare al divieto all'accesso in ZTL di tutti i veicoli pre-Euro".</p> <p>Si ricorda inoltre che, in attuazione degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, non solo si intende interdire l'accesso degli autoveicoli pre-euro alla ZTL ma anche dei motoveicoli pre-euro; come indicato nel paragrafo 6.3.5, detta interdizione sarà attuata ricorrendo all'ausilio degli strumenti tecnologici di telecontrollo.</p>
329	LEGA	TPL	Relativamente al bus, Legambiente chiede che venga migliorato l'accesso ai mezzi alle fermate, spesso in condizioni ritenute indecenti: chi sale o scende deve destreggiarsi fra le auto in sosta; viene inoltre richiesta la realizzazione sistematica di banchine protette, che agevolino in particolare i passeggeri con minori capacità motorie (anziani, bambini, handicap).	Già previs ta	<p>Obiettivo del PGTU è favorire l'accesso e l'utilizzo del TPL: le osservazioni sono pertanto congruenti con le azioni previste nel paragrafo 6.1 riguardo al trasporto pubblico di linea, e in particolare con gli interventi puntuali per l'incremento del livello di servizio indicati nel paragrafo 6.1.4.</p>
330	LEGA	TP non di linea	Legambiente propone che il servizio Taxi si trasformi utilizzando mezzi con alimentazione a basso impatto ambientale, aumentandone il numero e riducendo le tariffe	Già previs ta	<p>Come indicato nel paragrafo 6.2.1, la graduale sostituzione dei veicoli utilizzati per servizi di TP non di linea, siano essi taxi o ncc, con nuovi veicoli ecocompatibili è già stata oggetto di accordi con le categorie nel 2005/2006, attualmente in fase di progressiva attuazione. Allo stesso paragrafo è già previsto l'aumento delle licenze, e queste saranno vincolate, ove possibile, all'utilizzo di veicoli ecocompatibili.</p> <p>Il livello delle tariffe, invece, non è questione di competenza del PGTU, e si rinvia quindi questo aspetto alle sedi opportune.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

331	LEGA	sosta	Tema della sosta in doppia fila inteso come prioritario. Per quanto riguarda la costruzione di nuovi parcheggi, Legambiente è favorevole solo a parcheggi che vengano destinati ai residenti e a condizione che i posti auto liberati in strada non vengano più destinati alla sosta per essere utilizzati per favorire la mobilità sostenibile (pedoni, bus, bici); è fermamente contraria a parcheggi che attraggano traffico aggiuntivo, aggravando in tal modo inquinamenti e congestione.	Già prevista	L'Amministrazione Comunale concorda sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila per gli effetti negativi che ha sulla circolazione, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGTU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative. Non si concorda sul fatto che i parcheggi previsti dal PGTU attraggano traffico aggiuntivo in quanto i parcheggi individuati sono quelli necessari a soddisfare il fabbisogno, e non a generare nuovo traffico veicolare. Inoltre le tecnologie ITS consentono efficaci forme di indirizzamento riducendo il traffico parassita.
332	LEGA	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	Legambiente è favorevole alla proposta di creare 'isole ambientali' o 'zone 30' nelle periferie a condizione che abbiano le caratteristiche che denotano tali aree in altri paesi europei, ovvero sistemi (dossi, golfi, conformazione geometrica delle strade) che obblighino i conducenti al rispetto dei limiti e degli utenti deboli.	Già prevista	Le isole ambientali saranno progettate al fine di disincentivare il traffico di attraversamento e ricorrendo agli interventi di traffic calming più efficaci, purché questi siano compatibili con il Codice della strada.
333	LEGA	sistemi tecnologi ci	Pur apprezzando l'impiego dei sistemi tecnologici, Legambiente ritiene necessaria la presenza costante e diffusa, giorno e notte, feriali e festivi, degli agenti della Polizia Municipale.	Già prevista	Come indicato nel paragrafo 4.2.2, i sistemi tecnologici, proponendosi come supporto e completamento dei controlli, hanno come scopo quello di favorire sempre più la presenza degli agenti su strada liberando risorse da attività che possono essere automatizzate e rese più efficienti con l'impiego della telematica.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

334	STA	Impianti semaforici dei viali di circonvallazione	Migliore fluidificazione tramite gestione semaforizzata dei viali di circonvallazione (onda verde)	Già prevista	<p>Si fa presente che tutti i 24 impianti semaforici che gestiscono la viabilità veicolare e pedonale degli incroci dislocati lungo i viali di circonvallazione sono coordinati da una Centrale di Controllo che modifica dinamicamente le fasi reagendo alle variazioni del traffico. Tuttavia una completa attuazione della cosiddetta onda verde non è sempre applicabile, in quanto in alcuni casi può verificarsi una penalizzazione di quelle radiali che hanno un carico veicolare comparabile a quello dei viali.</p> <p>Un'ulteriore ottimizzazione è attesa in seguito alla imminente realizzazione del progetto di "Centrale di Integrazione e Supervisione per le Informazioni Urbane sulla Mobilità (Cisium)" che prevede l'integrazione dei sistemi esistenti e lo sviluppo di funzionalità innovative per la gestione della mobilità, come dettagliatamente descritte nel capitolo 6.</p> <p>Nell'ambito del progetto di implementazione del sistema CISIUM è prevista in particolare la ulteriore centralizzazione di n.33 impianti semaforici attualmente a funzionamento locale, e un rilevante incremento del numero di sensori di rilevamento del traffico a spira induttiva.</p>
335	STA	Viabilità	Proposta di rivisitazione della viabilità ipotizzando la creazione di arterie a senso unico ove ora è a doppio senso. Per fare un esempio Via Mengoli, Pelagio Palagi, Mazzini, Masi, Laura Bassi, Leandro Alberti ecc. fanno parte di un reticolo di strade che si potrebbe percorrere in doppia corsia a senso unico, con eventuale preferenziale di ritorno dove c'è la sezione come Via Mezzofanti.	Rinvia ta a PPQ	La proposta specifica, sebbene degna di considerazione, affronta tuttavia problematiche di dettaglio non di competenza del PGTU, quanto piuttosto dei PPQ cui si rinvia per poter trovare soluzioni tese soprattutto a migliorare la sicurezza e la fluidità della circolazione.
336	STA	Mobilità ciclabile	Percorso ciclabile tra P.ta Saragozza e P.ta S.Stefano alternativo a quello indicato nella cartografia di cui alla tav. 21, sfruttando il centro dello spartitraffico dei viali per far correre la pista ciclabile come è già attuato in Viale Ercolani.	Respi nta	I percorsi sono stati individuati in considerazione delle direttrici da servire e dei vincoli imposti dall'assetto urbanistico. Si sottolinea comunque che saranno possibili ulteriori sviluppi in futuro, in particolare legati al PSC.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

337	AMB	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	<p>In considerazione dei problemi determinati dai motoveicoli, e dal loro notevole aumento negli ultimi anni, riassumibili in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - contributo significativo all'inquinamento ambientale (in particolare: benzene e rumore); - pericolo per l'utenza debole; - utilizzo di spazi urbani pregiati. <p>Rilevato che i motoveicoli maggiormente inquinanti non conformi alla normativa Euro, sui quali le misure del PGTU intendono intervenire, vanno nel tempo ad assumere una quota sempre più esigua del parco motoveicolare.</p> <p>Occorre cambiare la logica che ha ispirato il PGTU sull'argomento, e perseguire una diminuzione di motoveicoli circolanti dal punto di vista quantitativo, a prescindere dal mero grado di dannosità per l'ambiente.</p> <p>Si propone un incremento del livello di limitazione della circolazione dei motoveicoli nella ZTL, adottando la stessa logica delle limitazioni usata oggi per gli autoveicoli: accessi consentiti ai soli soggetti che ne abbiano legittima necessità e titolo (ad es. perchè residenti in ZTL), e non selezione in base ad una mera classificazione per sostenibilità ambientale.</p>	Respi nta	<p>Come indicato nel paragrafo 4.6, il PGTU intende giungere ad una consistente riduzione degli spostamenti motoveicolari all'interno della città: gli scenari previsionali prevedono infatti una riduzione da un minimo di 5.703 ad un massimo di 14.190 spostamenti.</p> <p>Riguardo l'accesso dei motoveicoli alla ZTL, il PGTU prevede di agire per fasi graduali come indicato nel paragrafo 6.3.5: si ritiene opportuno valutare gli effetti prodotti dalle misure previste e realizzare gli opportuni interventi correttivi qualora fosse necessario.</p>
338	AMB	Mobilità ciclabile	<p>Si chiede un salto di qualità nelle politiche a sostegno della mobilità ciclabile, che si ispiri a queste parole chiave: diritto, connessione, attrattività, continuità, riconoscibilità, preferenza, sicurezza, diffusione.</p> <p>Segue una serie di proposte in tema di mobilità ciclabile.</p>	Già previs ta	<p>L'obiettivo del miglioramento della ciclabilità, indicato specificamente nel paragrafo 4.6.4 ma ribadito in più punti all'interno del PGTU, è ritenuto prioritario per raggiungere i risultati previsti dal piano. Si ritiene opportuno valutare compiutamente gli effetti prodotti dalle misure e dagli interventi previsti ai paragrafi 5.3, 6.4 e 6.9.3.2 prima di realizzare gli ulteriori interventi correttivi che dovessero rendersi necessari.</p>
339	AMB	ZTL	<p>Si chiede la cancellazione della delibera che sospende le limitazioni alla circolazione dei mezzi motorizzati nella ZTL il Sabato</p>	Respi nta	<p>L'ordinanza di modifica della vigenza della ZTL è stata adottata in via sperimentale, dopo aver coinvolto l'Amministrazione Comunale, il Settore Economia e Attività Turistiche e le associazioni di categoria degli operatori del centro storico. Si demanda allo stesso tavolo la valutazione della fase sperimentale e i provvedimenti conseguenti.</p> <p>Si fa comunque presente che i dati in possesso al Settore relativi alle rilevazioni degli accessi in ZTL non hanno evidenziato aumenti dovuti alla sospensione del sistema Sirio nei giorni di sabato a partire dal 12 novembre 2005, quanto piuttosto una conferma del trend in calo che si registra negli altri giorni della settimana.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

340	AMB	Misure di moderazione del traffico	Si chiede l'introduzione di misure di moderazione del traffico, tali da imporre il rispetto del limite di velocità di 30 km/h nel centro storico e di 50 km/h nel resto della città.	Già prevista	L'osservazione propone contenuti che sono già recepiti dal PGTU riguardo l'individuazione di isole ambientali: nel paragrafo 5.3, infatti, il piano prevede in prima attuazione la realizzazione di 13 isole ambientali, individuandone una nel centro storico. In questi ambiti è già prevista una velocità massima non superiore a 30 Km/h. Il limite dei 50 Km/h nel resto del centro abitato sarà oggetto di misure di controllo già in parte avviate e previste dal Piano direttore della Sicurezza Stradale Urbana, allegato come parte integrante al PGTU.
341	AMB	Limitazione alla circolazione dei motoveicoli	Si chiede la predisposizione di misure di controllo sui mezzi motorizzati a due ruote, con stop progressivo per i veicoli più inquinanti.	Già prevista	Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGTU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare: - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro.
342	AMB	Auto a quattro e tre ruote con motori da 50cc	Si chiede un intervento volto ad impedire la circolazione delle auto a quattro e tre ruote con motori da 50cc nella ZTL e sulle corsie riservate agli autobus, e si solleva la questione relativa alla loro sosta negli stalli destinati ai motoveicoli.	Già prevista	Il PGTU indica obiettivi di regolamentazione e di limitazione di accesso alle aree più sensibili per i motoveicoli. In tale ambito rientreranno anche i veicoli indicati nell'osservazione. Si informa comunque che il transito sulle corsie già ora è vietato. Per quanto riguarda la sosta, si ricorda che tali veicoli, in seguito ad apposita ordinanza del 2002, possono parcheggiare negli stessi stalli delle auto, secondo gli stessi limiti e modalità. Laddove possibile sarebbe comunque loro consentito sostare anche negli stalli riservati ai veicoli a due ruote, purchè le dimensioni del veicolo non superino quelle del singolo stallo.
343	AMB	Asse Via Volturmo - Via Marsala	Si chiede l'accelerazione delle misure di inibizione del traffico di attraversamento previste dal progetto di pedonalizzazione della zona universitaria, per proteggere l'asse Via Volturmo-Via Marsala oggi soggetto a notevole pressione veicolare in seguito all'installazione del varco RITA sull'asse Ugo Bassi-Rizzoli.	Già prevista	Il PGTU definisce l'ambito e le strategie di intervento, mentre le modalità attuative verranno definite nella redazione dei piani particolareggiati ed esecutivi: nello specifico l'attuazione della fase relativa a via Volturmo è prevista successivamente all'attuazione della pedonalizzazione di via Belle Arti e via Belmolero. Si vuole inoltre sottolineare come sia attualmente in fase di attivazione il nuovo varco di Via Farini.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

