



Comune di Modena



PUMS 2030

**Piano Urbano
Mobilità Sostenibile
Modena**

Documento di controdeduzione alle osservazioni

Versione Approvata - Luglio 2020



Indice

1	PREMESSA	3
2	QUADRO GENERALE E METODOLOGIA	5
3	ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE.....	9
4	OSSERVAZIONI D’UFFICIO.....	27
5	TAVOLE SINOTTICHE DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI.....	29



1 PREMESSA

Il Comune di Modena, dopo aver adottato, con deliberazione di Giunta Comunale n. 151 del 26/03/2019, il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030)”, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, ha proceduto, in ottemperanza a quanto disposto dall’Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a) del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, alla pubblicazione sul Burert per la durata di 90 giorni dal 26/06/2019 al 24/09/2019.

Tale periodo di consultazione pubblica ha dato avvio formale alla fase di osservazioni: cittadini, Enti, associazioni e stakeholders hanno potuto prendere visione degli elaborati del PUMS 2030, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso.

Il periodo delle osservazioni si colloca nel percorso di partecipazione per la costruzione del PUMS, che già aveva visto ampia adesione del pubblico durante le fasi iniziali del processo partecipativo. Terminato nel mese di settembre il periodo di presentazione delle osservazioni si è proceduto con la fase istruttoria delle stesse, contestualmente a ulteriori momenti di partecipazione per la condivisione pubblica di contenuti e obiettivi, che hanno portato la discussione direttamente nelle assemblee pubbliche dei Consigli di Quartiere a seguito del loro insediamento. Si è tenuto conto di osservazioni e pareri sul Piano formulati da questi ultimi anche successivamente alla formale chiusura del periodo di osservazioni, al fine di giungere all’approvazione del PUMS con uno strumento completo e condiviso, che possa ritenersi davvero coerente e confacente alle esigenze di mobilità e sostenibilità del territorio.

L’Amministrazione comunale, attraverso questo fervente periodo di condivisione e confronto, ha voluto infatti accrescere e stimolare la partecipazione del pubblico interessato, che ha potuto attivamente contribuire alla revisione e al perfezionamento di scelte e azioni già condivise nella prima fase partecipativa, e riconoscersi nello strumento in fase di approvazione. Gli elaborati di Piano, modificati ed integrati a seguito dei contributi sopraggiunti e delle modifiche d’ufficio apportate, possono considerarsi ora più chiari e puntuali, senza mai arrivare a stravolgere principi, obiettivi e strategie del Piano, che restano ben saldi e condivisi dalla maggior parte delle osservazioni mosse allo stesso.

Il presente documento ha dunque lo scopo di riassumere e valutare tutte le osservazioni pervenute al Comune di Modena, al fine di poter procedere con l’approvazione definitiva in Consiglio Comunale del Piano medesimo e degli elaborati che lo accompagnano.

L’attività di controdeduzione alle osservazioni del PUMS 2030 è sintetizzata nel presente documento, che si struttura come segue:



1. nella prima parte si procede ad una esposizione del quadro generale delle osservazioni ricevute, riassumendo la metodologia di analisi, risposta ed integrazione dei documenti;
2. nella seconda parte vengono proposte alcune analisi statistiche utili alla valutazione e comprensione del processo, che illustrano gli argomenti di maggior interesse e gli esiti delle osservazioni esposte per soggetti proponenti e per tematiche principali;
3. nella terza parte si condividono le modifiche d'ufficio predisposte dall'Ufficio mobilità traffico ed urbanizzazioni del Comune di Modena, in condivisione con l'Amministrazione comunale, contenenti principalmente approfondimenti, correzioni, chiarimenti ed adeguamenti ai documenti, legati anche all'evoluzione normativa intervenuta nel frattempo e al particolare contesto di riferimento (anno 2020, fase emergenziale Covid-19);
4. nella quarta ed ultima parte vengono riportate integralmente le tavole sinottiche delle osservazioni pervenute complete di controdeduzioni ed eventuali modifiche/integrazioni al testo, riportate in ordine cronologico di arrivo dei contributi.



2 QUADRO GENERALE E METODOLOGIA

Durante la fase delle osservazioni del PUMS 2030 del Comune di Modena, comprensivo degli allegati, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, sono giunti contributi da parte di **9 soggetti** e, successivamente, i pareri formulati dai **4 Consigli di Quartiere** interpellati in veste di Enti territoriali, per un totale di **13 soggetti proponenti**. Si noti che i soggetti proponenti si distinguono in: 1 consorzio, 1 gruppo consiliare, 1 privato cittadino, 5 associazioni e 1 gestore.

A causa della natura spesso discorsiva e variegata delle osservazioni pervenute, si è deciso per prima cosa di scorporarne i contenuti e suddividere ulteriormente, quando necessario, in singole osservazioni che affrontassero una specifica tematica per volta, in modo da poter essere più precisi ed efficaci nell'analisi e nella controdeduzione della stessa. Tale operazione ha portato alla definizione di un totale di **306 osservazioni** che prendono in esame tutte le principali tematiche del Piano.

Tabella 1 Totale osservazioni da ciascun soggetto proponente

DATA	SOGGETTO MITTENTE	TIPO DI SOGGETTO	N. DI OSSERVAZIONI	
1	12/08/2019	CO.TA.MO	Conorzio	14
2	24/09/2019	M5S - Modena	Gruppo consiliare	87
3	24/09/2019	Cittadino prot. 280085/19	Privato cittadino	7
4	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazione	7
5	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazione	20
6	25/09/2019	SETA	Gestore TPL	7
7	25/09/2019	WWF	Associazione	4
8	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazione	33
9	25/09/2019	FIAB Modena	Associazione	41
TOTALE			220	

Tabella 2 Totale osservazioni dai Quartieri

DATA	SOGGETTO MITTENTE	TIPO DI SOGGETTO	N. DI OSSERVAZIONI	
10	24/02/2020	Quartiere 1	Ente	51



11	24/02/2020	Quartiere 4	Ente	14
12	24/03/2020	Quartiere 3	Ente	18
13	28/04/2020	Quartiere 2	Ente	3
TOTALE				86

Tabella 3 Totale osservazioni ricevute

N. SOGGETTI TOTALI	N. DI OSSERVAZIONI TOTALI
13	306

Come si nota dalle tabelle precedenti (Tabella 1, 2 e 3) a ciascun proponente è stato assegnato un numero progressivo da 1 a 13 in base alla data di ricevimento del contributo. Le 306 osservazioni sono invece identificate da 2 numeri progressivi: un numero progressivo che riparte da 1 per ciascun soggetto proponente e uno progressivo finale che identifica univocamente l'osservazione con un numero da 1 a 306.

Una volta codificate le osservazioni, tramite una prima lettura è stato possibile assegnare a ciascuna richiesta o proposta un argomento principale tra quelli affrontati dai documenti di Piano, che possono essere raggruppati in:

1. quadro normativo e programmatico del PUMS
2. metodologia e integrazione PUMS-PUG
3. obiettivi, strategie e partecipazione del PUMS
4. mobilità dolce
5. zone 30
6. trasporto pubblico
7. rete viaria
8. ZTL e aree pedonali
9. sosta
10. mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico
11. logistica urbana merci
12. azioni di mobility management e cultura sostenibilità
13. aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile
14. risultati ed effetti del PUMS
15. costi del PUMS



16. attuazione e tempi del PUMS

17. monitoraggio del PUMS

La definizione delle tematiche principali ha permesso, in fase di analisi e controdeduzione, di procedere per argomento e affrontare simultaneamente le osservazioni riguardanti uno stesso tema in maniera uniforme e coerente. Le osservazioni afferenti a uno stesso argomento principale sono state dunque analizzate una per volta al fine di classificare l'osservazione come:

- accolta;
- parzialmente accolta;
- non accolta;
- non pertinente.

Le osservazioni considerate coerenti, in tutto o in parte, con i contenuti del Piano, o comunque già contenute in quest'ultimo, sono state considerate "accolte" o "parzialmente accolte". Tali osservazioni, talvolta, hanno comportato la necessità di modifica e/o integrazione a parti specifiche dei documenti adottati. Le osservazioni i cui contenuti non sono stati ritenuti coerenti con obiettivi, principi e strategie del Piano, oppure in contrasto con gli scenari proposti dallo stesso, sono state considerate invece "non accolte". Infine, le richieste non attinenti agli argomenti trattati dal PUMS o che esulano dalla competenza del suo livello strategico, come per esempio quelle riguardanti le invarianti infrastrutturali di Piano, sono state considerate "non pertinenti".

Una volta stabilita la tipologia di accoglimento della singola osservazione si è proceduto alla formulazione della controdeduzione in forma testuale e alla conseguente eventuale revisione dei documenti adottati che sono stati modificati e/o integrati con le proposte di modifiche derivate dalle osservazioni che le hanno determinate.

La metodologia applicata per l'attribuzione della tipologia di accoglimento dell'osservazione e la relativa formulazione della controdeduzione, che conduce quindi al conseguimento dei documenti controdedotti, è riassunta in Figura 1.

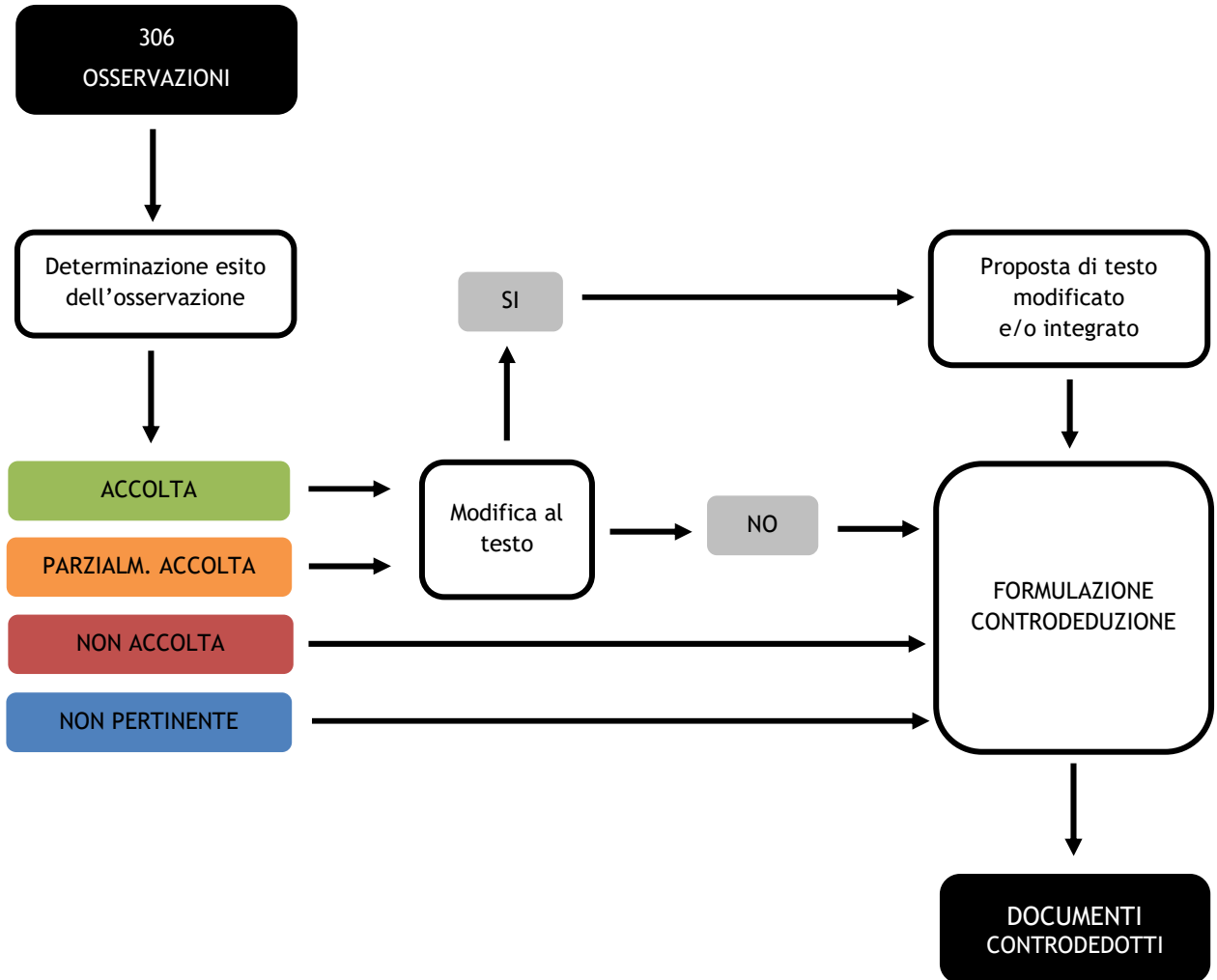


Figura 1 Metodologia di attribuzione della tipologia di accoglimento dell'osservazione e controdeduzione



3 ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Il presente paragrafo ha lo scopo di offrire una rassegna delle principali statistiche in termini di tematiche e sotto-tematiche che hanno destato maggior interesse per la cittadinanza e gli stakeholder che hanno offerto contributi; verranno anche esposti brevemente gli esiti delle osservazioni (in termini di accettazione e modifiche) riproposti per soggetti proponenti e per argomento principale.

Nelle seguenti tabelle si riporta, per ciascun argomento principale, gli oggetti specifici delle osservazioni pervenute (sotto-tematiche) e il numero di osservazioni totali per ciascun oggetto per semplicità di lettura. Dall'osservazione dei numeri sotto riportati le tematiche emergenti risultano essere le seguenti: il **trasporto pubblico** (circa il **23%** del totale delle osservazioni pervenute, prevalentemente orientate alla discussione in merito alle risorse da dedicare al TPL e all'ammodernamento della flotta), la **mobilità ciclistica e pedonale** (circa il **20%** delle osservazioni che spaziano tra le richieste di manutenzione della dotazione di piste ciclabili esistenti all'attenzione agli aspetti della pedonalità) e la **rete viaria** (circa il **12%** prevalentemente rivolte ad infrastrutture trattate come invariabili strutturali dal Piano). Ulteriori tematiche oggetto di quote significative di osservazioni sono state la **ZTL**, la **sosta**, l'**innovazione tecnologica**, **obiettivi e costi del PUMS**.

Tabelle 4 Argomento principale e sotto-tematiche delle osservazioni pervenute

1. QUADRO NORMATIVO	N. OSS.
non coerenza con piani e direttive sovraordinate	3
TOTALE	3

2. METODOLOGIA E INTEGRAZIONE PUMS - PUG	N. OSS.
analisi fabbisogni	1
lettura PUMS facilitata	1
pianificazione debole	1
piano finanziario diviso per interventi	1
TOTALE	4



3. OBIETTIVI, STRATEGIE E PARTECIPAZIONE PUMS	N. OSS.
analisi incidentalità	1
campagna di comunicazione	1
critiche su obiettivi e realizzazione	4
modalità di trasporto trascurate	1
obiettivi non adeguati	1
partecipazione	2
sicurezza stradale	1
sproporzione obiettivi e azioni - rete viaria, TPL, mobilità dolce	1
strategie anti-inquinamento	1
TOTALE	13

4. MOBILITA' DOLCE	N. OSS.
accessibilità universale e manutenzione marciapiedi in CS	1
anticipo tempi dorsali	2
assenza analisi percorsi ed aree pedonali esistenti	1
azioni concrete per pedonalità rimandate oltre il PUMS	1
biciclette contromano	1
bike-sharing	1
caratteristiche geometrico-progettuali ciclabili e ciclopedonali	2
completamento rete ciclabile	1
depositi biciclette	7
formazione/educazione ciclisti	1
interventi temporanei nel weekend	1
no aggiornamento dei vecchi programmi per la ciclabilità	1
Nonantolana - tempi ampliamento e ciclopedonale	1
nuovi portabici	1
p.ti critici - precedenza a ciclisti e pedoni	1
Passerella Ponte Alto - tempi	1
percorsi pedonali e marciapiedi - larghezza	1



percorsi sicuri casa-scuola	1
piano di manutenzione marciapiedi	2
Ponte Alto - case avanzate per ciclisti	1
precedenza a ciclisti e pedoni	1
priorità a percorsi per i ciclisti più attivi	1
progettazione sostenibile ciclabili	1
quota spostamenti in bici - manutenzione	1
rete ciclopedonale esistente	12
riferimenti mancanti	3
rimozione barriere per mobilità dolce	2
risorse per mobilità pedonale esigue	1
segnaletica ciclabili	1
separazione nuovi percorsi ciclabili da carreggiata	1
separazione nuovi percorsi ciclabili da pedonali	3
sistema del "doppio rosso" vs "case avanzate"	2
sottopassaggi Manzoni-Morane e Morane-Adria	1
spazio per pedoni limitato in centro storico - riqualificazione	1
zone quiete scuole	1
TOTALE	61

5. ZONE 30	N. OSS.
ampliamento zona 30 La Spezia	2
anticipo tempi zone 30	2
completamento zone 30	1
progettazione zone 30	1
zone 30 esistenti	2
TOTALE	8



6. TRASPORTO PUBBLICO	N. OSS.
analisi TPL scoraggianti e poco rappresentative	1
bonus mobilità terza età bus-taxi	1
cavalcavia Mazzoni	1
coinvolgimento utenti su soddisfazione servizio TPL	1
competitività TPL - tempi	1
contributo TPL - shift modale	1
critiche su obiettivi e realizzazione per TPL	1
fermate TPL	3
flotta TPL	8
frequenza linee TPL	1
hub intermodale	4
linea Modena-Sassuolo	13
linee TPL eliminabili/accorpabili	1
maggiore sicurezza sul TPL	1
maggiori controlli sul TPL	1
Novi Park - navetta	1
nuovi hub	1
piano per TPL	6
risorse per TPL	1
ruolo taxi	1
sistemi di preferenziamento TPL	7
taxi rosa	1
taxibus	3
TPL ecologico ad alta frequenza	1
trasporto pubblico notturno	6
velocità commerciali TPL	1
vietare transito TPL in via emilia centro nel weekend	1
Vignolese-Cucchiari - tempi di verde	1



zone quiete scuole	1
TOTALE	71

7. RETE VIARIA	N. OSS.
adeguamento segnaletica	1
allontanamento residenza-lavoro	1
analisi stato di fatto strade	1
Campogalliano-Sassuolo	8
Complanarina	4
congestione stradale dovuta ad uso strada da parte di pedoni e ciclisti errata	1
controllo velocità tangenziale	1
Falcone-Argiolas	1
manutenzione rete stradale centro storico	1
modal split sommario e non aggiornato	1
Nuova Estense	1
Ponte dell'Uccellino	1
azioni per il centro storico	1
ricuciture	2
riduzione capacità assi	1
rotatorie	4
sistema semaforico	1
sottopasso Minutara	1
strada nazionale per Carpi	1
Strada Nonantolana	3
tutela pavimentazioni in lastricato del centro storico	1
TOTALE	37



8. ZTL E AREE PEDONALI	N. OSS.
espansione ZTL	5
nuove pedonalizzazioni	9
regolamentazione ZTL	4
rimozione cassonetti in centro storico	1
taxi in aree pedonali	3
tempi ZTL e pedonalità	1
TOTALE	23

9. SOSTA	N. OSS.
eliminazione parcheggi Piazzale S. Agostino	1
Garage Ferrari	2
Novi Park	7
parcheggi scambiatori e criticità	1
parcheggi scambiatori e TPL	1
sosta - proposte	1
sosta a pagamento ex AMCM	1
sosta in centro storico	2
sosta in centro urbano incentiva l'ingresso in auto	2
sosta su strada - eliminazione	1
stalli taxi parcheggi scambiatori	1
tariffe sosta	2
TOTALE	22

10. MOBILITÀ ELETTRICA, CAR SHARING E SVILUPPO TECNOLOGICO	N. OSS.
auto elettriche in ZTL	1
car sharing	1
colonnine elettriche	3
incentivi per veicoli ecologici	4



micromobilità elettrica	1
mobilità elettrica	1
veicoli elettrici PA	2
TOTALE	13

11. LOGISTICA URBANA MERCI	N. OSS.
cargo-bike	1
logista merci in centro storico	1
riferimenti mancanti	2
TOTALE	4

12. AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT E CULTURA SOSTENIBILITÀ	N. OSS.
asili aziendali	1
bike-to-work e bike-to-school	1
iniziative per la cultura sostenibilità da accompagnare ad azioni concrete	2
mobility manager di area	1
piano spostamenti casa-lavoro	1
riduzione necessità di spostamento	1
risorse per politiche per innovazione e cultura sostenibilità	1
telelavoro	1
TOTALE	9

13. ASPETTI AMBIENTALI, INFRASTRUTTURE VERDI E DESIGN SOSTENIBILE	N. OSS.
comunicazione PUMS e aspetti climatici	1
progettazione sostenibile e ambiente	2
risorse per ambiente	1
sanzioni anti smog	1



traffico e salute	2
TOTALE	7

14. RISULTATI ED EFFETTI PUMS	N. OSS.
aumento traffico sui viali del CS	1
contributo mobilità pedonale - shift modale	1
critiche su risultati attesi	1
effetti ed esigenze di determinate categorie di cittadini	1
effetti nuova viabilità veicolare su uso bicicletta	1
riduzione traffico non effettiva	1
TOTALE	6

15. COSTI PUMS	N. OSS.
fondi per ciclo-pedonalità	1
risorse per mobilità sostenibile esigue	1
risorse per politiche per innovazione e cultura sostenibilità	1
risorse principalmente indirizzate a mobilità privata	1
spostare risorse da Campogalliano-Sassuolo	3
spostare risorse dalla nuova rete viaria	4
fondi per ciclo-pedonalità	1
TOTALE	11

16. attuazione e tempi PUMS	N. OSS.
critiche su interventi a breve termine	1
cronoprogramma PUMS	1
impiego di interventi temporanei	1
piano TPL poi estensione ZTL	1
stato progettazione sproporzionata tra rete viaria e mobilità sostenibile	2



troppi interventi a medio-lungo termine	1
critiche su interventi a breve termine	1
TOTALE	7

17. MONITORAGGIO	N. OSS.
analisi annuale su mobilità pubblica e privata	1
indicatore "concentrazioni inquinanti stazioni di monitoraggio da traffico"	1
indicatore del consumo di suolo	1
monitoraggio spesa-risultati per innovazione e cultura sostenibilità	1
riferimenti mancanti	1
valutazione impatti uso biocarburanti	1
verifica grandezze ARPAE	1
TOTALE	7

Le tabelle seguenti riportano gli esiti, in termini di accoglimento, delle osservazioni pervenute per argomento principale, e le relative modifiche proposte al testo.

Tabella 5 Esito delle osservazioni per argomento

	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
1	quadro normativo e programmatico PUMS	1	2			3
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG	1	3			4
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	5	5	2	1	13
4	mobilità dolce	20	31	7	3	61
5	zone 30	1	5	2		8
6	trasporto pubblico	21	45	3	2	71
7	rete viaria	7	16	3	11	37



8	ZTL e aree pedonali	4	12	6	1	23
9	sosta	4	13	4	1	22
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	3	10			13
11	logistica urbana merci	2	2			4
12	azioni di mobility management e cultura sostenibile	5	3		1	9
13	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	4	3			7
14	risultati ed effetti PUMS	2	4			6
15	costi PUMS		6	3	2	11
16	attuazione e tempi PUMS	1	6			7
17	monitoraggio	4	1		2	7
TOTALE		84	168	30	24	306

Tabella 6 Modifiche al testo per argomento

	ARGOMENTO	MODIFICHE PROPOSTE AL TESTO	TOTALE
1	quadro normativo e programmatico PUMS		3
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG		4
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS		13
4	mobilità dolce	7	61
5	zone 30		8
6	trasporto pubblico	2	71
7	rete viaria		37
8	ZTL e aree pedonali		23
9	sosta	1	22
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	5	13
11	logistica urbana merci	1	4
12	azioni di mobility management e cultura sostenibile	1	9
13	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile		7



14	risultati ed effetti PUMS		6
15	costi PUMS		11
16	attuazione e tempi PUMS		7
17	monitoraggio	2	7
TOTALE		19	306

Le tabelle di seguito riportano gli esiti delle osservazioni pervenute per soggetto proponente e le relative modifiche proposte al testo. Si noti che, nel rispetto del D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 1961, si è scelto di pubblicare in forma anonima i contributi ricevuti da privati cittadini (contributo n. 3), cui ci si riferisce con il relativo n. di protocollo.

Tabella 7 Esito delle osservazioni per soggetto

	SOGGETTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
1	CO.TA.MO	5	8	1		14
2	M5S - Modena	20	53	9	5	87
3	Cittadino prot. 280085/19	3	4			7
4	Italia Nostra - Modena	2	4	1		7
5	Ass. Modena Volta Pagina	4	11	3	2	20
6	SETA	3	3		1	7
7	WWF	3			1	4
8	Legambiente - Modena	10	9	7	7	33
9	FIAB Modena	7	29	5		41
TOTALE PARZIALE		56	122	26	16	220
10	Quartiere 1	27	1	4	51	51
11	Quartiere 4	7	2	2	14	14
12	Quartiere 3	12	1	2	18	18
13	Quartiere 2				3	3
TOTALE		84	168	30	24	306



Tabella 8 Modifiche al testo per soggetto

	ARGOMENTO	MODIFICHE PROPO- STE AL TESTO	TOTALE
1	CO.TA.MO	3	14
2	M5S - Modena	4	87
3	Cittadino prot. 280085/19		7
4	Italia Nostra - Modena		7
5	Ass. Modena Volta Pagina		20
6	SETA		7
7	WWF		4
8	Legambiente - Modena	10	33
9	FIAB Modena	1	41
TOTALE PARZIALE		16	220
10	Quartiere 1		51
11	Quartiere 4		14
12	Quartiere 3	1	18
13	Quartiere 2		3
TOTALE		19	306

Infine, si ritiene utile proporre una tabella riassuntiva per ciascun soggetto proponente, che ha modo così di visualizzare il proprio contributo e gli esiti dello stesso.

Tabella 9 Esiti CO.TA.MO

1. CO.TA.MO						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON AC- COLTA	NON PER- TINENTE	
4	mobilità dolce	2	1			3
6	trasporto pubblico	1	4			5
8	ZTL e aree pedonali		2	1		3
9	sosta	1				1



10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	1	1			2
TOTALE		5	8	1		14

Tabella 10 Esiti M5S - MODENA

2. M5S - MODENA						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
1	quadro normativo e programmatico PUMS		1			1
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG		1			1
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS		2			2
4	mobilità dolce	5	7		1	13
5	zone 30		1	1		2
6	trasporto pubblico	4	14			18
7	rete viaria	3	7	1	3	14
8	ZTL e aree pedonali	1		4		5
9	sosta	2	6	2		10
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	1	5			6
12	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	2	1		1	4
13	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	2	2			4
15	costi PUMS		4	1		5
16	attuazione e tempi PUMS		2			2
TOTALE		20	53	9	5	87



Tabella 11 Esiti cittadino prot. 280085/19

3. CITTADINO PROT. 280085/19					
ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	1	1		2
4	mobilità dolce	1			1
7	rete viaria		2		2
16	attuazione e tempi PUMS	1	1		2
TOTALE		3	4		7

Tabella 12 Esiti ITALIA NOSTRA - MODENA

4. ITALIA NOSTRA - MODENA					
ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
1	quadro normativo e programmatico PUMS		1		1
5	zone 30		1	1	2
6	trasporto pubblico	1			1
8	ZTL e aree pedonali		1	1	2
13	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	1	1		2
TOTALE		2	4	1	7

Si specifica in questa sede che l'Associazione Italia Nostra fa proprie anche le 20 osservazioni proposte da Associazione Modena Volta Pagina, presentate nella tabella successiva.

Tabella 13 Esiti ASSOCIAZIONE MODENA VOLTA PAGINA

5. ASSOCIAZIONE MODENA VOLTA PAGINA					
ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
4	mobilità dolce		2	1	3
6	trasporto pubblico	1	5		6
7	rete viaria	1			1



9	sosta			2		2
14	risultati ed effetti PUMS	2	2			4
15	costi PUMS		1		2	3
17	monitoraggio		1			1
TOTALE		4	11	3	2	20

Tabella 14 Esiti SETA

6. SETA		ESITO OSSERVAZIONI				
	ARGOMENTO	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	TOTALE
6	trasporto pubblico	3	3		1	7
TOTALE		3	3		1	7

Tabella 15 Esiti WWF

7. WWF		ESITO OSSERVAZIONI				
	ARGOMENTO	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	TOTALE
4	mobilità dolce	1				1
5	zone 30	1				1
6	trasporto pubblico	1				1
7	rete viaria				1	1
TOTALE		3			1	4

Tabella 16 Esiti LEGAMBIENTE - MODENA

8. LEGAMBIENTE - MODENA		ESITO OSSERVAZIONI				
	ARGOMENTO	ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	TOTALE
4	mobilità dolce	1	3	5		9
6	trasporto pubblico	2	3			5



7	rete viaria		1	1	5	7
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	1	1			2
11	logistica urbana merci	1	1			2
12	azioni di mobility management e cultura sostenibile	1				1
15	costi PUMS			1		1
17	monitoraggio	4			2	6
TOTALE		10	9	7	7	33

Tabella 17 Esiti FIAB

9. FIAB						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
1	quadro normativo e programmatico PUMS	1				1
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS		1	2		3
4	mobilità dolce		8	1		9
5	zone 30		1	1		2
6	trasporto pubblico	4	3			7
7	rete viaria		5			5
8	ZTL e aree pedonali		1			1
9	sosta		2			2
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico		1			1
11	logistica urbana merci	1				1
12	azioni di mobility management e cultura sostenibile	1	2			3
14	risultati ed effetti PUMS		2			2
15	costi PUMS		1	1		2
16	attuazione e tempi PUMS		2			2
17	monitoraggio					
TOTALE		7	29	5		41



Tabella 18 Esiti QUARTIERE 1

10. QUARTIERE 1						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG		1			1
3	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	4	1		1	6
4	mobilità dolce	4	3			7
5	zone 30		1			1
6	trasporto pubblico	3	7	1	1	12
7	rete viaria	3				3
8	ZTL e aree pedonali	3	7		1	11
9	sosta	1	3		1	5
10	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico		2			2
11	logistica urbana merci		1			1
13	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	1				1
16	attuazione e tempi PUMS		1			1
TOTALE		19	27	1	4	51

11. QUARTIERE 4						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
4	mobilità dolce	2	1		2	5
6	trasporto pubblico		2			2
8	ZTL e aree pedonali		1			1
9	sosta		1			1
12	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	1				1
TOTALE		3	7	2	2	14



Tabella 19 Esiti QUARTIERE 3

12. QUARTIERE 3						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG		1			1
4	mobilità dolce	3	6			9
5	zone 30		1			1
6	trasporto pubblico		2			2
7	rete viaria		1	1	2	4
9	sosta		1			1
TOTALE		3	12	1	2	18

Tabella 20 Esiti QUARTIERE 2

12. QUARTIERE 2						
	ARGOMENTO	ESITO OSSERVAZIONI				TOTALE
		ACCOLTA	PARZIAL. ACCOLTA	NON ACCOLTA	NON PERTINENTE	
2	metodologia e integrazione PUMS-PUG	1				1
4	mobilità dolce	1				1
6	trasporto pubblico	1				1
TOTALE		3				3

In conclusione, si può affermare che sono state accolte, integralmente o parzialmente, oltre l'84% delle osservazioni pervenute, mentre la restante percentuale è stata classificata come non accolta (9,8%) o non pertinente (7,8%).

La formulazione delle controdeduzioni alle osservazioni ha comportato nella maggior parte dei casi necessari chiarimenti e/o approfondimenti sul tema in oggetto, e solo nel 5% dei casi la modifica e/o integrazione del testo adottato del Piano, confermando la validità dei contenuti adottati e anzi rilanciandone la centralità e l'importanza.



4 OSSERVAZIONI D'UFFICIO

Le modifiche d'ufficio proposte mirano principalmente ad inserire approfondimenti, correzioni, chiarimenti e adeguamenti al testo legati anche all'evoluzione normativa intervenuta nel frattempo e del particolare contesto di riferimento (anno 2020, fase emergenziale Covid-19).

