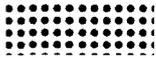


Stralcio legenda - tav. AB.DP.02



Aree di studio per la localizzazione di nuove quote di sviluppo e completamento/integrazione, nei quali prevedere l'applicazione di criteri perequativi.

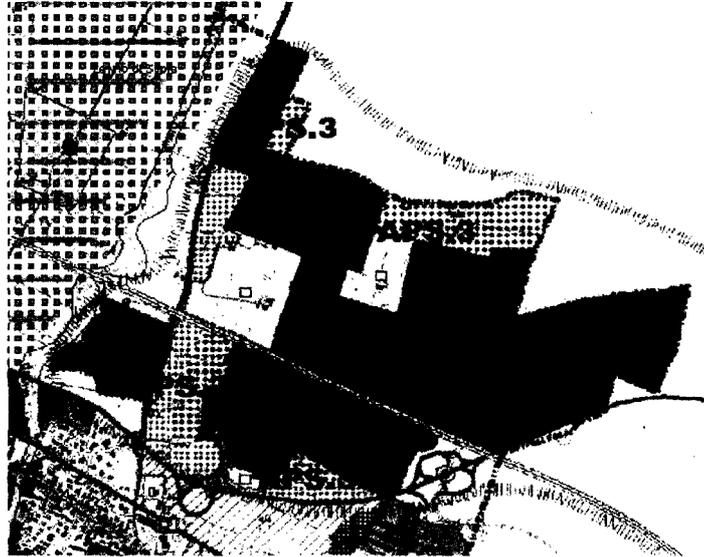


Polo produttivo sovracomunale di Zola Predosa – Casalecchio (Polo funzionale "Zona B") individuato nel PTCP della Provincia di Bologna, la cui attuazione avviene sulla base dell'Accordo territoriale tra la Provincia di Bologna, i Comuni di Casalecchio di Reno e Zola Predosa e l'Unione dei Comuni Valle del Samoggia, accordo nel quale sono definiti condizioni e limiti per lo sviluppo dell'ambito.

Unione Comuni Valle Samoggia
P.G. 0011303 Class. 01-09
del 28/07/2011

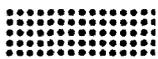


Stralcio della scheda "Ambito del polo produttivo sovracomunale di Zola Predosa e Casalecchio di Reno ("APS.3")" - TAV. AB.VAL.REL



In merito alle tematiche ambientali dell'ambito sovracomunale misto produttivo in questione, si chiede di individuare uno spazio per la laminazione delle acque di tutta l'area industriale impermeabilizzata, secondo le norme dallo PSAI Samoggia. Come è noto infatti lo Scolo Canalazzo mostra evidenti criticità idrauliche a causa della realizzazione di tale area industriale che non ha previsto idonei sistemi di regimazione delle acque, inoltre si ritiene opportuna la creazione di una fascia di mitigazione (così come è stato previsto sul versante di Zola Predosa), classificata come "areale di marginalità degli insediamenti produttivi da riqualificazione in funzione ecologica per contribuire alla complessiva qualificazione ambientale" al fine di proteggere l'area in confine interessata dal progetto di Parco Città-Campagna nel territorio di Bologna di rilievo paesaggistico di rilevanza sovracomunale (art. 7.3 - "Zona di particolare interesse paesaggisto-ambientale" del PTCP).

Stralcio legenda - tav. AB.DP.02



Areali di marginalità degli insediamenti produttivi da qualificare in funzione ecologica per contribuire alla complessiva qualificazione ambientale.

2) In merito al sistema della mobilità che direttamente e indirettamente riguarda anche il territorio comunale di Bologna, si osserva quanto segue:

A)- per quanto riguarda la linea ferroviaria Bologna - Vignola, costituente la linea 2 dell'SFM provinciale, coerentemente con quanto proposto negli strumenti provinciali, ne viene proposto :