344	AMB	ZTL	Si chiede la riduzione del numero di permessi alla circolazione in ZTL rilasciati ai non residenti.	Respi nta	<p>Dal 2001 il Comune conduce campagne di revisione per il contenimento dei permessi ZTL. Tuttavia il gran numero di abitazioni, di attività e di negozi che insistono nella ZTL rendono difficile operare ulteriori riduzioni sui permessi, proprio in quanto legati alla vita del centro storico ed al servizio di persone e attività residenti. Obiettivo importante del Piano è agire, più che sul numero dei permessi, sul loro monitoraggio, nonché sulle limitazioni legate alla qualità dei veicoli circolanti e sulle modalità di distribuzione delle merci (vedere in specifico il Piano Merci).</p> <p>Si consideri comunque che già nel corso del Piano Merci 2002 e del Piano Merci 2006 si è provveduto, in variante al PGTU allora vigente, alla revisione dei permessi "operativi" con una loro forte riduzione.</p>
345	ASSO	Parcheeggi	Studiare e realizzare parcheggi sulle radiali e a ridosso della ZTL (anche utilizzando le aree militari dismesse o dimettibili)	Già previs ta	<p>L'analisi di fattibilità realizzata in occasione della predisposizione del PGTU ha evidenziato la possibilità di interventi, nel senso e nelle aree suggerite dall'osservazione, solo relativamente a piazza del Baraccano e Piazza dei Martiri nonché l'ampliamento dell'area Ex-Steveco, come indicato nel paragrafo 5.6.4.</p> <p>Nel paragrafo 4.3.3, invece, si ribadisce come tra le opportunità da sfruttare per attivare la realizzazione di parcheggi vi sia anche quella "dell'utilizzo delle aree militari dismesse o dimettibili poste a ridosso del Centro storico e delle radiali".</p>
346	ASSO	Parcheggio Ex-Manifattura	Riprendere lavori per parcheggio interrato Ex-Manifattura	Accolt a parzia lment e	<p>L'Amministrazione sta prodigando ogni sforzo per poter rendere possibile il completamento del parcheggio nel più breve tempo possibile. Si auspica un riavvio dei lavori entro il 2007.</p>
347	ASSO	Parcheggio Ex-Steveco	Ampliare parcheggio Ex-Steveco.	Già previs ta	<p>Nel paragrafo 5.6.4 del PGTU si riporta che "fra i parcheggi di attestamento, si rende necessario riqualificare l'area dismessa Ex-Steveco, per la quale si sta cercando la possibilità di ricevere una consegna anticipata di ulteriori aree da parte del Demanio, mentre non si esclude in alternativa la probabilità di realizzare un fast park per raddoppiare la capacità dei posti auto (ipotesi di circa 400 posti auto totali)". Per la tempistica della procedura si dovrà fare riferimento agli strumenti di pianificazione preposti (PSC).</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

348	ASSO	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Contrarietà al prolungamento orario sosta a pagamento nel centro storico, per non incidere su attività culturali e conviviali serali.	Accolta parzialmente	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.
349	ASSO	Tariffa sosta progressiva	Contrarietà tariffa progressiva, per non incidere su attività culturali e conviviali;	Respinta	Come riportato nel paragrafo 5.6.3, tale misura è volta a "disincentivare la sosta a lunga durata e ove necessario ad escluderla" al fine di "tutelare, per quanto possibile, l'offerta di sosta per i residenti da un lato e dall'altro di favorire una maggiore rotazione della sosta nelle zone interessate per consentirne la fruizione ai clienti degli esercizi presenti sulle radiali" interessate dagli interventi previsti al miglioramento del servizio TPL, obiettivo non prescindibile del PGTU.
350	ASSO	Pagamento sosta 2a auto	Contrarietà diversa tariffazione sosta prime, seconde e terze auto, per non incidere sulle famiglie numerose;	Accolta parzialmente	La misura che prevede l'esenzione dal pagamento della sosta della sola prima vettura per famiglia, contenuta al paragrafo 5.6.3, si inserisce all'interno di un complesso di interventi che intendono integrare e completare le misure già operative previste dal piano della sosta. Tale misura viene considerata utile alla luce del criterio fondamentale che, soddisfatti i bisogni primari, l'utilizzo della sosta, risorsa scarsa, debba essere limitato: si tratta infatti di una risorsa pubblica, e la sua gestione deve trovare una partecipazione da parte dei cittadini. Tuttavia, al fine di ridurre il più possibile gli inevitabili disagi che possono insorgere a seguito di tale intervento, verrà valutata l'opportunità di una sua attivazione graduale nel tempo e per specifiche aree con particolari problematiche.
351	ASSO	Sosta	Individuare soluzioni per recuperare stalli auto e moto soppressi sulle radiali per favorire il TPL;	Già prevista	L'osservazione è già recepita dalle previsioni del punto 3, paragrafo 5.6.3.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

352	ASSO	Piazzole carico-scarico merci in strutture	Realizzare piazzole per carico-scarico merci nei silos e nei parcheggi interrati.	Rinvia ta	Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari e che potranno comprendere la riorganizzazione/potenziamento degli stalli sosta dedicati al c/s delle merci.
353	ASSO	Gestione risorse finanziarie	Destinare i proventi del pagamento sosta al miglioramento e costruzione nuovi posti auto (senza conteggiare parcheggi realizzati a servizio di importanti strutture: es. Ospedale Maggiore e nuova sede unica del Comune).	Respi nta	La destinazione dei proventi della sosta non è questione di competenza del PGTU in quanto vincolata per legge (art.7 D.Lgs. 285/92) e comunque già effettuata, anche direttamente da ATC, che ha in affidamento la gestione con specifica convenzione.
354	ASSO	Parcheggio Michelino	Bene ampliamento parcheggio Michelino, ma individuare come collegarlo al centro città perché sia utilizzato anche in assenza di attività fieristiche.	Respi nta	Nel contratto sottoscritto con il concessionario non è previsto l'utilizzo nelle giornate non di fiera. Il parcheggio svolgerà funzioni di interscambio per 500 posti (espandibili a 2500) con la Metrotranvia non appena sarà realizzata. Eventuali modifiche di utilizzo saranno oggetto di valutazioni successive.
355	ASSO	Limitazione circolazione nell'area "T"	Contrarietà all'azzeramento transiti area "T", per evitare transiti su altre vie del centro più problematiche.	Respi nta	Il PGTU non prevede l'azzeramento dei transiti in area "T" in quanto non prevede modifiche all'accessibilità alla zona "T" da parte degli autoveicoli. Prevede invece una progressiva applicazione di restrizioni al transito in ZTL e zona "T" ai motoveicoli in quanto il progressivo aumento degli spostamenti su motoveicolo compromette il significato della disciplina della ZTL e della zona "T" che ha tra gli scopi principali quello di inibire il traffico di attraversamento. La previsione di azzeramento dei transiti di motoveicoli in zona "T" non è quindi stralciabile dal piano. Per quanto riguarda il timore che si possa determinare un traffico parassita di motoveicoli su strade limitrofe si ricorda che l'inibizione della zona "T" è accompagnata e compensata dalla prevista riduzione dell'accessibilità dei motoveicoli alla ZTL. Se necessario saranno adottate altre misure correttive ove se ne ravvisi la necessità durante l'attuazione delle misure regolamentative.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

356	ASSO	Suddivisi one centro in quattro settori	Contrarietà accentuazione suddivisione centro in quattro settori, per evitare aumento km percorsi dai veicoli.	Respi nta	Non si concorda con l'osservazione in oggetto in quanto la suddivisione dei settori è volta a limitare l'uso del veicolo ed alla riduzione del traffico parassita.
357	ASSO	Limitazio ne alla circolazio ne dei motoveic oli	Contrarietà alla limitazione degli accessi nel centro storico per i veicoli motorizzati a due ruote, se non estesa all'intero territorio cittadino.	Respi nta	Come riportato nei paragrafi 4.6.2.2 e 6.3.5, il PGU prevede di attuare in modo graduale la regolamentazione dell'accesso dei motoveicoli alla ZTL in più fasi, oggetto di valutazione periodica degli effetti prodotti, ed in particolare: - preliminarmente creazione ex novo di una banca dati dei motoveicoli e contrassegni moto; - una prima fase in cui si prevede di interdire la circolazione nella area "T" ai soli motoveicoli non euro; - una seconda fase, attuabile in seguito alla valutazione degli effetti della prima, che preveda la completa interdizione alla circolazione dei motoveicoli nella area "T" ed il divieto di accesso alla ZTL dei motoveicoli non euro. Si ritiene opportuno valutare gli effetti prodotti dalle misure previste prima di ragionare riguardo l'opportunità di ulteriori integrazioni.
358	ASSO	TP non di linea	Si chiede la creazione di apposite tariffe Taxi e NCC, che superino la tariffazione a tempo, prevedendo corse a prezzi particolari e prestabiliti, tra centro e periferia, in particolare nelle fasce orarie serali.	Rinvia ta*	Le tariffe praticate per il servizio di TP non di linea non sono competenza del PGU. Tuttavia i suggerimenti, già allo studio, verranno tenuti in considerazione da parte dell'Amministrazione nell'ambito della prossima procedura di aggiornamento delle tariffe che verrà avviata con le categorie.
359	ASSO	Tariffe agevolat e ATC	Si chiede l'introduzione di tariffe agevolate ATC per i dipendenti di aziende con sede nel centro storico.	Respi nta	Il Comune individua nella figura dei mobility manager un attore fondamentale per aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico e auspica la sottoscrizione di accordi volti a favorire gli spostamenti casa - lavoro con mezzi pubblici; per quanto riguarda le possibili attuazioni di azioni di area nell'ambito del mobility manager anche in U.L. con meno di 300 dipendenti, ed in particolare per il centro storico, si rimanda al paragrafo 6.5.1 del PGU.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale - v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

360	ASSO	Pedonali zzazioni e isole ambienta li	<p>Si chiede la realizzazione di isole pedonali, o ambientali, dove vi siano le condizioni idonee, purchè vi siano aree nelle immediate vicinanze destinate alla sosta auto-moto, fermate bus e zone dedicate carico-scarico.</p> <p>Evitare realizzazione di piste ciclabili in queste aree, per non aumentare la percezione del rischio da parte dei pedoni.</p> <p>Bene creazione di "Zone 30", con particolare riguardo al centro storico, purchè la prescrizione valga per tutti i veicoli (privati, bus, taxi,...).</p> <p>Richiesta cautela nel progetto pedonalizzazione zona universitaria, per tener conto delle numerose serie problematiche: occorre prima risolvere tali problematiche (si richiedono preventivi interventi di valorizzazione al riguardo, congiuntamente al Piano Valorizzazione Commerciale PVC) e dopo valutare provvedimenti limitativi, per fasce orarie e solo nelle ore diurne.</p>	Respi nta	<p>Si fa presente che le isole ambientali che si configureranno come "zone 30" saranno caratterizzate, fra l'altro, dall'obiettivo progettuale di massimizzare la sosta auto sulle strade interne ad esse.</p> <p>Le condizioni di sicurezza stradale che si intendono perseguire con le Zone 30 sono tali da rendere preferibile la soluzione che vede le promiscuità fra velocipedi e traffico motorizzato; si consideri comunque che i ciclisti sono ammessi nelle zone pedonali così come è previsto dalle norme del codice della strada.</p> <p>La zona universitaria si caratterizza per la presenza di un'adeguata offerta di sosta esterna all'area e per un'agevole accessibilità al trasporto pubblico; i tempi e i modi di attuazione della pedonalizzazione verranno definiti nei piani particolareggiati attuativi; la zona pedonale come tutte le altre esistenti a Bologna sarà del tipo 0-24 ore.</p>
-----	------	---	---	--------------	---

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

361	ASSO	Ampliamento ZTL	Contrarietà estensione ZTL e drastica riduzione posti auto nel Quartiere Porto (area San Felice - Riva Reno); si richiede che siano realizzate le indispensabili infrastrutture (parcheggio Ex-Manifattura e tram Civis) prima di studiare soluzioni idonee a valorizzare l'area.	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, l'estensione sarà comunque oggetto di un'ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>
362	ASSO	Provvedimenti limitazione circolazione	Contrarietà ai blocchi della circolazione.	Respianta	<p>Le misure che limitano la circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti rappresentano solo una parte del complesso di iniziative, in genere concordate a livello sovracomunale (come nel caso degli Accordi di Programma regionali per la qualità dell'aria), volte al risanamento della qualità dell'aria e alla sensibilizzazione della cittadinanza riguardo l'argomento. Pur consapevole dei limiti attualmente mostrati da tali misure, stanti le difficoltà provocate da un contesto molto negativo, l'Amministrazione Comunale intende aderire ad iniziative che vadano comunque nella giusta direzione, offrendo il proprio contributo per renderle più efficaci.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