Gli uffici del Settore Pianificazione e Sostenibilità Urbana hanno dunque espresso le seguenti osservazioni/raccomandazioni:

1. è opportuno integrare la relazione di Piano con uno specifico paragrafo che riporti spunti di riflessione connessi alla particolare situazione di emergenza sanitaria (pandemia Covid-19) che sta avendo e avrà consistenti riverberi sulle dinamiche di mobilità delle persone e delle merci, nonché sulla gestione dello spazio pubblico e sulle azioni pianificatorie da intraprendere per affrontare sinergicamente le necessità di distanziamento sociale e il mantenimento di un elevato livello di efficienza del sistema dei trasporti;
2. è opportuno integrare la relazione di Piano con uno specifico paragrafo relativo al tema della micromobilità elettrica che dopo l'adozione del Piano ha avuto un'improvvisa accelerazione normativa che richiede specifica menzione;
3. è opportuno aggiornare le tavola grafiche di progetto dei percorsi ciclabili e i relativi paragrafi della relazione di piano con alcuni micro-interventi che sono stati oggetto di richiesta/segnalazione dopo l'adozione del piano o che rientrano in procedimenti urbanistico - edilizi in corso: Via D'Avia Nord, Via Sigonio, Via Virgilio, Via Cucchiari, Via Lerici, Via dello Sport;
4. è opportuno aggiornare le tavola grafiche di progetto della rete viaria e i relativi paragrafi della relazione di piano con alcuni micro-interventi puntuali (rotatorie) che sono stati oggetto di richiesta/segnalazione dopo l'adozione del piano o che rientrano in procedimenti urbanistico - edilizi in corso: viabilità Via Divisione Acqui/Via dello Sport/sottopasso Minutara, Via Francia/Via Albareto, Via Morane/Via Arquà, Via Gherbella/Via S.Lorenzo, Strada Nonantolana/Via dei Torrazzi;
5. è opportuno aggiornare le tavola grafiche di progetto delle zone 30 e i relativi paragrafi della relazione di piano con alcuni micro-interventi che sono stati oggetto di richiesta/segnalazione dopo l'adozione del piano o che rientrano in procedimenti urbanistico - edilizi in corso: Comparto Ex Mercato Bestiame, comparto Cuba-Portorico, comparto Vaciglio; eliminare previsione di zona 30 su Via Santi, Via Costa e Via Guarini, assi viari di distribuzione urbana, che per mero errore materiale erano stati ricompresi tra le zone 30 di lungo periodo;



6. è opportuno aggiornare la relazione di piano al paragrafo 3.1.2 - percorsi per il cicloturismo, itinerari nazionali ed europei e la relativa tavola grafica 3.2 per recepire le recenti indicazioni sovraordinate rispetto al percorso Eurovelo 7;
7. è necessario sistemare un mero errore materiale di restituzione grafica nella tavola 3.3 integrando con il reticolo stradale di sfondo per migliorare la leggibilità dell'elaborato;
8. è necessario sistemare un mero errore materiale di restituzione grafica nella tavola 3.11 relativamente alla campitura delle nuove zone 30 per migliorare la leggibilità dell'elaborato;
9. è necessario sistemare un mero errore materiale di restituzione grafica nelle tavole dell'allegato 4 - Quaderno delle simulazioni medio e lungo periodo al fine di consentirne la corretta leggibilità grafica.



5 TAVOLE SINOTTICHE DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

La presente sezione riporta integralmente le tavole sinottiche delle osservazioni pervenute complete di controdeduzioni ed eventuali modifiche/integrazioni al testo, riportate in ordine cronologico di arrivo dei contributi e dunque per numero progressivo identificativo dell'osservazione crescente.