- la messa in funzione dei treni elettrici disponibili (migliori prestazioni e minore inquinamento atmosferico e acustico);
- il completamento dell'elettrificazione tra Bazzano - Vignola (in corso di attuazione), e la realizzazione di almeno una delle due SSE previste;
- l'integrazione del materiale rotabile elettrico con quello che deve arrivare attraverso il bando di FER - Sistemi Territoriali (l'ordine è stato acquisito dalla ditta STADLER; la consegna dei 12 treni nuovi è prevista entro 26 mesi dall'aggiudicazione dell'ordine, cioè entro il 2011);
- l'allungamento delle banchine di fermata per poter utilizzare treni più lunghi e capaci (il poter avere banchine di almeno 160 metri comporta l'allungamento di tutte, eccetto Casalecchio Garibaldi, Casalecchio Palasport, Zola Chiesa, Ponte Ronca; in tutto le fermate/stazioni sono 15, di cui 9 nel territorio dell'Unione);
- l'adeguamento e il rendere utilizzabile almeno un ulteriore punto di incrocio (ad es. Zola Municipio), ovvero realizzarne uno nuovo per potere avere maggiori frequenze e maggiore elasticità di orario; si potrebbe pensare anche ad un raddoppio del binario, limitato al tratto più urbano (Casalecchio - Zola Municipio; i due nuovi ponti sull'Autostrada sono già una premessa importante);
- di salvaguardare le possibilità di raddoppio di binario, prolungamento delle banchine, ampliamento degli impianti, adeguamento e creazione di punti di incrocio (in alcuni sono necessarie scelte difficili, es. vincolo del Giardino Campagna di Zola Predosa);
- di creare le premesse per un servizio più veloce, sicuro, regolare, in primo luogo eliminando il maggior numero possibile di passaggi a livello (dove necessario creando alternative carrabili o ciclo-pedonali);
- di dare maggiore valore urbanistico alle fermate/stazioni (localizzarvi attrezzature e servizi di richiamo, e favorire la nascita di attività che ne valorizzino il ruolo nell'ambito della organizzazione urbana e territoriale);
- di programmare il reperimento delle risorse, mantenendo sempre una coerenza tra carico urbanistico e offerta di trasporto.

Tali scelte risultano coerenti con gli obiettivi strategici del Comune di Bologna, richiamati nei relativi strumenti di pianificazione (PSC, PGTU), che puntano ad un trasferimento significativo di utenza dal mezzo privato al mezzo pubblico ed in particolare ai sistemi su ferro, ma non vengono approfondite per quanto riguarda la effettiva fattibilità tecnico-economica.

B)- Per quanto riguarda la viabilità principale extraurbana, viene inserito negli scenari progettuali il completamento della Nuova Bazzanese, la quale, pure se con una sezione ritenuta insufficiente in base alle simulazioni di traffico effettuate (tipologia C1), verrebbe a costituire, assieme all'Asse Attrezzato sud-ovest, il principale asse di penetrazione veicolare da sud-ovest per Bologna.

Non viene trattato il tema del potenziamento della SP 26 Via Rigosa, la quale, assieme al potenziamento di Via del Vivaio, verrebbe a costituire un'importante arteria di collegamento nord-sud tra Nuova Bazzanese, Via Emilia ed Intermedia di Pianura all'estremità ovest della città.

C)- In relazione al sistema Autostradale, la previsione della realizzazione del nuovo casello sulla A1 in località La Muffa ed il suo collegamento a sud con la Nuova Bazzanese ed a Nord con la Via Emilia dovrebbe permettere una più diffusa e capillare accessibilità alla

infrastruttura scaricando conseguentemente la viabilità di adduzione ai caselli di Casalecchio e Borgo Panigale, con conseguenti prevedibili benefici per la città.

Il Passante Autostradale Nord viene semplicemente inserito nella cartografia senza approfondirne i temi trasportistici (in effetti esso non interessa direttamente il territorio della associazione di Comuni).

- D)- Nel Piano non vengono affrontati i temi e le proposte riguardanti le azioni da intraprendere per preservare la Viabilità storica secondaria di Borgo Panigale (Via Felicina, Via Olmetola, Via Casteldebole, Via Morazzo, ecc.) da fenomeni di congestione ed attraversamento improprio.

Nel Piano non viene altresì affrontato il tema del potenziamento e connessione del sistema delle piste ciclabili con quelle previste dagli strumenti di pianificazione del Comune di Bologna, ed in particolare con le piste ciclabili previste su Via Cavalieri Ducati e Via Boiardo, in modo tale da realizzare un vero e proprio sistema di collegamenti intercomunali.

Il Direttore del Settore Urbanistica
Ing. Mauro Bertocchi

Il Direttore del Settore Mobilità
Ing. Cleto Carlini

Il Direttore del Settore Ambiente
Dott. Roberto Diolaiti