363	ASSO	Infrastrutture	Rilevato enorme ritardo nella realizzazione delle infrastrutture per la mobilità. Dare priorità ai progetti di infrastrutture per il miglioramento della mobilità, indirizzando risorse verso la realizzazione di una rete di trasporto collettivo moderno, che sia collegata alle porte di accesso della città, privilegiando i collegamenti tra le diverse aree produttive, con specifico riguardo a Fiera, Università, centro storico e area Caab. Tale rete dovrà essere libera dai vincoli del traffico urbano, e dunque realizzata nel sottosuolo o, ove possibile, in superficie ma senza interferire con la rete stradale esistente, e occorrerà perseguire scelte innovative di finanziamento se non dovessero essere sufficienti le risorse provenienti dallo Stato.	Respi nta	Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni.
364	ASSO	SFM	Bene la volontà di procedere alla realizzazione del progetto SFM, che però necessita di collegamenti organici alla rete di mobilità urbana.	Già previs ta	Il PGTU considera il Sistema Ferroviario Metropolitano come elemento essenziale: si veda in merito quanto indicato fin dal primo paragrafo 1.1, nella tabella del paragrafo 3.4 e soprattutto nei paragrafi 4.6.3 e 6.1.8, dove in più punti viene ribadita la necessità di garantire una corretta integrazione con gli altri sistemi della rete della mobilità urbana.
365	ASSO	People Mover	Si ritiene non prioritaria la realizzazione del People Mover.	Respi nta	Il progetto relativo al People Mover non è di pertinenza del PGTU, pur essendo comunque inserito tra le priorità dell'Amministrazione Comunale.
366	ASSO	Distribuzione merci	Condivisa la scelta di razionalizzare la consegna delle merci in città, in particolare nel centro storico, ma dubbi sulle modalità. - consegna conto terzi: necessario individuare un punto di scambio (Transit Point) sul perimetro della ZTL, da cui partano piccoli mezzi, possibilmente elettrici, per le consegne, che possano eventualmente accedere anche nelle aree pedonali in certi orari; - superare l'approccio esclusivamente tariffario per il carico-scarico di privati, ad esempio incentivando l'utilizzo di mezzi elettrici creando colonne di ricarica apposite; - rivedere la politica di conversione dei mezzi merci, essendo difficoltoso l'approvvigionamento con carburanti alternativi e per la non sicurezza dei veicoli convertiti; - no a ulteriori limitazioni di orari per gli accessi in centro dei veicoli operativi, essendo le attuali fasce orarie frutto di equilibrio ricercato per anni.	Respi nta	Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

367	CODA	conversi one parco veicolare	scarsa politica di incentivazione all'uso di metano e GPL	Respi nta	<p>Si ricorda che come indicato nel PGTU l'Amministrazione da tempo sta promuovendo azioni volte a favorire la riconversione per le auto private, per i bus urbani ATC, per la flotta taxi e per il parco veicolare merci in accesso alla "T" ed alla ZTL.</p> <p>Si vedano al riguardo i paragrafi 4.7, 6.2.1 e in particolare 6.7, che affronta in modo esauriente la questione.</p> <p>Si rimanda al Piano merci l'insieme delle misure volte ad incentivare l'uso dei carburanti a minor impatto (in particolare l'istituzione delle fasce orarie).</p>
368	CODA	ZTL/sost a	<p>valutazione fallimentare delle politiche di limitazione degli accessi dal punto di vista ambientale, socio-economici.</p> <p>L'Associazione propone di informatizzare l'accesso alla ZTL contestualmente all'informatizzazione della gestione della sosta. Propone di monitorare il flusso di auto presenti nella ZTL e di sanzionare quanti accedono alla ZTL pur sapendo che non vi sono stalli disponibili. Valutazione positiva della gratuità di sosta per solo un'auto dei residenti. Proposta di limitare il tempo massimo di sosta per i non residenti. La proposta intende garantire la certezza della sosta pagando l'effettivo uso dello spazio prescelto. Inoltre si propone che l'entrata/uscita nella ZTL avvenga nel medesimo varco. In sostanza l'accesso alla ZTL deve essere consentito se il posto è prenotato o disponibile.</p>	Respi nta	<p>La proposta richiede un uso della tecnologia al momento non praticabile: la gestione di permessi ZTL e sosta è già informatizzata ma il completo telecontrollo di tutta la sosta implicherebbe rilevanti problematiche di gestione del sistema (si pensi ad esempio al rischio di generare traffico di attestamento dei veicoli in attesa che potrebbe creare una rigida correlazione fra accesso e sosta) e delle risorse disponibili in relazione ai benefici attesi.</p> <p>Ciononostante, si fa presente che il ticket di accesso alla ZTL ed il progetto europeo Optipark (sperimentazione della prenotazione online dei parcheggi) vanno nella direzione indicata dall'osservazione, e che è oggetto di studio e valutazione la possibile sperimentazione del telecontrollo dell'occupazione di sosta su strada con l'intento di informare l'utenza in merito all'effettiva disponibilità di sosta.</p>
369	CODA	sosta	Diminuzione stalli riservati ai residenti all'interno della ZTL, da compensare all'esterno.	Già previs ta	L'osservazione coincide in linea generale con quanto è contenuto al paragrafo 5.6.3. Riguardo le strisce esistenti, sarà il Piano particolareggiato a valutarne la fattibilità.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

370	CODA	sosta	Contrarietà all'estensione della sosta a pagamento; si propone invece la limitazione temporale dell'uso degli stalli	Respi nta	<p>Si respinge la contrarietà all'estensione del Piano Sosta in quanto la conversione delle Zone di frangia in aree a pagamento nonché l'espansione delle stesse sono interventi finalizzati alla riduzione della pressione di sosta fra residenti e attività commerciali, alla disincentivazione della sosta prolungata e volti a favorire l'utilizzo del TPL, obiettivo prioritario del PGTU.</p> <p>Si ritiene utile, tuttavia, richiamare le disposizioni contenute nel cap. 5.6.3, comma 5 relative all'intenzione di prevedere, nelle zone di nuova istituzione, una riserva di posti non a pagamento da posizionarsi in prossimità degli attrattori di quartiere.</p> <p>L'osservazione inerente la limitazione temporale viene intesa dal PGTU come istituzione della tariffa progressiva o rapida rotazione, come indicato allo stesso paragrafo 5.6.3.</p>
371	CODA	sosta	Proposta di istituzione di mezzi alternativi a costi calmierati per i meno abbienti dai parcheggi scambiatori per il centro storico	Già previs ta	<p>Tra le misure previste dal PGTU sono previsti il potenziamento dei servizi P + bus e P + bici (si vedano i paragrafi 5.6.4 e 6.4.2), del servizio di car sharing (si veda il paragrafo 6.2.2) e di noleggio bici in città (iniziativa "C'entro in bici", alla quale viene fatto cenno nel paragrafo 6.4.2).</p>
372	CODA	sosta	franchigia di tempo di sosta gratuita per i visitatori dei propri congiunti in sede di pronto soccorso	Respi nta	<p>Si ritiene che la presenza della modalità di sosta a rapida rotazione tenda a garantire una buona dotazione di spazi di sosta in prossimità delle aree ospedaliere.</p>
373	CODA	Classifica zione stradale	Il Codacons contesta la legittimità delle seguenti classi di archi stradali: strade di scorrimento veloci, strade urbane interquartiere, strade locali interzonali	Respi nta	<p>Le classi citate sono classi intermedie a quelle previste dal Codice della Strada e sono state introdotte al fine di tenere conto delle caratteristiche geometriche delle strade esistenti e delle diverse situazioni di traffico, secondo le "Direttive per la Redazione, Adozione e Attuazione dei Piani Urbani del Traffico" 24/06/1995 emanate dal Ministero dei LL.PP.. Le classi citate sono quindi da considerarsi legittime.</p>
374	CODA	TPL	Richiesta di modificare il posizionamento delle fermate quando ubicate in prossimità di punti fortemente attrattivi, al fine di contrastare il fenomeno della sosta in doppia fila	Respi nta	<p>Come indicato nei paragrafi 6.1.2 e 6.1.6, le fermate del TPL dovranno essere posizionate in una interdistanza tra 250 m e 350 m, localizzandole nelle posizioni opportune che agevolino l'utenza.</p> <p>L'Amministrazione Comunale concorda sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGTU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

375	CODA	TPL	Istituzione servizio navette tra la stazione e la Fiera	Respi nta	La stazione e la fiera sono attualmente servite con più linee regolari urbane (quali la 10, 35, 38 e la 39) e in occasione di alcune fiere caratterizzate da utenza particolarmente rilevante vengono istituiti servizi di navetta specifici per gli utenti: non si ravvede pertanto la necessità di un potenziamento del servizio.
376	CODA	TP non di linea	aumento del numero di licenze Taxi	Già previs ta	Nel paragrafo 6.2 vengono affrontate le problematiche legate al complesso dei servizi di trasporto pubblico non di linea: tra le misure previste è compreso anche l'aumento del numero delle licenze Taxi. L'argomento è stato oggetto di trattativa tra le Associazioni di categoria e l'Amministrazione Comunale, che si è positivamente conclusa con l'accordo del 28 marzo 2007, per effetto del quale il PGTU adottato viene modificato solamente nella parte in cui si prevedeva un aumento massimo delle licenze taxi fino al 20% che viene invece ridotto al 13%.
377	CODA	viabilità	Viene sottolineata negativamente la mancanza di un sottopasso tra l'asse attrezzato e la via Emilia	Rinvia ta*	Pur essendo un'intersezione a livelli sfalsati una soluzione idonea a gestire i flussi presenti sulla localizzazione citata, non è stata prevista nel PGTU in quanto il PGTU è, per definizione e per orizzonte temporale di applicazione, uno strumento di riorganizzazione della mobilità a "dotazione infrastrutturale invariata". Per questo, pur condividendo nel merito l'osservazione, la stessa non è recepitibile nel PGTU. Occorre peraltro ricordare che la sistemazione complessiva dell'intersezione è prevista nel progetto della linea 1 della Metrotranvia.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

378	MAU	Classificazione stradale	<p>Chiesta modifica della classificazione di Via Murri, nel tratto da Porta Santo Stefano a Via degli Orti, da strada di tipo D, come indicato nel PGTU, in strada di tipo E o F, avendone le caratteristiche.</p> <p>Questo al fine di consentire il rinnovo della concessione per utilizzo di suolo pubblico con strutture dehors (concessa per oltre 10 anni), consentito per strade di tipo E o F, ma non per strade di tipo D.</p>	Respinta	<p>La classificazione viaria è basata non solo su criteri geometrici ma anche funzionali. Da questo punto di vista, via Murri fa parte della rete principale deputata agli spostamenti interquartiere di più ampio raggio interni al centro abitato. Non è quindi corretto, assegnare via Murri alla rete secondaria (e tanto meno a quella locale), alla quale sono attribuibili solo movimenti a più breve raggio (al massimo fra quartieri limitrofi) e tipicamente di penetrazione verso la rete locale. Non avendo peraltro via Murri le caratteristiche geometriche proprie delle strade di scorrimento la stessa non può che essere classificata come strada "interquartiere" intermedia (ai sensi "Direttive per la Redazione dei PUT") fra le strade di scorrimento (rete principale) e strade di quartiere (rete secondaria).</p>
379	PALA	Ampliamento ZTL	<p>Contrarietà estensione ZTL, anche in considerazione del fatto che l'area non ha mai evidenziato problemi di mobilità.</p> <p>Raccolta in una petizione volontà dei cittadini al riguardo.</p>	Accolta parzialmente	<p>Si fa presente che la riduzione dell'offerta di sosta nella zona indicata non è conseguenza dell'ampliamento della ZTL, che di per sé non altera il numero di stalli di sosta presenti, ma nasce piuttosto dall'esigenza di reperire gli spazi necessari per l'inserimento del TPGV e per la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Si ricorda che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto. Si ritiene comunque opportuno evidenziare che la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi consentirà di ristabilire l'equilibrio rispetto all'offerta di sosta della zona nei confronti di fruitori provenienti dall'esterno del centro storico: si sottolinea infatti come i tempi previsti per la realizzazione di tale struttura siano precedenti all'interessamento dell'area da parte dei cantieri del TPGV. L'ampliamento della ZTL è stato invece proposto soprattutto per consentire di ristabilire l'equilibrio rispetto alla domanda di sosta espressa dai residenti, che non può essere dirottata verso una struttura a pagamento come il parcheggio Ex-Manifattura.</p> <p>Vista comunque la criticità di tale misura, l'estensione sarà comunque oggetto di un'ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

380	PALA	Parcheggi	Creare nuovi parcheggi in centro e in prossimità dei viali.	Respi nta	L'analisi di fattibilità realizzata in occasione della predisposizione del PGTU ha evidenziato la possibilità di interventi, nel senso e nelle aree suggerite dall'osservazione, solo relativamente a piazza del Baraccano e Piazza dei Martiri nonché l'ampliamento dell'area Ex-Staveco, come indicato nel paragrafo 5.6.4.
381	PALA	Civis	Chiesta modifica del percorso, stralciando il transito in Via Riva Reno e Via San Felice, trasferendolo invece sulla rotatoria di P.zza dei Martiri approfittando così della maggior ampiezza di Via Marconi. Proposta di creazione di gruppo di lavoro per valutare i bisogni dei cittadini e delle categorie e l'impatto del Civis, i cambi di percorso e i miglioramenti al progetto.	Respi nta	Si fa presente che il TPGV non è un'opera che scaturisce dal PGTU, in quanto già precedentemente approvata, e della quale il PGTU prende atto: quanto richiesto non può dunque essere oggetto di valutazione da parte del PGTU. Si fa comunque presente che è imprescindibile per l'Amministrazione garantire servizio di trasporto pubblico in un'area importante quale quella di Via Riva Reno. Appare inoltre opportuno osservare come il TPGV nella tratta di Via Riva di Reno sostituirà le funzioni svolte attualmente dalla linea 19; l'eventuale attestazione del TPGV in Via Marconi porterebbe pertanto ad una inaccettabile riduzione dell'accessibilità alla rete di TPL di tale zona: operazione che risulterebbe in netto contrasto con gli obiettivi posti alla base del PGTU.
382	PALA	Estensione serale pagamento sosta in Centro fino alle 23	Contrarietà al prolungamento orario sosta a pagamento fino alle 23, per non incidere su attività culturali e conviviali serali.	Accolt a parzia lment e	La necessità di coniugare più efficacemente le esigenze di rientro dei residenti con il non eccessivo aggravio delle attività della seconda fascia serale, tenendo conto anche del progressivo spostamento in tarda serata delle abitudini della popolazione, fa sì che i suggerimenti contenuti nell'osservazione possano essere in parte condivisi e dunque accolti. Confermando quindi la sostanza dell'intervento previsto dal PGTU, verranno dunque condivise modifiche nelle modalità di attuazione, che sarà comunque graduale, per contenere l'estensione dell'orario di pagamento della sosta prevedendo di non andare comunque oltre le 21.30 (anziché le 23.00 come precedentemente indicato nel paragrafo 5.6.7) e comunque a partire dalle aree del Centro Storico che possiedono già un'adeguata dotazione di parcheggi, anche in struttura.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