Progr. FINAL E	00progr	Progr. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
1	1	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	trasporto pubblico	4.1.2.3	Riconoscimento del servizio taxi come funzione complementare e integrativa al trasporto pubblico di linea all'interno del PUMS, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo dell'intermodalità (COTAMO fa notare che peraltro il servizio taxi è costituito ad oggi da una flotta per il 67% a basso impatto ambientale).	ruolo taxi	Parzialmente e Accolta	Il taxi rappresenta certamente una delle modalità di spostamento sostenibile classificabile come trasporto pubblico. Trattandosi tuttavia di un servizio gestito privatamente non è stato oggetto di trattazione del PUMS che invece si è concentrato sulla componente collettiva del trasporto pubblico, richiamando i dati sulla consistenza dello stato di fatto (domanda e offerta) e le prospettive di assetto futuro.	0		
2	2	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	sosta	6.2.3.1	Si chiede di prevedere nel PUMS l'inserimento di appositi stalli per taxi nei parcheggi scambiatori. COTAMO propone contestuale possibilità di concordare griglie tariffarie dedicate all'intermodalità da parte loro.	stalli taxi parcheggi scambiatori	Accolta	Come già sperimentato in diversi parcheggi c/o i principali poli attrattori della città, si condivide la proposta di individuare stalli riservati ai taxi nei parcheggi scambiatori, in modo da agevolare un interscambio con modalità più sostenibili per le porzioni di itinerario interne all'area urbana. Tali stalli potranno essere definiti puntualmente nelle fasi di sviluppo progettuale e/o di redazione di specifica ordinanza di viabilità, in numero proporzionato al numero complessivo di posti. Per quanto riguarda la definizione di griglie tariffarie, il Comune si rende disponibile al confronto tecnico e alla promozione di carattere mediatico delle iniziative intraprese per favorire la mobilità sostenibile. Si propone una modifica al testo a pag. 322 (par. 6.2.3.1).	1	(p.322) A sostegno delle politiche di sharing mobility, infine, nella progettazione dei parcheggi di interscambio si dovrà considerare l'inserimento di posti riservati e gratuiti per la sosta dei veicoli di car sharing elettrico, nonché stalli riservati per i taxi.	(p.322) A sostegno delle politiche di sharing mobility, infine, nella progettazione dei parcheggi di interscambio si dovrà considerare l'inserimento di posti riservati e gratuiti per la sosta dei veicoli di car sharing elettrico.
3	3	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1.1	Si chiede di prevedere nel PUMS l'installazione di colonnine elettriche per la ricarica in corrispondenza degli stalli per taxi nei parcheggi scambiatori.	colonnine elettriche	Accolta	Nell'ambito delle descritte iniziative volte allo sviluppo della rete delle infrastrutture di ricarica, saranno valutate anche le disponibilità degli operatori privati a prendere in considerazione postazioni riservate ai taxi.	0		
4	4	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1.2; 7.1.6.1	Si propone la possibilità di accelerare e concretizzare la trasformazione della flotta taxi verso motorizzazioni ibride o totalmente elettriche prima dell'obiettivo del 2030 per mezzo di incentivi economici comunali.	incentivi per veicoli elettrici - taxi elettrici	Parzialmente e accolta	La regione Emilia Romagna prevede da anni una politica di incentivazione (econcentivi) all'acquisto di veicoli ecologici per cittadini ed aziende con determinati requisiti, a cui anche i taxi possono accedere. Parallelamente, il Comune di Modena già da tempo prevede specifici incentivi economici per l'acquisto di veicoli elettrici, con particolare riferimento ai velocipedi a pedalata assistita: tale orientamento, che si intende mantenere, punta a privilegiare la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto non solo dal punto di vista delle emissioni ma anche degli ingombri che influiscono sui fenomeni di congestione stradale. L'incentivazione degli autoveicoli per la transizione verso motorizzazioni meno impattanti è dunque correttamente affidata ad iniziative nazionali e regionali, nell'ambito degli indirizzi europei, anche per la dimensione economica delle risorse necessarie.	0		
5	5	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	mobilità dolce	3.1.3; 3.1.6.3; 3.1.6.4; 3.2.2.5	Si evidenzia la necessità di mettere in sicurezza le piste già realizzate, spesso a raso di ingressi agli edifici.	rete ciclopedonale e esistente - manutenzione e sicurezza	Accolta	Si condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99. Come già riportato nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano), già nel breve termine è previsto che l'Amministrazione rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Tale Piano si configura come uno strumento specifico che andrà certamente ad accompagnare e direzionare la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui la rete ciclabile e ciclopedonale,) organicamente consolidata all'interno del territorio comunale tra le attività ordinarie e pertanto non espressamente citata nel PUMS.	0		
6	6	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	mobilità dolce	3.1.6; 3.1.7; 7.1.3.3	Si evidenzia la necessità di formazione dei ciclisti sulle norme del codice della strada per un'educazione all'uso del mezzo in sicurezza.	formazione/educazione ciclisti	Accolta	Si condivide la necessità di formazione ed educazione dei ciclisti finalizzata sia all'uso della bicicletta come mezzo alternativo all'auto privata sia sul tema dell'utilizzo in sicurezza del veicolo. Tali iniziative, già ricomprese nelle attività promosse dal Comune, potranno essere ulteriormente potenziate e integrate a quelle già elencate, a titolo esemplificativo e non esaustivo, al paragrafo 7.1.3.3 per il coinvolgimento della cittadinanza e i percorsi educativi. Al fine di integrare tale suggerimento si propone una modifica al testo a pag. 355 (par. 7.1.3).	1	(p.355) Di seguito sono elencate diverse iniziative già attuate con successo all'interno del territorio comunale di Modena e che vengono riconfermate nello scenario del PUMS. A queste dovranno necessariamente essere affiancate nuove azioni che verranno opportunamente studiate e pianificate al passo con diversi fattori in continua evoluzione, come le mutevoli esigenze della popolazione, l'avanzamento tecnologico, il cambiamento climatico e più in generale le condizioni del contesto. Tali azioni potranno altresì essere messe in atto nell'ambito di specifici progetti europei o sulla base di esempi virtuosi messi in pratica in altre realtà. Tra le possibili iniziative che l'Amministrazione valuterà di promuovere all'interno del territorio comunale rientreranno, a titolo d'esempio, l'incentivazione dello smart working e delle conferenze in remoto al fine di ridurre la necessità di spostamento e iniziative di formazione ed educazione alla mobilità ciclistica che affrontino l'argomento anche in termini di sicurezza.	(p.355) Si riportano di seguito, accanto a nuove azioni da introdurre, anche diverse iniziative già attuate con successo e che vengono riconfermate nello scenario di PUMS
7	7	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	mobilità dolce	3.2.2	Si ritiene necessaria la realizzazione delle nuove piste ciclabili il più possibile in sede propria e non ricavate tutte dalle attuali strade, con il risultato di restringere troppo le carreggiate, aumentare il traffico e l'inquinamento.	separazione nuovi percorsi ciclabili da carreggiata	Parzialmente e accolta	La dimensione degli spazi è definita dal Codice della Strada. Il PUMS pone particolare attenzione alla progettazione e riqualificazione qualitativa della rete stradale per garantire una fruizione adeguata, equilibrata e sicura a tutti gli utenti dello spazio pubblico migliorando quello dedicato alla pedonalità, alla micromobilità, alla ciclabilità, al trasporto pubblico, ai mezzi condivisi. La scelta della tipologia di pista ciclabile, in sede propria o in carreggiata, non può prescindere dall'inserimento nel contesto: i vincoli geometrici, il costruito consolidato, i flussi veicolari, la sicurezza che dovrà essere garantita a tutti gli utenti. Le caratteristiche dell'ambito di intervento quindi determineranno la scelta progettuale più opportuna senza prediligere, in via generale, l'una o l'altra soluzione tipologica. Al fine di chiarire questo concetto all'interno del PUMS, si propone una modifica al testo a pag. 158 (par. 3.2.2.2).	1	(pag.158) Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere sperimentata più diffusamente anche a Modena la soluzione di percorsi in carreggiata che garantiscono la massima linearità e velocità degli itinerari per i ciclisti più attivi. Tuttavia, non bisogna dimenticare che la tradizione della bicicletta è fortemente radicata nel territorio e che esistono altre categorie di ciclisti (es. bambini, anziani) che ricercano invece, specialmente lungo la viabilità principale, una sede propria con condizioni di maggior sicurezza rispetto alla convivenza con gli autoveicoli. Per questo, nella gestione degli spazi si deve garantire priorità di realizzazione a percorsi in sede propria, sebbene spesso risultino più onerosi in termini di costi di realizzazione. Ovviamente le scelte progettuali di dettaglio – nel rispetto del disegno strategico generale – saranno approfondite singolarmente per ogni tracciato in funzione delle condizioni del contesto. Nei presupposti delle scelte progettuali, per individuare la miglior soluzione caso per caso, andrà analizzato con attenzione l'intero tenendo conto di moltissimi fattori, come i vincoli geometrici, le caratteristiche dei flussi veicolari e la loro composizione, la natura delle intersezioni presenti, la potenziale utenza, il valore trasportistico dell'itinerario di progetto rispetto alla rete e i receipt etc.—	
8	8	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	trasporto pubblico	4.2	Si ritiene decisivo e prioritario realizzare un trasporto pubblico di linea ad alta frequenza ecologico.	TPL ecologico ad alta frequenza	Accolta	Il PUMS prevede l'organizzazione di un sistema di TPL urbano basato su una forte gerarchizzazione della rete con almeno 3 linee portanti ad alta frequenza in grado di connettere velocemente i principali poli attrattori. Inoltre, si prevede all'interno del PUMS anche un progressivo rinnovo del parco veicolare del TPL, a cominciare dal blocco degli acquisti di mezzi ad alimentazione diesel a partire già dal 2022. La transizione verso mezzi più ecologici è da attuarsi a seguito della redazione di un più approfondito Piano di acquisto dei nuovi mezzi urbani 100% elettrici, filoviari o a batteria, e/o ibridi che deve essere redatto entro il 2025. Il PUMS, in quanto piano strategico di settore, demanda la progettazione di dettaglio agli strumenti specifici. Si precisa inoltre che ingenti risorse di livello nazionale e regionale sono in corso di stanziamento per favorire l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, metano) nei prossimi 15 anni.	0		
9	9	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	ZTL e aree pedonali	3.1.5; 3.2.1.4; 6.1.1; 6.2.2	È possibile per i taxi di poter transitare nelle aree pedonali previste dal PUMS nel centro storico in modo che possano continuare a svolgere il loro servizio, con un permesso di transito anche in forma limitata e concordata, e quindi contestuale rimozione dei taxi dalle black list delle telecamere per il transito in area pedonale. Il transito dei taxi in aree pedonali è importante in quanto mezzi che svolgono un servizio pubblico comunale di trasporto persone funzionale all'obiettivo del PUMS di spostare quote di mobilità privata a quote di mobilità pubblica.	taxi in aree pedonali	Parzialmente e Accolta	L'istituto delle aree pedonali nasce allo scopo di incentivare l'utilizzo dello spazio pubblico per funzioni fruibili ed aggregative. Il PUMS, in qualità di piano strategico, definisce principi guida generali per un'attuazione organica e coerente delle aree pedonali ma la disciplina puntuale di ciascuna area verrà definita con specifica ordinanza di viabilità in funzione delle singole peculiarità, compresa la circolazione del trasporto pubblico e dei taxi, anche in relazione alla localizzazione e dimensione delle singole aree pedonali.	0		
10	10	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	ZTL e aree pedonali	3.1.5	Si richiede che i taxi possano transitare in Piazza Roma almeno in alcuni orari giornalieri, o anche solo per alcune occasioni (come attualmente succede per Piazza Grande) e che vengano contestualmente rimossi dalla black list delle telecamere.	taxi in aree pedonali - Piazza Roma	Non accolta	Le disposizioni comunali previste per l'area pedonale di Piazza Roma sono differenti rispetto alle altre aree pedonali comunali, anche al fine di garantire ottime performance ambientali e maggior tutela alla riqualificazione architettonica dell'area storica avvenuta. L'area di Piazza Roma rappresenta infatti un modello esemplare per quanto riguarda i risultati ottenuti dal punto di vista ambientale, di valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e di promozione della mobilità sostenibile che consente in ogni caso l'accesso dei taxi al perimetro dell'area garantendo a questi di poter svolgere in maniera efficiente il loro servizio.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
11	11	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Si segnala che la pedonalizzazione di Via Albinelli e Piazza XX Settembre dovrebbe prevedere esenzione per i taxi essendo il Mercato Albinelli una delle principali destinazioni della clientela anziana femminile.	taxi in aree pedonali	Parzialment e Accolta	L'istituto delle aree pedonali nasce allo scopo di incentivare l'utilizzo dello spazio pubblico per funzioni fruibili ed aggregative. Il PUMS, in qualità di piano strategico, definisce principi guida generali per un'attuazione organica e coerente delle aree pedonali ma la disciplina puntuale di ciascuna area verrà definita con specifica ordinanza di viabilità in funzione delle singole peculiarità, compresa la circolazione del trasporto pubblico e dei taxi. Nel caso specifico del Mercato Albinelli, l'accessibilità veicolare è garantita anche da via Mondatora, pertanto eventuali discipline a favore della pedonalità sul fronte opposto non ne riducono la raggiungibilità. Ad ogni modo, nelle fasi di definizione puntuale del progetto di pedonalizzazione e conseguente ordinanza di viabilità saranno certamente valutati accorgimenti per promuovere l'accessibilità al Mercato con modalità sostenibili.	0		
12	12	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	trasporto pubblico	4.1.2	Si chiede l'attivazione di un servizio pubblico dedicato alla movida giovanile del fine settimana sull'esempio di TAXIANCHIO di Carpi o la creazione di una navetta SETA che ad orari predeterminati faccia una linea presso i principali punti di ritrovo giovanile.	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché l'estensione a fasce orarie serali ed eventuali servizi integrativi con i taxi.	0		
13	13	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	trasporto pubblico	4.1.2	Proposta di incremento dei punti d'imbarco del Taxibus notturno, in particolare: - ripristino punto d'imbarco unico ma con due punti di salita possibili canalgrande/storchi (teatro Storchi e teatro Comunale), - aggiunta punti in stazione autocorriere e chiesa di Baggiavara (discoteche).	taxibus - punti d'imbarco	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a delineare le prospettive della mobilità in uno scenario di medio/lungo periodo, si limita a definire i principi guida per la redazione del piano di riassetto del trasporto pubblico al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potrà essere valutata una revisione dei servizi integrativi in essere svolti con i taxi.	0		
14	14	1	243648/19	12/08/2019	CO.TA.MO	Consorzi	trasporto pubblico	4.1.2	Proposta inserimento di "bonus mobilità terza età" del valore di un abbonamento annuale all'autobus che, unito allo stesso valore pagato dall'anziano, permette l'acquisto di un voucher taxi scontato del 10%.	bonus mobilità terza età bus taxi	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a delineare le prospettive della mobilità in uno scenario di medio/lungo periodo, si limita a definire i principi guida per la redazione del piano di riassetto del trasporto pubblico al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché eventuali servizi integrativi con i taxi e relative forme di tariffazione agevolata.	0		
15	1	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	quadro normativo e programmatico PUMS	1.1	Il PUMS non è coerente con le Direttive europee (2001/42/CE e 2008/50/CE), con il PAIR della Regione Emilia-Romagna (vd. Previsioni di riduzione emissioni inquinanti e gas serra, riduzione traffico) e con il D. Lgs. 155/2010 (coordinamento PUMS con altri piani per contenere l'inquinamento atmosferico).	non coerenza con piani e direttive sovraordinate	Parzialment e Accolta	Il PUMS del Comune di Modena ha tenuto conto delle disposizioni, misure e indirizzi fissati dalla pianificazione sovraordinata, tra cui quelli del PAIR della Regione Emilia-Romagna, come illustrato di seguito. Per quanto riguarda le altre normative richiamate, si sottolinea che la DGR 1180/2014 è la delibera di adozione del PAIR mentre la Direttiva 2008/50/CE e il D. Lgs 155/2010 sono atti sovraordinati a cui sottostà il PAIR regionale, e pertanto, essendo coerente con esso, anche il PUMS. Il PUMS del Comune di Modena ha condiviso l'obiettivo del PAIR regionale di riduzione del 20% del traffico veicolare privato nei centri abitati. In particolare, confrontando gli indirizzi forniti dal PAIR con i risultati che ci si aspetta di ottenere dal PUMS, si può notare come il trasferimento del 13% degli spostamenti attualmente effettuati con auto alla bicicletta e la riduzione delle percorrenze nel centro abitato del 11-12% nelle ore di punta, contribuiscano attivamente al raggiungimento di tale obiettivo. Si precisa altresì che i dati di sintesi estratti dal modello non evidenziano lo shift modale a favore della bicicletta né del TPL poiché le simulazioni hanno riguardato la componente automobilistica e sono state svolte, cautelativamente, a domanda di traffico costante. Il raggiungimento degli obiettivi del PAIR legati alla diminuzione del traffico urbano e delle emissioni nocive in atmosfera sarà certamente garantito anche in ragione del fatto che si prevede una diminuzione della domanda di trasporto (di cui non si è appunto tenuto conto nel modello di traffico), legata soprattutto a: un utilizzo sempre più comune dello smart working e di modalità telematiche di svolgimento dei servizi; un potenziamento del servizio pubblico di trasporto collettivo; la diffusione di mezzi di trasporto personale ecologici, tra cui le biciclette elettriche ma soprattutto i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (MPPE) che, alla luce delle recenti normative in materia, sono ora autorizzati alla circolazione sul territorio al pari dei velocipedi. L'impiego di questi nuovi mezzi, che possono essere facilmente trasportati ed utilizzati per coprire senza fatica tragitti di breve-media lunghezza, si presuppone portino alla riduzione degli spostamenti in auto in ambito urbano e allo sfruttamento di parcheggi scambiatori più esterni.	0		
16	2	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2, 2.3	Il PUMS presenta una sproporzione tra importanza e consistenza di obiettivi e azioni messe in campo per la circolazione di automezzi privati e commerciali rispetto a quelli per il trasporto pubblico e per la mobilità dolce (previsti investimenti per grandi infrastrutture, per esempio 42 rotatorie, ma non interventi significativi per TPL, ZTL e sistema sosta)	sproporzione obiettivi e azioni - rete viaria, TPL, mobilità dolce	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore, tratta il tema della mobilità in tutti i suoi aspetti, definendo le priorità d'azione e i principi generali a cui tendere nel prossimo futuro. Obiettivi, strategie ed azioni (già riassunte ai par. 2.2 e 2.3) sono meglio esplicitati nel corso del Piano, che affronta separatamente le diverse tematiche fornendo un diverso grado di definizione dei "pacchetti di azioni specifiche" in base a numerosi fattori, come per esempio le indicazioni derivanti da direttive sovraordinate e l'attuale stato delle analisi e della progettazione di dettaglio. Per quanto riguarda la rete viaria si noti che molti interventi infrastrutturali descritti derivano da progetti e piani sovraordinati che spesso sono già a un grado di definizione avanzato oppure sono il frutto di studi già compiuti. Per quanto riguarda invece il TPL si ribadisce che, allo stato attuale, molti fattori determinanti sono in fase di evoluzione e il PUMS demanda ad un più specifico piano per il trasporto pubblico e a progetti di dettaglio la definizione puntuale delle azioni da intraprendere (riassetto delle linee, Hub intermodale, riqualificazione fermate, etc.) pur definendo già l'orientamento strategico e le linee guida per la pianificazione del trasporto pubblico. Nelle diverse e articolate sezioni del PUMS vengono altresì ampiamente descritte azioni che incideranno significativamente sulla gestione e sulla fruibilità degli spazi pubblici: promozione della pedonalità (intesa come accessibilità universale), potenziamento della rete ciclabile, revisione del sistema della sosta, ampliamento e gestione della ZTL, promozione della cultura della mobilità sostenibile incremento del livello di innovazione sono solo alcuni dei temi descritti per costruire la visione prospettica di ampio raggio del PUMS sulla città. Si tenga presente, a margine, che l'individuazione delle nuove rotatorie, riconducibili spesso ad interventi di riqualificazione, nuove urbanizzazioni o realizzazione di sistemi infrastrutturali sovraordinati, ha tenuto conto di criteri come il miglioramento della sicurezza stradale, anche a tutela dell'utenza debole (cfr par. 6.5.2.1.6).	0		
17	3	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2; 8.1	Obiettivi, anche a lungo termine, assolutamente modesti, insufficienti e non garantiti. Vedi previsioni di shift modale in cui il TPL non considerato e gli spostamenti in bici passano da 5% a 13%.	obiettivi non adeguati	Parzialment e accolta	Gli obiettivi, su cui il PUMS fonda le sue strategie di generale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore di modalità di spostamento più sostenibili, traggono origine dalle specifiche linee guida sovraordinate (Ministero dei Trasporti ed Eltis) nonché da un ampio processo di partecipazione e confronto con gli stakeholder e con la cittadinanza. Gli obiettivi e le azioni proposte nel PUMS evidenziano un impianto strutturale degli spazi pubblici sensibilmente reinterpretato per garantire più appetibilità al trasporto pubblico ma anche agli spostamenti a piedi e in bicicletta pur rimandando ai progetti specifici, com'è ovvio, le scelte di dettaglio. Per quanto riguarda i dati quantitativi di shift modale riportati nel documento di piano si rammenta che il modello di traffico implementato è basato sulla componente automobilistica e non comprende il TPL; la simulazione multimodale dello shift modale a favore della bicicletta è stata condotta attraverso la costruzione di una rete mista (strade e rete ciclabile principale) per valutare la scelta del modo di spostamento in funzione della convenienza. Si tratta pertanto di una verifica modellistica della sensibilità limitata allo shift tra auto e bici rispetto all'effettiva applicazione delle previste misure del PUMS.	0		
18	4	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	metodologia e integrazione PUMS-PUG	1.2	Le modalità e il ruolo della pianificazione risultano deboli e spesso troppo vaghi: troppe variabili esterne, obiettivi ed interventi sfumati e insufficienti, nessun risultato certo imposto dalla pianificazione a fronte di obiettivi modesti.	pianificazione e debole	Parzialment e accolta	Il PUMS è un piano strategico di settore, che dunque si occupa di definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, senza scendere nei dettagli specifici della pianificazione di ciascun argomento, lasciati ai singoli strumenti di definizione. Si noti anche che alcuni argomenti godono già di un grado di definizione più elevato dato da analisi pregresse più approfondite, piani/progetti sovraordinati e/o una progettazione specifica più avanzata; mentre per altri il PUMS funge da strumento di definizione dello scenario di piano a cui tendere nell'arco temporale del PUMS, demandando l'attuazione a progetti specifici.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Sogget to	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRADEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
19		5	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	attuazione e tempi PUMS	8.4	Molti degli interventi previsti (realizzazioni e completamenti) che dovrebbero avere efficacia e quindi migliorare la situazione attuale sono sbilanciati verso l'ultima parte della prospettiva temporale del piano (2023-2030).	troppi interventi a medio-lungo termine	Parzialment e accolta	0		
20		6	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	attuazione e tempi PUMS	8.5	Nella presente legislatura (5 anni) non si prevedono interventi strutturali se non quelli legati alla fluidificazione del traffico veicolare "tradizionale" (rotonde, Bretella, Complanarina e poco per ciclabilità, pedonalità e TPL).	critiche su interventi a breve termine	Parzialment e accolta	0		
21		7	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	costi PUMS	8.3	Le risorse già individuate sono in gran parte a favore della mobilità di auto private e commerciali (€ 682.000.000 per la rete viaria e solo € 95.000.000 per pedonalità e ciclabilità)	risorse principalmente indirizzate a mobilità privata	Parzialment e accolta	0		
22		8	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: riduzione tempi per pedonalizzazione del centro;	nuove pedonalizzazioni - tempi	Non accolta	0		
23		9	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	7.1.6.2	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: sanzioni sistematiche (anche rilevate elettronicamente) per chi circola in contrasto con le norme previste dalle ordinanze anti-smog;	sanzioni anti smog	Parzialment e accolta	0		
24		10	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.8	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: controlli e sanzioni sul rispetto della velocità massima nell'anello delle tangenziali;	controllo velocità tangenziale	Accolta	0		
25		11	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1.1	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: moltiplicazione colonnine ricarica veicoli elettrici;	colonnine elettriche	Accolta	0		
26		12	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.4	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: sistemazione fermate autobus (no priorità temporale);	fermate TPL	Accolta	0		
27		13	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.4	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: ulteriori depositi protetti per le biciclette (no priorità temporale);	depositi biciclette - tempi	Accolta	0		
28		14	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.1.1	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: sopprimere alla mancanza di un consistente piano operativo di manutenzione dei marciapiedi;	piano di manutenzione e marciapiedi	Accolta	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
29	15	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.3, 3.2.2.1	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: soffermare alle insufficienti previsioni di manutenzione delle ciclabili;	rete ciclopedonale esistente - manutenzioni	Parzialment e accolta	Si condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99. Come già riportato nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano), già nel breve termine è previsto che l'Amministrazione rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Tale Piano si configura come uno strumento specifico che andrà certamente ad accompagnare e direzionare la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui la rete ciclabile e ciclopedonale) organicamente consolidata all'interno del territorio comunale tra le attività ordinarie e pertanto non espressamente citata nel PUMS.	0		
30	16	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.4	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: dare priorità alla marcia avanzata o preferenziale ai semafori;	sistemi di preferenzialmento TPL	Accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialmento mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialmento semaforico, in particolare lungo gli assi strategici, con piena integrazione tra le centrali del traffico e il sistema di localizzazione dei mezzi (AVM). A questo proposito si noti che l'Amministrazione ha già avviato con gli uffici tecnici un percorso di approfondimento del livello d'innovazione offerto dal mercato in materia di rete semaforica e valutazioni sul grado di efficientamento auspicato, con l'intenzione di procedere al più presto allo sviluppo del percorso ad evidenza pubblica per individuare il partner tecnologico di gestione del sistema.	0		
31	17	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3.2	Mancanza di previsioni e azioni concrete realizzabili in tempi brevi e con ridotto impegno economico, realizzabili subito anche senza una conoscenza completa e dettagliata della criticità già individuata per dare anche una visione nuova della mobilità ai cittadini. Si suggerisce: dare priorità alla riforma della politica tariffaria della sosta	tariffe sosta	Parzialment e accolta	La riforma della politica tariffaria è una delle strategie principali previste dal PUMS per la rimodulazione del sistema complessivo della sosta, che verrà messa in atto attraverso la redazione del nuovo Piano della Sosta, necessario al fine di coordinare efficacemente le diverse azioni e strategie. La concreta riforma della politica tariffaria è pertanto subordinata alla redazione di tale Piano, che è individuato dal PUMS come azione prioritaria.	0		
32	18	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.1	Occorre prevedere un Piano manutenzione ciclabili da redigere entro il 2019 (i dati sono già in possesso dell'Amministrazione comunale).	rete ciclopedonale esistente - manutenzioni	Parzialment e Accolta	Si condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99. Come già riportato nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano), già nel breve termine è previsto che l'Amministrazione rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Tale Piano si configura come uno strumento specifico che andrà certamente ad accompagnare e direzionare la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui la rete ciclabile e ciclopedonale) organicamente consolidata all'interno del territorio comunale tra le attività ordinarie e pertanto non espressamente citata nel PUMS.	0		
33	19	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2	Si ritiene necessario che i percorsi ciclabili e pedonali siano separati con allargamento di questi ultimi in modo da poter essere fruiti anche dall'utenza debole.	separazione nuovi percorsi ciclabili da pedonali	Parzialment e accolta	La realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali in ambiti consolidati richiede spesso un complessivo ridisegno degli spazi pubblici e delle funzioni connesse. Per conseguire gli ambiziosi obiettivi identificati, il PUMS fonda le sue strategie sulla generale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore di modalità di spostamento più sostenibili. In quest'ottica, l'impianto strutturale degli spazi pubblici deve necessariamente essere reinterpretato per garantire più appetibilità al trasporto pubblico ma anche agli spostamenti a piedi e in bicicletta. Pur rimandando, com'è ovvio, le scelte di dettaglio ai progetti specifici, il documento di piano conferma che la priorità di realizzazione verrà data ove possibile alle piste ciclabili con separazione dagli spazi pedonali.	0		
34	20	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.6, 3.2.1, 3.2.2	Si ritiene necessaria la rimozione delle barriere architettoniche sui percorsi ciclabili e pedonali.	rimozione barriere per mobilità dolce	Accolta	Per quanto riguarda la mobilità pedonale, è previsto dal PUMS uno specifico strumento per la rimozione delle barriere architettoniche denominato PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), o della sua evoluzione nel più ampio strumento del Piano di Inclusione Universale (PIU), che agisce su tutti i temi dell'inclusione delle persone con disabilità e non solo della mobilità.	0		
35	21	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	8.4	Necessità di realizzare gli interventi di manutenzione per le infrastrutture ciclabili e pedonali entro il 2022.	rete ciclopedonale esistente - tempi manutenzioni	Non pertinente	Gli interventi di regolare manutenzione delle infrastrutture ciclabili e pedonali rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà comunali affidato al Settore Lavori Pubblici e manutenzione della città, e pertanto non vengono inseriti nel cronoprogramma degli interventi del PUMS. Ciononostante, il PUMS in quanto piano strategico prevede la redazione di alcuni strumenti di programmazione di dettaglio che hanno lo scopo di far fronte a specifiche necessità di manutenzione e adattamento della rete ciclabile e pedonale esistente: un Piano per la manutenzione dei marciapiedi, un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA (entrambi da sviluppare nell'ambito della promozione dell'accessibilità universale), un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc.	0		
36	22	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	costi PUMS	8.3, 3.3	La somma prevista di €2.500.000 per gli interventi alla pedonalità e ciclabilità deve essere incrementata per far fronte anche al Piano di manutenzione ciclabile.	fondi per ciclo-pedonalità	Parzialment e accolta	I costi riportati nelle tabelle riepilogative al par. 8.3 del documento del PUMS trattano solamente i costi già analizzati per gli interventi su ciclabilità e pedonalità e sulla rete viaria, che dunque non sono esaustivi della totalità delle risorse necessarie per attuare tutte le previsioni del Piano. Si ribadisce anche che gli interventi di regolare manutenzione delle infrastrutture ciclabili e pedonali rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà comunali affidato al Settore Lavori Pubblici e manutenzione della città, e pertanto non vengono inseriti nel calcolo dei costi degli interventi del PUMS.	0		
37	23	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	7.1.5; 3.1.5	Questione climatica affrontata solamente con la semantica o con slogan, senza una reale applicazione nei progetti realizzati: si veda per esempio il recente intervento di Porta Nord illustrato a p.113, che presenta pavimentazioni non permeabili, fermate dell'autobus senza pensiline e senza aree di sosta ed alberature inesistenti.	progettazioni e sostenibile e ambiente	Accolta	Il PUMS prevede già l'applicazione di specifiche misure progettuali finalizzate all'incremento del valore ecologico urbano e alla mitigazione degli impatti legati all'inquinamento e ai cambiamenti climatici, da impiegarsi sia nella realizzazione di nuove opere sia nella riqualificazione di infrastrutture esistenti in sede di progettazione puntuale. In particolare, al par. 7.1.5 si fa riferimento all'integrazione negli interventi di programma delle cosiddette "infrastrutture verdi" (quali, per esempio, alberature, vasche di laminazione locali, giardini della pioggia, prati naturali e corridoi faunistici), introdotte come strategia dalla Commissione Europea già dal 2011. Il PUMS in quanto piano strategico demanda alle singole progettazioni l'applicazione di tali soluzioni nel dettaglio. Per quanto riguarda in particolare il progetto di riqualificazione dell'area Nord della città (in corso di realizzazione nell'ambito dei finanziamenti ministeriali per il recupero delle Periferie) si specifica che l'intervento vede una totale riconfigurazione degli spazi pubblici, con creazione di piazze e percorsi pedonali e ciclabili e un potenziamento del sistema del verde estremamente consistente. L'area di Porta Nord, ancora incompleta, vedrà anche l'installazione di un'importante pensilina a servizio del trasporto pubblico che si raccorderà con il nuovo sottopasso proveniente dalla stazione ferroviaria.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	nuovo testo	testo-modificato
38	24	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.6, 3.2.2.6	(pag. 123) Si fa notare come quasi tutte le intersezioni di maggior pericolosità per gli utenti deboli sono costituite da rotonde. Per ottenere una riduzione dei decessi di ciclisti e pedoni del 60% occorre rivedere le intersezioni dando precedenza ai ciclisti e pedoni.	precedenza a ciclisti e pedoni	Parzialment e accolta	Il PUMS prevede, tra le sue strategie per la sicurezza dell'utenza debole, interventi strutturali e sulla segnaletica in corrispondenza delle intersezioni (rotonde comprese) che, tramite un'analisi spaziale dell'incidentalità ciclistica e pedonale, sono risultate essere punti critici per la mobilità dolce. La risoluzione delle criticità già individuate tramite progetti puntuali ad hoc e l'aggiornamento della lista dei cosiddetti punti critici ha già ottenuto cofinanziamenti regionali ed è attualmente in corso d'opera. Si sottolinea, infine, che l'esperienza francese ha dimostrato che le rotonde non sono più pericolose rispetto ad altri tipi di intersezione per l'utenza debole: gli incidenti con i pedoni sono abbastanza rari e la maggior parte di questi sono associati a rotonde con entrate a più corsie. Premesso ciò, in sede di progettazione ex novo e di risoluzione delle criticità riscontrate nelle rotonde esistenti, si dovrà certamente tenere conto di alcune accortezze atte a garantire maggiore sicurezza all'utenza debole, come, a titolo d'esempio: privilegiare in ambito urbano rotonde più compatte possibile, valutare la possibilità o meno di separare fisicamente le componenti di traffico, perseguire il concetto d'integrazione dei flussi al fine di ridurre le velocità veicolari o ancora utilizzare isole-rifugio.	0		
39	25	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	(pag. 153) Le nuove aree pedonali individuate dal PUMS non sono sufficienti a soddisfare gli obiettivi regionali del PAIR al 2030 (da PUMS previsti 56.317mq in centro storico, da PAIR 252.000mq): si propone di pedonalizzare progressivamente anche via Emilia Centro, Corso Duomo, Corso Canalgrande Viale Caduti in guerra, Viale Martiri della libertà, Viale delle Rimembranze, Viale Tassoni, Via Berengario, Corso Cavour	nuove pedonalizzazioni - proposte	Non Accolta	Come sottolineato dal PUMS, le nuove aree pedonali proposte nel Piano costituiscono solamente un primo elenco propositivo ma non normativo o esaustivo, che dunque potrebbe essere modificato o integrato in corso d'opera. Le ipotesi fatte si sono basate su criteri quali la qualità storico-architettonica degli spazi, la presenza di attività ed esercizi di richiamo o di funzioni pubbliche di rilievo, la continuità/contiguità con altre aree pedonali o ad elevata frequenza pedonale, l'impatto gestibile sull'accessibilità; con l'obiettivo di valorizzare contesti storici, corridoi pedonali, luoghi di aggregazione, piazze minori, ambiti commerciali o di riqualificazione e pertinenze scolastiche. Per quanto riguarda le strade citate non sono previste pedonalizzazioni in quanto tali assi rappresentano tratti portanti di itinerari del trasporto pubblico locale (in parte anche attrezzati con infrastruttura filoviaria) nonché la rete principale di distribuzione all'interno e ai margini del Centro Storico; peraltro, ciascuna di esse dispone già di ampi spazi per la pedonalità (portici, percorsi ciclopedonali, ampi marciapiedi).	0		
40	26	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	(pag. 160, 179) Richiesta di anticipazione al 2022 (invece che al 2030) di 4 sui 15 progetti di mobilità ciclabile previsti: Emilia Ovest, Circolare di distribuzione interna, Emilia Est e Area industriale Modena nord.	anticipo tempi dorsali	Parzialment e accolta	Il cronoprogramma di attuazione delle azioni è stato definito a seguito di un'attenta analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Tale scansione potrà subire variazioni in funzione di modifiche che dovessero sopraggiungere al quadro generale tra cui, a titolo esemplificativo, l'evoluzione delle condizioni al contorno oppure eventuale disponibilità di risorse esterne su programmi specifici (es. finanziamenti, cofinanziamenti, interventi privati). Per quanto riguarda, nello specifico, le quattro dorsali citate si conferma che il tratto urbano di Via Emilia Ovest (tra Via Rosmini e Via Cabassi) è già ipotizzato nel breve periodo, come pure parte della dorsale che innerverà l'area industriale di Modena Nord (Via Finzi, realizzazione connessa alla riqualificazione del Bando Periferie); risulta inoltre già in fase di cantierizzazione il completamento della dorsale Via Emilia Est fino a Via Scartazza. Per quanto riguarda gli altri tratti delle suddette dorsali, considerata l'elevata complessità progettuale degli interventi e il reperimento delle consistenti risorse per la loro realizzazione (comprese procedure di esproprio), è necessario confermare tali opere nell'orizzonte di medio e di lungo periodo.	0		
41	27	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.6	(pag. 184) Si constata possibili criticità nell'adottare la soluzione delle "case avanzate dei ciclisti". Si propone dunque in alternativa di adottare il sistema del "doppio rosso", meno pericoloso e di più facile implementazione. Questo sistema permette che quando scatta il rosso in una direzione di marcia in corrispondenza di un incrocio semaforico, non scatti immediatamente il verde nell'altra direzione ma rimanga rosso in entrambi i sensi di marcia per un determinato periodo di tempo in cui sarà verde il semaforo ciclo-pedonale così da consentire a pedoni e ciclisti di attraversare l'incrocio in sicurezza.	sistema del "doppio rosso" vs "case avanzate"	Accolta	Pur in assenza di un quadro normativo definito, il PUMS conferma la volontà di valutare puntualmente l'opportunità di introdurre sistemi di priorità ai ciclisti in approccio al semaforo al fine di migliorarne la visibilità e la sicurezza. Il cd. "doppio rosso" è una delle due soluzioni applicabili alle "case avanzate" e, pertanto, tale sistema si ritiene pertanto già ricompreso nella definizione delle case avanzate e sarà applicabile a seconda dello specifico contesto di intervento. In ogni caso si prevede un emendamento al testo della Relazione di Piano (pag. 184, par. 3.2.2.6) a seguito delle recenti modifiche apportate al Codice della Strada dal DL 19 maggio 2020 n.34 che introduce la "casa avanzata" tra le definizioni del Codice all'art. 3, comma 7-bis.	1	(pag. 184) L'art. 229 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, ha recentemente introdotto la "casa avanzata" nel Codice della Strada che la definisce, al comma 7-bis dell'art. 3, come "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli", autorizzandone quindi a pieno titolo la realizzazione sul territorio nazionale.	(pag. 184) Attualmente le "case avanzate" non sono previste dal Codice della Strada, sebbene si ipotizzi un loro inserimento nella prossima revisione della normativa.
42	28	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	zone 30	3.2.3	(pag. 187) Si richiede che all'interno della Zona 30 "La Spezia", prevista dal PUMS nel breve periodo, sia inclusa anche via Montanari.	ampliament o zona 30 La Spezia	Parzialment e accolta	Secondo la classificazione stradale vigente Via Montanari è una strada di tipo "E-quartiere", in quanto deputata alla riconnessione con altri tratti di viabilità portante della città, a lambire gli ambiti prettamente locali che saranno invece ricompresi nella Zona 30; per questo per via Montanari non è prevista la conversione in zona 30 (come per tutte le altre strade diverse dalla tipologia F-urbana), tuttavia durante le fasi progettuali potranno certamente essere valutati elementi di riduzione delle punte velocistiche, anche in considerazione del vicino istituto scolastico presente in strada Vaciglio.	0	rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli	
43	29	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.4	(pag. 190) Si chiede la realizzazione dei nuovi depositi protetti per biciclette (come da previsione del PUMS) entro il 2020, soprattutto visto l'elevato numero di furti e il sistematico esaurimento delle chiavette disponibili per gli attuali depositi.	depositi biciclette - tempi	Parzialment e accolta	L'installazione di nuovi depositi protetti per biciclette e tra le principali azioni previste dal PUMS nell'ambito del potenziamento dei servizi alla ciclabilità con la previsione di incremento progressivo come da tabella riportata al cap.8.4.. Perché tale operazione avvenga senza spreco di risorse e con la massima efficacia, occorre che prima venga valutata l'opportuna collocazione delle strutture in base al potenziale utilizzo e alle richieste rilevate dal territorio, dando comunque priorità ai principali nodi dell'intermodalità. Un'ulteriore azione del PUMS prevede anche la possibilità di individuare spazi in edifici esistenti, in particolare per quanto riguarda il centro storico, che possano essere convertiti in depositi protetti per velocipedi. Nel brevissimo periodo si prevede l'installazione di due nuovi depositi presso le due stazioni cittadine (Piazza Dante e Piazza Manzoni), cofinanziati grazie a bandi europei. Si specifica inoltre che gli uffici, di concerto con il gestore del servizio (coop aliante), svolgono un continuo monitoraggio del numero di chiavi disponibili per l'accesso ai depositi, al fine di garantirne la tempestiva disponibilità ai richiedenti.	0		
44	30	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.4	(pag. 190) Si chiede che uno dei nuovi depositi protetti previsti dal PUMS sia realizzato all'interno o nelle immediate vicinanze del Campus universitario e agli ingressi del centro storico, dal momento che non vi è ancora un elenco dei luoghi di localizzazione dei nuovi depositi.	depositi biciclette - localizzazioni	Accolta	Si ringrazia per il suggerimento che verrà sicuramente tenuto in considerazione in fase di progettazione di dettaglio della localizzazione dei nuovi depositi protetti per velocipedi, che non è di stretta competenza del PUMS in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro. L'installazione di nuovi depositi protetti per biciclette è tra le principali azioni previste dal PUMS al fine di potenziare i servizi alla ciclabilità e, per quanto riguarda le scelte localizzative, il PUMS prevede infatti che, al fine di garantire la massima efficacia e un corretto uso delle risorse, venga svolta una preventiva valutazione del potenziale utilizzo e delle richieste rilevate dal territorio. Per quanto riguarda nello specifico le aree del centro storico, il PUMS prevede anche l'indagine sulla possibile riconversione di spazi inutilizzati in edifici esistenti.	0		
45	31	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 202) Occorre dimezzare la frequenza di tutte le linee, al fine di rendere più appetibile l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico. In particolare, le linee 1, 4 e 7 (le più utilizzate) devono avere una frequenza della corsa di 5 minuti anziché 10 la mattina.	frequenza linee TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore, definisce le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro. Per quanto riguarda il TPL, prevede l'organizzazione di un sistema basato su una forte gerarchizzazione della rete con almeno 3 linee portanti ad alta frequenza in grado di connettere velocemente i principali poli attrattori. L'effettiva progettazione di dettaglio è però demandata agli strumenti specifici, che dovranno definire quali sono le linee principali da preferenziare e la frequenza di ciascuna: il disegno complessivo delle nuove linee non potrà prescindere dal valutare i costi di esercizio del trasporto pubblico, dalla domanda prevista e dal conseguente rapporto costo/beneficio.	0		
46	32	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 203) La velocità commerciale dei mezzi pubblici è in costante calo, per far fronte a ciò si chiede di incrementare le corsie riservate ai bus e si propone, a titolo esemplificativo, di: - rendere il cavalcavia Mazzoni a senso unico (in uscita dal centro) dedicando una corsia al solo transito dei bus (valutare se facendo ciò è possibile riservare una parte della carreggiata a pista ciclabile);	cavalcavia Mazzoni	Accolta	Si conferma che quanto proposto è già previsto dal PUMS, come descritto al par. 5.3.2.1, nell'ottica di garantire la massima accessibilità all'HUB intermodale che si svilupperà nelle aree adiacenti alla stazione di Piazza Dante, si prevede di istituire - nel medio periodo (5 anni), in concomitanza con il trasferimento dell'autostazione - una corsia preferenziale sul ponte Mazzoni in direzione Sud, mantenendo invece un itinerario di uscita dal Centro Storico per tutti i veicoli. Le geometrie del ponte non consentono l'individuazione di una corsia ciclabile in sede propria, né è possibile prevedere un suo allargamento in considerazione del vincolo della soprintendenza; si coglie tuttavia l'occasione per rammentare che il PUMS prevede anche uno specifico approfondimento sulla possibilità di realizzare un nuovo sottopassaggio ciclopedonale ai piedi del ponte, tra Via Mazzoni e l'area della Darsena: tale connessione potrà garantire la massima permeabilità tra i due ambiti a ridosso della linea ferroviaria senza la necessità di affrontare il ponte per l'attraversamento. Lo studio sarà finanziato con risorse del Ministero dei Trasporti e ne è previsto l'avvio entro la fine dell'anno 2020.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
47	33	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 203) La velocità commerciale dei mezzi pubblici è in costante calo, per far fronte a ciò si chiede di incrementare le corsie riservate ai bus e si propone, a titolo esemplificativo, di: - ricavare una corsia riservata ai bus in Viale Ciro Menotti, in uscita dal centro e in Via Emilia est in entrata (da verificare)	sistemi di preferenzialmento TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialmento mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialmento semaforico, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL.	0		
48	34	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(paag. 208, 229) Necessità di, quantomeno, raddoppiare la dotazione di mezzi per il servizio urbano di Modena, iniziando da un ringiovanimento degli stessi, con sostituzione dei mezzi più obsoleti con autobus necessariamente elettrici, ibridi o in via residuale a metano. Pertanto si richiede di procedere con il seguente cronoprogramma: - da subito sostituzione dei mezzi più vetusti (i 23 con più di 15 anni) con mezzi a metano, ibridi o elettrici, con un'operazione da concludere entro il primo biennio di operatività del PUMS; - acquisto di altri 25 mezzi entro il 2022, per un totale di 48 nuovi mezzi nel biennio 2020-2022, dal momento che la flotta è ritenuta insufficiente (si veda che la flotta di Brescia al 2018 è di 247 bus, a Modena 95 autobus + 21 filobus). Tutti i nuovi mezzi devono essere necessariamente elettrici, ibridi o a metano. concludere entro il 2022; - nel triennio 2022-2025 procedere alla sostituzione dei 41 mezzi che, ad oggi, hanno un'età tra i 10 e i 15 anni; - nel quinquennio 2025-2030 procedere all'acquisto di 12 nuovi mezzi ogni anno, per un totale di 60 nuovi bus; - ogni anno dal 2020 procedere all'acquisto di 2 nuovi filobus, per un totale complessivo di 20 nuovi mezzi, con parziale sostituzione dei mezzi più vetusti, in modo tale da avere, al 2030, una flotta di filobus di 30 mezzi.	flotta TPL - sostituzione e incremento	Parzialment e accolta	Si condivide la necessità di rinnovare il parco veicolare orientandosi verso mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, per i quali il PUMS prevede il blocco degli acquisti già dal 2022. Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, definisce che tale alimentazione endotermica alternativa dovrà ricadere inizialmente sul metano (facendo seguito ad investimenti ancora in corso dell'azienda di gestione dei mezzi), per poi passare progressivamente all'acquisto esclusivo di mezzi elettrici (filoviari o a batteria) o ibridi ad alta efficienza nel medio-lungo periodo per consentire un maggiore sviluppo tecnologico in grado di ottimizzare il rapporto tra costo e beneficio. Il programma dettagliato è demandato ad un Piano specifico che valuti la fattibilità di procedere all'acquisto di soli mezzi elettrici e/o ibridi, la cui redazione è prevista dal PUMS entro il 2025 e dipenderà anche dall'esito della gara di bacino per individuare il soggetto gestore del servizio. Si precisa inoltre che ingenti risorse di livello nazionale e regionale sono in corso di stanziamento per favorire l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, metano) nei prossimi 15 anni.	0		
49	35	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 206) Servizio notturno di bus inesistente, ultime corse ore 21 (cfr. Brescia, ore 24). Si chiede di istituire la linea notturna di bus da Policlinico alla stazione ferroviaria, passando da via Emilia centro e Novi Park.	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché l'estensione a fasce orarie serali ed eventuali servizi integrativi con i taxi.	0		
50	36	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 206) Si chiede di abilitare all'utilizzo del servizio Taxibus chiunque (al momento è attivo solo per possessori di abbonamenti Seta che abbiano effettuato almeno un viaggio sulla rete nei 30 giorni precedenti) e alla medesima tariffa oggi prevista, introducendo agevolazioni per i ragazzi di età inferiore ai 26 anni.	taxibus - utenti	Parzialment e accolta	Il servizio di Taxibus nasce con lo scopo di compensare il servizio di trasporto pubblico collettivo su gomma convenzionale nelle fasce orarie e/o giornate in cui questo è assente. Si tratta pertanto di un servizio complementare al TPL, le cui tariffe agevolate sono riservate a chi, se fosse attivo, utilizzerebbe il trasporto pubblico. Per tutti gli altri utenti resta comunque sempre possibile utilizzare il taxi notturno o festivo alle normali tariffe. Resta intesa ovviamente l'apertura dell'Amministrazione a qualsiasi attività promozionale, ad esempio rivolta ai giovani, da parte dei gestori di servizi taxi.	0		
51	37	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	(pag. 206) Si chiede di incrementare le stazioni Taxibus (che attualmente sono solo 4), eventualmente prevedendo un servizio a chiamata sempre alla medesima tariffa, in particolare nei seguenti punti d'interesse: Largo Sant'Agostino, Foro Boario, Piazzale Risorgimento, Largo Garibaldi, Piazza Manzoni, Corso Canalgrande/corso accademia militare.	taxibus - punti d'imbarco	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a delineare le prospettive della mobilità in uno scenario di medio/lungo periodo, si limita a definire i principi guida per la redazione del piano di riassetto del trasporto pubblico al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potrà essere valutata una revisione dei servizi integrativi in essere svolti con i taxi.	0		
52	38	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.3	(pag. 218, 227) Si propone di iniziare fin da subito (2020) la progettazione di una metro di superficie che, proseguendo il percorso di "Gigetto", colleghi la stazione con il polo fieristico ed il Polo scolastico Leonardo (così come ipotizzato dal PUMS), al fine di sfruttare concretamente e non solo ipoteticamente il corridoio liberato dalla linea ferroviaria storica Milano-Bologna.	linea Modena-Sassuolo - prolungamento fiere	Parzialment e accolta	Premesso che il PUMS, che si configura come un piano comunale strategico di settore, demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio, si conferma la necessità di un approfondito studio specifico per la valutazione di diverse alternative per l'efficiamento della linea Modena - Sassuolo (cd. Gigetto). Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, lo studio avrà anche il compito di valutare un possibile prolungamento della linea lungo il sedime dell'ex linea ferroviaria Milano - Bologna (cd. Diagonale), per la quale è previsto un processo di trasformazione in corridoio di mobilità sostenibile. Si segnala che è già in corso di realizzazione un primo stralcio operativo che prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale nel tratto compreso tra Via Paolucci e il Polo Leonardo; tale opera preserva gli spazi necessari alla realizzazione di un percorso di trasporto pubblico.	0		
53	39	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.3	(pag. 217) A seguito dell'introduzione del SCMT nella linea Modena-Sassuolo per l'incremento della sicurezza si assisterà ad un allungamento delle sbarre agli 8 passaggi a livello con incremento delle problematiche sui collegamenti veicolari e ciclopedonali. Il PUMS individua due possibili scenari per far fronte a ciò: si sottolinea la preferenza del secondo scenario (evoluzione della linea in modo da farla diventare l'asse portante del nuovo TPL), anche se occorre una descrizione/progetto più concreto e meno generico.	linea Modena-Sassuolo	Parzialment e accolta	Premesso che il PUMS si configura come un piano strategico di settore che demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio; come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace per la linea Modena-Sassuolo (che ha valenza sovracomunale ed è attualmente in gestione regionale) in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.	0		
54	40	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	3.2.2.4	(pag. 217) Si richiede di individuare una soluzione per i passaggi a livello di via Morane, via F.lli Rosselli, via Panni e via Contrada, prevedendo un sottopasso per tutte queste assi viarie (da PUMS previsto solo per via Panni).	linea Modena-Sassuolo - sottopassi	Parzialment e accolta	Sono attualmente in corso di studio, da parte del gestore FER e degli uffici tecnici del Comune di Modena, diverse ipotesi di interventi volti alla minimizzazione degli impatti della linea sul territorio urbanizzato adiacente, come la realizzazione di nuovi punti di superamento a livelli sfalsati della ferrovia, nuovi collegamenti stradali, la chiusura fisica di alcune strade con eliminazione dei relativi passaggi a livello e, nel caso si opti per la sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, l'inserimento di intersezioni semaforizzate con preferenzialmento del mezzo pubblico. Si sottolinea infatti che, come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace per la linea in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ipotesi di progetto di sottopasso in corrispondenza dell'intersezione di Via Panni proposta nel PUMS è solamente il primo risultato degli studi sopracitati svolti da FER e Comune, che potrà essere ripensato qualora lo Studio di fattibilità tecnica ed economica eseguito per la linea Modena-Sassuolo conduca verso un cambio di tecnologia. Per gli altri punti di attraversamento citati (Via Morane, Via F.lli Rosselli, Str. Contrada) si segnala che le verifiche effettuate evidenziano difficoltà tecniche alla realizzazione di sottopassi in considerazione delle edificazioni consolidate in adiacenza delle intersezioni.	0		
55	41	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.2	(pag. 217) Nell'ipotesi di realizzazione di una linea metropolitana che colleghi stazione ferroviaria - polo fieristico - linea Modena-Sassuolo, la fermata presso il nuovo hub intermodale diventerebbe il fulcro dei collegamenti con il centro storico. Pertanto si propone: - la previsione di una fermata in loco di tale linea metropolitana di superficie;	linea Modena-Sassuolo - proposte	Accolta	Premesso che il PUMS si configura come un piano comunale strategico di settore che demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio; come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace per la linea Modena-Sassuolo in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si sottolinea anche che nell'ambito di tale Studio di fattibilità sarà studiato l'effettivo percorso seguito dalla linea e le relative fermate; ad ogni modo si può certamente affermare che sarà confermata, per entrambi gli scenari ipotizzati, la fermata presso la Stazione FS Modena C.le, coincidente anche con il nuovo hub intermodale presso l'ex scalo merci.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
56	42	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	- la prosecuzione del sottopasso di Porta Nord sino all'ex Manifattura Tabacchi (com'era già previsto e per il quale progetto erano già stati individuati i finanziamenti);	hub intermodale - proposte	Parzialment e accolta	Il prolungamento del sottopasso di Porta Nord fino all'area della Manifattura Tabacchi, inizialmente previsto da un'ipotesi progettuale di recupero delle aree adiacenti, è stato superato dalle attuali previsioni congiunte di PUMS e PUG: nonostante l'elevato valore trasportistico per le relazioni ciclabili e pedonali, l'onerosità dell'opera e la lunghezza del sottopasso, considerata eccessiva e disincentivante, hanno orientato gli strumenti di pianificazione verso un diverso scenario progettuale, che limita il sottopasso all'area dell'HUB. Si sottolinea che nell'ambito del Programma per la Riqualificazione Urbana e la Sicurezza della Periferia Nord della Città di Modena - Fascia Ferroviaria sono già in corso interventi di riqualificazione che riguarderanno anche il sottopasso: in particolare ne è previsto l'ampliamento per l'intera lunghezza (al fine di consentirne la percorribilità anche ai ciclisti), il prolungamento fino ad approdare alle aree di trasformazione nell'HUB intermodale, nonché l'implementazione di tappeti mobili e nuovi ascensori per agevolarne la fruibilità. Nell'ambito della progettazione dell'area dell'HUB intermodale e della viabilità adiacente sarà opportunamente predisposto il punto di attraversamento verso l'area della Manifattura Tabacchi per agevolare le connessioni con il Centro Storico.	0		
57	43	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2; 3.2.1	- la predisposizione di un servizio di tram su rotaia che colleghi l'uscita del sottopasso presso la Manifattura Tabacchi (dove potrebbe in futuro essere spostato il Tribunale) con Piazza Roma e con il Novi Park/Stadio, provvedendo, nel contempo, alla pedonalizzazione di via Sgarzeria, via Cavour fino a Viale Fontanelli e di viale III febbraio.	linea Modena-Sassuolo - proposte	Parzialment e accolta	La proposta di un tram su rotaia che colleghi ex Manifattura Tabacchi - Novi Sad - Piazza Roma non è attualmente valutabile nella cornice del PUMS dal momento che non sono ancora stati completamente definiti alcuni elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del TPL e, in particolare, sulla proposta avanzata. A seguito degli esiti degli appositi Studi di fattibilità tecnica ed economica relativi al progetto del nuovo hub intermodale presso la Stazione FS e dei possibili interventi da realizzare sulla linea Modena-Sassuolo (Studi già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) sarà possibile valutare tale possibilità anche in considerazione delle effettive esigenze trasportistiche che si verranno a trovare.	0		
58	44	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	Si evidenzia come il PUMS non offra alcuna soluzione efficace e concreta alle 3 criticità evidenziate dalle linee d'indirizzo nel sistema TPL (scarsa attrattività del sistema, scarsa intermodalità ferro-gomma, anzianità del parco mezzi), a differenza delle proposte avanzate da MSS. (vd. slide 12 Linee indirizzo)	critiche su obiettivi e realizzazioni per TPL	Parzialment e accolta	Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, al quale si demanda la progettazione di dettaglio. Non solo, il PUMS prevede anche la redazione di un Piano di acquisto di nuovi mezzi urbani 100% elettrici e/o ibridi (entro il 2025), uno studio di fattibilità per la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori e dell'hub intermodale nonché una ricognizione dello stato delle fermate e dei nodi/itinerari critici, con lo scopo di attuare tutti gli interventi specifici necessari entro l'arco temporale del PUMS.	0		
59	45	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	costi PUMS	8.3	(pag. 383) Si evidenzia come l'utilizzo di parte dei 515.000.000€ di costi previsti per l'inutile bretella Campogalliano-Sassuolo potrebbe essere utilizzata per realizzare i progetti proposti da MSS per il TPL.	spostare risorse - da Campogalliano - Sassuolo a TPL	Non Accolta	I costi da sostenere per la realizzazione della Bretella Campogalliano-Sassuolo, intervento infrastrutturale di rango sovracomunale e inteso come invariante del PUMS, non sono a carico dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, le relative risorse non possono essere rimodulate né gestite diversamente in favore di altri campi di intervento. Si conferma d'altra parte, come evidenziato anche da PUMS, il costante impegno da parte dell'Amministrazione alla ricerca di finanziamenti e cofinanziamenti esterni per massimizzare la capacità di intervento, anche in favore del trasporto pubblico.	0		
60	46	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.6	(pag. 262) La previsione del PUMS di realizzare ben 42 nuove rotoatorie presenta le seguenti criticità: - le nuove rotoatorie facilitano, e quindi incentivano, il traffico privato, in contrasto con la riduzione del 20% del traffico privato come previsto da PAIR regionale; - anche se pare l'Europa spinga alla costruzione di rotonde in nome della sicurezza non esistono specifiche normative nel CdS e non esistono prove tangibili dell'effettivo incremento di sicurezza, anzi lo stesso PUMS evidenzia un tasso di pericolosità invariato per il traffico auto e aumentato per bici e pedoni, che hanno maggiori difficoltà d'attraversamento; - elevati costi di realizzazione (714.000€ a rotonda) tramite autofinanziamento e interventi edilizi privati (sarebbe più economico investire in TPL).	rotoatorie - criticità	Parzialment e Accolta	Come ampiamente trattato in letteratura e sostanziato da dati statistici, le rotoatorie offrono un maggiore grado di sicurezza in funzione del ridotto numero di punti di conflitto, delle limitate velocità di approccio e degli angoli di incidenza che statisticamente danno atto a impatti di ridotta gravità. La realizzazione di nuove rotoatorie ha inoltre lo scopo di migliorare la percezione degli attraversamenti e la flessibilità degli itinerari rispetto alle altre intersezioni a raso. Come sottolinea il PUMS la funzionalità delle opere dipende dalle condizioni di ciascun caso specifico e dalla corretta progettazione. Si conferma che la maggior parte delle nuove rotoatorie riportate nel PUMS sono riconducibili ad interventi di riqualificazione, nuova urbanizzazione o realizzazione di sistemi infrastrutturali i cui costi, per le parti afferenti agli oneri di urbanizzazione o a risorse esterne sovraordinate non possono essere convertiti a favore della gestione TPL.	0		
61	47	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	7.1.5	Si evidenzia la mancanza di una progettazione delle superfici stradali con soluzioni volte al miglioramento della qualità del microclima urbano (alberature, verde diffuso, pavimentazioni e asfalti speciali) e alla mitigazione degli effetti del riscaldamento (isole di calore), ovvero di una progettazione con tecniche note come "strategia di raffrescamento passivo", in contrasto anche con le direttive in contrasto al consumo di suolo introdotte dalle L.R. 24/2017.	progettazione sostenibile e ambiente	Accolta	Il PUMS prevede già l'applicazione di specifiche misure progettuali finalizzate all'incremento del valore ecologico urbano e alla mitigazione degli impatti legati all'inquinamento e ai cambiamenti climatici, da impiegarsi sia nella realizzazione di nuove opere sia nella riqualificazione di infrastrutture esistenti in sede di progettazione puntuale. In particolare, al par. 7.1.5 si fa riferimento all'integrazione negli interventi di programma delle cosiddette "infrastrutture verdi" (quali, per esempio, alberature, vasche di laminazione locali, giardini della pioggia, prati naturali e corridoi faunistici), introdotte come strategia dalla Commissione Europea già dal 2011. Il PUMS in quanto piano strategico demanda alle singole progettazioni l'applicazione di tali soluzioni nel dettaglio.	0		
62	48	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità dolce		Di tutte le nuove piste ciclabili non ne è stata fatta una bianca.	segnaletica ciclabili	Parzialment e Accolta	Il Codice della Strada (D.Lgs. 285/92), così come il suo Regolamento di attuazione (DPR 495/92), e il DM 557/99, non specificano il colore delle strisce di delimitazione delle piste ciclabili o ciclopedonali in sede propria, ma solamente di quelle in contiguità alla sede stradale che devono necessariamente essere gialle. Per dare continuità alla rete ciclabile e ciclopedonale esistente nel Comune di Modena che, tradizionalmente, si contraddistingue per il colore giallo della segnaletica orizzontale di delimitazione della pista, si è deciso, anche per quanto riguarda gli interventi più recenti, di proseguire con uniformità e coerenza nell'uso del colore giallo in modo da ottenere una rete ciclopedonale completa uniforme e riconoscibile. Verrà invece valutato, nell'ambito del progetto di individuazione delle principali direttrici/dorsali ciclabili, uno specifico segnalamento dei percorsi.	0		
63	49	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	7.1.5	Si rimarca l'atteggiamento negativo della giunta nei confronti del verde pubblico ai tempi delle osservazioni sul PAIR, che esprime una visione limitata in contrasto all'impostazione metodologica data dall'Europa al PUMS che vede la persona al centro. Il PUMS di Modena, con i suoi 682 milioni di investimenti sulle rete viaria, è pensato per le grandi infrastrutture e non per il miglioramento del microclima urbano, per il quale non sono state stanziare risorse.	risorse per ambiente	Parzialment e accolta	Si sottolinea che gli investimenti sulla rete viaria sono in larga parte imputabili ad investimenti non comunali su opere sovraordinate (Complanarina e bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo) che per completezza di trattazione vengono riportati nel PUMS. Gli altri investimenti previsti sulla rete viaria sono finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, alla risoluzione di cesure territoriali e all'efficiamento della rete principale che potranno consentire, in parallelo, interventi a favore della mobilità sostenibile in ambito urbano e lungo le arterie extraurbane (es. dorsali ciclabili). Come specificato al par.7.1.5 e 7.1.6 il PUMS impegna l'Amministrazione ad una particolare attenzione agli aspetti ambientali promuovendo le infrastrutture verdi all'interno delle progettazioni (anche infrastrutturali) i cui costi saranno ricompresi all'interno dei relativi computi. Per quanto riguarda gli interventi sulla disciplina circolatoria (manovre antinquinamento, azioni di mobility management, promozione della sostenibilità ambientale, etc.), i costi risultano per buona parte consolidati nel bilancio pluriennale comunale e pertanto non sono indicati tra i nuovi investimenti a carico del PUMS.	0		
64	50	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	Mancanza di azioni per ridurre la necessità di spostamento della popolazione (videoconferenze dai quartieri, asili aziendali o ancora riunioni dei quartieri in videoconferenza, come già richiesto dal MSS nella scorsa legislatura).	riduzione necessità di spostamento	Accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità di azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, individua come una delle strategie fondamentali quella di diffondere l'innovazione e la cultura per la sostenibilità nell'ambito della mobilità, attraverso politiche di gestione sostenibile della domanda di mobilità. La riduzione della necessità degli spostamenti della popolazione è considerata un'azione di mobility management potenzialmente in linea con quanto esposto nel PUMS, e pertanto è una proposta che verrà certamente tenuta in considerazione in fase di valutazione di nuove iniziative da promuovere all'interno del territorio comunale. In generale il tema della riduzione della domanda di trasporto, legata allo sviluppo di modalità agili di lavoro, viene trattato nel nuovo paragrafo 8.5 che viene così definito d'ufficio.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
65	51	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	Mancanza di telelavoro da casa (vedi Maserati).	telelavoro	Accolta	0		
66	52	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	Nel PUMS non sono indicate risorse per gli asili aziendali e, quando queste sono disponibili (vd. bandi regionali per parità delle donne nella vita economica del territorio) sono ristrette ad enti, sindacati, soggetti impegnati nel volontariato e associazioni, escludendo "dalla progettazione" le aziende considerate solo come soggetti "passivi" della promozione.	asili aziendali	Non pertinente	0		
67	53	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	costi PUMS	5.2	(pag. 242) Gli interventi infrastrutturali previsti comprendono la costruzione di nuovi assi stradali, più che la riqualificazione delle strade esistenti, che sarebbe invece fondamentale per garantire la diminuzione delle velocità e l'incremento della sicurezza. Si chiede quindi di dare priorità alla riqualificazione e alla sistemazione dell'esistente.	spostare risorse - da nuova rete viaria a riqualificazione strade esistenti	Parzialmente e accolta	0		
68	54	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1; 5.2.4.1	(Pag. 244) Raddoppio della Nazionale per Carpi fino alla rotatoria: si ribadisce che gli ingenti investimenti sulla tangenziale e le radiali invece di ridurre il traffico lo aumentano, perché rendono possibili percorrenze più lunghe tra residenza e luogo di lavoro.	strada nazionale per Carpi	Parzialmente e accolta	0		
69	55	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.7	(pag. 271) Raddoppio del Ponte dell'Uccellino: non affronta il problema principale che è quello del traffico intenso sulla Canaletto nelle ore di punta	Ponte dell'Uccellino	Accolta	0		
70	56	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.3	(pag. 250) Prolungamento Falcone Argiolas e collegamento con Complanare: questo intervento è collegato alla viabilità del comparto Vaciglio, per la quale ci si aspetta invece il ricorso al TPL (su cui il PUMS nulla prevede) e non alla mobilità privata.	Falcone-Argiolas	Parzialmente e Accolta	0		
71	57	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.3.3.1	(pag. 293) Nel PUMS si parla di riduzione capacità su assi principali del 10%, 20% in 5/10 anni. Si fa notare come sia impossibile ridurre la capacità con il raddoppio degli assi previsti.	riduzione capacità assi	Parzialmente e Accolta	0		
72	58	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	5.3.3.1, 3.2.1.4	(pag. 289) L'obiettivo del PUMS di ridurre del 30% le capacità (vd. Previsioni per Viale delle Rimembranze e Caduti in Guerra in 5/10 anni) si raggiunge in primis tramite le pedonalizzazioni: in ottemperanza al PAIR si chiede di estendere la pedonalizzazione a tutto viale delle Rimembranze e Viale Martiri della libertà (mozione già mossa da MSS).	espansione ZTL - Martiri della Libertà - Rimembranze	Non Accolta	0		
73	59	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.2	La creazione del nuovo hub intermodale presso l'ex scalo merci della stazione centrale dei treni (definito dal PUMS come uno dei punti centrali per la progettazione di soluzioni di mobilità sostenibili in città) è previsto dal PUMS a 10 anni; tale arco temporale di fatto rimanda la soluzione del problema al prossimo piano e mettendo perciò la persona in secondo piano. (pag. 218, 227)	hub intermodale - tempi	Parzialmente e accolta	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
74	60	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	costi PUMS	5.2.1.4	Si fa notare il contrasto tra alcune dichiarazioni del PUMS (p.251): da un lato si dice che le azioni del PUMS devono agire sul miglioramento della sostenibilità anche negli ambiti esterni del territorio urbanizzato (che deriva dal fatto che negli ultimi anni fenomeni di delocalizzazione hanno sovraccaricato le strade radiali di interconnessione con i comuni limitrofi) mentre dall'altro si operano interventi infrastrutturali alle grandi infrastrutture (vd. tangenziale) che andranno invece ad intensificare tale sovraccarico con conseguente aumento del traffico, fallimento nell'azione di fluidificazione, fallimento del concetto di "città compatta", consumo di suolo. Pertanto si chiede di spostare gli interventi e i relativi fondi dai grandi interventi strutturali (opere infrastrutturali locali) al centro storico e alla città urbanizzata.	spostare risorse - da nuova rete viaria a CS e città urbanizzata	Parzialment e accolta	Gli interventi previsti dal PUMS per la rete esterna della città sono pensati per efficientare gli spostamenti di medio-lungo raggio finalizzati a massimizzare l'accessibilità e la competitività economica; tali interventi riguardano anche il potenziamento della mobilità sostenibile pianificando, a titolo di esempio, dorsali extraurbane ciclabili di riconnesione con i nuclei frazionali e la riqualificazione di linee e fermate TPL. Si specifica inoltre che gli interventi di efficientamento della rete principale hanno l'ulteriore scopo di allontanare contemporaneamente il traffico veicolare dalle aree urbane in cui potranno così essere attuati progetti di ridisegno degli spazi pubblici a favore delle componenti più sostenibili della mobilità (pedoni, ciclisti, TPL). Per quanto riguarda le risorse previste nell'ambito degli interventi infrastrutturali sulla rete viaria si ribadisce che i costi da sostenere per la realizzazione delle opere di rango sovracomunale (primi fra tutti il prolungamento della tangenziale Sud - cd. Complanarina - e la Campogalliano -Sassuolo) non sono a carico dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, le relative risorse non possono essere rimodulate né gestite diversamente in favore di altri campi di intervento. Si conferma altresì il costante impegno da parte dell'Amministrazione alla ricerca di finanziamenti e cofinanziamenti esterni per massimizzare la capacità di intervento.	0		
75	61	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.4	(pag. 252) L'intervento di realizzazione di una rotonda in sostituzione di incrocio con precedenza in Viale delle Nazioni si ritiene non necessario.	rotatorie - Via delle Nazioni-Canaletto	Non accolta	L'asse di Strada Canaletto presenta storicamente criticità legate agli importanti flussi di traffico che vi transitano, caratterizzati anche da consistenti quote di mezzi pesanti. A seguito di uno specifico studio è stato predisposto un progetto di rimodulazione dell'intersezione con Via delle Nazioni con una nuova rotonda: scopo principale dell'intervento è la moderazione del traffico, con un più fluido smaltimento dei mezzi in transito, una riduzione della velocità e un miglioramento della sicurezza agli incroci. L'intervento, finanziato dalla Provincia, costituisce opera sovraordinata che il PUMS ha assunto come invariante di Piano, anche in considerazione dell'avanzato stato dell'iter (attualmente già avviata la cantierizzazione).	0		
76	62	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.4	(pag. 253) Si ritiene necessario parlare di alternative piuttosto che di ampliamenti/adequamenti a Strada Nonantolana Navicello/Tangenziale Rabin, per esempio considerando alternative quali mobilità su ferro tra Modena e Nonantola per favorire la pendolarità (metropolitana leggera di superficie, vedi oss.55).	Strada Nonantolana - alternative ad ampliamento	Parzialment e accolta	Il PUMS riporta l'ipotesi progettuale allo studio da parte dell'ente gestore della strada, che sta valutando, insieme al Comune di Modena, un'opera di ampliamento del tratto stradale tra lo svincolo del nuovo Navicello e la rotonda Rabin, con relativo adeguamento degli innesti a quest'ultima, al fine di ridurre i frequenti fenomeni di congestione stradale in quel tratto, prevalentemente connessi alla confluenza di due importanti arterie di adduzione a Modena dai territori limitrofi. L'intervento di ampliamento costituisce anche un'occasione per reperire gli spazi necessari alla realizzazione della dorsale ciclabile su strada Nonantolana come previsto dal Piano. Per quanto riguarda l'ipotesi di ripristino di un collegamento su ferro tra Modena e Nonantola, si comunica che verranno svolti approfondimenti per valutare il rapporto costi/benefici poiché soluzioni di infrastrutturazione pesante come quella citata necessitano di un consistente bacino di utenza per il loro pieno efficientamento. E' invece già in fase di avanzata valutazione, di concerto con l'Amministrazione comunale di Nonantola, la realizzazione di un'alternativa su infrastruttura ciclabile che realizzi il collegamento diretto e senza interruzioni tra i due centri urbani.	0		
77	63	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.4; 3.2.2; 4.2	(pag. 253) Nelle previsioni del PUMS per Strada Nonantolana manca il riordino dell'incrocio dopo il cavalcavia della Maserati con Via Nonantolana e Strada Albareto. Difatti, facendo seguito a quanto scritto nel PUMS al paragrafo 5.2.1.5, si suggerisce, data la carenza di spazi, di chiudere il cavalcavia al traffico privato e dedicarlo al solo TPL e di progettare un percorso adeguato per le piste ciclabili in zona piana, sotto il cavalcavia. Tale soluzione prevederebbe il proseguimento delle piste e delle corsie sulla Nonantolana, su cui sono già previsti interventi strutturali dedicati, e il raggiungimento delle zone residenziali attigue lateralmente.	Strada Nonantolana - cavalcavia solo TPL	Parzialment e Accolta	Considerato che lungo il cavalcavia Menotti è già presente una pista ciclabile che garantisce una riconnesione nord-sud e che nelle immediate vicinanze è stato attivato di recente anche il sottopasso ciclopedonale Ex-Benfra, nella costruzione dello scenario di piano del PUMS si è ritenuto che per il cavalcavia dovesse essere mantenuta, come allo stato attuale, una funzione di connessione automobilistica delle rete viaria urbana. Tale assetto appare strategico in relazione alle modifiche previste per l'altro punto di superamento della ferrovia, il Ponte Mazzoni, per il quale verrà attuato un preferenziamento a favore del TPL in relazione al nuovo HUB intermodale di Piazza Dante e all'estensione della ZTL. Per quanto riguarda lo sviluppo della rete ciclabile nelle immediate vicinanze, si coglie l'occasione per confermare che è già in fase di progettazione il tratto di dorsale ciclabile lungo strada Nonantolana nel tratto compreso tra Via Crocetta e Via Due Canali, ulteriori sviluppi potranno essere legati alle evoluzioni del comparto ex-fonderie e al completamento dell'Ex-Benfra.	0		
78	64	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	(pag. 248) Le analisi sull'utilità della Campogalliano-Sassuolo espone nel PUMS (ruolo prioritario di connessione con il distretto ceramico con volumi di traffico caratterizzati da una quota consistente di mezzi pesanti) sono superate e in contraddizione con i piani di attuazione che prevedono un aumento del traffico delle merci su ferro e non su gomma.	Campogalliano-Sassuolo - analisi utilità superate	Non pertinente	Come sottolineato dal PUMS, la realizzazione del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTCP) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano.	0		
79	65	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.6; 6.2.3.1	(pag. 262) Le nuove rotatorie previste in via Emilia Ovest non permettono di riservare itinerari preferenziali a mezzi pubblici o di soccorso, né di gerarchizzare le correnti di traffico (a meno di abbinati interventi di semaforizzazione per il governo dei flussi). Si ricorda che sugli assi principali come via Emilia Est e Ovest l'intervento previsto era l'individuazione di parcheggi scambiatori vicini agli assi e fuori dal centro urbanizzato, intervento che rende inutili le rotatorie e incentiva il TPL.	rotatorie - via Emilia ovest	Parzialment e Accolta	La realizzazione delle nuove rotatorie in via Emilia ovest non va considerata in contrasto con l'obiettivo del PUMS di realizzare nuovi parcheggi di interscambio e attestamento lungo le principali direttrici radiali di accesso/uscita della città compatta. A tal fine si sottolinea infatti che, al par. 6.2.3.1, sono evidenziati i parcheggi esistenti/progetto che intendono ricoprire tale ruolo e che sono distribuiti in modo tale da coprire tutte le principali radiali urbane, compresa la via Emilia ovest. L'inserimento delle nuove rotatorie ha lo scopo di offrire un grado maggiore di sicurezza, percezione degli attraversamenti e flessibilità degli itinerari, che non impedisce necessariamente al futuro Piano per il Trasporto di Pubblico di individuare nella via Emilia ovest un potenziale asse portante per il TPL urbano.	0		
80	66	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.1	Si ritiene da evitare ed evitabile il passaggio della nuova Complanarina nel giardino di Villa Lonardi.	Complanarina - Villa Lonardi	Non pertinente	Progetto sovraordinato in fase di approvazione da parte del MIT - organo competente - che ha svolto i necessari approfondimenti, anche con la Soprintendenza, per giungere ad una soluzione che limita al minimo l'occupazione delle aree - solo agricole - di pertinenza di Villa Lonardi.	0		
81	67	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.6	Si ritiene rivedibile il progetto di costruzione di 5 nuove rotonde e riqualificazione di una esistente per il collegamento della Complanarina.	Complanarina - rotatorie	Non pertinente	Il progetto del prolungamento della tangenziale Sud di Modena è un'opera sovraordinata che il PUMS ha assunto come invariante di piano, i cui costi non sono a carico del bilancio comunale. Le nuove rotatorie garantiranno un'efficace riconnesione con la viabilità esistente nonché la calmerizzazione delle punte velocistiche lungo la nuova infrastruttura.	0		
82	68	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.9	(pag. 274) Il PUMS distribuisce gli interventi per la nuova centrale del traffico (sistema semaforico) in uno scenario a 10 anni, si ritiene invece che tali interventi debbano avere la precedenza su quelli infrastrutturali (strade e rotonde) per la mobilità sostenibile.	sistema semaforico - tempi	Accolta	Il PUMS, come evidenziato sia al par. 5.2.1.9 che dal quadro sinottico del par. 8.2, prevede che gli interventi di miglioramento delle semaforizzazioni vengano attuati entro lo scenario di breve termine (2022). Infatti, il PUMS pone l'obiettivo già nel breve periodo di dotare la città di un nuovo sistema di gestione semaforica e a tal fine l'Amministrazione ha già avviato con gli uffici tecnici un percorso di approfondimento del livello d'innovazione offerto dal mercato, nonché specifiche valutazioni sul grado di efficientamento auspicato per la rete semaforica della città, e procederà quanto prima allo sviluppo del percorso ad evidenza pubblica per individuare il partner tecnologico di gestione del sistema. In considerazione dell'onerosità degli investimenti, della necessità di una gestione continua dei dispositivi e della rapidità di evoluzione tecnologica in questo campo, si prevede di completare l'evoluzione del sistema semaforico nell'orizzonte di lungo periodo (10 anni).	0		
83	69	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	zone 30	3.2.3	(pag. 185) Si ritiene che il PUMS non contenga una vera ed adeguata progettazione delle "Zone 30" (e dunque anche della "Città 30"), specificando gli interventi sulle strade come creazione di dossi e curve.	progettazioni - zone 30	Non accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non si occupa della progettazione di dettaglio delle "zone 30", ma offre semplicemente alcuni spunti progettuali volti alla calmerizzazione delle velocità, come l'introduzione di dossi e curve. Non si esclude, infatti, l'adozione di altri tipi di provvedimenti in coerenza con le specifiche caratteristiche del contesto. Le singole soluzioni da adottare sono demandate alle progettazioni di dettaglio.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
84	70	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.1.2, 6.2.3	(pag. 301) Si ribadisce la necessità di revocare la concessione del Novi Park e dunque riportarlo alla gestione comunale in quanto il sistema di concessione ingessa il sistema della sosta e non consente una pianificazione corretta ed in linea con gli obiettivi che un PUMS dovrebbe avere. Il riacquisto del Novi Park potrebbe essere finanziabile attraverso la vendita di una parte delle azioni Hera Spa liquidabili dal Comune, tramite ricorso a nuovo indebitamento, tramite un mix delle due oppure tramite una tassa di scopo.	Novi Park - gestione comunale	Non accolta	Il Parcheggio del Centro (ex Novi Park), di proprietà comunale, è attualmente in gestione alla Modena Parcheggi S.p.A attraverso un contratto di Concessione con il Comune di Modena. A seguito della prevista revisione del Piano della Sosta, che costituirà lo specifico strumento attuativo tematico del PUMS sarà valutata una rimodulazione ad hoc del Piano Economico Finanziario, anche in base alle strategie complessive sulla sosta introdotte dal nuovo Piano.	0		
85	71	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	Anche nel caso non si ritenesse di procedere con la revoca della concessione del Novi Park occorre rimodulare la sosta (al momento clamorosamente sottoutilizzata) rendendo il sistema più conveniente per l'Amministrazione. Si suggerisce l'eliminazione degli stalli di sosta su strada nelle zone limitrofe (a partire da Via Berengario);	Novi Park - zone limitrofe	Parzialment e Accolta	La riforma della politica tariffaria è una delle strategie principali previste dal PUMS per la rimodulazione del sistema complessivo della sosta che verrà messa in atto attraverso la redazione del nuovo Piano della Sosta, necessario al fine di coordinare efficacemente le diverse azioni e strategie. Poiché uno degli obiettivi dichiarati del PUMS è quello di restituire maggior fruibilità delle aree pubbliche, è già prevista una rimodulazione della sosta su strada che possa ridefinire gli spazi a favore della mobilità sostenibile. A tal proposito certamente saranno introdotte politiche che favoriscano un maggior utilizzo dei parcheggi in struttura rispetto alla sosta su strada.	0		
86	72	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	6.2.3; 4.2	- di imporre al concessionario l'offerta di un servizio di navetta, con mezzi ecologici, efficace e gratuito da e verso il centro storico, soprattutto nelle ore serali.	Novi Park - navetta	Parzialment e Accolta	Si ringrazia per l'osservazione e si coglie l'occasione per rendere noto che l'Agenzia per la Mobilità di Modena (afMo), di concerto con le altre agenzie del bacino e con la Regione Emilia-Romagna, è attualmente impegnata nella redazione del nuovo bando di gara per l'individuazione dell'azienda di trasporto. Nell'ambito del bando, anche in relazione al Piano di riassetto del trasporto pubblico, potranno essere valutate esigenze e risorse disponibili per servizi specifici dedicati al centro storico.	0		
87	73	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3; 7.1.4; 3.2.4	Anche nel caso non si ritenesse di procedere con la revoca della concessione del Novi Park occorre rimodulare la sosta (al momento clamorosamente sottoutilizzata) rendendo il sistema più conveniente per l'Amministrazione. Si suggerisce di imporre al concessionario di ospitare nella struttura servizi di car sharing, bike sharing e micromobility sharing.	Novi Park - servizi complementari	Accolta	Il PUMS, tra le sue strategie per il potenziamento dei parcheggi di interscambio in alternativa alla sosta su strada (in particolare per la sosta di lungo periodo e quella pertinenziale dei residenti), individua la necessità di inserire nei pressi di tali parcheggi dotazioni e servizi complementari quali aree per il bike sharing, apposite rastrelliere/depositi protetti per le biciclette, stalli riservati al car sharing, ecc. In occasione della redazione del nuovo Piano della Sosta, che costituisce lo specifico strumento attuativo tematico del PUMS, sarà progettato nel dettaglio l'inserimento di tali dotazioni e servizi anche per il Parcheggio del Centro, rientrando esso tra le strutture di interscambio/attestamento individuate dal PUMS. Attualmente il Parcheggio del Centro ospita già il servizio comunale di bike sharing "C'Entro in Bic".	0		
88	74	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	(pag. 323, 324) Si propone, al fine di incentivare l'utilizzo di parcheggi scambiatori e liberare spazio sul suolo pubblico, un deciso aumento delle tariffe (specie di sosta lunga visto anche il problema di scarsa rotazione della sosta su strada) per rendere meno conveniente la sosta su strada e incentivare investimenti come quello del riacquisto del Novi Park.	tariffe sosta	Parzialment e accolta	Il PUMS già prevede di differenziare maggiormente le tariffe di sosta, con l'obiettivo specifico di agevolare economicamente la rotazione per la sosta su strada e di concentrare invece la sosta di lungo periodo e pertinenziale (dei residenti) quanto più possibile in struttura. Tale riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione avverrà attraverso l'aggiornamento del Piano Sosta, previsto già nello scenario di breve termine del PUMS. In occasione del Piano Sosta sarà valutato più attentamente anche il ruolo del Parcheggio del Centro (ex Novi Park), attualmente in gestione alla Modena Parcheggi S.p.A attraverso un contratto di Concessione con il Comune di Modena che è stato recentemente rimodulato (2016).	0		
89	75	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	(pag. 323, 324) Si suggerisce di procedere ad una progressiva eliminazione di stalli di sosta su strada, nella misura di un 2% all'anno, in modo che, allo scadere del decennio di durata del PUMS, gli stessi saranno ridotti del 20%. Si suggerisce di partire immediatamente da: Via Berengario, Viale Trento e Trieste, Viale Nicola Fabrizi, Viale Martiri della Libertà.	sosta su strada - eliminazione	Parzialment e Accolta	La riforma della politica tariffaria è una delle strategie principali previste dal PUMS per la rimodulazione del sistema complessivo della sosta che verrà messa in atto attraverso la redazione del nuovo Piano della Sosta, necessario al fine di coordinare efficacemente le diverse azioni e strategie. Poiché uno degli obiettivi dichiarati del PUMS è quello di restituire maggior fruibilità delle aree pubbliche, è già prevista una rimodulazione della sosta su strada che possa ridefinire gli spazi a favore della mobilità sostenibile. A tal proposito certamente saranno introdotte politiche che favoriscano un maggior utilizzo dei parcheggi in strutture rispetto alla sosta su strada. La riduzione della disponibilità di sosta sarà inevitabilmente connessa alla localizzazione delle esigenze di soazi a favore della mobilità dolce.	0		