383	PALA	Gestione risorse finanziarie	Fare investimenti e destinare parte dei proventi del pagamento sosta e delle multe alla riqualificazione del territorio (creando al riguardo un osservatorio dei cittadini che sia portavoce delle diverse categorie), ad es. più verde, illuminazione, arredo urbano, volta alla valorizzazione della vocazione turistica del centro, favorita anche attraverso iniziative ad hoc, ma evitando di fare del centro di Bologna una città museo.	Respi nta	La destinazione dei proventi della sosta non è questione di competenza del PGTU in quanto vincolata per legge (art.7 D.Lgs. 285/92) e comunque già effettuata, anche direttamente da ATC, che ha in affidamento la gestione con specifica convenzione.
384	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Comuni confinanti:</u> richiesta che "saldatura con la rete dei Comuni limitrofi" venga effettivamente indicata come necessaria sulla Tav. 21 prevedendo i collegamenti con tutti i comuni confinanti. Questa mancanza è ritenuta essere uno dei punti di maggiore pericolosità della rete in quanto il raggiungimento di alcuni comuni confinanti in bicicletta (per esempio Castenaso) è estremamente rischioso.	Già previs ta	Tra le misure previste nel paragrafo 4.6.4 vi è anche la ricucitura della rete ciclabile con quelle della quasi totalità dei Comuni confinanti. Eventuali ulteriori interventi dovranno prevedersi nell'ambito del PSC.
385	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Zone industriali:</u> nell'ottica di offrire la possibilità di raggiungere i luoghi di lavoro/studio in bicicletta, MSBG richiede di prevedere collegamenti ciclabili con i nuovi centri commerciali/industriali della città e degli immediati dintorni. Si cita ad esempio la zona industriale di Cariano non ha né avrà collegamento ciclabile con Bologna.	Respi nta	L'argomento sollevato è di pertinenza del Piano Strutturale Comunale PSC, cui si rinvia.
386	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Messa in sicurezza del rotatorie:</u> richiesta che su tutte le rotatorie (sia di prossima costruzione che esistenti) vengano realizzati attraversamenti ciclopedonali rialzati in tutti i bracci della rotatoria, indipendentemente dall'esistenza o meno di percorsi/piste ciclopedonali nelle vicinanze. Inoltre viene ritenuto necessario che su tutte le rotatorie venga urgentemente analizzato il percorso dei ciclisti nell'attraversamento su tutti i bracci, scegliendo a seconda dei casi la soluzione tecnica più congeniale alla geometria della rotatoria (anello esterno, interno, con o senza precedenza negli attraversamenti,...), ma che assicuri un attraversamento sicuro al ciclista.	Già previs ta	L'argomento è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.5.1 e 6.9.3.2, nei quali si è sottolineata l'importanza di realizzare nuove rotatorie che tengano in maggior conto la tutela dell'utenza debole. Il nuovo Regolamento Viario provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie (inserimento di isole centrali spartitraffico, quote rialzate o platee ove possibile, differenziazione cromatica del fondo, ecc.).
387	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Moderazione del traffico:</u> richiesta di attuazione delle zone 30 anche mediante l'utilizzo di interventi di moderazione del traffico ed in particolare si propone che attraversamenti pedonali e ciclopedonali vengano sempre rialzati ottenendo al tempo stesso una riduzione della velocità del traffico motorizzato ed una messa in sicurezza dell'utenza debole.	Già previs ta	L'argomento è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.3, 5.4 e 6.9.3.2, nei quali vengono indicate misure finalizzate alla maggior sicurezza dell'utenza ciclistica. Il nuovo Regolamento Viario provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie (inserimento di isole centrali spartitraffico, quote rialzate o platee ove possibile, differenziazione cromatica del fondo, ecc.).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

388	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Risorse umane:</u> potenziamento dell'ufficio biciclette del Comune di Bologna	Respi nta	L'U.O. Sosta, Parcheggi e Piste Ciclabili svolge le funzioni di "Ufficio della mobilità ciclabile", con compiti prevalentemente tecnici e di coordinamento tra i vari Uffici comunali impegnati nella progettazione di infrastrutture ciclabili, anche mediante la resa di pareri su tutti i progetti (si veda al riguardo quanto riportato nel paragrafo 6.9.3.2). Diversamente da altre amministrazioni italiane, non è prevista la presenza di un "Ufficio biciclette" con compiti prevalentemente di comunicazione al pubblico, promozione della bicicletta ed informazioni turistica: si ritiene infatti che tali compiti possano essere svolti da altri Uffici del Settore e/o dell'Amministrazione Comunale ai sensi di quanto indicato al paragrafo 6.4.3.
389	BIKE	Mobilità ciclabile	<u>Bici + treno e bici + bus:</u> richiesta che all'interno del PGTU sia inserito un breve capitolo per incentivare sia il rapporto con Trenitalia ed ATC in particolare e sensibilizzarli a curare l'utenza ciclistica, sia per permettere che la cosiddetta intermodalità possa divenire un ulteriore strumento di incentivazione all'utilizzo della bicicletta negli spostamenti urbani e di riduzione di spostamenti con veicoli motorizzati.	Accolt a parzia lment e	L'obiettivo del miglioramento della ciclabilità, indicato specificamente nel paragrafo 4.6.4 ma ribadito in più punti all'interno del PGTU, è ritenuto prioritario per raggiungere i risultati previsti dal piano. Il tema dell'intermodalità tra gli spostamenti in bicicletta e gli altri mezzi di trasporto (in particolare quelli pubblici collettivi) è dunque inevitabilmente all'attenzione del PGTU, e questo può efficacemente concretizzarsi nell'ambito degli accordi di Mobility Management stipulati con le aziende e finalizzati specificamente a favorire il ricorso a modalità a basso impatto e all'intermodalità per gli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro dei dipendenti. Dunque si accoglie in parte l'osservazione, relativamente alla sensibilizzazione dei gestori del TPL sul tema (sull'esempio dell'Ecoticket già realizzato), aggiungendo all'elenco delle azioni previste in merito al Mobility Management, riportato nel paragrafo 6.5.1, anche quella volta a diffondere la pratica dell'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro, anche nelle modalità bici + treno e bici + bus.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

390	COOP	TPL	<p>Rispetto all'ambizioso obiettivo di incrementare i passeggeri del TPL nell'ordine del 10 -17% (22.000 - 40.000 passeggeri/giorno), perplessità sul fatto che la principale leva attivata a tal fine, sia la progressiva eliminazione della concorrenza del mezzo privato (limitazione degli accessi, monetizzazione degli stessi, riduzione delle aree di sosta e aumento dei costi per la stessa) compreso l'uso dei ciclomotori e dei motocicli, che hanno rappresentato nell'ultimo decennio l'unica opportunità veramente efficace alle esigenze di mobilità.</p> <p>Una politica rispettosa della libertà dei cittadini è quella in cui la riduzione del ricorso al mezzo privato è una conseguenza e non la causa dell'incremento del ricorso al servizio pubblico.</p> <p>Da soli, i miglioramenti attesi in termini di regolarità del servizio, di aumento delle frequenze e di incremento della velocità commerciale, sono poca cosa e non sarebbero in grado di spostare una così consistente fetta della domanda di trasporto.</p>	Respi nta	<p>Si ritiene che l'obiettivo di incremento dell'utenza del TPL sia ottenibile tramite l'insieme di politiche integrate previste nel PGTU e indicate nel dettaglio al paragrafo 4.6.2.5. Tali politiche vedono tre differenti ambiti di azione: regolazione della mobilità su mezzo privato, incentivi all'utilizzo del trasporto pubblico e miglioramento dell'offerta di TPL.</p>
391	COOP	TP non di linea	<p>Possibilità di sosta su strada per gli NCC per contribuire alla soluzione delle carenze del servizio taxi: realizzazione di aree di sosta presso tutte le stazioni del SFM, presso tutte le residenze ospedaliere situate in Bologna e nel territorio dei Comuni dell'area vasta (vedi osp. Bellaria.), presso la Fiera di Bologna (A. Moro e/o P.zza Costituzione) in accordo con i proprietari delle aree prospicienti; individuazione di un parcheggio presso il viale di ingresso della Montagnola sia con valenza di attesa della clientela che ha prenotato la vettura sia di attesa di ricevere chiamate dalla centrale operativa di ogni singola cooperativa.</p>	Rinvia ta	<p>La materia specifica (istituzione delle piazzole NCC) non è di competenza del PGTU. Si comunica tuttavia che il Comune sta valutando alcune ipotesi in proposito che saranno eventualmente implementate con diversi strumenti amministrativi.</p>
392	COOP	Parchegg i	<p>Candidatura per conto dei gestori del servizio provato alla gestione dei servizi navetta per i parcheggi scambiatori.</p>	Respi nta	<p>L'analisi di fattibilità realizzata in occasione della predisposizione del PGTU ha evidenziato la possibilità di realizzare aree di parcheggio relativamente a piazza del Baraccano e Piazza dei Martiri nonché l'ampliamento dell'area Ex-Staveco, come indicato nel paragrafo 5.6.4.</p> <p>Tali aree risultano già servite dal trasporto pubblico, peraltro l'area Ex-Staveco è collegata al Centro Storico tramite la navetta E.</p> <p>Riguardo i parcheggi scambiatori già presenti sul territorio, questi sono già serviti da navette o da linee di trasporto pubblico già in esercizio.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

393	COOP	Distribuzione merci	<p>Fasce orarie: nell'ottica di rendere sostenibili gli investimenti che gli operatori professionali sono chiamati ad affrontare, per disporre di flotte di mezzi a zero emissioni, si ritiene non sia sufficiente la sola esclusione per essi di ogni limite orario per l'accesso alle zone di limitazione del traffico.</p> <p>Per questo si propone di inasprire le restrizioni delle fasce di accesso per i mezzi DS in contro proprio (DSG eco). In particolare mentre si concorda con la nuova scansione delle fasce orarie previste per l'accesso dei mezzi DS conto terzi (DSV), si rende necessario differenziare le modalità di accesso alla T dei mezzi DSG eco, riducendo gli orari sia nella fascia meridiana che in quella pomeridiana.</p> <p>Allo stesso modo per l'accesso alla ZTL occorre inasprire le differenze di trattamento tra i mezzi DSV eco e i mezzi DSG eco, nell'ottica di una maggiore riduzione dei tempi di accesso, percorrenza e permanenza nell'area di questi ultimi.</p>	Respi nta	<p>Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari.</p>
394	COOP	Distribuzione merci	<p>Uso corsie riservate: si propone non solo di confermare, ma di dilatare, l'autorizzazione per gli operatori del trasporto professionale organizzato, all'uso delle corsie riservate al TPL urbano (strisce gialle), sia nel centro storico che all'esterno della ZTL.</p>	Rinvia ta	<p>Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari e che potranno comprendere la riorganizzazione/potenziamento dei percorsi autorizzati per determinate categorie di veicoli per la consegna delle merci.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