90	76	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	(pag. 306) Non si condivide e deve definirsi perdente (oltre che non in linea con gli obiettivi di mobilità sostenibile) l'idea di individuare il Garage Ferrari (oggetto di un contenzioso ancora pendente poiché ritenuto abusivo) come "un'alternativa alla sosta su strada".	Garage Ferrari	Non Accolta	Come più volte evidenziato dal PUMS, il Garage Ferrari costituisce una potenzialità molto rilevante per l'integrazione dell'offerta di sosta, alternativa a quella su strada, a servizio del centro storico. Si riassumono le ragioni di seguito: - con riferimento al centro storico, la struttura è in posizione diametralmente opposta al Parcheggio del Centro, che attualmente assorbe una buona fetta della domanda di sosta in esubero dei residenti del centro titolari di "permesso verde"; - la struttura gode di ottime condizioni di accessibilità dalla viabilità principale del quadrante di riferimento; - la realtà di sosta in struttura esistente nel tessuto consolidato urbano offre un'elevata capacità di sosta in relazione ad un limitato uso di suolo; - esiste la possibilità di introdurre nei pressi della struttura servizi complementari necessari a raggiungere facilmente i luoghi di destinazione finale (linee urbane TPL, servizi di bike sharing, connessioni pedonali privilegiate, ecc.); - attraverso un opportuno coordinamento tariffario con la sosta su strada e la disciplina d'uso del Parcheggio del Centro, la struttura costituisce un'opportunità irrinunciabile di riequilibrio dell'offerta di sosta in quanto potenziale parcheggio di attestamento al centro. Tali motivazioni rispondono pienamente alla necessità individuata dal PUMS di potenziare l'utilizzo della sosta concentrata presso i parcheggi di interscambio o attestamento al centro, che si fondano sull'obiettivo di garantire agli utenti la possibilità di parcheggiare l'auto in prossimità di un nodo intermodale o ai limiti del perimetro ZTL (offrendo anche servizi a valore aggiunto per il facile raggiungimento della destinazione finale), liberando "prezioso" spazio su strada.	0		
91	77	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	(pag. 306) L'utilizzo del Garage Ferrari (360 posti in struttura) ha senso solo se si persegue l'obiettivo di liberare suolo pubblico attualmente malamente utilizzato come parcheggio, si propone perciò di eliminare i parcheggi su Viale Trento e Trieste, Viale Nicola Fabrizi, Viale Martiri della Libertà.	Garage Ferrari	Parzialment e Accolta	Poiché uno degli obiettivi dichiarati del PUMS è quello di restituire maggior fruibilità delle aree pubbliche, è già prevista una rimodulazione della sosta su strada che possa ridefinire gli spazi a favore della mobilità sostenibile. Per introdurre organicamente specifiche politiche che favoriscano un maggior utilizzo dei parcheggi in strutture rispetto alla sosta su strada, è già prevista la redazione del nuovo Piano della Sosta, necessario al fine di coordinare efficacemente le diverse azioni e strategie, e la relativa progettazione di dettaglio di interventi di ridisegno e riqualificazione degli spazi stradali. La riduzione della disponibilità di sosta sarà inevitabilmente connessa alla localizzazione delle esigenze di spazi a favore della mobilità dolce.	0		
92	78	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	(pag. 208-310) Vista la gravissima situazione di criticità per la sosta notturna e diurna nel cosiddetto "quartiere musicisti" si propongono le seguenti misure, eventualmente in via graduata col seguente cronoprogramma: - dall'entrata in vigore del PUMS al 2023, nel quadrilatero compreso tra Via Emilia Est - Viale Ciro Menotti - Via Divisione Acqui - Via Bonaccini istituire un sistema di sosta riservata ai residenti in questa zona; - nel frattempo procedere alla costruzione di un parcheggio interrato (come era già stato previsto in passato) nel piazzale antistante la chiesa di San Pio X, con progressiva eliminazione, sin dall'entrata in vigore del PUMS, di almeno un 4% annuo di parcheggi su strada; - istituire, sin dal 2021, dopo un anno di sperimentazione, una ZTL nel predetto quadrilatero.	sosta - proposte	Parzialment e Accolta	Il quartiere Musicisti è un'area ad elevata densità urbanistica in cui è necessario individuare soluzioni organiche che garantiscano il necessario equilibrio tra le esigenze di maggiori spazi per pedonalità e ciclabilità, sufficiente sosta per i residenti ma anche per i fruitori delle numerose attività presenti. Per questo l'area sarà oggetto di specifiche riflessioni di ampia scala che affianchino prospettive di intervento urbanistico e di riassetto del sistema della mobilità, comprese valutazioni sulla possibilità di un nuovo parcheggio in struttura e forme di riassetto della sosta affinché risulti più funzionale.	0		
93	79	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	6.2.1	(pag. 312) Si propone di fare chiarezza sulle date dell'espansione della ZTL (prevista da PUMS per il 94% della superficie del centro storico al 2030) con il seguente programma: - estensione alla cosiddetta "addizione Ercolea" entro il 2021; - estensione all'area del Novi Sad contemporaneamente allo spostamento dell'autostazione presso l'hub intermodale dell'ex scalo merci - stazione FFSS, comunque non oltre il 2023.	espansione ZTL - cronoprogramma	Accolta	Il PUMS ha ipotizzato un programma di espansione progressiva della ZTL per modificare gradualmente gli assetti consolidati anche in funzione delle evoluzioni al contorno. A seguito di specifiche valutazioni in merito si concorda nel modificare le previsioni di piano unificando i primi due ampliamenti previsti: l'Addizione Ercolea e l'area del Novi Sad. L'intervento si colloca nel breve periodo (2022).	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRADDIZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
94	80	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	6.2.1	(pag. 313, 314) Si ritiene sbagliata la scelta di escludere l'espansione della ZTL all'asse Martiri della Libertà - Rimembranze dallo scenario temporale del PUMS 2030, che invece, si ritiene, dovrebbero essere pedonalizzate già entro dicembre 2020, con intervento sperimentale nel fine settimana a partire da giugno 2020. Tale intervento consentirebbe di avvicinarsi all'obiettivo del PAIR di pedonalizzare il 20% dei centri storici, rendere il Parco delle Mura più fruibile e piacevole, progettare un tram di superficie che, proseguendo da Corso Cavour-Canalgrande, potrebbe raggiungere Viale Martiri-Viale Rimembranze e proseguire per Viale Vittorio Veneto- Novi Park-Stazione.	espansione ZTL - Martiri della Libertà-Rimembranze	Non accolta	Il PUMS prende in considerazione la possibilità di estendere, la ZTL a Viale delle Rimembranze e a Viale Martiri della Libertà al fine di far coincidere la ZTL modenese con la totalità del centro storico, come indicato dal PAIR. Tuttavia, trattandosi di un intervento che va ad impattare fortemente la continuità del sistema di distribuzione urbana a ridosso del centro storico, è necessario uno attento e specifico studio di fattibilità (già previsto dal PUMS), che valuti attentamente questa prospettiva e ne programmi le modalità di attuazione al fine di garantire il necessario riequilibrio degli importanti riverberi. Per questo, lo scenario di espansione ZTL al Parco delle Mura è collocato oltre l'orizzonte di validità del presente piano. Si specifica che Viale delle Rimembranze e Viale Martiri non sono altresì annoverati tra le nuove aree pedonali in quanto dispongono già di ampi spazi pedonali laterali e hanno caratteristiche non pienamente coerenti con quelle identificate come prioritarie (contesto storico, luogo di aggregazione, presenza di esercizi commerciali o con finalità ricreative, etc.).	0		
95	81	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	sosta	6.2.3	Si richiede di precisare (all'interno della sezione sulla rimodulazione della sosta) che Piazzale Sant'Agostino verrà pedonalizzata sin da ottobre 2019 e verranno eliminati i parcheggi.	eliminazione parcheggi Piazzale S.Agostino	Accolta	Largo Porta Sant'Agostino è già una delle aree su cui il PUMS prevede di intervenire con una pedonalizzazione che preservi la massima fruibilità degli spazi a favore di pedonalità e ciclabilità. Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina della sosta e alla conseguente modifica degli itinerari, dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione. Sono già state organizzate giornate di pedonalizzazione della piazza a carattere sperimentale con eliminazione della sosta e saranno certamente previsti ulteriori momenti di confronto pubblico nelle fasi di definizione puntuale del progetto.	0		
96	82	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3.1	(pag. 355) Data l'assenza di un concreto piano relativo agli spostamenti casa-lavoro all'interno del PUMS si propone l'utilizzo di incentivi per l'avvicinamento fisico tra abitazione e luogo di lavoro come agevolazioni fiscali da applicare tramite contratti di locazione ad hoc in cui si ottengono vantaggi fiscali nel caso in cui l'immobile locato sia vicino alla sede di lavoro del conduttore (ad es. si trovi a meno di 1,5km).	piano spostamenti casa-lavoro	Parzialmente accolta	Il Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) è uno strumento che, per norma, deve essere redatto da ogni organizzazione (sia essa un'azienda o un'ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti e che dunque non è di competenza del PUMS. Il ruolo del Comune, in questo settore, si limita a quello di collettore per la raccolta di tutti questi Piani e di promotore delle iniziative di mobilità di area, monitoraggio degli effetti e coordinamento. Si noti, oltretutto, che il Comune di Modena, in quanto ente con più di 800 dipendenti, ha già provveduto a redigere il proprio PSCL. In merito ai suggerimenti riguardanti gli incentivi per l'avvicinamento fisico tra luogo di lavoro ed abitazione si comunica che non sono oggetto di valutazione nell'ambito del PUMS.	0		
97	83	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1.1	(pag. 329) Si ritiene necessario anticipare l'installazione delle nuove colonnine di ricarica elettrica arrivando a 100 nel 2021 (i tempi stimati non risultano compatibili con le stime di uno studio di Bloomberg che prevede che nel 2040 il 57% degli autoveicoli saranno elettrici).	colonnine elettriche	Parzialmente accolta	un'azione già contemplata nel PUMS e in linea con le politiche regionali che hanno promosso un protocollo di intesa per la diffusione delle colonnine. L'Amministrazione comunale è già attualmente impegnata con la stipula di accordi con i fornitori dei servizi di ricarica elettrica al fine di incrementare progressivamente la dotazione di colonnine accessibili al pubblico. Gli obiettivi fissati dal Piano sono obiettivi minimi che potranno anche essere raggiunti e superati prima del tempo minimo, anche sulla base della risposta degli operatori del settore e del mercato. L'obiettivo generale è quello di creare una rete diffusa di ricarica occasionale, dato che tutti gli studi indicano che la grande diffusione dei veicoli elettrici sarà accompagnata dalla diffusione di punti di ricarica in ambiti privati (presso case e aziende).	0		
98	84	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1	All'interno del PUMS non viene trattata la micromobilità elettrica, che invece, a partire dalla sperimentazione che il CC si è impegnata ad avviare, deve essere guardata con attenzione e opportunamente sostenuta.	micromobilità elettrica	Parzialmente accolta	Alla luce dei recentissimi aggiornamenti normativi in materia di micromobilità elettrica (si vedano L.145/2018, D.M. 299/2019, L. 160/2019, D.L. 162/2019, L. 8/2020), il Comune di Modena è attualmente impegnato a rendere possibile l'attivazione di servizi di sharing di monopattini elettrici sul territorio comunale, provvedendo anche alla redazione di un allegato tecnico atto a fare chiarezza in merito alla circolazione di tali mezzi (anche da parte dei privati) in conformità con la normativa nazionale. Si propone di integrare con tali considerazioni il testo del PUMS relativo alla mobilità elettrica (par. 7.1.1)	1	(pag. 337) inserimento del paragrafo 7.1.1.3. Micromobilità elettrica	
99	85	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.4	(pag. 361) Si ritiene che il servizio di car sharing elettrico attualmente presente (ad oggi 32 auto per 2500 iscritti) debba essere incrementato per renderlo più appetibile e creare così un circolo virtuoso a favore della mobilità elettrica.	car sharing	Parzialmente accolta	Nel 2017 è stato avviato presso il Comune di Modena un servizio di car sharing elettrico, che è stato recentemente disattivato (inizio 2020) a causa degli ingenti danni subiti dal parco veicolare a seguito della disastrosa grandinata di giugno 2019. Si sta attualmente riflettendo sulle risultanze del periodo di sperimentazione al fine di valutare l'eventuale rimodulazione del servizio di car sharing elettrico, anche sulla base della recente esperienza di Modena e dei risultati conseguiti da altri servizi in altre realtà regionali. Si propone modifica al testo di pag. 362 (par. 7.1.4).	1	(pag. 362) A causa degli ingenti danni subiti dal parco veicolare a seguito della disastrosa grandinata di giugno 2019, il servizio di car sharing è stato disattivato a inizio 2020. Il PUMS prevede, alla luce delle risultanze del periodo di sperimentazione, di valutare l'eventuale ripristino del servizio mettendo in pratica tutti quegli elementi migliorativi dell'appetibilità e della funzionalità del servizio individuati dalle analisi svolte.	
100	86	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.6.1	(pag. 366) Occorre invertire la tendenza per cui gli incentivi per l'acquisto dei veicoli elettrici dal 2016 sono limitati ad alcune categorie, diminuendo quindi anche la platea di beneficiari (400 nel 2015, 550 nel 2016).	incentivi per veicoli elettrici	Parzialmente accolta	La Regione Emilia-Romagna prevede da anni una politica di incentivazione (ecoincentivi) all'acquisto di veicoli ecologici per cittadini ed aziende con determinati requisiti. Parallelamente, il Comune di Modena già da tempo prevede specifici incentivi economici per l'acquisto di veicoli elettrici, con particolare riferimento ai velocipedi a pedalata assistita: tale orientamento, che si intende mantenere, punta a privilegiare la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto non solo dal punto di vista delle emissioni ma anche degli ingombri che influiscono sui fenomeni di congestione stradale. Tali incentivi economici sono a disposizione di tutti i cittadini e le organizzazioni private, imprese e associazioni, che ne fanno richiesta fino a esaurimento del fondo. L'incentivazione degli autoveicoli per la transizione verso motorizzazioni meno impattanti è dunque correttamente affidata ad iniziative nazionali e regionali, nell'ambito degli indirizzi europei, anche per la dimensione economica delle risorse necessarie.	0		
101	87	2	280080/19	24/09/2019	MSS - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1	Si propone di individuare un cronoprogramma per cui, entro il 2023, venga sostituito l'intero parco veicolare del Comune con mezzi ibridi o elettrici (ad oggi solo 6 veicoli a trazione elettrica), per completare, entro il 2028, la sostituzione anche dei veicoli in dotazione alla PM con mezzi ibridi o elettrici.	veicoli elettrici PA	Parzialmente accolta	I vincoli del bilancio comunale non consentono attualmente investimenti così consistenti da permettere la conversione all'elettrico del parco veicolare nel volgere di due sole annualità, è pertanto necessario confermare la previsione di raggiungere il 50% di veicoli elettrici entro il 2030. Si procede tuttavia ad un emendamento al testo nella parte che prevede la possibilità di acquisto da parte della PA di soli veicoli a basso impatto ambientale (elettrico, ibrido, idrogeno, gas) a seguito dell'approvazione del PUMS, fatte salve particolari e motivate esigenze di servizio (pag. 337, par. 7.1.1.2)	1	(pag. 337) in coerenza con quanto disposto dalla Legge n. 134/2012, avviare il rinnovo delle flotte in dotazione alla Pubblica Amministrazione escludendo, a seguito dell'approvazione del presente Piano, la possibilità di acquistare veicoli alimentati con combustibili fossili e prendendo in considerazione solamente veicoli alimentati con fonti di energia rinnovabile (come elettrico, idrogeno, gas), valutando la tipologia con il minore impatto ambientale mediante un'analisi sugli effetti diretti e indiretti. Sitraguarda in ogni caso al 2030 la trasformazione dell'attuale parco veicolare in veicoli elettrici per una quota non inferiore al 50%, posto che attualmente la flotta comunale è composta per gran parte di auto alimentate a gas naturale o gpl;	
102	1	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.4	Richiesta di attivazione di un processo partecipativo che segua tutte le fasi del PUMS (anche post approvazione).	partecipazione	Accolta	Il cronoprogramma delle azioni dal punto di vista attuativo, è stato definito in maniera semplificata attraverso il quadro sinottico del processo di attuazione delle principali strategie/macroazioni del PUMS nel capitolo 8.4. Tale quadro ha lo scopo di chiarire entro quale arco temporale saranno effettivamente attuate le principali strategie/azioni previste dal Piano che, in quanto piano strategico di settore e non piano attuativo, tiene sempre a riferimento 3 scenari temporali progressivi di massima. Si noti infine che le tematiche che presentano strategie/azioni più complicate sono spesso dotate di ulteriori tabelle riassuntive degli interventi previsti all'interno dei capitoli specifici.	0		
103	2	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	attuazione e tempi PUMS	8.4	Poca chiarezza nel cronoprogramma degli interventi.	cronoprogramma PUMS	Parzialmente accolta		0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
104	3	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	attuazione e tempi PUMS	8.1	Attuazione di interventi temporanei lungo le strade per verificare l'efficienza di interventi più onerosi, capaci anche di mostrare ai cittadini le possibilità in campo e incrementare la partecipazione ed accettazione.	impiego di interventi temporanei	Accolta	Tra le azioni di Mobility Management e di incentivazione e sensibilizzazione ambientale elencate nel PUMS già ritroviamo alcune iniziative che vanno nell'ottica degli usi temporanei dello spazio urbano al fine, appunto, di sensibilizzare i cittadini nei confronti dei temi ambientali, dell'uso di mezzi di trasporto più sostenibili e dell'uso dello spazio urbano in generale. Tra le iniziative esemplari già portate avanti dal Comune negli scorsi anni, ci sono le "domeniche ecologiche" e l'iter partecipativo con sperimentazione in loco che ha portato alla realizzazione della zona 30 della Sacca. Il PUMS sottolinea come tali iniziative, già portate avanti con successo, vengano riconfermate nello scenario del piano accanto a nuove azioni da introdurre che perseguano gli stessi obiettivi di sostenibilità, miglioramento della qualità urbana e salvaguardia dell'ambiente.	0		
105	4	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	rete viaria	5.2.1.7	Interventi di ricucitura della diagonale e di via Minutara non favoriscono ciclabilità e pedonalità in quanto fluidificano il traffico veicolare in linea con l'urbanistica auto-centrica (condizione aut-aut per lo scrivente).	ricuciture Diagonale e sottopasso Minutara	Parzialment e Accolta	La revisione del PUMS sottolinea come tali interventi siano volti alla riconnessione dei principali assi viari e alla creazione di nuovi percorsi, dando particolare rilievo alla mobilità ciclopedonale. Difatti, il nuovo sottopasso Minutara costituisce un'importante collegamento soprattutto dal punto di vista ciclopedonale, dal momento che, ad oggi, è difficilmente praticabile con mezzi diversi dall'auto privata. Per quanto riguarda la ricucitura della diagonale, si sottolinea che il corridoio formato dall'ex sede ferroviaria dismessa sarà dedicato prioritariamente alla mobilità sostenibile (dorsale ciclabile, linea TPL parco lineare) e che le due riconnessioni viarie previste dal PUMS non sono pensate per creare connessioni prioritarie o bypass della viabilità principale, ma per migliorare la permeabilità a livello locale riequilibrando il sistema di distribuzione. Inoltre, per entrambe le riconnessioni sono stati adottati accorgimenti progettuali al fine di ottimizzare la condivisione degli spazi, l'intervisibilità e la condizioni di sicurezza per tutte le componenti di mobilità.	0		
106	5	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	mobilità dolce	3.2.1	Non affrontato il tema della larghezza molto ridotta dei percorsi pedonali (meno di 1,5 m e spesso interessati da ostacoli che restringono le dimensioni effettive) come uno degli elementi a sfavore della pedonalità.	percorsi pedonali e marciapiedi - larghezza	Accolta	Il tema della larghezza molto ridotta dei percorsi pedonali (che interessa maggiormente i marciapiedi del centro storico) è in linea con le analisi sullo stato di fatto della pedonalità riportate nel PUMS, che infatti prevede, tra le sue strategie per incentivare la pedonalità, la promozione dell'accessibilità universale, da realizzarsi, tra le altre cose, attraverso la redazione di uno specifico Piano per la manutenzione dei marciapiedi e di un Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). Altri provvedimenti previsti dal PUMS, come ad esempio l'ampliamento della ZTL, la Città 30, la modifica del piano della sosta e la revisione del sistema di accessibilità alla ZTL, sono volte anche a ridurre il traffico veicolare in centro storico e nelle zone 30 e dunque a garantire uno spazio sempre più rivolto a pedoni e ciclisti che possono così fruire maggiormente degli spazi pubblici.	0		
107	6	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	rete viaria	3.1.3; 5.1	Mancanza di un'analisi unitaria sullo stato di fatto delle strade, in particolare per quanto riguarda lo spazio a disposizione delle diverse categorie di utenti della strada (pedoni, ciclisti e veicoli). Si suggerisce l'inserimento di sezioni stradali ad illustrazione del modal share.	analisi stato di fatto strade	Parzialment e accolta	Il PUMS, in qualità di piano strategico, riporta un quadro sinottico della rete cittadina in termini di tipologia, sede, stato di realizzazione e anche di classi di larghezza. In sede di progettazione di dettaglio dei singoli interventi il tema dimensionale diventa invece centrale, in quanto un obiettivo principale è proprio quello di garantire la più efficace organizzazione degli spazi per favorire la mobilità sostenibile. Le sezioni stradali sono sempre riportate alla scala di dettaglio dei singoli progetti esecutivi, mentre si ritiene dispongano di un grado di dettaglio troppo elevato per un piano strategico.	0		
108	7	3	280085/19	24/09/2019	Lucio Perini	Cittadini	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.3, 2.4	Mancanza di una campagna di comunicazione, pubblicità e marketing efficace del piano diretta in particolar modo ai cittadini.	campagna di comunicazione	Parzialment e accolta	Il PUMS, piano strategico del settore mobilità, è stato concepito ed elaborato in condivisione con stakeholders e cittadini, che hanno contribuito attivamente alla definizione degli obiettivi (partecipazione ex-ante) e alle scelte operative (in itinere). Durante queste fasi, il Piano è stato presentato pubblicamente nei tavoli di discussione con gli stakeholders e nelle assemblee dei Quartieri, comunicato a mezzo stampa e sul sito del Comune di Modena, dove è stata istituita una sezione dedicata che rimarrà in funzione per tutta la validità del Piano. Infine, durante la terza fase partecipativa (ex-post), si prevede un costante monitoraggio del Piano dopo la sua adozione, per tenere traccia dei progressi, identificare i problemi ed informare i cittadini sull'evoluzione delle misure adottate.	0		
109	1	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	quadro normativo e programmatico PUMS	1.1	Si chiede di adeguare il PUMS a quanto previsto nei dispositivi di Legge e di Programmazione a cui solo nominalmente il piano stesso dichiara di aderire, in particolare in merito alle misure anti-inquinamento (vedi PAIR 2020, Direttiva 2008/50/CE, delibera c.C. n. 80 del 26/10/2017, D.Lgs. 155/2010, DGR 1180/2014)	non coerenza con piani e direttive sovraordinate	Parzialment e Accolta	Il PUMS del Comune di Modena ha tenuto conto delle disposizioni, misure e indirizzi fissati dalla pianificazione sovraordinata, tra cui quelli del PAIR della Regione Emilia-Romagna, come illustrato di seguito. Per quanto riguarda le altre normative richiamate, si sottolinea che la DGR 1180/2014 è la delibera di adozione del PAIR mentre la Direttiva 2008/50/CE e il D.Lgs 155/2010 sono atti sovraordinati a cui sottostà il PAIR regionale, e pertanto, essendo coerente con esso, anche il PUMS. La DCC n. 80 del 26/10/2017 (Regolamento UNESCO) non è espressamente citata dal PUMS ma comunque si sottolinea che gli indirizzi e le azioni previste dal PUMS per il sito UNESCO non sono in contrasto con tale Regolamento. Il PUMS del Comune di Modena ha condiviso l'obiettivo del PAIR regionale di riduzione del 20% del traffico veicolare privato nei centri abitati. In particolare, confrontando gli indirizzi forniti dal PAIR con i risultati che ci si aspetta di ottenere dal PUMS, si può notare come il trasferimento del 13% degli spostamenti attualmente effettuati con auto alla bicicletta e la riduzione delle percorrenze nel centro abitato del 11-12% nelle ore di punta, contribuiscano attivamente al raggiungimento di tale obiettivo. Si precisa altresì che i dati di sintesi estratti dal modello non evidenziano lo shift modale a favore della bicicletta né del TPL poiché le simulazioni hanno riguardato la componente automobilistica e sono state svolte, cautelativamente, a domanda di traffico costante. Il raggiungimento degli obiettivi del PAIR legati alla diminuzione del traffico urbano e delle emissioni nocive in atmosfera sarà certamente garantito anche in ragione del fatto che si prevede una diminuzione della domanda di trasporto (di cui non si è appunto tenuto conto nel modello di traffico), legata soprattutto a: un utilizzo sempre più comune dello smart working e di modalità telematiche di svolgimento dei servizi; un potenziamento del servizio pubblico di trasporto collettivo; la diffusione di mezzi di trasporto personale ecologici, tra cui le biciclette elettriche ma soprattutto i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (MPPE) che, alla luce delle recenti normative in materia, sono ora autorizzati alla circolazione sul territorio al pari dei velocipedi. L'impiego di questi nuovi mezzi, che possono essere facilmente trasportati ed utilizzati per coprire senza fatica tragitti di breve-media lunghezza, si presuppone portino alla riduzione degli spostamenti in auto in ambito urbano e allo sfruttamento di parcheggi scambiatori più esterni.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
110	2	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	1.1.3.3, 7.1.6.2; sintesi non tecnica (VAS)	Si chiede di attuare le previste limitazioni al traffico all'intera area comunale come indicato dal PAIR, elevando al 20% la riduzione del traffico veicolare complessivo (rispetto al previsto 1% palesemente insignificante: cfr. sintesi non tecnica PUMS, pag. 30)	traffico e salute	Accolta	Le limitazioni al traffico della manovra antimog sono già allineate alle previsioni del PAIR che impongono restrizioni sull'area urbanizzata e non in ambito extraurbano. Si è convenuto con la Regione Emilia Romagna di escludere le aree industriali/artigianali esterne alla tangenziale per garantire la necessaria accessibilità e la relativa competitività economica. L'obiettivo del PAIR di riduzione del 20% del traffico veicolare privato nei centri abitati è stato condiviso dal PUMS di Modena che ha tenuto conto delle misure ed indirizzi riportati al par. 1.1.3.3 del documento di Piano. In particolare si noti che i risultati attesi in merito agli interventi previsti sulla rete viaria, ottenuti dalle simulazioni effettuate per lo scenario a lungo termine del Piano, evidenziano una riduzione delle percorrenze nel centro abitato del 11-12% nelle ore di punta (cfr. par. 8.2), a cui dovranno necessariamente sommarsi i contributi derivanti dalle azioni del Piano sulle altre componenti strategiche. Tali simulazioni, infatti, sono state svolte cautelativamente a domanda di traffico costante e hanno riguardato la sola componente viabilistica, senza tenere conto del potenziale trasferimento di domanda di spostamento dall'auto privata ad altri mezzi di trasporto a seguito degli interventi previsti per il potenziamento di TPL, ciclabilità (la percentuale di spostamenti su auto trasferibili alle bici è stimata tra il 5 e il 13%) e micromobilità elettrica, con particolare riferimento ai monopattini elettrici. Ovviamente, sia il PAIR che il PUMS danno per scontato che un'importante riduzione dell'impatto locale (emissioni inquinanti e CO2) sarà conseguito indipendentemente dalla riduzione del traffico da una transizione verso tecnologie a basso (o zero) impatto ambientale. Infine, si noti come, anche alla luce delle recenti esperienze legate all'emergenza sanitaria in corso, grandi opportunità di riduzione della domanda di traffico sono date da iniziative come lo smart working e la digitalizzazione dei servizi, che potranno, in futuro, contribuire in maniera incisiva sulla riduzione complessiva del traffico e delle emissioni nocive, e avere altresì un importante riverbero su tutte le componenti strategiche della mobilità e dell'organizzazione della città in generale (si veda par. 8.5).	0		
111	3	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	zone 30	3.2.3, sintesi non tecnica (VAS)	Si chiede di prevedere, in coerenza con il PAIR, la realizzazione anticipata (rispetto alle scadenze 2022 e 2025) di altre aree e viabilità denominata "zona 30", con la prescrizione di soluzioni tecnico-progettuali che assicurino l'effettiva presenza in sicurezza di tutte le tipologie di veicoli, biciclette comprese (cfr. sintesi non tecnica, p.20)	anticipo tempi zone 30	Parzialment e Accolta	Il cronoprogramma delle Zone 30 è stato così definito a seguito di un'attenta analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione, con le prescrizioni dei Piani sovraordinati e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Come esplicitato nel documento, per il breve periodo è previsto l'ambizioso obiettivo di realizzare ben 11 nuove zone 30 per oltre 32 km aggiuntivi di strade a velocità calmierata, con un incremento del 28% rispetto a quelle attuali. La scansione potrà subire variazioni in funzione di modifiche che dovessero sopraggiungere al quadro, per esempio l'evoluzione delle condizioni al contorno o la presenza di nuove risorse. Al momento non si ritiene opportuno apporre modifiche agli scenari di Piano in quanto ancora coerenti con le condizioni di partenza. Si sottolinea inoltre che alle singole progettazioni di dettaglio è demandata la descrizione delle soluzioni tecnico-progettuali adottate al fine di assicurare un'effettiva presenza in sicurezza di tutte le tipologie di utenti, compresi ciclisti e pedoni.	0		
112	4	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	3.2.1.2, 3.2.1.4, 6.2.1, 6.2.2 sintesi non tecnica (VAS)	Si chiede di rivedere le zone ZTL e di ampliare le aree destinate alla pedonalizzazione dato che si ritengono insufficienti le previsioni del PUMS (non solo per i gravi problemi ambientali ma anche per la tutela del sito UNESCO) al fine di conseguire il risultato della pedonalizzazione (ZTL) del centro storico pari ad almeno il 20% della superficie già entro il 2022 e del 100% al 2030 (cfr. sintesi non tecnica p.20)	ZTL - pedonalità - ampliamento e tempi	Parzialment e accolta	Il PUMS ha ipotizzato un programma di espansione progressiva della ZTL per modificare gradualmente gli assetti consolidati anche in funzione delle evoluzioni al contorno. A seguito di specifiche valutazioni in merito si concorda nel modificare le previsioni di piano unificando i primi due ampliamenti previsti: l'Addizione Erculea e l'area del Novi Sad. L'intervento si colloca nel breve periodo (2022) Per quanto riguarda le nuove aree pedonali si specifica invece che l'elenco fornito dal Piano costituisce una prima lista propositiva e prevede altresì che l'istituto delle aree pedonali - generalmente prerogativa della ZTL - venga esteso, all'interno della visione del PUMS, all'intero territorio comunale, localizzando le aree pedonali non solo in centro storico ma a tutti gli ambiti in cui si intende valorizzare lo spazio pubblico con una maggiore frequentazione pedonale. Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connesse al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, ciascuna di esse dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione.	0		
113	5	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Si chiede di estendere le previsioni di ampliamento delle aree pedonali (previsioni del PUMS di gran lunga insufficienti rispetto agli obiettivi del PAIR 2020 e tali da non favorire la fruizione dei valori culturali del centro storico) non solo a corso Cavour e via Berengario, ma, entro il termine di scadenza del Piano, anche ai Viali (percorso delle mura) Caduti in Guerra, Martiri della Libertà, della Rimembranza, Vittorio Veneto.	nuove pedonalizzazioni - proposte	Non Accolta	Come sottolineato dal PUMS, le nuove aree pedonali proposte nel Piano costituiscono solamente un primo elenco propositivo ma non normativo o esaustivo, che dunque potrebbe essere modificato o integrato in corso d'opera. Le ipotesi fatte si sono basate su criteri quali la qualità storico-architettonica degli spazi, la presenza di attività ed esercizi di richiamo o di funzioni pubbliche di rilievo, la continuità/contiguità con altre aree pedonali o ad elevata frequenza pedonale, l'impatto gestibile sull'accessibilità; con l'obiettivo di valorizzare contesti storici, corridoi pedonali, luoghi di aggregazione, piazze minori, ambiti commerciali o di riqualificazione e pertinenze scolastiche. In quest'ottica Viale delle Rimembranze e Viale Martiri non sono annoverati tra le nuove aree pedonali in quanto dispongono già di ampi spazi pedonali laterali e hanno caratteristiche non pienamente coerenti con quelle sopra citate come prioritarie.	0		
114	6	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile	7.1.6	Si chiede di prevedere azioni efficaci per una significativa riduzione del traffico veicolare in funzione del contenimento del disagio e dei problemi relativi alla salute causati dal rumore (vedi cenni pag. 12 Sintesi non tecnica), con riferimento alla disciplina della Legge Quadro 447 del 26/10/1995 e della L.R. 15/2001.	traffico e salute	Parzialment e accolta	Le azioni previste dal PUMS sono guidate dal principio generale di rimodulare gli spazi e la disciplina circolatoria in ambito urbano ed, in particolare, nei contesti a maggiore vocazione antropica al fine di migliorarne la vivibilità e la sicurezza stradale: la visione di "Città 30", il potenziamento della rete ciclabile, l'ampliamento della ZTL e delle Aree pedonali avranno significativi effetti positivi anche sulla salute dei cittadini in relazione all'esposizione al rumore. Per gli ambiti adiacenti la viabilità principale, sono storicamente in atto da parte dell'amministrazione comunale interventi di verifica ed eventuale schermatura acustica a tutela dei recettori sensibili, sia nell'ambito di nuove progettazioni, sia di segnalazioni puntuali in contesti esistenti.	0		
115	7	4	280235/19	24/09/2019	Italia Nostra - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	Si chiede di varare un rinnovato piano per il potenziamento del TPL (ad oggi carente) come condizione essenziale e indispensabile (unitamente all'incremento della mobilità ciclabile e pedonale) per conseguire il risultato di significative riduzioni del traffico automobilistico privato.	piano per TPL - potenziamento	Accolta	Il PUMS condivide la necessità di pianificare un riassetto complessivo del sistema di trasporto pubblico urbano, in grado di integrare l'offerta di trasporto extraurbano e che miri alla gerarchizzazione della rete, al potenziamento del servizio offerto, all'efficientamento della rete e al rinnovo del parco veicolare. Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, che terrà in considerazione anche gli esiti degli studi di fattibilità tecnica ed economica relativi ai temi sopra riportati già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Sogget to	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
116	1	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.2, sintesi non tecnica (VAS)	Non c'è un'effettiva diminuzione globale delle percorrenze di autoveicoli sul territorio comunale ma semplicemente un dirottamento di traffico dal centro abitato ai nuovi itinerari più esterni previsti dal piano (vedi complanare Argiolas e Complanarina). Si parla di riduzione nell'ordine dell'1% del numero dei mezzi e dei km percorsi: il numero di autovetture resta dunque invariato (vedi pag. 30 sintesi non tecnica (VAS)).	riduzione traffico non effettiva	Parzialment e accolta	Si precisa che i dati di sintesi estratti dal modello non evidenziano lo shift modale a favore della bicicletta né del TPL poiché le simulazioni hanno riguardato la componente automobilistica e sono state svolte, cautelativamente, a domanda di traffico viabilistico costante. Alcune valutazioni sintetiche sullo shift modale potenziale a favore della bicicletta sono state condotte specificamente e hanno stimato un possibile shift modale a favore della bicicletta tra il 5 e il 13% in funzione del grado di implementazione delle politiche del PUMS. Si fa notare che nello scenario di prospettiva è presumibile una diminuzione del traffico urbano che deriva dalle previsioni di diminuzione della domanda di trasporto (di cui non si è appunto tenuto conto nel modello di traffico), legata soprattutto a: un utilizzo sempre più comune dello smart working e di modalità telematiche di svolgimento dei servizi; un potenziamento del servizio pubblico di trasporto collettivo; la diffusione di mezzi di trasporto personale ecologici, tra cui le biciclette elettriche ma soprattutto i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (MPPE) che, alla luce delle recenti normative in materia, sono ora autorizzati alla circolazione sul territorio al pari dei velocipedi. L'impiego di questi nuovi mezzi, che possono essere facilmente trasportati ed utilizzati per coprire senza fatica tragitti di breve-media lunghezza, si presuppone portino alla riduzione degli spostamenti in auto in ambito urbano e allo sfruttamento di parcheggi scambiatori più esterni.	0		
117	2	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.2, allegato 4	Aumento dei flussi veicolari sul perimetro dei viali intorno alle 400 unità (con punte che superano le 500) nel lungo periodo (2030), in aumento di oltre il 50% rispetto allo stato calibrato del 2017. Necessità di misure che rendano meno convenienti gli attraversamenti diametrali del centro urbano. (Vedi allegato 4 pag. 67, 69, 43, 45)	aumento traffico sui viali del CS	Accolta	Si ringrazia della segnalazione che ha permesso di individuare un errore di restituzione grafica nelle tavole delle simulazioni: risultavano infatti sovrapposte barre esplicative dei flussi di traffico e altri di capacità potenziali in assi impediti. Si comunica che le tavole saranno ripubblicate al fine di consentirne la corretta leggibilità grafica. Si potrà verificare che i risultati delle simulazioni rispondono adeguatamente alle politiche introdotte dal PUMS e restituiscono, come auspicato una complessiva riduzione dei flussi di traffico prevalentemente connesse alla riduzione di capacità sugli assi principali in conseguenza del complessivo ridisegno delle geometrie per favorire le modalità sostenibili (tra cui preferenziali TPL, realizzazione nuovi percorsi ciclabili e pedonali). Per quanto riguarda, in particolare, i flussi sui viali perimetrali al centro storico si nota una diminuzione che nel lungo periodo arriva a oltre circa 400 e 500 auto equivalenti in viale delle Rimembranze, rispettivamente nelle ore di punte del mattino e della sera, confermando la redistribuzione degli itinerari su viabilità più esterne.	0		
118	3	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.1	Il contributo potenziale della mobilità pedonale è ignorato come modo alternativo all'automobile per il calcolo delle previsioni di shift modale della domanda di mobilità.	contributo mobilità pedonale - shift modale	Accolta	Si precisa che i dati di sintesi estratti dal modello non evidenziano lo shift modale a favore della pedonalità, della bicicletta né del TPL poiché le simulazioni hanno riguardato la componente automobilistica e sono state svolte, cautelativamente, a domanda di traffico viabilistico costante. Alcune valutazioni sintetiche sullo shift modale potenziale a favore della bicicletta sono state condotte specificamente e hanno stimato un possibile shift modale a favore della bicicletta tra il 5 e il 13% in funzione del grado di implementazione delle politiche del PUMS. Si fa notare che nello scenario di prospettiva è presumibile una diminuzione del traffico urbano che deriva dalle previsioni di diminuzione della domanda di trasporto (di cui non si è appunto tenuto conto nel modello di traffico), legata soprattutto a: un utilizzo sempre più comune dello smart working e di modalità telematiche di svolgimento dei servizi; un potenziamento del servizio pubblico di trasporto collettivo; la diffusione di mezzi di trasporto personale ecologici, tra cui le biciclette elettriche ma soprattutto i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (MPPE) che, alla luce delle recenti normative in materia, sono ora autorizzati alla circolazione sul territorio al pari dei velocipedi. L'impiego di questi nuovi mezzi, che possono essere facilmente trasportati ed utilizzati per coprire senza fatica tragitti di breve-media lunghezza, si presuppone portino alla riduzione degli spostamenti in auto in ambito urbano e allo sfruttamento di parcheggi scambiatori più esterni.	0		
119	4	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	8.1; 4.2	Il contributo potenziale del TPL è ignorato come modo alternativo all'automobile per il calcolo delle previsioni di shift modale della domanda di mobilità. In generale posizione rinunciataria rispetto alla possibilità di dotare e rendere operante un TPL capace di dare risposta adeguata per quantità e livelli di servizio alla domanda di mobilità urbana. La questione del TPL deve essere componente fondamentale del PUMS.	contributo TPL - shift modale	Parzialment e accolta	Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il TPL. Dal momento che non è stato possibile elaborare strategie ed azioni più dettagliate, non si ritiene opportuno riportare il calcolo degli impatti sul sistema della mobilità e sullo shift modale degli spostamenti causati dalle modifiche al TPL in quanto, non potendo tenere conto dei fattori d'incidenza fondamentali, l'attendibilità del modello sarebbe stata non sufficiente. In ogni caso il PUMS sottolinea come un incisivo riassetto del TPL urbano risulti essere fondamentale, e demanda la riflessione allo specifico Piano per il Trasporto Pubblico, da redigere nel breve-medio periodo.	0		
120	5	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	costi PUMS	5.2.1.2; 8.3	I 514 milioni destinati alla Bretella Campogalliano - Sassuolo potrebbero e dovrebbero andare invece a finanziare un sistema di trasporto pubblico ad elevata capacità ed efficienza, quali le metropolitane leggere e le tranvie ad alta frequenza.	spostare risorse - da Campogalliano-Sassuolo a TPL	Non pertinente	I costi da sostenere per la realizzazione della Bretella Campogalliano-Sassuolo, intervento infrastrutturale di rango sovracomunale, non sono a carico dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, le relative risorse non possono essere rimodulate né gestite diversamente in favore di altri campi di intervento. Si conferma altresì il costante impegno da parte dell'Amministrazione alla ricerca di finanziamenti e cofinanziamenti esterni per massimizzare la capacità di intervento, anche in favore del trasporto pubblico.	0		
121	6	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	Richiesta di delineare politiche e strategie per il TPL realistiche e consistenti (con valutazione alternative, analisi di fattibilità e comparazioni) descritte puntualmente all'interno del PUMS prima dell'approvazione.	piano per TPL - strategie e politiche puntuali	Parzialment e accolta	Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, che terrà in considerazione anche gli esiti degli studi di fattibilità tecnica ed economica relativi ai temi sopra riportati già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.	0		
122	7	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.5	Rinnovo del parco veicolare dei bus inserito nel cronoprogramma delle azioni e degli investimenti (piano programma entro 6 mesi dall'approvazione del PUMS). In particolare prevedendo: - almeno 6 nuovi bus per anno dal 2020 al 2025 in sostituzione di quelli da Euro 1 a Euro 4; - completa sostituzione della flotta a livello Euro 6 a metano o ibrido per almeno 140 bus nel lungo periodo; - incremento dei filobus.	flotta TPL - sostituzione e incremento	Parzialment e accolta	Si condivide la necessità di rinnovare il parco veicolare orientandosi verso mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, per i quali il PUMS prevede il blocco degli acquisti già dal 2022. Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, definisce che tale alimentazione endotermica alternativa dovrà ricadere inizialmente sul metano (facendo seguito ad investimenti ancora in corso dell'azienda di gestione dei mezzi), per poi passare progressivamente all'acquisto esclusivo di mezzi elettrici (filoviari o a batteria) o ibridi ad alta efficienza nel medio-lungo periodo (2025-2030). Il programma dettagliato è demandato ad un Piano specifico che valuti la fattibilità di procedere all'acquisto di soli mezzi elettrici e/o ibridi, la cui redazione è prevista dal PUMS entro il 2025 e dipenderà anche dall'esito della gara di bacino per individuare il soggetto gestore del servizio. Si precisa inoltre che ingenti risorse di livello nazionale e regionale sono in corso di stanziamento per favorire l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, metano) nei prossimi 15 anni.	0		
123	8	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	Richiesta di estensione degli orari del TPL fino alla mezzanotte sulle linee principali tramite bus e sulle linee secondarie tramite convenzioni con i taxi a prezzi calmierati.	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché l'estensione a fasce orarie serali ed eventuali servizi integrativi con i taxi.	0		
124	9	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	4.2	Richiesta di istituzione del "taxi rosa" nelle ore serali e notturne sempre a prezzi calmierati.	taxi rosa	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a delineare le prospettive della mobilità in uno scenario di medio/lungo periodo, si limita a definire i principi guida per la redazione del piano di riassetto del trasporto pubblico al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potrà essere valutata una revisione dei servizi integrativi in essere svolti con i taxi.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
125	10	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	sosta	6.2.3	Richiesta di sosta a pagamento (ad un costo uguale o superiore a quello di una corsa di bus) nell'area dell'ex AMCM per finanziare il TPL. Per fare ciò occorre annullare totalmente il progetto e revocare la cessione.	sosta a pagamento ex AMCM	Non Accolta	L'area dell'Ex-AMCM è stata oggetto di un complesso piano urbanistico che, trovando la condivisione con il Consiglio Comunale, ha recentemente dato l'effettivo avvio ad un processo di riqualificazione delle aree e degli edifici: le previsioni progettuali vedono la realizzazione di un'ampia area pedonale, in cui gli spazi veicolari sono individuati nelle porzioni interrate.	0		
126	11	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.4	Richiesta di un programma decennale (da concordare con le associazioni di utenti e dei quartieri) di miglioramento/sostituzione di tutte le fermate urbane del TPL che preveda illuminazione notturna, panchine, videocamere, display di arrivo elettronico del bus e accessibilità disabili.	fermate TPL	Accolta	Si ringrazia per l'osservazione e si coglie l'occasione per rendere noto che l'Agenzia per la Mobilità di Modena (aMo), di concerto con le altre agenzie del bacino e con la Regione Emilia-Romagna, è attualmente impegnata nella redazione del nuovo bando di gara per l'individuazione dell'azienda di trasporto. Nell'ambito del bando verranno inseriti molti elementi per l'ammmodernamento dei servizi a terra e della fruibilità del servizio anche mediante le opportunità offerte dalle nuove tecnologie.	0		
127	12	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	sosta	6.1.2; 6.2.3	Richiesta di ricondurre al Comune la titolarità del parcheggio Novi Sad per dare pieno utilizzo alla struttura e ridurre la sosta a livello strada (viale Fontanelli, viale Berengario e corso Cavour).	Novi Park - gestione comunale	Non Accolta	Il Parcheggio del Centro (ex Novi Park), di proprietà comunale, è attualmente in gestione alla Modena Parcheggi S.p.A attraverso un contratto di Concessione con il Comune di Modena. A seguito della prevista revisione del Piano della Sosta, che costituirà lo specifico strumento attuativo tematico del PUMS sarà valutata una rimodulazione ad hoc del Piano Economico Finanziario, anche in base alle strategie complessive sulla sosta introdotte dal nuovo Piano. La riforma della politica tariffaria è una delle strategie principali previste dal PUMS per la rimodulazione del sistema complessivo della sosta che verrà messa in atto attraverso la redazione del nuovo Piano della Sosta, necessario al fine di coordinare efficacemente le diverse azioni e strategie. Poiché uno degli obiettivi dichiarati del PUMS è quello di restituire maggior fruibilità delle aree pubbliche, è già prevista una rimodulazione della sosta su strada che possa ridefinire gli spazi a favore della mobilità sostenibile. A tal proposito certamente saranno introdotte politiche che favoriscano un maggior utilizzo dei parcheggi in strutture rispetto alla sosta su strada. La riduzione della disponibilità di sosta sarà inevitabilmente connessa alla localizzazione delle esigenze di spazi a favore della mobilità dolce.	0		
128	13	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	costi PUMS	5.2; 3.2.1.2; 3.2.1.1	Richiesta di revisione del programma di mobilità autoveicolare previsto dal PUMS per destinare maggiori risorse alla realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola e il rifacimento/costruzione dei marciapiedi (sulla base di un programma di priorità multicriteria).	spostare risorse - da rete viaria a percorsi casa-scuola e marciapiedi	Parzialment e accolta	I costi da sostenere per la realizzazione delle opere di rango sovracomunale (primi fra tutti il prolungamento della tangenziale Sud - cd. Complanarina - e la Campogalliano-Sassuolo) non sono a carico dell'Amministrazione Comunale e, pertanto, le relative risorse non possono essere rimodulate né gestite diversamente in favore di altri campi di intervento. Si conferma altresì la previsione di interventi specificamente connessi alla visione di accessibilità universale pedonale e il costante impegno da parte dell'Amministrazione alla ricerca di finanziamenti e cofinanziamenti, anche esterni, per massimizzare la capacità operativa in favore dei percorsi sicuri casa-scuola e del Piano per la manutenzione dei marciapiedi, entrambi già previsti dal PUMS.	0		
129	14	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5	Richiesta di svolgimento annuale (a partire dall'approvazione del PUMS) delle analisi sulla mobilità pubblica e privata (che tengano conto delle differenze di genere e abilità) che vengano acquisite da SETA, AMO ed assessorati competenti per le necessarie azioni di miglioramento/riqualificazione del servizio TPL e delle infrastrutture ciclabili e pedonali.	analisi annuale su mobilità pubblica e privata	Parzialment e accolta	Il Piano di monitoraggio previsto dal PUMS prevede già una raccolta dei dati relativi alla mobilità per la stima degli indicatori ex post ed il confronto con quelli ex ante, con cadenza biennale. La fase di collezione dei dati che costituiscono gli indicatori del monitoraggio si estende per tutti i mesi del biennio e al termine dei 2 anni si effettua il calcolo degli indicatori e la relativa valutazione, che implica: analisi degli indicatori, confronto con cittadini e stakeholders ed eventuale applicazione di azioni correttive. Il biennio di monitoraggio termina con la pubblicazione del Report di monitoraggio. La cadenza biennale è determinata dalle linee guida del MIT (DM 04/08/2017) e le Linee Guida Eltis.	0		
130	15	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	costi PUMS	5.2.1.2, allegato 4	Il flusso previsto dal PUMS sulla Bretella Campogalliano-Sassuolo non alleggerirebbe se non di un 10% la superstrada Modena-Fiorano mentre il grosso verrebbe dalla SP Sant'Antonino, da via Ancora e da altra viabilità minore: tutte infrastrutture che potrebbero essere adeguate con una esigua frazione dell'investimento necessario alla Bretella che dunque si dimostra inutile. A riprova dell'inutilità anche il fatto che i flussi sul sistema Bretella-tangenziale di Rubiera previsti sarebbero alimentati da 960 veicoli in arrivo dall'Autobrennero e ciò non è verosimile. (vedi allegato 4 pag. 42)	spostare risorse - da Campogalliano-Sassuolo ad adeguamento di viabilità minore	Non pertinente	Come sottolineato dal PUMS, la realizzazione del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTCP) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano. Le proposte alternative avanzate non possono dunque essere prese in considerazione dal PUMS e i costi stimati per la realizzazione dell'intervento non sono a carico dell'Amministrazione Comunale che, pertanto, non può rimodulare tali risorse né gestirle diversamente in favore di altri campi d'intervento.	0		
131	16	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.1, allegato 4	Assenza di considerazioni/simulazioni (nell'Allegato 4) in merito agli effetti che le nuove connessioni viarie possono avere sulle convenienze nell'utilizzo della bicicletta: l'apertura di nuove strade in affiancamento a percorsi ciclabili esistenti può indurre chi oggi impiega la bicicletta a preferire l'auto.	effetti nuova viabilità veicolare su uso bicicletta	Parzialment e Accolta	Ipotizzando che l'osservazione si riferisca alla realizzazione di brevi tratti stradali di ricucitura della viabilità adiacente alla fascia ferroviaria (cd. "diagonale") in aggiunta ai tratti ciclopedonali già attivi, si segnala che i nuovi collegamenti hanno carattere prettamente locale, anche in considerazione delle accortezze progettuali e geometriche delle opere; le simulazioni modellistiche hanno confermato che i nuovi collegamenti viari non sono interessati da flussi di traffico di medio-lungo raggio ma vengono utilizzati esclusivamente per spostamenti originati/attratti dalle zone adiacenti.	0		
132	17	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	rete viaria	5.2.1.7, allegato 4	Incoerenza modello di traffico sulle ricuciture Nobili-Saltini e Fiorenzi-Rinaldi: i flussi previsti nell'ora di punta spariscono di colpo all'immissione su via D'Avia che è previsto in diminuzione (pag. 27, allegato 4)	ricuciture Nobili-Santini e Fiorenzi-Rinaldi	Accolta	si ringrazia per l'osservazione che consente di esplicitare, dal punto di vista tecnico, la logica di funzionamento del modello di simulazione del traffico che assegna la domanda di mobilità basandosi sulla suddivisione del territorio in zone di traffico: i flussi generati dalla zona si inseriscono nella rete a partire dal centroide della zona; analogamente, essi "spariscono" quando raggiungono il centroide della zona di arrivo.	0		
133	18	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2; 3.2.2.3	Il PUMS è carente di una descrizione dettagliata sulle caratteristiche geometrico-progettuali di: - dorsali ciclabili esistenti da rifunionalizzare: data la larghezza, la collocazione e l'utilizzo promiscuo della maggior parte delle dorsali esistenti appare improbabile che la loro rifunionalizzazione comporti un adeguamento delle caratteristiche geometriche di modo che queste rispettino le indicazioni prescritte dal MIT (D.M. 557/99). - dorsali ciclabili ancora da realizzare: non vi sono indicazioni in merito al rispetto delle caratteristiche geometriche prescritte dal MIT (D.M. 557/99) - rete secondaria dei percorsi ciclopedonali esistenti da rifunionalizzare e di progetto da realizzare: i dati relativi alla tipologia dei percorsi, alla loro sede e dimensione mostrano caratteristiche simili a quelle delle dorsali principali e quindi un improbabile rispetto degli standard geometrici del MIT (D.M. 557/99).	caratteristiche geometrico-progettuali ciclabili e ciclopedonali	Parzialment e accolta	Si sottolinea che il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio delle caratteristiche geometrico-progettuali dei tratti di percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti e di progetto, ma si limita alla definizione di alcuni criteri progettuali generali da seguire, in particolare per i tratti di percorsi ancora da realizzare (cfr. pag. 158 della Relazione di Piano). Inoltre il PUMS, in quanto piano subordinato alla normativa nazionale e regionale, presuppone il rispetto dei criteri progettuali definiti dal vigente D.M. 30 novembre 1999, n. 557 ("Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili") e il coordinamento con le nuove "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità" rilasciate dalla Regione Emilia-Romagna a maggio 2019. Per quanto riguarda la rete ciclabile e ciclopedonale esistente, il PUMS già sottolinea (cfr. pag. 19) come sia necessario, anche al fine della gerarchizzazione della rete, avviare un lavoro di revisione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti di rete già realizzati. Si prevede infatti che l'Amministrazione, già nel breve termine, rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili).	0		
134	19	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	mobilità dolce	8.3, 2.2, 3.2.1	Le risorse economiche che il PUMS prevede di dedicare agli interventi per la mobilità pedonale sono esigue (soli 4 milioni in 10 anni, di cui una parte condivisi con la mobilità ciclabile) e non il linea con i principi cardine delle strategie proposte dal piano (promozione accessibilità universale, creazione ambiente pedonale sicuro, creazione di aree per la pedonalità, promozione di iniziative di educazione alla mobilità pedonale)	risorse per mobilità pedonale esigue	Parzialment e accolta	Le risorse stimate nel PUMS per la realizzazione di interventi a favore della pedonalità devono essere lette in sinergia anche con le altre politiche del PUMS che hanno come strategia l'allontanamento dei flussi di traffico dalle zone più vulnerabili (affinché queste possano essere maggiormente fruibili dall'utenza dolce), il miglioramento delle condizioni di sicurezza di strade ed intersezioni, nonché le politiche per la modifica delle abitudini di spostamento. Si specifica inoltre che nei costi stimati dal PUMS non sono ricompresi i costi di manutenzione, attività consolidata e svolta con continuità dalle strutture tecniche comunali.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Progr. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
135	20	5	280247/19	24/09/2019	Associazione Modena Volta Pagina	Associazioni	mobilità dolce	3.1.3, 3.1.5	Il PUMS è carente di un'analisi delle caratteristiche fisiche dei percorsi pedonali e delle aree pedonali (barriere architettoniche, adiacenza strada, larghezza, materiali, stato manutentivo, pendenze, interferenze, ecc.).	assenza analisi percorsi ed aree pedonali esistenti	Non accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio delle analisi fisiche dei percorsi pedonali e delle aree pedonali esistenti. Da piano strategico, però, condivide la necessità di mappare e conseguentemente intervenire all'adattamento di tutti quei percorsi pedonali, ma anche ciclabili, che non risultano essere fruibili in sicurezza e facilità a causa della presenza di barriere architettoniche, delle caratteristiche geometrico-costruttive, dello stato manutentivo o altro. Tale mappatura avverrà attraverso la redazione di specifici piani quali per esempio il Piano di manutenzione dei marciapiedi, il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) o ancora uno specifico Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc. Si noti inoltre che tali Piani definiranno criteri e linee guida da mettere in atto in sede di intervento puntuale e che accompagneranno e dirigeranno la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche che già si svolge all'interno del territorio comunale e che non essendo di stretta competenza del PUMS non viene espressamente citata.	0		
136	1	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Asse di via Giardini: corsia preferenziale nel tratto tra via Amendola e Piazzale Risorgimento in entrambe le direzioni (con priorità alla direzione verso il centro storico)	sistemi di preferenzialità TPL	Accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialità mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialità semaforica, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico, che si occuperà anche di definire nel dettaglio gli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
137	2	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Asse di via Giardini: consentire il transito prioritario dei mezzi pubblici in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate (con viale Amendola, via Corassari, via della Pace, viale Barozzi, viale Sigonio)	sistemi di preferenzialità TPL	Accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialità mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialità semaforica, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico, che si occuperà anche di definire nel dettaglio gli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
138	3	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Intersezione tra via Nonantolana e strada Albareto: implementazione di corsie "saltacoda" dedicate ai mezzi pubblici	sistemi di preferenzialità TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialità mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialità semaforica, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico e di progettazione di dettaglio degli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
139	4	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Intersezione tra via Nonantolana e strada Albareto: realizzazione di un sistema di preferenzialità semaforica per i veicoli in avvicinamento all'intersezione	sistemi di preferenzialità TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialità mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialità semaforica, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico e di progettazione di dettaglio degli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
140	5	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Intersezione tra via Vignolese e via Cucchiani: presenza di un semaforo per il passaggio prioritario dei mezzi di trasporto pubblico con tempi di verde insufficienti per il passaggio di più di un autobus eventualmente in coda nella corsia riservata	Vignolese-Cucchiani - tempi di verde	Non pertinente	Si tratta di una richiesta di dettaglio che nel frattempo, per altro, gli uffici tecnici comunali hanno già lavorato e si è risolto.	0		
141	6	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.1	Viali perimetrali il centro storico: completare il sistema di corsie preferenziali già realizzato con l'installazione di impianti semaforici in grado di riconoscere e agevolare il passaggio della flotta del TPL (5 intersezioni individuate: Largo Garibaldi, via Contri, via Cavedoni, via Fogliani, Piazzale Risorgimento)	sistemi di preferenzialità TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS individua tra le strategie per il TPL da attuarsi già nello scenario di breve termine la realizzazione di interventi incisivi di preferenzialità mediante percorsi riservati e lo sviluppo di un sistema diffuso e intelligente di preferenzialità semaforica, in particolare lungo gli assi strategici. In quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità, il PUMS demanda la definizione dei dettagli alla progettazione specifica, in questo caso ad uno specifico piano di riassetto del TPL e alla programmazione semaforica di dettaglio. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico, che si occuperà anche di definire nel dettaglio gli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
142	7	6	280682/19	25/09/2019	SETA	Gestori	trasporto pubblico	4.2.2	Protezione dal traffico veicolare privato degli itinerari di collegamento del nuovo HUB intermodale con il deposito SETA di via S. Anna e con asse via Giardini, intersezione Nonantolana-sAlbareto, intersezione Vignolese-Cucchiani, viali perimetrali centro storico	hub intermodale - itinerari preferenziali di collegamento TPL	Accolta	Il progetto di dettaglio del nuovo hub intermodale presso le aree della stazione FS rese disponibili dallo spostamento dello scalo merci è subordinato agli esiti di un apposito studio di fattibilità tecnica ed economica già finanziato con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In ogni caso il PUMS fornisce alcune linee guida ed indicazioni di massima in merito a tale intervento, perché trovi corrispondenza con lo scenario previsto dal Piano per il TPL e per la mobilità sostenibile in generale. Tra questi si evidenzia la necessità di individuare percorsi preferenziali di accesso dei mezzi pubblici al nuovo HUB, per garantire l'efficienza trasportistica delle singole linee che vi convergono (con particolare riferimento alle linee e percorsi principali, come quelli citati). Tale obiettivo può essere raggiunto anche attraverso la minimizzazione del traffico privato sul lato sud del nuovo hub, che dovrà invece concentrarsi in modo preponderante nell'area di Porta Nord, già oggetto di recenti trasformazioni che consentono agli automobilisti itinerari agevoli e diretti dalla tangenziale e l'utilizzo delle aree di sosta veicolare di Porta Nord. Tra le azioni del PUMS sono già altresì previste forme di preferenzialità, materiale ed immateriale, finalizzate ad efficientare il trasporto pubblico sui principali assi urbani e renderlo così competitivo con le altre componenti di mobilità. Il suggerimento avanzato sarà tenuto in considerazione in sede di redazione del Piano per il Trasporto Pubblico, che si occuperà anche di definire nel dettaglio gli interventi di preferenzialità per il TPL.	0		
143	1	7	280824/19	25/09/2019	WWF	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.5	Richiesta di effettivo rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico locale (mezzi sostenibili).	flotta TPL - sostituzione	Accolta	Il PUMS prevede un progressivo rinnovo del parco veicolare del TPL (a cominciare dal blocco degli acquisti di mezzi ad alimentazione diesel a partire già dal 2022) da attuare a seguito della redazione di un più approfondito Piano di acquisto dei nuovi mezzi urbani 100% elettrici, filoviari o a batteria, e/o ibridi. La redazione di tale Piano è prevista dal PUMS entro il 2025, le analisi di fattibilità, le risorse e il cronoprogramma non sono di stretta competenza del PUMS - piano strategico di settore - e sono dunque demandati a tale strumento di dettaglio.	0		
144	2	7	280824/19	25/09/2019	WWF	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2	Richiesta di effettivo completamento delle ciclabili	completamento rete ciclabile	Accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, getta le basi necessarie per l'effettivo completamento della rete ciclabile comunale. Riprendendo i contenuti del precedente Piano della Mobilità Ciclabile (2016) identifica i tratti di percorso ciclabile necessari al completamento della rete ciclabile principale e secondaria, definisce i criteri progettuali generali da seguire in fase di progettazione di dettaglio (che è demandata agli strumenti specifici), indica entro quale termine temporale si prevede possano essere realizzati e stima i costi per eseguire tali interventi. In considerazione della consistenza degli investimenti e del periodo di attuazione le risorse necessarie verranno individuate tempo per tempo, anche in funzione di cofinanziamenti che potranno rendersi disponibili.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
145	3	7	280824/19	25/09/2019	WWF	Associazioni	zone 30	3.2.3	Richiesta di effettivo completamento delle zone 30	completamento zone 30	Accolta	Il cronoprogramma definito dal PUMS prevede l'effettiva realizzazione della Città 30 all'interno del territorio urbanizzato del Comune di Modena, che consiste nella trasformazione del 100% delle strade urbane locali (ad esclusione di quelle in ambito industriale) in strade con limite di velocità a 30kmh; le strade urbane locali rappresentano quegli assi di viabilità spesso utilizzati impropriamente per itinerari di bypass, in cui non di rado le dimensioni non consentono la realizzazione di marciapiedi né tantomeno percorsi ciclabili. La visione di città 30, una delle strategie fondanti del PUMS, pone invece l'obiettivo di restituire questi spazi pubblici ad una fruibilità prettamente locale che consenta una convivenza in sicurezza delle diverse componenti presenti.	0		
146	4	7	280824/19	25/09/2019	WWF	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2, 4.1.1, 5.2	Lo scrivente è contrario alla realizzazione dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo (prevista da PUMS), mentre sostiene che una ferrovia Dinazzano-Marzaglia possa risolvere il problema del trasporto merci tra le due tratte (vedi PRIT 2025 pag. 94) mentre il collegamento stradale tra Marzaglia e la tangenziale di Modena sarebbe sufficiente per uno sviluppo di 3/4 km.	Campogalliano-Sassuolo - proposte alternative	Non pertinente	Come sottolineato dai PUMS, la realizzazione del raccordo autostrada Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTC) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano. Le proposte alternative avanzate non possono dunque essere prese in considerazione dal PUMS, che deve necessariamente sottostare alle scelte progettuali della pianificazione sovraordinata.	0		
147	1	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Per il completamento della rete ciclabile principale e secondaria in ambito urbano si devono evitare percorsi ciclopedonali: in particolare, si propone di sostituire l'espressione preservare per quanto più possibile la separazione tra spazi pedonali e ciclabili (pag. 158) con separare gli spazi pedonali da quelli ciclabili. (cfr anche pag. 93 DGR 691/2019 Emilia Romagna, art. 182 CdS, art. 4 D.M. 557/1999).	separazione nuovi percorsi ciclabili da pedonali	Parzialmente accolta	La realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali in ambiti consolidati richiede spesso un complessivo ridisegno degli spazi pubblici e delle funzioni connesse. Per conseguire gli ambiziosi obiettivi identificati, il PUMS fonda le sue strategie sulla generale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore di modalità di spostamento più sostenibili. In quest'ottica, l'impianto strutturale degli spazi pubblici deve necessariamente essere reinterpretato per garantire più appetibilità al trasporto pubblico ma anche agli spostamenti a piedi e in bicicletta. Pur rimandando, com'è ovvio, le scelte di dettaglio ai progetti specifici, il documento di piano conferma che la priorità di realizzazione verrà data ove possibile alle piste ciclabili con separazione dagli spazi pedonali.	0	(pag. 158) Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere sperimentata più diffusamente anche a Modena la soluzione di percorsi in carreggiata che garantiscono la massima linearità e velocità degli itinerari per i ciclisti più attivi. Tuttavia, non bisogna dimenticare che la tradizione della bicicletta è fortemente radicata nel territorio e che esistono altre categorie di ciclisti (es. bambini; anziani) che ricercano invece, specialmente lungo la viabilità principale, una sede propria con condizioni di maggior sicurezza rispetto alla convivenza con gli autoveicoli. Per questo, nella gestione degli spazi si deve garantire priorità di realizzazione a percorsi in sede propria, sebbene spesso risultino più onerosi in termini di costi di realizzazione.	
148	2	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.3, 3.2.2.2	Per quanto riguarda i percorsi ciclopedonali esistenti non conformi all'art. 4 del d.M. 30/11/1999 n°557, il testo del PUMS deve prevedere esplicitamente che essi debbano essere adeguati o sostituiti da altra tipologia di percorso ciclabile, recuperando spazio a spese delle corsie per gli autoveicoli e delle aree utilizzate per la sosta irregolare o regolare.	rete ciclopedonali e esistenti - adeguamento	Parzialmente accolta	Si condivide la necessità di adeguamento dei percorsi ciclopedonali esistenti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99. Tale necessità risulta già evidenziata nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano) che sottolinea come sia necessario, anche al fine della gerarchizzazione della rete, avviare un lavoro di revisione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti di rete già realizzati. Si suggerisce infatti all'interno del PUMS che l'Amministrazione, già nel breve termine, rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Si parla, per esempio, delle piste ciclabili realizzate prima della specifica normativa oppure realizzate in situazioni di scarsa disponibilità di spazi oppure non più rispondenti alla domanda di mobilità ciclabile evolutasi nel tempo. Pertanto, si demanda a tale piano specifico, e agli strumenti di progettazione di dettaglio per ciascun tratto di percorso, l'individuazione delle specifiche azioni e degli indirizzi progettuali da seguire per l'effettiva realizzazione degli interventi.	0		
149	3	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Al posto del paragrafo a pag. 158 che va da Nella progettazione delle nuove dorsali... a in termini di costi di realizzazione. si propone di inserire il seguente: Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere sperimentata più diffusamente anche a Modena la soluzione di percorsi in carreggiata che garantiscono la massima linearità e velocità degli itinerari per i ciclisti più attivi. Come rilevato dalle Linee Guida Regionali, tale tipologia di percorsi risulta preferibile per la maggior visibilità degli utenti e per la capacità di garantire un'andatura più rapida per chi ha necessità di muoversi a velocità maggiori; inoltre si tratta di percorsi onerosi in termini di costi e tempi di realizzazione rispetto alle ciclabili in sede propria. Per questo, nella gestione degli spazi si deve garantire priorità di realizzazione a tale tipologia di percorsi rispetto alle ciclabili in sede propria. (cfr. pag. 82-84 linee guida regionali per la ciclabilità)	priorità a percorsi per i ciclisti più attivi	Non accolta	Il PUMS pone particolare attenzione alla progettazione e riqualificazione qualitativa della rete stradale per garantire una fruizione adeguata, equilibrata e sicura a tutti gli utenti dello spazio pubblico migliorando quello dedicato alla pedonalità, alla micromobilità, alla ciclabilità, al trasporto pubblico, ai mezzi condivisi. Le ciclabili in carreggiata - promosse dalle linee guida regionali per la ciclabilità, già sperimentate da numerose città e definite dalla normativa vigente specifica in materia - sono già contemplate dal PUMS che ne promuove la realizzazione sul territorio. La scelta della tipologia di pista ciclabile, in sede propria o in carreggiata, non può prescindere dall'inserimento nel contesto: i vincoli geometrici, il costruito consolidato, i flussi veicolari, la sicurezza che dovrà essere garantita a tutti gli utenti. Le caratteristiche dell'ambito di intervento quindi determineranno la scelta progettuale più opportuna senza prediligere, in via generale, l'una o l'altra soluzione tipologica. Al fine di chiarire questo concetto all'interno del PUMS, si propone una modifica al testo a pag. 158 (par. 3.2.2.2).	1	(pag. 158) Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere attuata più diffusamente la soluzione di percorsi in carreggiata - promossi dalle linee guida regionali per la ciclabilità, già sperimentati da numerose città e definiti dalla normativa vigente specifica in materia - che garantiscono la massima linearità e velocità degli spostamenti. La scelta della tipologia di pista ciclabile, in sede propria o in carreggiata, non può prescindere dall'inserimento nel contesto: i vincoli geometrici, il costruito consolidato, i flussi veicolari, la sicurezza che dovrà essere garantita a tutti gli utenti. Le caratteristiche dell'ambito di intervento quindi determineranno la scelta progettuale più opportuna senza prediligere, in via generale, l'una o l'altra soluzione tipologica. Le scelte progettuali di dettaglio - nel rispetto del disegno strategico generale - saranno dunque approfondite singolarmente per ogni tracciato in funzione delle condizioni del contesto.	(pag. 158) Nella progettazione delle nuove dorsali ciclabili potrà certamente essere sperimentata più diffusamente anche a Modena la soluzione di percorsi in carreggiata che garantiscono la massima linearità e velocità degli itinerari per i ciclisti più attivi. Tuttavia, non bisogna dimenticare che la tradizione della bicicletta è fortemente radicata nel territorio e che esistono altre categorie di ciclisti (es. bambini; anziani) che ricercano invece, specialmente lungo la viabilità principale, una sede propria con condizioni di maggior sicurezza rispetto alla convivenza con gli autoveicoli. Per questo, nella gestione degli spazi si deve garantire priorità di realizzazione a percorsi in sede propria, sebbene spesso risultino più onerosi in termini di costi di realizzazione. Ovviamente le scelte progettuali di dettaglio - nel rispetto del disegno strategico generale - saranno approfondite singolarmente per ogni tracciato in funzione delle condizioni del contesto. Nei presupposti delle scelte progettuali, per individuare la miglior soluzione caso per caso, andrà analizzato con attenzione l'intero tenendo conto di moltissimi fattori, come i vincoli geometrici, le caratteristiche dei flussi veicolari e la loro composizione, la natura delle intersezioni presenti, la potenziale utenza, il valore trasportistico dell'itinerario di progetto rispetto alla rete e i ricambi etc.
150	4	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2	Si propone di inserire un riferimento nel riepilogo a pag. 385 e nel quadro sinottico di pag. 386 al piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili e pedonali che viene nominato a pag. 159.	riferimenti mancanti	Accolta	Si ringrazia per la segnalazione e si comunica che verranno inseriti i riferimenti mancanti.	1	(p.385) ... - Studio fattibilità controllo elettronico transiti mezzi pesanti - Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili e ciclopedonali (p.386) A3 scenario a breve termine: Redazione Piano di revisione e riassetto percorsi ciclabili e ciclopedonali 50% Punti critici ciclabili risolti 50% Punti critici pedonali risolti	(p.385) ... - Studio fattibilità controllo elettronico transiti mezzi pesanti (p.386) A3 scenario a breve termine: 50% Punti critici ciclabili risolti 50% Punti critici pedonali risolti
151	5	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Si propone di eliminare l'ipotesi dei due sottopassaggi Manzoni-Morane e Morane-Adria (viste le affermazioni del PUMS a pag. 162), o in ogni caso di prevedere la realizzazione di una pista ciclabile lungo il suddetto percorso diretto.	sottopassaggi Manzoni-Morane e Morane-Adria	Parzialmente accolta	Il PUMS individua la necessità di superare la cesura costituita dalla linea ferroviaria Modena -Sassuolo, che si prevede sarà ancor più amplificata a seguito dell'introduzione del SCMT; il Piano individua pertanto due nuovi sottopassaggi ciclopedonali che possano garantire la permeabilità nord-sud, specie nelle fasi di chiusura dei passaggi a livello, dando così continuità alla dorsale di Via Morane. Ovviamente tali opere, che risultano particolarmente importanti economicamente, assumeranno minor rilievo in caso intervenga un cambio di tecnologia sulla linea che garantisca modalità di attraversamento più snelle. Saranno ad ogni modo oggetto di progetti di fattibilità specifici.	0		
152	6	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Si propone di inserire l'intervento di adeguamento del percorso ciclabile esistente nel tratto di Viale Amendola descritto a pag. 168 nella tabella riassuntiva degli interventi a pag. 169.	riferimenti mancanti	Non accolta	La tabella riassuntiva degli interventi a pag. 169 include solamente gli interventi relativi alla realizzazione dei tratti "mancanti" della dorsale ciclabile Amendola-Cognero, pertanto non sarebbe coerente inserire il riferimento richiesto. Gli interventi di adeguamento agli standard qualitativi delle dorsali ciclabili che interessano alcuni tratti esistenti, come nel caso di Viale Amendola, sono comunque previsti dal PUMS, che prevede anche l'attivazione di un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità, ecc.	0		
153	7	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Si propone di sganciare la realizzazione della ciclabile tra Modena e Nonantola (previsto per lo scenario di lungo periodo) dall'ampliamento della Nonantolana (prevista per il medio periodo), dal momento che la prima rappresenta un'alternativa in competizione con l'uso dell'automobile per gli spostamenti tra i due centri abitati con potenziali ricadute positive anche sulla congestione dell'asse viario attuale. Occorre dunque modificare la tabella riassuntiva degli interventi a pag. 170 prevedendo l'inserimento di entrambi i tratti della dorsale, Torrazzo-Rabin e Rabin-Nonantola, nello scenario di breve periodo.	Nonantolana - tempi ampliamento o ciclopedonale	Non accolta	Premesso che il PUMS pone la realizzazione delle dorsali ciclabili - tra cui anche quella della Nonantolana - tra gli interventi prioritari, appunto per promuovere la mobilità ciclabile come alternativa all'auto privata, si comunica che è già previsto uno specifico progetto di fattibilità tecnica ed economica per valutare il complesso riassetto strutturale dell'asse e le alternative emerse dai preliminari confronti con i territori. E' altresì inevitabile identificare la compatibilità con lo sviluppo delle prospettive progettuali dell'asse viario ad opera della Provincia - quale Ente proprietario. Alla luce di queste motivazioni si ritiene non possibile anticipare l'attuazione del tratto di dorsale compreso tra la tangenziale Rabin e Nonantola allo scenario di breve periodo ma, considerata la strategicità della relazione, le amministrazioni coinvolte hanno già avviato un'interlocuzione al fine di anticipare quanto più possibile l'attuazione dell'opera.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRADDIZIONE	modifica testo PUMS	nuovo testo	testo-modificato	
154	8	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Si propone di inserire un punto relativo alla risoluzione del problema di impossibilità di fruizione della dorsale Barchetta-Tre Olmi in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Secchia nel caso di innalzamento del livello dei fiumi nella tabella riassuntiva degli interventi relativi a tale dorsale a pag. 172.	referimenti mancanti	Non accolta	La tabella riassuntiva degli interventi a pag. 172 include solamente gli interventi relativi alla realizzazione dei tratti "mancanti" della dorsale ciclabile Barchetta-Tre Olmi, pertanto non è possibile inserire il riferimento richiesto. Ad ogni modo il testo descrittivo riporta dettagliatamente la criticità che dovrà trovare soluzione in un approfondimento esterno al PUMS in quanto coinvolge anche temi idraulici e paesaggistici sovraordinati.	0			
155	9	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Data la particolare problematicità del tratto di dorsale Barchetta-Tre Olmi in corrispondenza del fiume Secchia descritta dal testo del PUMS e la tempistica di lungo termine dell'intervento "Passerella Ponte Alto" (pag. 182) volto a risolvere connessioni nello stesso quadrante della dorsale Barchetta-Tre Olmi, si propone di inserire tale intervento nello scenario di medio termine.	Passerella Ponte Alto - tempi	Non accolta	Il cronoprogramma di attuazione delle azioni è stato definito a seguito di un'attenta analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. In questo caso specifico la complessità generale di progettazione e realizzazione di un nuovo ponte - sebbene solo ciclopedonale - richiede tempi non compatibili con il medio periodo, anche in considerazione dei lavori attualmente in corso di modifica dell'assetto arginale del Secchia nelle aree adiacenti. Tale scansione potrà subire variazioni in funzione di modifiche che dovessero sopraggiungere al quadro generale tra cui, a titolo esemplificativo, l'evoluzione delle condizioni al contorno oppure eventuale disponibilità di risorse esterne su programmi specifici (es. finanziamenti, cofinanziamenti, interventi privati). Al momento non si ritiene opportuno apportare modifiche agli scenari definiti dal Piano in quanto ancora coerenti con le condizioni di partenza.	0			
156	10	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.3	Si propone di integrare il paragrafo riferito alla Modena-Sassuolo con la seguente considerazione: la decisione in merito al futuro della linea deve essere presa considerando l'area vasta di riferimento in cui Modena è collocata, caratterizzata da relazioni sovramunicipali decisamente superiori ad ogni altra realtà regionale eccetto Bologna (vd. pag. 215). Si noti infatti che il PTCP per la Modena-Sassuolo prevede una diramazione della linea da Formigine a Maranello, con la possibilità di prolungarla fino a Vignola, connettendo così il sistema di trasporto pubblico su ferro modenese a quello bolognese.	linea Modena-Sassuolo - vedere PTCP	Parzialmente e accolta	Come già sottolineato nel documento del PUMS al par. 4.3.2, tra le azioni del Piano vi è l'attivazione di un tavolo di confronto con i Soggetti competenti, che comprendono i soggetti d'Area Vasta, al fine di individuare la soluzione ottimale per la rifunzionalizzazione del corridoio infrastrutturale tra Modena e Sassuolo che ha certamente valenza sovramunicipale. Attualmente, è previsto per la linea Modena-Sassuolo uno specifico Studio di fattibilità tecnica ed economica finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente, già finanziato da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si sottolinea infine che nel PTCP 2009 della Provincia di Modena si afferma che potrà essere ripresa l'ipotesi, già considerata da un apposito studio di AMO, di realizzare una diramazione verso Maranello della linea ferroviaria Modena-Sassuolo solamente qualora venisse realizzato il progetto di innalzamento delle frequenze a 15'. L'ipotesi di prolungamento dovrà in ogni caso essere preliminarmente valutata in termini di fattibilità tecnico-economica e dovrà essere subordinata anche all'accertamento preventivo che l'effettiva domanda di trasporto la giustifichi (cfr pag. 160 del documento di Relazione Generale del PTCP 2009). Tali riflessioni saranno sicuramente tenute in considerazione in fase di redazione del sopracitato Studio di fattibilità.	0			
157	11	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.3	Si propone di integrare il paragrafo riferito alla Modena-Sassuolo con le seguenti considerazioni in merito ai limiti dell'ipotesi di sostituzione del treno con un tram o tram-treno (ipotesi 2 da PUMS): - la compromissione definitiva della possibilità di realizzare un servizio tipo metropolitana tra Sassuolo e Carpi, progetto di cui si parla da anni, dal momento che la normativa attuale non consente a mezzi diversi dai treni di circolare sulla rete ferroviaria, e quindi sulla tratta Modena-Carpi, che manterrebbe la tecnologia attuale; - il problema delle risorse finanziarie necessarie per la trasformazione tecnologica e per la gestione del servizio: come ha ricordato l'assessore regionale competente in un recente incontro con i pendolari, la Regione ha scelto di mantenere la propria competenza solo sulle ferrovie, mentre le linee tramviarie sono gestite dai Comuni; - la perdita della possibilità di accedere ai finanziamenti statali, poiché, con il passaggio a linea tramviaria, la Modena-Sassuolo non rientrerebbe tra le linee di interesse nazionale; - la domanda di mobilità (da verificare) nel tratto urbano relativo al bacino via Rosselli-Stazione Piccola-via Puccini-Stazione Grande, con il rischio che essa non sia tale da giustificare una linea tramviaria che, in quanto tale, dovrebbe costituire una delle linee portanti del trasporto urbano modenese.	linea Modena-Sassuolo - ipotesi di tram-treno	Accolta	Premesso che il PUMS del Comune di Modena si configura come un piano strategico di settore che demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio, come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente per la linea Modena-Sassuolo (che ha valenza sovramunicipale) attualmente in gestione a TPER. Per tale studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le considerazioni riportate saranno certamente utilizzate come spunti di riflessione per gli approfondimenti tecnici di cui sopra.	0			
158	12	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.5	Si propone di sostituire il testo a pag. 229 da "Il PUMS propone pertanto..." fino alla fine del paragrafo con: Il PUMS propone pertanto che le scelte sui nuovi acquisti per l'ambito urbano siano orientate al massimo grado verso i mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, prevedendo il blocco degli acquisti di tali mezzi e di altri alimentati con combustibili fossili a partire dall'anno 2022. In previsione di tale blocco si prevede, come azione di PUMS nello scenario di breve termine, la redazione di un Piano per gli investimenti contenente un'analisi sugli impatti diretti e indiretti delle diverse tecnologie e carburanti non fossili disponibili, allo scopo di individuare i mezzi più adatti per ridurre le emissioni nella misura maggiore possibile, come mezzi elettrici (filoviari o a batteria), mezzi ibridi ad alta efficienza e altre tipologie (es. idrogeno).	flotta TPL - sostituzione e analisi impatti diverse tecnologie	Parzialmente e Accolta	In considerazione del proprio carattere strategico il PUMS definisce un forte orientamento verso l'ammodernamento del parco veicolare TPL urbano, ampiamente allineato alle prospettive europee e nazionali in tal senso. Si segnala infatti che sono già in corso, di concerto con la Regione, valutazioni sugli investimenti dei prossimi 15 anni in relazione a consistenti forme di finanziamento nazionale e regionale sull'acquisto di mezzi TPL a basso impatto ambientale. Al fine di ottimizzare la spesa pubblica, appare opportuno investire gradualmente sulle nuove tecnologie in modo da conseguire migliori rapporti costo/beneficio. Si procede ad un emendamento del testo a pag. 229 (par. 4.2.5).	1	(pag. 229) Il PUMS propone pertanto che le scelte sui nuovi acquisti per l'ambito urbano siano orientate al massimo grado verso i mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, prevedendo il blocco degli acquisti di tali mezzi e di altri alimentati con combustibili fossili a partire dall'anno 2022. La prospettiva di medio-lungo termine vede la progressiva transizione verso mezzi elettrici (filoviari o a batteria) o, in subordine, a mezzi ibridi ad alta efficienza. Ciò si traduce nell'azione di PUMS che prevede la redazione, entro il 2025, di un Piano che valuti la fattibilità di procedere, di lì in poi, all'acquisto di soli mezzi elettrici e/o ibridi.		Il PUMS propone pertanto che le scelte sui nuovi acquisti per l'ambito urbano siano orientate al massimo grado verso i mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, prevedendo il blocco degli acquisti di tali mezzi a partire dall'anno 2022. L'alimentazione endotermica alternativa dovrà ricadere sui mezzi alimentati a metano in coerenza con gli investimenti ancora in corso per la realizzazione e il potenziamento dell'impianto di distribuzione criogenico del metano interno all'azienda. La prospettiva di medio-lungo termine vede la progressiva transizione verso mezzi elettrici (filoviari o a batteria) o, in subordine, a mezzi ibridi ad alta efficienza. Ciò si traduce nell'azione di PUMS che prevede la redazione, entro il 2025, di un Piano che valuti la fattibilità di procedere, di lì in poi, all'acquisto di soli mezzi elettrici e/o ibridi.
159	13	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	Si richiede di integrare il testo al paragrafo 5.2.1.2 dall'inizio del paragrafo fino a "attività volte alla realizzazione dell'opera." con le seguenti considerazioni (comprendendo anche la previsione di uno studio sugli effetti potenziali di infrastrutture alternative alla Bretella sui fenomeni di congestione all'interno del territorio comunale): - inaccettabile un'assunzione acritica degli esiti dell'analisi costi-benefici, alla luce delle critiche mosse fra gli altri dal comitato "No Bretella Campogalliano-Sassuolo Si Mobilità Sostenibile";	Campogalliano-Sassuolo - analisi costi-benefici	Non pertinente	Come sottolineato dal PUMS, la realizzazione del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTCP) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano. A latere si sottolinea che il Comune di Modena propone, al fine di trarre il massimo vantaggio dalla realizzazione dell'opera sovraordinata, lo sviluppo nel breve termine di uno studio specifico di assetto dell'area del potenziale nuovo polo logistico presso le aree a nord-est dello scalo merci RFI, la cui funzionalità, grazie alla nuova Campogalliano-Sassuolo, potrebbe essere massimizzata.	0			
160	14	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	- il Comune di Modena non può esimersi dall'effettuare una propria valutazione sulla "sostenibilità" dell'opera, basandosi su dati trasparenti e verificabili (a differenza di quelli del Ministero) e tenendo conto degli aspetti criticati dallo stesso Sindaco di Modena, che inficerebbero la fruibilità dell'opera e quindi il ruolo di "valvola di sfogo" per la Modena-Sassuolo extraurbana.	Campogalliano-Sassuolo - valutazione sostenibilità del Comune	Non pertinente	Come sottolineato dal PUMS, la realizzazione del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTCP) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano. A latere si sottolinea che il Comune di Modena propone, al fine di trarre il massimo vantaggio dalla realizzazione dell'opera sovraordinata, lo sviluppo nel breve termine di uno studio specifico di assetto dell'area del potenziale nuovo polo logistico presso le aree a nord-est dello scalo merci RFI, la cui funzionalità, grazie alla nuova Campogalliano-Sassuolo, potrebbe essere massimizzata.	0			
161	15	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	- dato il necessario il ruolo del PUMS relativamente all'analisi della mobilità delle merci sul territorio comunale e la funzione di alleggerimento degli assi stradali esistenti svolta dalla Bretella e dalle opere complementari a essa (cfr. pag. 258-259 e 292-293), si richiede che tale valutazione di "sostenibilità" da effettuarsi a carico del Comune contenga anche un'analisi sugli effetti di infrastrutture alternative, come la cosiddetta "bretellina ferroviaria" fra gli scali merci di Dinazzano-Marzaglia, sul traffico entrante, uscente e di attraversamento, e conseguentemente sui fenomeni di congestione all'interno del territorio comunale, esplicitando chiaramente le condizioni al contorno utilizzate e ipotizzando più scenari di spostamento della mobilità delle merci dalla gomma a forme alternative di trasporto.	Campogalliano-Sassuolo - analisi effetti alternative	Non pertinente	In considerazione del carattere sovraordinato della Bretella autostradale Modena-Sassuolo e del collegamento ferroviario Dinazzano-Marzaglia, il PUMS assume queste opere come invarianti di piano e si concentra a studiare sinergie a livello locale per valorizzare tali grandi infrastrutture. In particolare per quanto riguarda la logistica urbana si propone di attivare uno studio specifico sull'area dello scalo merci per ottimizzarne la funzionalità. Un ulteriore approfondimento tematico riguarderà la logistica di ultimo miglio e potrà portare ad un'ottimizzazione del sistema di distribuzione delle merci che sicuramente contribuirà ad una migliore vivibilità degli ambiti urbanizzati.	0			