395	COOP	Distribuzione merci	<p>Monetizzazione rilascio permesso: la proposta di monetizzare il rilascio dei permessi di accesso alla ZTL, in coerenza con l'argomento esplicativo di cui alla premessa del Piano, riteniamo che debba essere applicata solo con riferimento agli ingressi occasionali, al trasporto in conto proprio e ai residenti nella ZTL. Per gli esercenti del trasporto in conto terzi, il possesso del permesso di accesso, da una parte è una condizione imprescindibile per l'esercizio della propria attività di impresa, dall'altra non si risolve in un servizio a vantaggio immediato. Il vantaggio in termini di miglioramento della vivibilità del centro storico è destinato principalmente a chi risiede, alberga o esercita un'attività che abbia sede in ZTL. Solo nei confronti di costoro si giustifica dunque l'applicazione di una tariffa per il rilascio del permesso.</p>	Respi nta	<p>Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari.</p>
396	COOP	Distribuzione merci	<p>Van sharing: in attesa della pubblicazione del bando di gara vengono espressi dubbi su due aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'investimento iniziale posto a carico degli operatori, sulla base dei dati forniti, non è sostenibile, in quanto ammortizzabile in tempi lunghi, a fronte di benefici economico commerciali incerti e non quantificabili preventivamente; - l'integrazione degli operatori all'interno del soggetto gestore unico imposta dal progetto, si scontra con il naturale interesse degli operatori a mantenere e fidelizzare la propria clientela. 	Respi nta	<p>Le problematiche legate alla riorganizzazione della logistica e della distribuzione urbana delle merci vengono affrontate nel "Piano per la distribuzione delle merci in città", documento approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 6 marzo 2006: come indicato nel paragrafo 1.3 del PGTU, tale piano, anticipatore rispetto al PGTU stesso, ne deve essere considerato parte integrante, e ad esso dunque si rimanda per il dettaglio. Alla luce dei positivi risultati ottenuti nella prima fase, si ritiene opportuno attendere la completa realizzazione della seconda fase (Progetto Van Sharing) per valutarne in modo corretto gli effetti e attivare i correttivi che dovessero risultare necessari.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

397	CONS	Mobilità ciclabile	<p>Condivisione delle considerazioni espresse al riguardo dal PGTU, ma è necessario che alle parole seguano i fatti: per questo, si richiede specificazione delle risorse messe a disposizione.</p> <p>Espresso appoggio per il piano di ciclopederalizzazione zona universitaria.</p> <p>Sottolineata positivamente l'enfasi posta nel PGTU sugli utenti deboli della strada: pedoni e ciclisti.</p> <p>Necessità di realizzare una rete di piste ciclabili al posto dei tratti scollegati di oggi (realizzati spesso sui marciapiedi con semplice segnaletica orizzontale, e per questo pericolosamente ignorate dagli altri utenti della strada, pedoni compresi - es. Via Dante), poste in sede propria.</p> <p>Necessità di migliorare la qualità delle piste esistenti, affinché siano appetibili per i ciclisti.</p> <p>Richiesta una maggiore azione di controllo della PM e di sensibilizzazione a favore delle piste nei confronti degli altri utenti della strada.</p>	Già prevista	<p>L'obiettivo del miglioramento della ciclabilità, indicato specificamente nel paragrafo 4.6.4 ma ribadito in più punti all'interno del PGTU, è ritenuto prioritario per raggiungere i risultati previsti dal piano.</p> <p>Nel Piano finanziario per l'attuazione del PGTU, riportato nel paragrafo 7.3, vengono indicate le risorse destinate nel triennio 2006/2009.</p> <p>Nel paragrafo 4.6.4 viene esplicitato l'obiettivo del PGTU riguardo il "completamento e la continuità degli itinerari" per "creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicure e ben riconoscibile"; i percorsi sono stati individuati in considerazione delle direttrici da servire e dei vincoli imposti dall'assetto urbanistico. Si sottolinea comunque che saranno possibili ulteriori sviluppi in futuro, in particolare legati al PSC. Come ribadito nel paragrafo 6.4, il piano ritiene prioritario l'incremento quantitativo dell'estensione della rete ciclabile, fermo restando peraltro l'obiettivo da porsi, e ad oggi non pienamente raggiunto, di una costante ed accurata manutenzione della rete.</p> <p>I programmi di educazione stradale condotti dalla Polizia Municipale nelle scuole (si veda al paragrafo 4.2.1) comprendono ora in via sperimentale la sensibilizzazione degli studenti ai temi della mobilità sostenibile, unitamente allo svolgimento di esercitazioni pratiche direttamente sulle piste ciclabili.</p>
398	CONS	Mobilità ciclabile	<p>Chiesta la realizzazione in tempi rapidi di alcuni percorsi ciclabili nel centro:</p> <p>1) Strada Maggiore: proponiamo di rendere ciclabile il tratto protetto da paletti lungo la Chiesa dei Servi (ad esempio asfaltando la parte ciclabile, installare catenelle in corrispondenza delle uscite dal portico per evitare il rischio di collisione con pedoni incauti), alla fine di questo tratto si trova un 'bacino di utenti' significativo rappresentato dalla Facoltà di Scienze Politiche (dove gli utenti della bicicletta sono numerosissimi fra il personale e gli studenti).</p>	Respianta	<p>Si conferma la scelta del PGTU che prevede l'utilizzo dell'itinerario ciclabile su Via S.Petronio Vecchio, in considerazione sia di ragioni ambientali (l'itinerario di PGTU espone il ciclista a livelli di inquinamento atmosferico certamente inferiori rispetto alla scelta di rimanere in Strada Maggiore) sia di interferenza con il progetto TPGV.</p>
399	CONS	Mobilità ciclabile	<p>2) Piazza XX Settembre: E' stata migliorata la segnaletica orizzontale in direzione Piazza XX Settembre e sono stati creati due varchi fra i paletti che la delimitano, che consentono l'accesso delle biciclette alla Piazza; si propone di disegnare la pista anche in questa piazza per favorire il passaggio verso Via Indipendenza e verso Via Galliera.</p>	Già prevista	<p>Il collegamento proposto è già previsto dal PGTU (v. tavola 21).</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

400	CONS	Mobilità ciclabile	3) Piazza S. Francesco: per chi proviene da Via del Pratello, é indicato un percorso lungo la cancellata della chiesa, contromano rispetto al traffico proveniente da Piazza Malpighi; il tratto sarebbe importante per poi consentire di raggiungere Via Portanuova e quindi il centro cittadino. Occorre rendere chiaro (ai pedoni) la presenza di una pista ciclabile e proteggerla dalla sosta di veicoli e motoveicoli. I pochi metri protetti da paletti prima di Porta Nova sono sempre occupati da pedoni, auto in sosta ecc. Occorre inoltre collegare questo tratto con Portanuova creando un breve tratto di pista lunga Piazza Malpighi (dove vi é ampio posto) e rendere chiaro che il tratto in prossimità della Portanuova é una pista con apposita segnaletica.	Già prevista	Il collegamento proposto è previsto dal PGTU (v. tavola 21).
401	CONS	Mobilità ciclabile	4) Piazza Roosevelt: l'asse Piazza Maggiore-Via IV Novembre rappresenta una valida alternativa alla Via U. Bassi per i ciclisti; tuttavia in Piazza Roosevelt il ciclista é costretto a compiere il giro di tutta la piazza; una pista potrebbe essere creata agevolmente utilizzando una parte del parcheggio attualmente riservato ai motoveicoli (per i quali si può agevolmente trovare uno spazio alternativo nel parcheggio della piazza).	Già prevista	Il collegamento proposto è previsto dal PGTU (v. tavola 21).
402	CONS	Mobilità ciclabile	5) Piazza S. Stefano: l'attuale fondo in ciottoli costituisce un serio ostacolo per il transito in bicicletta (molti ciclisti utilizzano per questo motivo il portico, cosa di cui i residenti si lamentano); la soluzione ideale consisterebbe nel creare un percorso ciclabile in pietra (dello stesso tipo di quello già utilizzato nella Piazza). Quando è stata ristrutturata la Piazza si é pensato all'estetica, dimenticando la funzionalità. In attesa di una soluzione definitiva, si potrebbe nell'immediato 'affogare' i ciottoli nel cemento (come è stato fatto nelle strade del Ghetto ebraico) per creare un percorso a 'Y' che colleghi Via S. Stefano con Piazza della Mercanzia e Via Santa.	Rinvitata	Il collegamento è previsto dal PGTU (v. tavola 21). Si concorda in linea di massima con l'osservazione, ma si rimanda al nuovo Regolamento Viario.
403	CONS	Mobilità ciclabile	6) Ricreare la pista in Via Indipendenza, eliminata dalla passata Amministrazione, con le pensiline per gli utenti dei mezzi pubblici.	Già prevista	Il collegamento è previsto dal PGTU (v. tavola 21). Si tenga presente comunque che la soluzione tecnica adottata è quella dell'itinerario ciclabile in promiscuo, con facilitazioni per i ciclisti alle fermate bus.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

404	CONS	Mobilità ciclabile	7) Progetto Civis: si legge che il mezzo in Via Irnerio correrà in mezzo alla strada per non disturbare il mercato; vogliamo sapere se è prevista la realizzazione di piste in sede propria approfittando dei lavori del Civis. Posizionare il Civis al centro di Via Irnerio (importante perché densa di strutture universitarie; studenti e personale usano la bici per spostarsi, andare in stazione, ecc.) non renderà impossibile la realizzazione di piste anche per il futuro? In generale: l'Amministrazione intende approfittare del Progetto Civis per creare una sede ciclabile (da S. Lazzaro lungo le Vie Emilia e Mazzini)?	Respinta	In alternativa all'utilizzo ciclabile di Via Irnerio, il PGTU prevede, per i movimenti est-ovest e viceversa, l'utilizzo del Semi-anello Nord (Via Righi - Moline - Castagnoli - Respighi), con studio delle relative connessioni in direzione Nord (verso Piazza di Porta Mascarella) a cura dei progetti di pedonalizzazione della Zona Universitaria e Percorsi sicuri casa-scuola.
405	CONS	Mobilità ciclabile	8) Via delle Armi: non è chiaro se sia da considerarsi una pista. Il cartello che fa riferimento a un finanziamento regionale fa pensare di sì, ma le caratteristiche no; risolviamo la situazione, in un modo o nell'altro. Abbiamo da tempo chiesto un sopralluogo per verificare la situazione, senza peraltro ottenere risposta.	Rinviata	Il PGTU prevede la pista ciclabile. Si rinvia ad un approfondimento in sede di emissione dell'ordinanza.
406	CONS	Mobilità ciclabile	9) Via Albertoni: questo tratto oggi è diventato importante dopo la realizzazione della pista in Via Dante-Piazza Trento Trieste, ma è sempre occupato da auto. La soluzione è semplice: metterci i paletti (il Quartiere S. Stefano ha dato il proprio assenso).	Già prevista	La pista ciclabile è prevista dal PGTU ed ha caratteristiche tecniche ante DM 557/99. La sua messa a norma è prevista nell'ambito del progetto dell'Intermedia Est (collegamento Lunetta Gamberini - Giardini Margherita, con diramazione su Piazza Trento e Trieste).

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

407	CONS	Mobilità ciclabile	<p>10) Interventi urgenti per sicurezza mobilità ciclabile zona di Porta Castiglione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ripristino di un corridoio ciclabile in direzione centro lungo via Castiglione tra Porta Castiglione e via Rialto (realizzabile allontanando di un metro i posteggi dal marciapiede). Il tratto era caratterizzato fino a due anni fa da una corsia bus ora coperta dai posteggi auto e moto e continua a essere pericolosamente percorso contromano da molti ciclisti perché non c'è alternativa. - apertura del cancello grande dei giardini Margherita a porta Castiglione per separare il traffico ciclabile da quello pedonale (attualmente tutti i flussi avvengono sul marciapiede dove è aperto un cancello non più largo di tre m, la situazione si aggrava con la bella stagione a causa dei motorini che entrano a motore acceso per posteggiare dentro i giardini, in un posteggio che andrebbe spostato fuori dai giardini nella piazzetta antistante). - facilitazione dell'accesso a vicolo Viazzolo da via Castiglione e viceversa tramite opportuno ridisegno delle strisce blu e segnalazione del passaggio ciclabile. Il vicolo costituisce un eccellente collegamento ciclabile tra via Castiglione e via degli Angeli - via Orfeo. 	Già prevista	<p>Il collegamento proposto (ripristino di un corridoio ciclabile in direzione centro lungo via Castiglione tra Porta Castiglione e via Rialto) è già previsto dal PGTU (v. tavola 21). L'apertura del cancello grande dei giardini Margherita a porta Castiglione e la facilitazione dell'accesso a vicolo Viazzolo da via Castiglione e viceversa sono interventi che verranno approfonditi nell'ambito dei lavori di cui al punto precedente.</p>
408	CONS	Mobilità ciclabile	<p>Viene ricordata la proposta di un percorso lungo il Navile verso Ferrara, che avrebbe notevoli valenze culturali e turistiche. La pista nel territorio del Comune di Bologna è in parte in pessime condizioni, in parte inesistente (dopo la Grada).</p>	Già prevista	<p>Il collegamento Lungo Navile è già previsto dal PGTU (v. tavola 21). Attualmente è stata effettuata la riqualificazione dei percorsi lungo il Navile nell'ambito dell'iniziativa denominata "Raid fluviale Bologna - Cervia".</p>
409	CONS	Mobilità ciclabile	<p>Sottolineata pericolosità delle rotatorie, problema evidenziato anche nel PGTU. Richiesto il ricorso a mini-rotatorie rialzate, facendo riferimento all'esempio della città di Cattolica.</p>	Già prevista	<p>L'argomento è stato esaurientemente affrontato nei paragrafi 5.5.1 e 6.9.3.2, nei quali si è sottolineata l'importanza di realizzare nuove rotatorie che tengano in maggior conto la tutela dell'utenza debole.</p>