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRADDIZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
162	16	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	- si propone di includere nello studio di cui sopra anche dati relativi ai tempi di percorrenza sugli assi stradali esistenti e il valore ipotizzato a valle dell'intervento, il valore del tasso di incidentalità degli assi stradali considerati rispetto a tratti analoghi sul territorio comunale o extracomunale, confrontando il dato odierno con la previsione.	Campogalliano - Sassuolo - includere analisi su tempi di percorrenza e incidentalità	Non pertinente	Premesso che la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo è opera sovraordinata e viene assunta dal PUMS come invariante di piano, si specifica che gli indicatori modellistici sono stati calcolati per tipologia di ambito (intero territorio comunale, centro abitato) e non su singole relazioni al fine di ridurre i possibili fisiologici riverberi connessi ai limiti territoriali della rete simulata e alle sue ovvie semplificazioni e schematizzazioni, senza considerare, inoltre, che le simulazioni riguardano solo l'ora di punta e sono impostate a domanda di trasporto costante.	0		
163	17	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.2	- assenza nel PUMS di una qualsiasi analisi completa relativa alle conseguenze di tipo ambientale e sanitario legate alla realizzazione della Bretella in questione.	Campogalliano - Sassuolo - includere analisi su effetti ambiente	Non pertinente	Il progetto esecutivo dell'infrastruttura sovraordinata contiene tra i suoi elaborati approvati dal MIT anche i necessari approfondimenti degli aspetti ambientali. Come per tutti gli altri aspetti del progetto, il PUMS li assume come invariante di piano.	0		
164	18	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.7	Si propone di rimodulare l'intervento relativo all'ipotesi del "Sottopasso Minutara" prevedendo solamente un collegamento ciclabile e uno pedonale affiancati (eliminando la componente veicolare), per favorire la mobilità dolce tra le due aree e limitare la cesura del "cuneo verde" di Santa Caterina (la riduzione dell'ampiezza qui suggerita dovrà quindi accompagnarsi a interventi per conservare il più possibile la funzionalità del cuneo verde).	sottopasso Minutara	Non accolta	Il nuovo sottopasso Minutara ha lo scopo di consentire una riconfigurazione tra i nuclei urbanizzati a ridosso della linea ferroviaria in zona Nord-Est della città di Modena. Il collegamento vuole dare particolare rilievo alla mobilità ciclopedonale, garantendo un collegamento diretto che, ad oggi, è difficilmente praticabile con mezzi diversi dall'auto privata. Tale riconfigurazione, però, si ritiene fondamentale comprenda anche la componente veicolare per migliorare la permeabilità tra assi di viabilità principale e ridurre, come confermato dalle stime ottenute dalle simulazioni di traffico del piano, i volumi sul cavalcavia Ciro Menotti e sulla Tangenziale, nonché sui relativi nodi, attualmente in sofferenza nelle ore di punta.	0		
165	19	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	5.2.1.7	Si propone di inserire nello scenario di breve termine una proposta di studio per la risoluzione dell'intersezione fra via Mantegna e la linea ferroviaria Modena-Sassuolo (a completamento dei dettagli forniti sull'intervento di risoluzione dell'interferenza fra via Panni e la linea ferroviaria, il sottopasso Panni).	linea Modena - Sassuolo - Intersezioni	Parzialmente accolta	La risoluzione dell'intersezione tra via Mantegna e la linea ferroviaria Modena-Sassuolo (e di tutte le altre intersezioni) dipende certamente dagli esiti dell'apposito studio di fattibilità tecnico-economica che il Comune di Modena intende avviare in merito al futuro della linea Modena-Sassuolo. Difatti, lo specifico approfondimento tecnico per il quale sono già state individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha lo scopo di determinare la soluzione più efficace in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Tale soluzione potrebbe prevedere sia il mantenimento della tecnologia ferroviaria che una sostituzione della tecnologia con altri mezzi in grado di garantire interferenze meno impattanti con la viabilità esistente. Si aggiunge che sono già in corso valutazioni specifiche da parte di FER per la risoluzione dei punti di interferenza tra la linea ferroviaria Modena-Sassuolo e la viabilità adiacente nelle more dell'eventuale processo di conversione di tecnologia e in considerazione della prossima attivazione del previsto Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT).	0		
166	20	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	rete viaria	5.3.3	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo: si propone di rimuovere il riferimento al presunto beneficio della Bretella sull'economia locale non essendo dimostrata in modo definitivo l'efficacia di tale opera né confrontata con quella di possibili alternative.	Campogalliano - Sassuolo - benefici non dimostrati	Parzialmente accolta	Come sottolineato dal PUMS, la realizzazione del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo è previsto dagli strumenti di pianificazione sovraordinati (PRIT2025, PTCP) e pertanto viene assunto dal PUMS come una vera e propria "invariante" infrastrutturale la cui realizzazione dev'essere comunque assunta indipendentemente dalle scelte del Piano. In relazione ai benefici economici citati, presumendo si tratti dei riferimenti all'analisi costi benefici svolta dal MIT, il PUMS assume questo dato come invariante e lo riporta come tale. Il PUMS fa riferimento solamente alla strategicità delle cosiddette 'Bretellina' (collegamento tra la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e la tangenziale di Modena), in relazione alla massimizzazione della funzionalità dello scalo merci esistente e allo sviluppo delle aree a Nord-Est dello scalo merci RFI.	0		
167	21	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1	Si ritiene opportuno, salvo diverse previsioni della legge in materia, indicare una previsione più vincolante per i prossimi investimenti della PA escludendo da subito la possibilità di acquistare veicoli alimentati con combustibili fossili e considerando solo alternative che impieghino energia da fonti rinnovabili. Si propone perciò di sostituire il testo al quarto punto dell'elenco a pagina 336-337 con il seguente: In coerenza con quanto disposto dalla Legge n. 134/2012, avviare il rinnovo delle flotte in dotazione alla Pubblica Amministrazione escludendo, a seguito dell'approvazione del presente Piano, la possibilità di acquistare veicoli alimentati con combustibili fossili e prendendo in considerazione solamente veicoli alimentati con fonti di energia rinnovabile (come elettrico, idrogeno, biometano da scarti), valutando la tipologia con il minore impatto ambientale mediante un'analisi sugli effetti diretti e indiretti. Una simile analisi potrebbe accompagnare un piano di acquisti verdi per la mobilità della PA che ponga la trasformazione dell'attuale parco veicolare in veicoli elettrici per una quota non inferiore al 50% come traguardo dello scenario di breve termine del PUMS, posto che attualmente la flotta comunale è composta per gran parte di auto alimentate a gas naturale o GPL.	veicoli elettrici PA	Parzialmente accolta	I vincoli del bilancio comunale non consentono attualmente investimenti così consistenti da permettere la conversione all'elettrico del parco veicolare nel volgere di due sole annualità. E' pertanto necessario confermare la previsione di raggiungere il 50% di veicoli elettrici entro il 2030. Si accoglie tuttavia la proposta di emendamento al testo nella parte che prevede la possibilità di acquisto da parte della PA di soli veicoli a basso impatto ambientale (elettrico, ibrido, idrogeno, gas) a seguito dell'approvazione del PUMS, fatte salve particolari e motivate esigenze di servizio.	1	(pag. 337) in coerenza con quanto disposto dalla Legge n. 134/2012, avviare il rinnovo delle flotte in dotazione alla Pubblica Amministrazione escludendo, a seguito dell'approvazione del presente Piano, la possibilità di acquistare veicoli alimentati con combustibili fossili e prendendo in considerazione solamente veicoli alimentati con fonti di energia rinnovabile (come elettrico, idrogeno, gas), valutando la tipologia con il minore impatto ambientale mediante un'analisi sugli effetti diretti e indiretti. Si riguarda in ogni caso al 2030 la trasformazione dell'attuale parco veicolare in veicoli elettrici per una quota non inferiore al 50%, posto che attualmente la flotta comunale è composta per gran parte di auto alimentate a gas naturale o GPL.	
168	22	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	trasporto pubblico	7.1.2	Si propone di modificare la frase a pag. 337 "convertire gradualmente la flotta del trasporto pubblico verso l'ibrido o l'elettrico, tenendo conto anche dell'infrastruttura filoviaria presente in città" in coerenza con la proposta di modifica relativa a pag. 229	flotta TPL - sostituzione	Accolta	Si accoglie la proposta e si modifica il testo a pag. 337.	1	(pag. 337) convertire gradualmente la flotta del trasporto pubblico verso l'ibrido, l'elettrico o eventuali altre forme di alimentazione sostenibile, tenendo conto anche dell'infrastruttura filoviaria presente in città;	
169	23	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.2.2	Si propone di sostituire il testo a pag. 343 recante "l'abbattimento delle emissioni dirette di gas clima-alteranti, attraverso la conversione del parco veicolare da quelli a combustione a quelli elettrici" con il seguente: "l'abbattimento delle emissioni dirette di gas inquinanti, compresi quelli clima-alteranti, attraverso la conversione del parco veicolare da quelli a combustione a quelli elettrici".	mobilità elettrica	Accolta	Si accoglie la proposta di integrazione indicando anche la specifica riguardante i gas inquinanti, compresi quelli climalteranti. Si sottolinea che il riferimento alla conversione del parco veicolare è già citato nella prima parte del periodo come una delle azioni (assieme alla revisione delle politiche di accesso alla ZTL e all'implementazione di servizi alternativi di trasporto merci) che potrà contribuire significativamente al conseguimento dei benefici, tra cui l'abbattimento delle emissioni.	1	(pag. 343) l'abbattimento delle emissioni dirette di gas inquinanti, compresi quelli clima-alteranti, attraverso la conversione del parco veicolare da quelli a combustione a quelli elettrici;	
170	24	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	logistica urbana merci	7.1.2.3	Si propone di inserire il riferimento all'aggiornamento del Piano Riordino di cui si parla al paragrafo 7.1.2.3 (pag. 344) nel riepilogo di pag. 385 e nel quadro sinottico di pag. 386	riferimenti mancanti	Accolta	Si ringrazia per l'osservazione e si dispone di inserire il riferimento mancante all'aggiornamento del Piano Riordino (par. 7.1.2.3) nel quadro sinottico di pag. 388 punto C4 relativo alla revisione della disciplina circolatoria. Per quanto riguarda il riepilogo degli approfondimenti tecnici riportati a pagina 385 si specifica che in esso sono riportati i temi su cui ad oggi non si dispone dell'intero bagaglio di informazioni e competenze per la loro attuazione; l'aggiornamento del Piano di riordino rappresenta invece un'attività già in corso negli uffici tecnici che vedrà attuazione nel breve periodo.	1	(pag. 388) SCENARIO A BREVE TERMINE (2022) Progettazione Estensione ZTL e revisione regole d'accesso Aggiornamento del Piano di Riordino	
171	25	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	logistica urbana merci	7.1.2.3	Si propone di inserire il riferimento all'approfondimento tecnico-normativo e alla verifica di applicabilità di cui si parla al paragrafo 7.1.2.3 nel quadro sinottico di pag. 386	riferimenti mancanti	Parzialmente accolta	Si ringrazia per l'osservazione, l'attività di studio per l'introduzione di controlli elettronici dei transiti dei mezzi pesanti sulle radiali principali è già riportata nell'elenco degli approfondimenti necessari allo sviluppo delle attività previste nel PUMS (pag.385) assieme allo sviluppo di un piano per la logistica urbana. Non sono presenti nelle tabelle sinottiche poiché la collocazione temporale degli interventi dipenderà dagli esiti degli approfondimenti suddetti che saranno condotti nel breve periodo cogliendo l'occasione di un finanziamento ministeriale (Fondo Studi MIT). In fase di monitoraggio e aggiornamento biennale del Piano sarà possibile aggiornare le tabelle di crono-programma	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
172	26	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3.1	Si propone di allargare anche alle aziende prive di Mobility Manager la possibilità di intervenire nella definizione di soluzioni per la mobilità casa-lavoro in ottica interaziendale, prevedendo un ruolo di facilitazione da assegnare al Mobility Manager di area, al fine di aumentare il raggio d'azione delle misure individuate. Pertanto si propone di integrare il testo a pag. 355 (da "Come ente" fino a fine paragrafo) aggiungendo, al termine dell'ultimo periodo, la seguente frase: Si prevede di assegnare un ruolo di facilitatore al Mobility Manager d'area nei confronti delle aziende prive di un proprio Mobility Manager, per favorire la definizione di soluzioni interaziendali all'interno di ciascuna zona d'interesse (es. area industriale o artigianale).	mobility manager di area	Accolta	Il Decreto del Ministero dell'Ambiente 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", che è la normativa nazionale di riferimento in materia di Mobility Management, all'art. 3, comma 4, enuncia che le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 300 dipendenti (che dunque non sono obbligate ad adottare un piano degli spostamenti casa-lavoro e ad individuare un responsabile aziendale della mobilità) possono comunque individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto e coordinamento istituita presso l'ufficio tecnico del traffico comunale, che coincide con il Mobility Manager di area e i suoi collaboratori. Il Mobility Manager di area, in quanto promotore di iniziative di mobilità di area, sostiene certamente iniziative che prevedono soluzioni interaziendali per la mobilità casa-lavoro e si fa carico del ruolo di supporto tecnico e coordinamento tra i responsabili della mobilità aziendale, che devono comunque essere individuati perché la coordinazione tra le diverse organizzazioni possa essere davvero efficace. Al fine di chiarire tale aspetto si propone un'integrazione al testo a pag. 355 al par. 7.1.3.1.	(pag. 355) Il Mobility Manager di area non deve tuttavia limitarsi ad un ruolo marginale, bensì promuovere attivamente le iniziative di mobilità di area, offrire supporto tecnico e coordinamento per i referenti di mobilità aziendali (anche in ottica interaziendale), monitorare gli effetti delle misure adottate e coordinare i diversi PSCL delle aziende, rappresentando un effettivo punto di riferimento per la pianificazione di una delle porzioni più consistenti della mobilità cittadina: gli spostamenti casa-lavoro muovono quotidianamente centinaia di dipendenti, i cui spostamenti hanno ricadute in termini di congestione, di inquinamento atmosferico e acustico.	(pag. 355) Il Mobility Manager di area non deve tuttavia limitarsi ad un ruolo marginale, bensì promuovere attivamente le iniziative di mobilità di area, monitorare gli effetti delle misure adottate e coordinare i diversi PSCL delle aziende, rappresentando un effettivo punto di riferimento per la pianificazione di una delle porzioni più consistenti della mobilità cittadina: gli spostamenti casa-lavoro muovono quotidianamente centinaia di dipendenti, i cui spostamenti hanno ricadute in termini di congestione, di inquinamento atmosferico e acustico.	
173	27	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	costi PUMS	8.3	Con riferimento a quanto scritto nell'ultimo periodo del paragrafo 8.3 (relativo a politiche e criteri progettuali descritti nel capitolo 7 Innovazione e cultura della sostenibilità), si propone: - di inserire nel PUMS l'esecuzione di un'analisi delle voci di bilancio relative a tale settore di attività degli ultimi 5 anni	risorse per innovazione e cultura sostenibilità	Non accolta	Si ritiene che individuare i costi specifici per le azioni legate all'innovazione e alla cultura della sostenibilità che sono già state messe in campo dal Comune di Modena negli ultimi 5 anni (così come le azioni che il PUMS prevede da qui a 10 anni), risulti poco significativo, in particolare a causa della natura delle azioni, spesso "immateriali" o connesse a progetti svolti in collaborazione con soggetti esterni.			
174	28	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5	Con riferimento a quanto scritto nell'ultimo periodo del paragrafo 8.3 relativo a politiche e criteri progettuali descritti nel capitolo 7 Innovazione e cultura della sostenibilità (vedi pag. 384), si propone di prevedere, all'interno del Piano di monitoraggio del PUMS, la raccolta continuativa di tali dati e l'inserimento di opportuni indicatori; in tal modo, nel corso dell'aggiornamento del PUMS, sarà possibile valutare la spesa impiegata in rapporto ai risultati ottenuti per questo settore, per verificare la necessità di una variazione.	monitoraggio o spesa risultati per innovazione e cultura sostenibilità	Accolta	Premesso che il Piano di monitoraggio include già numerosi indicatori riferiti alle politiche di incentivazione della mobilità sostenibile, si conferma la disponibilità a ad integrare l'elenco con due ulteriori indicatori di natura economica: - risorse comunali impegnate per iniziative di promozione della mobilità sostenibile rivolte alla cittadinanza; - risorse comunali impegnate per incentivazione economica a favore della mobilità sostenibile (incentivazione chilometrica, all'utilizzo di servizi di sharing e/o all'acquisto mezzi). Verranno dunque inseriti tali indicatori nella tabella 2-4 a pag. 10 dell'Allegato 5.	(pag. 13 - Allegato 5) modifiche a tabella 2.4, inserimento nuovi indicatori: - ID Macro-azione: E1, E2, E3, E4 - ID obiettivo di sostenibilità: 1C, 1D, 2A, 3A, 3B, 5A, 5D - descrizione indicatore: risorse comunali impegnate per iniziative di promozione della mobilità sostenibile rivolte alla cittadinanza - u.d.m.: €/anno - fonte: Comune - ID Macro-azione: A2, E1, E2, E3, E4 - ID obiettivo di sostenibilità: 1C, 1D, 1F, 2A, 3A, 3B, 5D - descrizione indicatore: risorse comunali impegnate per incentivazione economica a favore della mobilità sostenibile (incentivazione chilometrica, all'utilizzo di servizi di sharing e/o all'acquisto mezzi) - u.d.m.: €/anno - fonte: Comune		
175	29	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5 par. 2.1.1	Si propone di verificare le grandezze effettivamente misurate da ARPAE (che attualmente impiega i giorni favorevoli all'accumulo di PM10 e i giorni favorevoli alla formazione di O3).	verifica grandezze ARPAE	Accolta	Il PUMS propone l'utilizzo di indicatori della concentrazione di inquinanti nocivi: PM10 e PM2.5 calcolati in n. superamenti limiti normativi e concentrazioni medie. A seguito di una verifica degli indicatori attualmente usati da ARPAE Emilia-Romagna si conferma l'utilizzo dei seguenti indicatori (così come denominata dalla fonte stessa): - PM10, superamenti dei limiti di legge (u.d.m.: N. superamenti); - NO2, superamenti dei limiti orari (u.d.m.: N. superamenti); - Concentrazione media annua di PM10 (u.d.m.: Microgrammi/metro cubo); - Concentrazione media annua di PM2.5 (u.d.m.: Microgrammi/metro cubo); - Concentrazione media annua di NO2 (u.d.m.: Microgrammi/metro cubo).			
176	30	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5 par. 2.1.1	Si propone di inserire come indicatore le concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio da traffico (utili per la valutazione del rischio sanitario per i pendolari che attraversano le aree monitorate e dei residenti in zona, ma anche perché forniscono indicazioni generali sulla qualità dell'aria sulle direttrici maggiormente trafficate e possono essere impiegate per scopi di sensibilizzazione nei confronti dei cittadini).	indicatore "concentrazioni inquinanti stazioni di monitoraggio da traffico"	Accolta	Si comunica che l'indicatore concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio da traffico (misurato in numero di superamenti concentrazioni medie) è già stato inserito tra gli indicatori di contesto del sistema di monitoraggio del Piano esposto nell'Allegato 5 del PUMS - Piano di monitoraggio (cfr. pag. 7).			
177	31	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5 par. 2.1.1	Si propone di individuare una modalità di valutazione degli impatti diretti (nel corso del ciclo di produzione) ed indiretti (ad esempio, possono favorire il cambio di destinazione d'uso dei suoli) derivanti dall'uso di biocarburanti adeguata a misurare le conseguenze dell'impiego di tali sostanze sull'ambiente e sulle emissioni prodotte nei territori in cui vengono prodotte.	valutazione impatti uso biocarburanti	Non pertinente	In linea generale lo sviluppo e la diffusione dei biocarburanti sono elementi indipendenti dalle scelte del PUMS di Modena, allo stesso modo un bilancio ecologico della diffusione di tali combustibili, per quanto certamente interessante, esula dall'ambito di trattazione del Piano.			
178	32	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5 par. 2.1.1	si propone di inserire indicatore relativo al consumo di suolo sul territorio comunale e quello derivato dalla realizzazione delle misure previste dal PUMS	indicatore del consumo di suolo	Non pertinente	Come previsto dalla nuova Legge Regionale 24/2017, il monitoraggio del consumo di suolo, ivi compreso quello destinato alle infrastrutture della mobilità, è demandato allo strumento urbanistico sovraordinato (Piano Urbanistico Generale - PUG).			
179	33	8	285628/19	30/09/2019	Legambiente - Modena	Associazioni	monitoraggio	piano di monitoraggio - allegato 5 par. 2.1.3	A pagina 13 si richiama una tabella mancante, si propone di inserirla.	riferimenti mancanti	Accolta	Si ringrazia per la segnalazione e si comunica che la tabella cui si fa riferimento è la tabella 2-4 posta precedentemente al riferimento per un mero refuso di layout. Si procede a collocare correttamente il riferimento di pag. 13 a pag. 10 dell'Allegato 5 - Piano di monitoraggio	(pag. 13 - Allegato 5) spostamento frase di pag. 13 a pag. 10, prima della tabella 2-4.		
180	1	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2 2.3	FIAB Modena fa notare come l'obiettivo di sintesi del PUMS n. 3 "efficienza" (pag. 62) sia un tema che ricorda i concetti tipici della pianificazione tradizionale dei trasporti e delle modalità di gestione dello spazio pubblico degli ingegneri trasportistici, un approccio superato che mette al centro la capacità di flusso di traffico e che le Linee Guida Europee citano in negativo.	critiche su obiettivi e approcci	Non Accolta	Per "efficienza" e "mobilità efficiente" si intende, in questo caso, l'efficienza dell'intero sistema della mobilità, e dunque non esclusivamente della rete viaria, ma appunto del sistema urbano complesso in grado di soddisfare tutta la domanda di trasporto attraverso le diverse modalità, esistenti o di progetto, a seconda delle possibilità dell'utente, del percorso in questione e dell'offerta di trasporto. L'obiettivo "efficienza" include diversi obiettivi specifici, come raggiungere una riduzione della congestione, una miglior accessibilità e integrazione con il territorio, nonché una riduzione dei costi della mobilità. Tali obiettivi sono pienamente coerenti con quelli fissati dalle Linee Guida Europee e dalla specifica normativa nazionale (DM 04/08/2017) che esplicita tra i 4 macro-obiettivi di un PUMS "Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità" assieme a "Sostenibilità energetica e ambientale", "Sicurezza della mobilità stradale", "Sostenibilità socio-economica".			
181	2	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	E' ingenuo pensare di contrastare l'abitudine ad usare, ed abusare dell'automobile, solo con iniziative culturali di facciata, quasi terapie di gruppo che certamente non incidono sull'organizzazione strutturale degli spazi urbani, sulle infrastrutture e sull'impegno delle ingenti risorse. Tali iniziative sono infatti utili solo se accompagnano processi strutturali di riorganizzazione degli spazi pubblici e di ampliamento dei servizi di mobilità.	iniziative per la cultura sostenibilità da accompagnare ad azioni concrete	Parzialmente accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore, prevede l'integrazione di diverse strategie al fine di definire le priorità d'azione e i principi generali da seguire, da quelle più concrete, come la riorganizzazione della rete infrastrutturale e degli spazi pubblici o del trasporto pubblico (che sono dunque azioni già previste all'interno del piano), alla promozione di attività immateriali, come le campagne di sensibilizzazione e incentivazione alla cultura della sostenibilità nell'ambito della mobilità, i cui risultati pur meno tangibili nell'immediato, sono estremamente rilevanti per la formazione di una cittadinanza più consapevole e più responsabile. Poiché, si rammenta, il PUMS ha carattere strategico e non progettuale di dettaglio, il Piano rimanda, anche per le attività immateriali, ad approfondimenti specifici tempo per tempo che potranno avvenire anche in forma partecipata.			
182	3	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.1, 8.3; 8.4	Si fa notare come anche per la pedonalità si sprechino promesse di promuovere, creare, incrementare iniziative culturali, ma quando si passa alle proposte si rimanda a "moderni strumenti di conoscenza, a nuove figure professionali, a nuovi piani", senza dire cosa, quando, come, con quali tempi e con quali soldi. Non si specificano i prossimi interventi e le risorse disponibili in merito al tema della pedonalità.	azioni concrete per pedonalità rimandate oltre il PUMS	Parzialmente accolta	Il PUMS - per impianto normativo e per scelta dell'Amministrazione - ha posto il tema della pedonalità al centro della trattazione per impostare un vero cambio di approccio alla mobilità urbana che, sempre più, dovrà dare priorità ai pedoni e ai ciclisti. Le azioni contenute nel PUMS sono orientate a fornire risposte strutturali da attuare nell'orizzonte decennale ma anche a formare una cultura specifica che possa radicarsi in tutti i futuri sviluppi del territorio sia di natura pubblica sia privata. Pur in considerazione del carattere strategico del PUMS sono già state individuate alcune azioni specifiche con carattere strutturale (manutenzione marciapiedi, eliminazione barriere architettoniche, risoluzione punti critici pedonali, nuove aree pedonali, città 30) con le relative risorse da investire nel decennio. Per le ulteriori politiche di incentivazione della pedonalità legate ad iniziative di natura immateriale si conferma lo sviluppo di dettaglio delle attività e procedure che vedano anche una componente di partecipazione pubblica e che tengano conto delle evoluzioni culturali in atto.			