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

410	CONS	Mobilità ciclabile	Proposto allargamento delle corsie riservate degli autobus 'contromano', ottenendo così decine di chilometri di piste a basso costo (creando pensiline per la sosta sul modello di quelle che esistevano in Via Indipendenza) con un impegno finanziario limitato.	Già prevista laddove possibile	Come riportato nel paragrafo 6.4.1: "Fermo restando che in linea generale, nella disciplina della sede stradale, la condivisione tra TPL e biciclette dei medesimi spazi non è tecnicamente la migliore delle soluzioni (...) si rileva presenza di alcune situazioni nelle quali la continuità degli itinerari ciclabili richiede l'apertura - almeno in via temporanea - alla percorrenza ciclabile di corsie preferenziali, tutte connotate da sezioni non inferiori a 4,50 m". Laddove ritenuto opportuno e necessario sarà realizzato l'allargamento della corsia prevedendo anche eventuali by pass ciclabili in corrispondenza delle fermate bus, laddove si verifichino le condizioni tecniche e finanziarie per effettuare tali tipo di interventi.
411	CONS	Mobilità ciclabile	Proposta la creazione di un 'Ufficio Bici' dotato di adeguate risorse umane per la progettazione, gestione e manutenzione delle piste.	Respianta	L'U.O. Sosta, Parcheggi e Piste Ciclabili svolge le funzioni di "Ufficio della mobilità ciclabile", con compiti prevalentemente tecnici e di coordinamento tra i vari Uffici comunali impegnati nella progettazione di infrastrutture ciclabili, anche mediante la resa di pareri su tutti i progetti (si veda al riguardo quanto riportato nel paragrafo 6.9.3.2). Diversamente da altre amministrazioni italiane, non è prevista la presenza di un "Ufficio biciclette" con compiti prevalentemente di comunicazione al pubblico, promozione della bicicletta ed informazioni turistica: si ritiene infatti che tali compiti possano essere svolti da altri Uffici del Settore e/o dell'Amministrazione Comunale ai sensi di quanto indicato al paragrafo 6.4.3.
412	CONS	Mobilità ciclabile	Proposto un piano sosta bici sperimentale, limitato alla zona centro del Quartiere Santo Stefano: in sintesi, il piano propone di installare circa 75 nuove rastrelliere per complessivi 600-750 posti, prevedendo una modesta riduzione di posti auto e mto (v. testo osservazione per i dettagli).	Rinvitata	Il PGTU, tra le misure a supporto della mobilità ciclabile riportate nel paragrafo 6.4.2, già prevede un aumento nel numero delle rastrelliere. In questo senso, in futuro verranno prese in considerazione diverse ulteriori iniziative che estendano l'efficacia di quelle già attivate e specifici progetti attuativi.
413	MUSA	Mobilità ciclabile e pedonale	Sottolineata positivamente l'enfasi posta nel PGTU sugli utenti deboli della strada: pedoni e ciclisti (escludendo da questa categoria i motociclisti). Richiesta di indicazioni più precise riguardo i tempi di realizzazione degli interventi e la disponibilità di risorse finanziarie.	Già prevista	Nel Piano finanziario per l'attuazione del PGTU, riportato nel paragrafo 7.3, vengono indicate le risorse destinate nel triennio 2006/2009.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

414	MUSA	Viabilità	Evidenziato problema velocità del traffico, fonte di sinistri e inquinamento.	Già prevista	Il PGTU concorda nell'individuazione della velocità quale uno dei fattori di maggiore criticità e intende attivare le misure opportune in merito. Si ricordano in particolare le indicazioni fornite al paragrafo 6.9.2, nel quale viene affrontata la questione nell'ambito circoscritto del centro storico, e al paragrafo 6.8, dove si prevede che "oltre al controllo degli accessi (RITA e SIRIO) e del rispetto del semaforo rosso (STARS), con il presente PGTU e Piano Direttore della Sicurezza stradale si intende avviare un consistente controllo della velocità utilizzando anche sistemi remotizzati fissi che dovranno essere autorizzati dalla Prefettura".
415	MUSA	TPL	Richieste riguardo il TPL: - potenziamento, ammodernamento ed estensione del sistema; - integrazione con il SFM; - tutela delle corsie preferenziali (in particolare, Via Dagnini direzione centro); - preferenziazione semaforica; - fermate ATC: richieste nuove fermate (più di quelle previste nel PGTU), con banchine che agevolino l'accesso e la discesa dei passeggeri, e impediscano la sosta abusiva dei veicoli (esempio negativo: fermate di Via Dante).	Già prevista	Gli interventi previsti nel PGTU sono in linea con le osservazioni presentate, e rientrano nel complesso e articolato impegno assunto dal PGTU volto alla riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico e finalizzato ad ottenere un suo miglioramento e potenziamento, come riportato nel dettaglio del paragrafo 6.1.
416	MUSA	Infrastrutture	Indirizzare risorse a grandi progetti di viabilità, con priorità per: - SFM; - Fondovalle Savena; - Nodo Rastignano; - Bretella del Dazio.	Respianta	Secondo le direttive ministeriali il PGTU è uno strumento di pianificazione di breve periodo, e in quanto tale prevede la sua realizzazione all'interno di un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato. Tuttavia, pur non essendo il quadro infrastrutturale di pertinenza del PGTU, si è scelto comunque di fornirne nel capitolo 3 un quadro sintetico delle sue evoluzioni attualmente in corso, anche per tenere in debito conto l'effetto delle cantierizzazioni.
417	MUSA	Sicurezza	Chiesta l'attuazione del progetto di messa in sicurezza dell'asse Murri-Toscana	Già prevista	Il progetto non fa parte del PGTU, in quanto già pianificato da precedenti strumenti di pianificazione (PSSU 2003). Tuttavia, si riporta che, conclusa la fase approvativa, è di imminente attuazione.
418	MUSA	Sicurezza	Chiesti interventi sulla sicurezza stradale, in particolare a favore degli utenti deboli della strada.	Già prevista	Il Piano Direttore della Sicurezza Stradale Urbana prevede interventi a favore dell'utenza debole sia individuandoli esplicitamente sia prevedendo specifiche norme (da implementare nel Regolamento Viario) a tutela di questa categoria.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

419	MUSA	Sicurezza	Gli interventi di modifica della viabilità in Piazza del Baraccano hanno evidenziato il dato negativo di un aumento di incidenti. Si propone quindi, anche in sintonia con il progetto percorsi sicuri casa-scuola, di ripristinare il senso unico nel tratto finale di via Orfeo, anche per recuperare in parte la perdita di posti per la sosta delle auto.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
420	MUSA	Sicurezza	L'incrocio Forni/Parisio risulta rischioso perché i veicoli che imboccano via Forni da via Parisio invadono la corsia di chi deve svoltare a destra per immettersi in via Parisio provenendo da via Forni. Si chiede quindi l'adozione di adeguate misure (un'isola spartitraffico o una mini-rotonda e una più frequente presenza della Polizia Municipale per contrastare la sosta abusiva in prossimità dell'incrocio.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
421	MUSA	Percorsi sicuri casa-scuola	Chiesta l'estensione del progetto alle altre scuole già coinvolte nella fase iniziale: complesso scuole interne alla Lunetta Gamberini e le Cremonini - Ongaro.	Rinviata	La realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola è una delle misure previste dal PGTU; l'Amministrazione ribadisce la volontà di agire in tal senso non escludendo la possibilità di valutare ulteriori interventi rispetto a quelli previsti, anche sulla base della capacità realizzativa dell'Amministrazione stessa e dei tempi di attuazione del PGTU.
422	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali; evidenziazione con colore rosso e bianco o blu e bianco degli attraversamenti pedonali sull'asfalto, dando priorità ed attenzione agli incroci dove già pedoni sono stati investiti (ad es.: Orti -Dagnini).	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
423	MUSA	Mobilità pedonale	Interventi efficaci che impediscano la sosta di auto e moto su marciapiedi e attraversamenti pedonali (e ciclabili), che impediscono la mobilità in particolare dei soggetti più deboli (anziani, bambini, handicap); vi sono zone dove tale sosta è sistematica (ad esempio l'ingresso della Lunetta Gamberini da Via degli Orti; qui si chiede l'installazione di fittoni).	Già prevista	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad una azione di controllo del territorio che non può che essere affidata alla Polizia Municipale. Sui nuovi interventi vengono già studiate soluzioni volte a impedire o disincentivare uno scorretto uso della strada.
424	MUSA	Mobilità pedonale	messa in opera del progetto di attraversamento semaforico ciclo-pedonale di via Murri all'altezza di Porta Santo Stefano.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
425	MUSA	Mobilità pedonale	Creazione di un attraversamento pedonale fra il mercatino ubicato lungo la Via Murri all'altezza di Via Romagnoli e il marciapiede di Via Murri, anche a servizio delle scuole Tambroni; oggi le strisce finiscono contro la 'isola ecologica' HERA.	Già prevista	Il progetto non fa parte del PGTU, in quanto già pianificato da precedenti strumenti di pianificazione (PSSU 2003). Tuttavia, si riporta che, conclusa la fase approvativa, è di imminente attuazione.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

426	MUSA	Mobilità pedonale	Completamento degli attraversamenti all'intersezione Via Murri/Viale Oriani creando un attraversamento di Via Murri sul lato centro attualmente mancante.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
427	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale di via Ghirardacci lungo la Via Murri con 'golfi' e una 'isola' nel tratto centrale per dimezzare la lunghezza dell'attraversamento. Si può spostare in quel punto (dopo il semaforo) la fermata della linea 13 in direzione centro, collocandovi la pensilina ed eliminando la fermata successiva che si troverebbe ad una distanza minore di 100m.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
428	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in sicurezza con la creazione di una 'isola', dell'attraversamento di Via Albini all'incrocio con Via Mezzofanti.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
429	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale di via Leandro Alberti all'altezza di Piazza Trento Trieste, operando sul restringimento della carreggiata nell'ultimo tratto di via Dante, per ridurre la velocità dei veicoli che sorraggiungono da dietro la curva.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi
430	MUSA	Mobilità pedonale	Restituzione all'uso pedonale della Piazza Trento Trieste: il vialetto asfaltato all'interno del giardino doveva essere adibito a parcheggio solo per la durata dei lavori di costruzione del parcheggio all'interno del S. Orsola; essendo tali lavori terminati da tempo, l'area va recuperata al suo uso originario per il gioco dei bambini (si fa notare che la risistemazione della piazza effettuata dalla precedente Giunta ha già tolto molto spazio al giardino per destinarlo a parcheggio e a una nuova struttura di ristoro sul lato verso la Via Mazzini).	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
431	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in sicurezza dell'attraversamento di Via Sabbioni all'altezza di Via Letizia (per gli alunni che entrano ai Giardini Margherita dal cancello del "Circolo del Tennis").	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
432	MUSA	Mobilità pedonale	Protezione dell'attraversamento del semaforo di Via Orti, perché i pedoni rischiano di venire investiti dalle auto che da via Forni svoltano a destra per immettersi in via degli Orti.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
433	MUSA	Mobilità pedonale	Ripristino delle strisce su Via Forni angolo Orti. Su questo incrocio MUSA segnala che ha chiesto da tempo un sopralluogo congiunto con i tecnici comunali che è stato negato.	Rinvia ta a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

434	MUSA	Mobilità pedonale	Tutela, manutenzione e messa a norma dei marciapiedi.	Già prevista	Il PGTU prevede già come azione primaria la realizzazione della continuità pedonale sulla rete classificata. Sulla rete locale il PGTU prevede di intervenire per isole ambientali di cui è individuato un primo gruppo di 13.
435	MUSA	Mobilità pedonale	Creazione di marciapiedi nelle strade che ne sono prive (solo nel Quartiere S. Stefano oltre un terzo del totale).	Già prevista	Il PGTU prevede già come azione primaria la realizzazione della continuità pedonale sulla rete classificata. Sulla rete locale il PGTU prevede di intervenire per isole ambientali di cui è individuato un primo gruppo di 13.
436	MUSA	Mobilità pedonale	Completamento della fila di paletti - installata anni fa dall'Università - lungo Via dei Bersaglieri, a tutela dei pedoni (in particolare studenti e personale della Facoltà di Scienze Politiche).	Rinvia a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
437	MUSA	Mobilità pedonale	Completamento del marciapiedi su Via Parisio all'altezza dei numeri civici 20-26.	Rinvia a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Si sottolinea comunque come il progetto sia attualmente in corso di realizzazione.
438	MUSA	Mobilità pedonale	Protezione dei pedoni su un lato di Via S. Barbara nel tratto Bellacosta-S. Margherita.	Rinvia a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
439	MUSA	Mobilità pedonale	Messa in opera, in occasione di interventi di manutenzione stradale, ovunque sia possibile, di attraversamenti ad altezza marciapiedi per favorire la mobilità delle persone con ridotte capacità motorie.	Già prevista	Il Piano Direttore della Sicurezza Stradale Urbana prevede interventi a favore dell'utenza debole sia individuandoli esplicitamente sia prevedendo specifiche norme (da implementare nel Regolamento Viario) a tutela di questa categoria.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

440	MUSA	Mobilità pedonale	Installazione della tecnologia più adeguata a garantire la sicurezza dei non vedenti agli attraversamenti degli incroci con semaforo, a partire da quelli situati nel centro storico e sui Viali di circonvallazione.	Già prevista	<p>Il PGTU si occupa della questione al paragrafo 5.5.2 ("Per quanto riguarda l'eliminazione delle barriere architettoniche ed in particolare la dotazione di avvisatori acustici degli impianti semaforici, l'Amministrazione comunale di Bologna, da tempo impegnata sulla questione in oggetto, ha soprattutto in questi ultimi anni investito rilevanti risorse per ristrutturare e mettere a norma i propri impianti semaforici, intervenendo sia sulla sostituzione dei dispositivi obsoleti funzionanti a ciclo fisso con moderne apparecchiature dotate di chiamata riservata agli utenti ipovedenti, sia intervenendo sugli impianti di nuova realizzazione") e al paragrafo 6.9.3.1 ("diffusione di dispositivi di segnalazione acustica per non vedenti sugli attraversamenti pedonali semaforizzati").</p> <p>Il Comune già si sta attivando in questa direzione: tramite la partecipazione ad un bando ministeriale si è difatti impegnato a prevedere dispositivi acustici per non vedenti in tutti gli attraversamenti pedonali esistenti in 47 intersezioni semaforizzate e in particolare in tutte le intersezioni posizionate lungo i viali di circonvallazione.</p>
441	MUSA	Mobilità ciclabile	Si chiede la progettazione e lo sviluppo di una rete di piste ciclabili, creando ove possibile sedi separate per ciascuna funzione, pedonale e ciclabile, secondo gli standard in uso in tutta Europa, per evitare collisioni tra pedoni e ciclisti. Quando ciò non sia possibile, per ragioni oggettive e motivate, e le piste vanno ricavate dai marciapiedi, le due funzioni debbono essere segnalate con fondo di colore diverso.	Già prevista	<p>L'obiettivo del miglioramento della ciclabilità, indicato specificamente nel paragrafo 4.6.4 ma ribadito in più punti all'interno del PGTU, è ritenuto prioritario per raggiungere i risultati previsti dal piano.</p> <p>Nel paragrafo 4.6.4 viene esplicitato l'obiettivo del PGTU riguardo il "completamento e la continuità degli itinerari" per "creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicure e ben riconoscibile"; i percorsi sono stati individuati in considerazione delle direttrici da servire e dei vincoli imposti dall'assetto urbanistico. Si sottolinea comunque che saranno possibili ulteriori sviluppi in futuro, in particolare legati al PSC. Riguardo la separazione delle sedi per ciascuna funzione, in linea di massima si concorda, ma si rimanda al nuovo Regolamento Viario che provvederà a dettagliare ulteriormente le cautele necessarie.</p>
442	MUSA	Mobilità ciclabile	Realizzazione del progetto della pista ciclabile Intermedia Est che collega la Lunetta Gamberini con i Giardini Margherita e il suo prolungamento del tratto di Via Dagnini fino a via degli Orti.	Accolta parzialmente	Si condivide in linea di massima la proposta e si modifica conseguentemente la Tav. 21.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

443	MUSA	Mobilità ciclabile	Realizzazione del progetto della pista ciclabile Intermedia Est che collega la Lunetta Gamberini con i Giardini Margherita e il suo collegamento con la fermata SFM di Via Mazzini lungo la Via Pelizza da Volpedo.	Respi nta	La connessione con l'SFM Mazzini è già prevista mediante riqualificazione dei percorsi esistenti all'interno della Lunetta Gamberini.
444	MUSA	Mobilità ciclabile	Messa in opera del progetto di pista ciclabile lungo le Vie Laura Bassi e Mengoli; riaffermiamo peraltro che non condividiamo la scelta di creare la pista sul marciapiede in condivisione con i pedoni; dovendosi comunque rifare il marciapiede, si poteva finalmente fare una pista come si fanno ovunque, ovvero in sede separata.	Respi nta	Il progetto, approvato in sede di Quartiere, è già in fase avanzata di esecuzione, e non può essere oggetto di modifica con le risorse assegnate.
445	MUSA	Mobilità ciclabile	Realizzazione del percorso ciclo-pedonale dalla fermata del SFM di via Mazzini (Pontevecchio), verso il ponte di San Ruffillo, nel tratto che interessa il Quartiere, lungo il sedime ferroviario che costeggia la Lunetta Gamberini, fino a giungere all'atteso sottopasso ciclo-pedonale di via delle Armi previsto già dal 2002. In specifico chiediamo di completare il collegamento pedonale già esistente da via delle Armi verso via Cremona, lungo il sedime ferroviario, per alleggerire la viabilità congestionata dai nuovi insediamenti in via Parisio. Secondo calcoli affidabili si potrebbero evitare il movimento di 15.000 auto/ anno su strade già pericolose e congestionate.	Respi nta	Il PGTU prevede l'ampliamento e la ricucitura dei percorsi ciclo-pedonali (si veda al riguardo il paragrafo 5.4.3). Per quanto riguarda la richiesta specifica, si faranno degli approfondimenti successivi, anche coinvolgendo i referenti ferroviari. Non si ritiene comunque che, in generale, il completamento dei percorsi permetta di favorire la diversione modale secondo entità comparabili a quelle ipotizzate nell'osservazione, e si confermano piuttosto gli obiettivi riportati nel paragrafo 4.6 del PGTU.
446	MUSA	Mobilità ciclabile	Si chiede di conoscere i tempi di realizzazione del segmento di pista ciclopedonale che doveva essere realizzata tra via Mascagni e la Coop di S.Ruffillo; si evidenzia un ritardo sui tempi promessi, nonché la presenza continua di mezzi pesanti sulle strade circostanti.	Già previs ta	Il collegamento è previsto dal PGTU. Attualmente è in corso la trattativa con gli Enti ferroviari per la realizzazione totale o parziale dell'opera con risorse esterne.
447	MUSA	Mobilità ciclabile	Protezione della pista ciclabile di Via Albertoni con una fila di fittoni dalla presenza continua di auto in sosta e dal danneggiamento dello strato rosso del fondo.	Già previs ta	La pista ciclabile è prevista dal PGTU ed ha caratteristiche tecniche ante DM 557/99. La sua messa a norma è prevista nell'ambito del progetto dell'Intermedia Est (collegamento Lunetta Gamberini - Giardini Margherita, con diramazione su Piazza Trento e Trieste).
448	MUSA	Pedonali zzazioni e isole ambianta li	Le isole ambientali, previste dal PGTU, si ritengono insufficienti per numero ed estensione; MUSA chiede quindi la creazione di 'isole' anche nelle seguenti zone (segue elenco di proposte per la localizzazione di nuove isole ambientali).	Respi nta	Le 13 aree all'interno delle quali prevedere, prima rispetto ad altre, la progettazione di Isole ambientali sono state individuate secondo i criteri indicati nel dettaglio del paragrafo 5.3. Si consideri tuttavia che le isole ambientali individuate interessano già una superficie di circa 8 mln. di mq. e una popolazione di circa 100.000 abitanti.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

449	MUSA	Sosta	Si richiedono interventi per l'eliminazione del fenomeno diffuso della sosta in seconda o terza fila (ad es. davanti al Capo Nord in Via Murri, sulla corsia riservata di Via Dagnini), fenomeno che ostacola il traffico e crea situazioni di rischio; il fenomeno è sistematico in corrispondenza di alcuni esercizi (i bar Via Ruggi/Silvagni e L. Bassi/Mezzofanti, ad esempio).	Già prevista	L'Amministrazione Comunale concorda sulla necessità di contrastare il fenomeno della doppia fila per gli effetti negativi che ha sulla circolazione, come ribadito nel paragrafo 6.1.2 del PGTU, ed attuerà ogni misura consentita dal Codice della Strada atta allo scopo, sperimentando anche forme di controllo che si avvalgono di tecnologie innovative.
450	MUSA	Sosta	Si chiede la creazione di almeno due posti sosta di fronte al Mulino Parisio, a lato dell'ufficio postale, vengano dedicati agli utenti dell'Ufficio Postale (con sosta a tempo), e per il periodo di apertura dell'ufficio postale ed un altro venga dedicato all'handicap. La situazione attuale di parcheggio selvaggio, anche dei camion postali crea seri rischi alla circolazione. (poco chiaro...)	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi. Tuttavia, si fa presente che non è possibile riservare ad un uso specifico riservato spazi di sosta pubblici.
451	MUSA	Sosta	Si chiede l'estensione a tutta la periferia delle "Zone Blu", fino a via Parisio, per aumentare la disponibilità di sosta per residenti, favorire l'utilizzo del TPL e calmierare l'intensità del traffico lungo le radiali Toscana - Murri, Ortolani - Orti e Mazzini - Emilia Levante.	Già prevista	Si fa presente che l'area indicata è già compresa nella zona individuata dal Piano Sosta, come riscontrabile nella tavola 17 del PGTU.
452	MUSA	Sosta	Si chiede la creazione di tre posti auto in via Gualandi, spostando il divieto di sosta verso Viale Aldini, tenuto conto che non sussistono più le condizioni per il divieto in quanto è stato interrotto l'accesso dei veicoli provenienti dal distributore di benzina.	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.
453	MUSA	Sosta	Si chiede il recupero dei 60 posti auto su Via Guinizelli, ora riservati ai dipendenti dell'ospedale S.Orsola.	Rinviata	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi. Si fa comunque presente che l'Amministrazione ha già previsto la realizzazione del parcheggio sostitutivo Zaccherini Alvisi da realizzarsi nel comparto urbanistico Ex-Veneta che consentirà la messa a pagamento di Via Guinizelli.
454	MUSA	Sosta	Si chiede il recupero di posti auto e moto ricavati dalla sostituzione dei 20 cassonetti (circa), in conseguenza dell'installazione di un'isola ecologica, in riferimento alla proposta di riassetto del controviale in corrispondenza dell'ultimo tratto di via Dagnini (OdG del 2006 denominato Progetto Dagnini).	Rinviata a PPQ	L'osservazione non costituisce argomento di competenza del PGTU in quanto riferita ad un livello di dettaglio proprio di strumenti attuativi quali i PPQ o il Piano Direttore e relativi Piani Esecutivi.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

455	MUSA	Car Sharing	Si chiede la creazione di una postazione in zona Chiesanuova.	Rinvia ta*	<p>Nel paragrafo 6.2.2 del PGTU vengono indicati i criteri seguiti nella scelta delle nuove aree di sperimentazione che vedano il car sharing quale alternativa all'auto privata.</p> <p>Tali aree, che saranno oggetto di successive valutazioni in collaborazione con ATC specie in relazione alla progressività dell'attuazione, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centro storico: aree di confine della cerchia del mille in punti dotati di elevata offerta di TPL eventualmente supportate dalla presenza di altri servizi di mobilità alternativa (P.zza Malpighi, Piazza Aldrovandi, Piazza Minghetti...); - Zone periferiche: area interessata alla linea 14 (lato Massarenti e Andrea Costa) area interessata alla filovia a guida vincolata (Via Mazzini). <p><i>Lo sviluppo numerico e la collocazione di nuove postazioni saranno oggetto di approfondimenti successivi, e non si escludono prossimi ulteriori e auspicati sviluppi del sistema di car sharing*.</i></p>
456	TOSC	Mobilità ciclabile	Si richiede la modifica del ponte ciclo-pedonale realizzato a lato del ponte Savena in virtù di due modifiche riguardante l'ultima parte del marciapiede del ponte il quale ha una sezione stretta e ciò comporta una certa difficoltà durante il transito, specialmente per le persone anziane ed i disabili; andrebbe modificato dal lato della pista ciclabile verso Rastignano, infatti si potrebbe aprire un varco nella spalletta sul ponte ciclo-pedonale ed accedere al terrapieno già esistente a lato della costruzione disabitata e collegare il tutto con il futuro capolinea del 13 in via Pavese in riva destra del Torrente Savena essendoci già un percorso in essere, fino alle scuole elementari Pavese (sulla riva sinistra vi sono tre frane in movimento).	Già previs ta	<p>Consapevoli della problematica segnalata, per quanto riguarda l'adeguamento della passerella ciclopedonale, si stanno valutando possibili soluzioni la cui difficoltà di realizzazione è purtroppo legata all'obbligatorio interessamento di porzioni di proprietà private, necessario per l'allargamento e messa a norma dei marciapiedi.</p> <p>In considerazione delle altre progettazioni presenti sull'area (v. Fondovalle Savena e Bretella del Dazio) si cercherà quanto più possibile di garantire la continuità ciclabile nelle aree interessate.</p> <p>Mentre per quanto riguarda la manutenzione complessiva del ponte, il necessario intervento è stato progettato nel 2006. Attualmente è in corso l'iter di affidamento dei lavori a ditta specializzata.</p>

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale – v. nota pag. 11.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

457	TOSC	Mobilità ciclabile	Riteniamo importante valorizzare l'opera idraulica denominata "Canaletta del Savena" realizzata nel 1200 dai precedenti amministratori, per mezzo della quale l'acqua preziosa proveniente dal torrente Savena veniva usufruita nei casi di assedio della città e dell'eventuale chiusura da parte degli assediati della chiusa di Casalecchio. Perciò un suo utilizzo funzionale con a lato un percorso pedonale e ciclabile renderebbero gradevole la sua visione e soprattutto la cosa più importante è realizzare un percorso fuori dal traffico cittadino, che collegherebbe la città con i comuni montani, che in parte ne hanno già realizzati in riva destra del torrente Savena.	Già prevista	Esiste un accordo tra Comune ed RFI per ripristinare il collegamento storico con la località Foscherara a lato della canaletta Savena in tempi brevi.
458	TOSC	Mobilità pedonale	Dal dopo guerra i cittadini di S. Ruffillo potevano raggiungere la Foscherara percorrendo un tratto a lato della Canaletta del Savena; tale percorso è stato interrotto a seguito dei lavori dell'Alta Velocità e nel frattempo vi sono stati collocati dei cancelli che in passato non erano mai esistiti: sarebbe importante, anche per quanto scritto in precedenza, riaprire questo sentiero a ridosso della Canaletta.	Già prevista	Il ripristino di questo percorso pedonale è nei programmi del Comune, che si sta adoperando nella elaborazione di un progetto, insieme a TAV/RFI, per realizzare un percorso ciclopedonale di collegamento tra stazione S. Ruffillo-Foscherara-ponte Savena.
459	TOSC	Parcheggi	Sono aumentati i treni che si fermano a S.Ruffillo, sia in andata che in ritorno da Bologna, e ciò è positivo, ma il parcheggio antistante la Stazione è diminuito a causa di un cantiere, cosa fare ora per ovviare a questo disagio? Si propone inoltre di unire il marciapiede del 4° binario con il parcheggio della COOP& COOP con dei gradini, essendoci già da anni un sottopasso che unisce il piazzale antistante la stazione con il 4° binario.	Già prevista	Nell'area interessata dal parcheggio si è da poco installato un cantiere di RFI per la costruzione di un edificio tecnologico che si prevede venga conclusa nel marzo 2009. In seguito verranno ripristinati tutti i posti auto inizialmente presenti. Per quanto riguarda il collegamento con il parcheggio della Coop, l'Amministrazione Comunale sta valutando una proposta presentata da TAV e Italferr (ritenuta condivisibile per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza anche da RFI), che prevede in particolare l'apertura del sottopasso di Stazione anche lato Coop e una serie di interventi di ricucitura e prolungamento dei percorsi ciclo-pedonali della zona.
460	TOSC	TPL	I cittadini si sono mobilitati con petizioni ed udienze conoscitive chiedendo all'amministrazione comunale di collegare via Toscana con Monte Donato con un minibus, visto il traffico aumentato in questi anni ed anche in previsione dell'apertura del nuovo polo scolastico del Buon Pastore, e non essendoci marciapiedi sulla via Angelo Custode alquanto sconnessa.	Rinviata	Nell'ambito della potenziamento della rete di Trasporto Pubblico prevista nel PGTU si valuterà la possibilità di offrire una risposta positiva all'istanza presentata.

ELENCO DELLE OSSERVAZIONI E DELLE CONTRODEDUZIONI

461	TOSC	TPL	Richiesta di chiarimenti riguardo il motivo per cui la linea elettrica del futuro capolinea del 13 non viene collegata alla linea attuale, visto che mancano soltanto 100 metri di collegamento; nel contempo sarebbe utile dotare la linea di parcheggi scambiatori lungo il percorso, per permettere agli utenti di lasciare la macchina e utilizzare poi il mezzo pubblico.	Respi nta	Si prevede l'attivazione del capolinea della linea 13 in via Pavese con l'attivazione del servizio invernale 2007-2008, per quanto riguarda i parcheggi scambiatori lungo via Toscana non sono state individuate nel PGTU aree confacenti all'obbiettivo.
462	TOSC	Mobilità pedonale	Richiesta di collegamento nuovo capolinea del 13 al Parco del Paleotto: se questo capolinea fosse collegato al parco per mezzo di un ponticello sopra il torrente Savena, i viaggiatori potrebbero raggiungerlo senza dover transitare sulla Nazionale Toscana ormai al collasso.	Respi nta	Il PGTU è per definizione uno strumento a infrastrutture date. Il ponte richiesto deve essere programmato nella pianificazione finanziaria che al momento (piano triennale LL.PP. 2007-2009) non lo prevede. Non esiste lo studio di fattibilità tecnica dell'opera, sulla base del quale definire i costi prevedibili da mettere in relazione con i benefici attesi.

Quadro di sintesi

Alla luce di quanto argomentato alle osservazioni pervenute, nonché a seguito di approfondimenti di natura operativa effettuati in sede di esame delle osservazioni medesime, i paragrafi di seguito riportati vengono parzialmente modificati come riportato in carattere corsivo nel testo della relazione generale del nuovo PGTU 2006 approvato in via definitiva. La numerazione dei paragrafi, delle tabelle e delle tavole si riferisce al testo adottato dal Consiglio Comunale con O.d.G. n. 228 dell'11 Dicembre 2006 PG.N. 245502/2006.

In particolare:

Paragrafo 5.2 tabella 5.1 - Caratteristiche archi classificati:

La tabella è stralciata dal PGTU e verrà sostituita dal Regolamento Viario.

Paragrafo 5.2 tabella 5.2 – Elenco archi rete classificata, e tavola 14 - Nuovo assetto stradale: classifica:

La tabella è modificata nelle parti riportate in carattere corsivo, con conseguenti modifiche nella tavola.

Paragrafo 5.3 primo capoverso:

La tutela e la valorizzazione della mobilità pedonale costituisce un forte elemento di accessibilità e di inclusione sociale ed è funzionale al raggiungimento dell'obiettivo prefigurato di spostamento modale verso il mezzo pubblico: ogni spostamento col mezzo pubblico infatti deve essere necessariamente inteso come spostamento plurimodale piedi - mezzo pubblico - piedi necessario per collegare le rispettive origine e destinazione alle fermate

del servizio di trasporto. *In sinergia con la strategia sopra riportata, l'Amministrazione intende altresì affrontare il tema della riorganizzazione degli orari della città che verrà affrontato all'interno di specifici progetti.*

Paragrafo 5.3.1 tabella 5.6, tabella 5.7:

Inserita nota 36 avente la seguente dicitura: La Zona Saliceto sostituisce la Zona Bentini, inserita in tabella nella versione del PGTU adottata con delibera del Consiglio Comunale con O.d.G. n° 228 dell'11 Dicembre 2006, sulla base dell'osservazione del quartiere e considerato che la Zona Bentini non era stata selezionata sulla base di parametri di incidentalità stradale ma esclusivamente urbanistici. Si sottolinea inoltre che la Zona Saliceto presenta un maggior numero di residenti e una superficie più estesa.

A seguito di quanto sopra, viene conseguentemente modificata anche la tabella 5.7.

Paragrafo 5.3.1 tavola 15 – Zone pedonali, ZTL e isole ambientali:

Isola ambientale *Zona Saliceto* del quadrante Corticella-Stalingrado-Cignani in sostituzione di Zona Bentini.

Paragrafo 5.6.2 quarto capoverso:

- prolungamento serale del pagamento della sosta nella ZTL non oltre le ore 21,30, a partire dai settori in cui la domanda e l'offerta risultano più equilibrate per la presenza di parcheggi di attestamento;

Paragrafo 5.6.3 punto 6:

La sperimentazione, già condotta in Centro storico, del pagamento della sosta per le vetture superiori a due per famiglia (e ad una pro/capite) ha interessato una quota pari all'8% ed ha comunque dimostrato la fattibilità di tale misura, volta anche ad incentivare l'utilizzo di spazi privati o in alternativa del servizio di car sharing. Si rende pertanto necessario estendere progressivamente tale misura giungendo all'esenzione della sola prima vettura per famiglia sia nel Centro storico sia in Periferia; *al fine di ridurre il più possibile gli inevitabili disagi che possono insorgere a seguito di tale intervento, verrà valutata l'opportunità di una sua attivazione graduale nel tempo e per specifiche aree con particolari problematiche. Gli introiti provenienti dall'attuazione dell'intervento saranno destinati a progetti a favore della mobilità sostenibile**.

Paragrafo 5.6.4 settimo capoverso:

Per quanto riguarda i lavori per la realizzazione del parcheggio Ex-Manifattura Tabacchi, che ospiterà circa 550 posti auto, *l'Amministrazione, dopo una lunga interruzione del cantiere dovuta al ritrovamento di reperti archeologici, sta prodigando ogni sforzo per poter rendere possibile il completamento del parcheggio nel più breve tempo possibile. Si auspica un riavvio dei lavori entro il 2007.*

Paragrafo 5.6.4 nono capoverso:

Inoltre si segnala che il parcheggio che sarà istituito presso l'area Ex - Riva Calzoni (circa 212 posti auto), potrebbe svolgere funzioni di interscambio.

* Modifica introdotta in seguito ad emendamento approvato dal Consiglio Comunale.

Paragrafo 5.6.6 tabella 5.9 e tavola 17 – Offerta di sosta e parcheggi:

A seguito delle verifiche realizzate in fase di controdeduzione, la tabella 5.9 e la tavola 17 sono state modificate con la soppressione del parcheggio di Via Mazzini 54, e l'inserimento del parcheggio che sarà istituito presso *l'area Ex - Riva Calzoni*. Si segnala altresì che è stato inserito il *parcheggio Cimitero Polacchi-Inglese*, erroneamente non inserito nella tabella e nella tavola del documento adottato, pur essendo citato al paragrafo 5.6.6. Relativamente alla sola tabella 5.9, sono stati inseriti i parcheggi *Piazza Martiri e Piazza del Baraccano*, erroneamente non inseriti nella tabella del documento adottato, pur essendo citati nel paragrafo 5.6.6.

Paragrafo 5.6.7 secondo e terzo capoverso:

Per aumentare le possibilità di sosta sia da parte dei residenti sia da parte degli utenti occasionali, si prevede un prolungamento, perlomeno nell'area della Cerchia del Mille e nelle restanti aree sensibili e *comunque a partire dalle aree sensibili del Centro Storico che possiedono un'adeguata dotazione di parcheggi anche in struttura, del pagamento della sosta serale non oltre le 21.30* (circa 2500 posti auto totali tra stalli ordinari e a rapida rotazione).

(...) Si può prevedere l'avvio sperimentale della regolamentazione nelle zone della città principalmente interessate dal traffico legato all'intrattenimento (ad esempio le zone di Via Riva Reno, Piazza Minghetti, Via Castiglione, Piazza San Francesco, Via Saragozza, Via Santo Stefano, Via Mascarella,...). *L'Amministrazione Comunale è comunque disponibile a favorire accordi fra i gestori del cinema ed i gestori dei parcheggi pubblici e privati.*

Paragrafo 6.2.1 terz'ultimo capoverso:

- emissione di nuove licenze taxi, per un numero massimo del 13% delle attuali 657, da realizzarsi in alcune fasi, in funzione anche della verifica di efficacia della turnazione integrativa (come previsto dal citato punto del "Decreto Bersani") o di altre misure per aumentare l'offerta del servizio taxi (taxi collettivo,...);

Paragrafo 6.3.1 ultimo capoverso:

La zona prossima al Palazzetto dello Sport sarà interessata inoltre da un ampliamento della ZTL, con spostamento dei varchi SIRIO attualmente collocati in Via San Felice e Via Riva Reno, a ricomprendere l'intera Via San Felice, Via della Grada, Via Riva di Reno, Via Azzo Gardino fino a Via del Castellaccio e le Vie Brugnoli e delle Lame fino a Via Grimaldi. Tale ampliamento ha un duplice scopo:

- impedire l'elusione del controllo di accesso alla ZTL attraverso Via Azzo Gardino e largo Caduti del Lavoro;
- compensare per i residenti nella ZTL la diminuita offerta di sosta imposta dal progetto di filovia a guida vincolata (TPGV).

Con tale modifica si avrà l'estensione della ZTL di 14 ettari (+4,4%), passando dagli attuali 320 a 334 ettari.

Pur considerando che l'estensione della ZTL andrà nella direzione di favorire la domanda di sosta espressa dai residenti, che la realizzazione nelle immediate vicinanze del parcheggio Ex-Manifattura consentirà una compensazione della sosta persa a seguito della realizzazione del TPGV, vista comunque la criticità di tale misura, l'estensione sarà comunque oggetto di un'ulteriore fase di consultazione della cittadinanza.

Paragrafo 6.4.2 in calce all'elenco di cui al terzo capoverso:

- *aste pubbliche di biciclette in Zona Universitaria;*
- *progetto "Fotografa la rastrelliera che non c'è" in stretto rapporto con Associazioni e Quartieri).*

Paragrafo 6.5.1 settimo capoverso:

- *diffondere la pratica dell'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro, anche nelle modalità bici+treno e bici+bus.*

Tavola 21 - Piste ciclabili esistenti e di progetto:

Sono state apportate le modifiche che registrano le seguenti variazioni:

- n trasformazione in pista ciclabile della vecchia sede ferroviaria per Casaralta;
- n modifiche al progetto della pista ciclabile Intermedia Est che collega la Lunetta Gamberini con i Giardini Margherita con suo prolungamento del tratto di Via Dagnini fino a via degli Orti;
- n sede ciclabile protetta:
 - da Porta S.Vitale a Porta S.Donato su spartitraffico centrale;
 - da Porta S.Donato a Porta Mascarella, anche con utilizzo delle pertinenze stradali, in relazione alla connessione in corso di studio tra il comparto HERA/zona Via Vezza, il Centro Storico e il Semianello Nord.