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
183	4	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Le zone pedonali, che dovrebbero aumentare del 40%, non sono definite e si parla di "ricognizione".	nuove pedonalizzazioni - aree non definite	Parzialment e accolta	Per quanto riguarda le nuove aree pedonali si specifica che l'elenco fornito dal Piano costituisce solamente una prima lista propositiva, e prevede altresì che l'istituto delle aree pedonali - generalmente prerogativa della ZTL - venga esteso, all'interno della visione del PUMS, all'intero territorio comunale, localizzando le aree pedonali non solo in centro storico ma a tutti gli ambiti in cui si intende valorizzare lo spazio pubblico con una maggiore frequentazione pedonale. Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, ciascuna di esse dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione.	0		
184	5	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.1.2	La realizzazione delle zone quiete vicino alle scuole non è definita con certezza dal Piano, che non programma il contrasto e la repressione di comportamenti incongrui.	zone quiete scuole	Parzialment e Accolta	Tra le strategie per la promozione della pedonalità, con particolare riferimento all'accessibilità universale e alla sicurezza degli utenti deboli della strada, il PUMS prevede la realizzazione di Zone Quiete entro un raggio di 250-300m attorno agli istituti scolastici. Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio rispetto alla regolamentazione di tali Zone e alla repressione di eventuali comportamenti incongrui. Si rimanda pertanto ai singoli progetti, e/o ad eventuali strumenti di programmazione ad hoc, la disciplina di dettaglio di tali aree.	0		
185	6	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.1.1	Nel PUMS si parla di un futuro Piano di manutenzione dei marciapiedi che dovrebbe essere attivo da sempre e non si fa cenno al Regolamento di Polizia urbana che prevede la vigilanza sulla manutenzione dei marciapiedi privati di uso pubblico.	piano di manutenzione marciapiedi	Parzialment e accolta	Il Piano per la manutenzione dei marciapiedi è inserito all'interno del PUMS come una delle strategie fondamentali proposte per promuovere l'accessibilità universale. Tale Piano si configura come uno strumento specifico che andrà certamente ad accompagnare e dirigere le ordinarie attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui i marciapiedi) che già viene svolta abitualmente all'interno del territorio comunale in risposta a istanze puntuali. La manutenzione delle aree private ad uso pubblico, già disciplinata dal citato regolamento, non viene citata in quanto non di stretta competenza del PUMS.	0		
186	7	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.1.1	Si rimanda al futuro Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA), che è obbligatorio dal 1986 e dovrebbe essere già attivo da anni.	rimozione barriere per mobilità dolce	Parzialment e accolta	Sebbene i Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) siano stati introdotti dalla legge 41/1986 (art.32, comma 21, in riferimento alla rimozione delle barriere architettoniche degli edifici pubblici esistenti), essi trovano applicazione anche agli spazi urbani con la legge 104/1992 (art. 24, comma 9). Le difficoltà tecniche nell'affrontare diffusamente un tema così vasto hanno richiesto per la programmazione e la redazione di tale piano tempi più lunghi nei quali, tuttavia, l'Amministrazione ha affrontato tempo per tempo le istanze puntuali agendo in favore delle utenze più vulnerabili. Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, riprende la necessità di dotare la città di un piano organico di intervento per la rimozione delle barriere architettoniche in tutti gli spazi pubblici, in linea con gli obiettivi principali per la pedonalità e la promozione dell'accessibilità universale: la redazione del PEBA, o della sua evoluzione nel più ampio strumento del Piano di Inclusione Universale (PIU), agirà su tutti i temi dell'inclusione delle persone con disabilità non solo motoria. Si conferma anche la previsione di istituzione della figura del Disability Manager all'interno dell'Amministrazione Comunale.	0		
187	8	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.3; 3.2.2.2	Si osserva che aver riportato quasi integralmente il precedente Piano per la Mobilità Ciclistica (2016) conferma l'intenzione di non cambiarne i contenuti, di perseverare nelle precedenti abitudini progettuali sbagliate (attraversamenti sfalsati, caratteristiche dimensionali, costruzione di ciclopedonali) più volte criticati. Infatti, si riportano programmi passati e si elencano i vecchi problemi da risolvere (vedi sottopasso Razzaboni, rinuncia a cavalcavia Cialdini, revisione cavalcavia Mazzoni), rimandando l'aggiornamento alla revisione del piano della mobilità ciclabile.	no aggiornamento dei vecchi programmi per la ciclabilità	Non Accolta	Come esplicitato, il PUMS costituisce esso stesso - nel capitolo 3 relativo a pedonalità e ciclabilità - aggiornamento biennale dello specifico Piano della Mobilità Ciclabile. Le analisi e le previsioni del precedente Piano per la Mobilità Ciclistica (PMC 2016) sono state opportunamente aggiornate e fatte proprie dal PUMS. Tale orientamento conferma la volontà di conseguire una pianificazione integrata ed uniforme, coerentemente con le mutate condizioni e dunque gli opportuni aggiornamenti.	0		
188	9	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2.2	Si prefigurano passerelle a Ponte Alto, di dubbia utilità, e si citano le case avanzate per i ciclisti agli incroci, condizionandole alla revisione del Codice della Strada.	Ponte Alto - case avanzate per ciclisti	Parzialment e accolta	La realizzazione di una nuova passerella a Ponte Alto, prevista nel lungo periodo, è finalizzata a garantire la continuità delle connessioni ciclabili e pedonali in qualsiasi condizione idraulica e pertanto viene ritenuta un elemento strategico da inserire in un piano di lungo periodo, pur evidenziandone la complessità di realizzazione. Per quanto riguarda le case avanzate per i ciclisti si sottolinea che, anche a seguito dei recenti sviluppi normativi in materia, il PUMS conferma la volontà di valutare puntualmente l'opportunità di introdurre sistemi di priorità ai ciclisti in approccio al semaforo tenendo in considerazione le condizioni di visibilità e di sicurezza. In ogni caso si prevede un emendamento al testo della Relazione di Piano (pag. 184, par. 3.2.2.6) a seguito delle recenti modifiche apportate al Codice della Strada dal DL 19 maggio 2020 n.34 che introduce la "casa avanzata" tra le definizioni del Codice all'art. 3, comma 7-bis.	1 (pag. 184) L'art. 229 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, ha recentemente introdotto la "casa avanzata" nel Codice della Strada che la definisce, al comma 7-bis dell'art. 3, come "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli", autorizzandone quindi a pieno titolo la realizzazione sul territorio nazionale.		Attualmente le "case avanzate" non sono previste dal Codice della Strada, sebbene si ipotizzi un loro inserimento nella prossima revisione della normativa.
189	10	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.1.3, 3.2.2.2	Non sono presenti programmi stringenti di riorganizzazione delle piste esistenti, della segnaletica in gran parte errata, di sperimentazioni di viabilità nei due sensi in centro storico, di facilitazioni ai ciclisti.	rete ciclopedonale esistente - adeguamento e sperimentazioni	Parzialment e accolta	Gli interventi di regolare manutenzione delle infrastrutture ciclabili e pedonali (che includono anche la segnaletica) rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà comunali affidate al Settore Lavori Pubblici e manutenzione della città, e pertanto non vengono inseriti nel cronoprogramma degli interventi del PUMS. Ciononostante, il PUMS in quanto piano strategico prevede la redazione di alcuni strumenti di programmazione di dettaglio che hanno lo scopo di far fronte a specifiche necessità di manutenzione e adattamento della rete ciclabile e pedonale esistente: un Piano per la manutenzione dei marciapiedi, un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA (entrambi da sviluppare nell'ambito della promozione dell'accessibilità universale), un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc. Il tema della circolazione delle biciclette anche in senso opposto ai veicoli a motore su strade a senso unico è stata recentemente oggetto di uno specifico chiarimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che individua limiti e modalità di applicazione di tale soluzione. Questa è stata indicata dal PUMS come una misura da valutare puntualmente, anche in relazione alle eventuali evoluzioni legislative prefigurate dal vivace dibattito nazionale sul tema che potrebbero rendere più diffusamente applicabile tale misura. Al fine di migliorare la linearizzazione dei percorsi ciclabili in ZTL, si conferma ad ogni modo l'intenzione di revisionare l'impianto circolatorio del centro storico in sinergia con la realizzazione delle nuove aree pedonali.	0		
190	11	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	attuazione e tempi PUMS	3.2.2, 8.4	Emerge un contrasto stridente tra lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali per il traffico motorizzato (progetti esecutivi fatti, accordi con gli altri Enti fatti, risorse reperite) e la vacuità e l'incertezza per ciò che riguarda le opere per coloro che si muovono a piedi o in bicicletta.	stato progettazioni e sproporzionata tra rete viaria e mobilità sostenibile	Parzialment e accolta	Lo scenario di piano per la rete viaria prevede diversi interventi infrastrutturali derivanti da progetti e piani sovraordinati che spesso sono già a un grado di definizione avanzato e che sono assunti dal PUMS come "invarianti". Gli altri interventi sulla rete stradale previsti dal PUMS riguardano sostanzialmente ed esclusivamente la riqualificazione di assi esistenti a favore della mobilità sostenibile, il superamento delle oscurità territoriali, la rifunzionalizzazione della rete esistente; la maggior parte di questi è prevista per il medio-lungo termine e la progettazione di dettaglio è ancora da definire. Per quanto riguarda le opere legate alla mobilità dolce si sottolinea come molte delle strategie/azioni previste dal piano dispongano già di un grado di definizione avanzato che ne permetterà la realizzazione nel breve periodo, come per esempio la risoluzione di buona parte dei punti critici della mobilità pedonale e ciclabile, il progetto di nuove zone 30, interventi di realizzazione di tratti di dorsali ciclabili, l'ampliamento della ZTL nonché numerose iniziative a favore della diffusione della cultura della sostenibilità.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
191	12	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.2	Parlare di gerarchizzare le ciclabili, che sono indicate negli strumenti di pianificazione dal lontano 1990, senza definirne le caratteristiche, significa perseverare nella costruzione di tronconi e spezzoni residuali, rimandando il completamento a futuri approfondimenti. Si osserva inoltre che si parla ancora una volta di ciclopedonali (espressamente vietate sulle strade urbane).	caratteristiche geometrico-progettuali ciclabili e ciclopedonali	Parzialmente accolta	Si sottolinea che il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, non entra nel dettaglio delle caratteristiche geometrico-progettuali dei tratti di percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti e di progetto, ma si limita alla definizione di alcuni criteri progettuali generali imprescindibili da seguire, in particolare per i tratti di percorsi ancora da realizzare (cfr. pag. 158 della Relazione di Piano). Inoltre il PUMS, in quanto piano subordinato alla normativa nazionale e regionale, presuppone il rispetto dei criteri progettuali definiti dal vigente D.M. 30 novembre 1999, n. 557 ("Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili") e dal Codice della Strada con relativo regolamento, nonché il coordinamento con le nuove "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità" rilasciate dalla Regione Emilia-Romagna a maggio 2019. Si sottolinea infine che, secondo la normativa specifica, i percorsi promiscui pedonali e ciclabili (ciclopedonali) possono essere realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati (cfr. art. 4, comma 6, DM 557/99). Operando il più delle volte in ambiti consolidati, l'organizzazione degli spazi e delle geometrie risente inevitabilmente della necessità di far fronte alle numerose esigenze delle diverse componenti di mobilità mediante un progetto studiato sulla base della specifica situazione.	0		
192	13	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	rete viaria	3.1.6.4; 3.2	Non vi è traccia di un programma operativo che adegui la segnaletica e gli incroci irregolari, già censiti nel piano del 2016.	adeguamento segnaletica	Parzialmente accolta	Il programma di revisione della segnaletica verticale presso le ciclabili esistenti, già dettagliato nello specifico Piano della Mobilità Ciclabile e in parte realizzato, viene ricompreso nelle attività di adeguamento e rifunzionalizzazione dei percorsi esistenti. Si segnala inoltre che sono in corso specifici approfondimenti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di chiarire alcuni apparenti disallineamenti tra gli strumenti normativi nazionali, le linee guida regionali e alcuni pareri specifici rilasciati dal Ministero medesimo.	0		
193	14	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	zone 30	3.2.3; 8.4	"Modena città 30" deve essere portata ad obiettivo di medio/breve termine se si vuole perseguire la messa in sicurezza della città a favore della mobilità pedonale: le zone 30 sono prioritarie anche rispetto alla realizzazione delle infrastrutture ciclabili. Si noti per esempio che nelle proposte concrete per la città 30 si ipotizzano nuove aree in contesti già moderati per conformazione, rimandando quelli critici a lungo termine.	anticipo tempi zone 30	Parzialmente accolta	Il cronoprogramma delle Zone 30 è stato così definito a seguito di un'attenta analisi dei criteri di priorità, opportunità e maturità, compatibilmente con le risorse a disposizione e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Come esplicitato nel documento, per il breve periodo è previsto l'ambizioso obiettivo di realizzare ben 11 nuove zone 30 per oltre 32 km aggiuntivi di strade a velocità calmierata, con un incremento del 28% rispetto a quelle attuali. La scansione potrà subire variazioni in funzione di modifiche che dovessero sopraggiungere al quadro, per esempio l'evoluzione delle condizioni al contorno o la presenza di nuove risorse. Al momento non si ritiene opportuno apporre modifiche agli scenari di Piano in quanto ancora coerenti con le condizioni di partenza. Si sottolinea inoltre che la limitazione della velocità massima consentita sulle strade urbane di tipo locale a 30kmh rappresenta un intervento di "completamento e integrazione" della rete ciclabile negli ambiti locali, e che quindi non può andare in sostituzione allo sviluppo di tale rete che è invece previsto in larga parte in corrispondenza della viabilità principale (es. dorsali).	0		
194	15	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	zone 30	3.2.3	Si parla dei 24 km di strade che si trovano già classificate all'interno del centro storico come facenti parte della città 30, tuttavia si segnala che non vi è ancora la segnaletica né vi è alcun dato sui controlli di traffico effettuati, né sulle relative sanzioni comminate.	zone 30 esistenti segnaletica e controlli	Non accolta	A partire dal 1° marzo 2011 la totalità del Centro Storico, considerando come perimetro le vecchie mura, è stata classificata come Zona 30 e pertanto concorre alla realizzazione della Città 30 (conversione della totalità delle strade urbane locali in strade con limite di velocità a 30kmh) prevista dal PUMS per il lungo periodo. Si informa che la segnaletica specifica di "Zona 30" è correttamente posizionata lungo l'intero perimetro del Centro storico fin dalla sua istituzione. La polizia Municipale svolge periodiche campagne di verifica del rispetto delle norme di circolazione, anche in centro storico. Le statistiche che riguardano il numero e la frequenza dei controlli di Polizia Municipale non rientrano nell'ambito di trattazione del PUMS..	0		
195	16	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità dolce	3.2.4	Si parla di incremento dell'offerta di sosta per biciclette con nuovi portabici, di cui non si stabiliscono le caratteristiche e le localizzazioni e nel frattempo si continuano ad installare portabici costosi ed inefficienti, come le cosiddette "molle" alla Manifattura, in Piazza Roma, alle scuole Marconi e nei centri commerciali.	nuovi portabici	Parzialmente accolta	Si condivide l'opportunità di programmare con attenzione l'installazione dei nuovi portabici sul territorio comunale, pianificandone l'esatta localizzazione, la quantità e le caratteristiche geometrico-costruttive in funzione delle effettive necessità: tali considerazioni devono basarsi su attente analisi in merito alla domanda di sosta, all'efficienza dei portabici e alle disponibilità economiche. Tali considerazioni esulano dalle competenze del PUMS, piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro. La programmazione di dettaglio deve necessariamente essere rimandata a piani/progetti di specifici per garantire efficacia ed efficienza dell'intervento. Si sottolinea, a latere, che l'Amministrazione comunale ha titolarità in merito alle collocazioni in area pubblica mentre gli interventi di natura privata sono di competenza dei singoli attori.	0		
196	17	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.1	Le analisi svolte in generale sui TPL riportano dati scoraggianti e spesso asettici e poco rappresentativi (mancando un confronto con altre città in condizioni simili), che denunciano l'inerzia ed il disinteresse del Comune nella gestione degli spazi per il trasporto pubblico delle infrastrutture stradali. Non si accenna ai mezzi andati a fuoco negli ultimi anni, agli scioperi, alle contestazioni da parte del Ministero del Lavoro, ai ritardi, alle corse saltate, allo stato generale dei mezzi; solo qualche dato sulla vetustà.	analisi TPL scoraggianti e poco rappresentative	Accolta	Le analisi sullo stato di fatto del servizio di TPL del bacino modenese riportate nel PUMS rappresentano una prima fase di ricognizione degli aspetti tecnici in merito alle caratteristiche dell'attuale trasporto pubblico collettivo, su ferro e su gomma e dei servizi non convenzionali offerti. Si sottolinea che il PUMS, in quanto piano strategico di settore, si limita in questa fase, anche in considerazione degli importanti elementi di novità non pienamente definiti, a delineare gli indirizzi evolutivi del servizio demandando la progettazione di dettaglio all'apposito Piano per il Trasporto Pubblico che verrà opportunamente sviluppato di concerto con l'Agenzia per la Mobilità (aMo).	0		
197	18	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.1.2.4; 4.2.4	Si fa notare come risultati insufficiente anche la dotazione e la gestione delle fermate, che sono di competenza comunale, e che "non sono ottimali nel 50% dei casi".	fermate TPL	Accolta	Il PUMS evidenzia la presenza di fermate del trasporto pubblico in condizioni non ottimali di accessibilità - specie in ambito extraurbano - e introduce la necessità di condividere con Agenzia per la Mobilità uno strutturato programma di intervento da avviare fin dal breve periodo per il progressivo miglioramento delle fermate in funzione delle priorità legate alla sicurezza, nonché del rapporto tra utenza interessata, impegno economico e difficoltà tecnica. Si segnala che, nelle more dell'iter di approvazione del PUMS, l'Amministrazione Comunale, di concerto con l'Agenzia per la Mobilità di Modena, sta già avviando la programmazione tecnica ed economica per realizzare i primi interventi di riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico e strutturare un programma regolare e costante di risoluzione delle criticità.	0		
198	19	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.4	Non vi sono programmi ed investimenti per il miglioramento delle velocità commerciali (calate significativamente dal 2014 al 2018) e dei servizi a terra.	velocità commerciali TPL	Accolta	Tra le azioni di efficientamento della rete esistente del TPL proposte dal PUMS vi è quella di individuare gli interventi necessari a stabilizzare e, ove possibile, migliorare la velocità dei mezzi pubblici, a partire da un'analisi dettagliata ed approfondita delle velocità commerciali. L'aumento delle velocità commerciali sarà garantito anche da interventi a terra di preferenziamento (percorsi riservati, sistema di preferenziamento semaforico) e rinnovo della centrale del traffico urbano. Inoltre, l'efficientamento della rete esistente si estende anche alle fermate del TPL, per le quali si prevede di individuare un programma di interventi al fine di migliorarne le condizioni di sicurezza e accessibilità. Si noti che il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire i principi generali e le linee guida per la mobilità, demanda agli strumenti specifici la progettazione di dettaglio.	0		
199	20	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.5; 8.4	Si prefigura una prospettiva di medio e lungo termine per la progressiva transizione a mezzi elettrici o ibridi ad alta efficienza, senza definirne i programmi, i costi, i tempi e i finanziamenti.	flotta TPL - sostituzione e tempi	Parzialmente accolta	Il PUMS prevede un progressivo rinnovo del parco veicolare del TPL (a cominciare dal blocco degli acquisti di mezzi ad alimentazione diesel a partire già dal 2022) da attuare a seguito della redazione di un più approfondito Piano di acquisto dei nuovi mezzi urbani 100% elettrici, filoviari o a batteria, e/o ibridi. La redazione di tale Piano è prevista dal PUMS entro il 2025, le analisi di fattibilità, le risorse e il cronoprogramma non sono di stretta competenza del PUMS - piano strategico di settore - e sono dunque demandati a tale strumento di dettaglio. In considerazione del proprio carattere strategico il PUMS definisce un forte orientamento verso l'ammodernamento del parco veicolare TPL, ampiamente allineato alle prospettive europee e nazionali in tal senso. Si segnala infatti che sono già in corso, di concerto con la Regione, valutazioni sugli investimenti dei prossimi 15 anni in relazione a consistenti forme di finanziamento nazionale e regionale sull'acquisto di mezzi TPL a basso impatto ambientale. Al fine di ottimizzare la spesa pubblica, appare opportuno investire gradualmente sulle nuove tecnologie in modo da conseguire migliori rapporti costo/beneficio.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
200	21	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.4	Per i futuri interventi si parla di un eventuale budget pluriennale dedicato, "dipendente da opportunità di finanziamento con bandi europei o nazionali".	risorse per TPL	Parzialment e accolta	Il budget pluriennale di cui si parla al par. 4.2.4 del documento di PUMS si riferisce a risorse dell'Ente da programmare specificamente per i soli interventi dedicati alla messa in sicurezza e al miglioramento dell'accessibilità delle fermate del TPL. Si sottolinea inoltre che tale budget potrebbe essere integrato anche in funzione di eventuali opportunità di cofinanziamento legate a bandi europei o nazionali rivolti al miglioramento delle condizioni di accessibilità al trasporto pubblico. Anche per tutti gli altri interventi previsti a favore del TPL verranno altresì stanziati specifiche risorse o individuate forme di finanziamento/cofinanziamento atte a realizzare con coerenza e tempestività le azioni pianificate.	0		
201	22	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2 2.3	Aumentare la competitività del TPL, in particolare di quello extra-urbano (ferrovia Modena-Sassuolo-Carpi), la vera alternativa per disinquinare l'accesso a Modena dai comuni limitrofi e decongestionare il traffico automobilistico, non è messo come obiettivo prioritario.	competitività TPL - tempi	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati anche interventi per migliorare la competitività del TPL in ambito extraurbano. Si specifica altresì che gli interventi illustrati nella sezione "rete viaria", finalizzati alla fluidificazione del traffico e alla risoluzione dei fenomeni di criticità e congestione, potranno concorrere anch'essi all'efficiamento dei mezzi TPL.	0		
202	23	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	trasporto pubblico	4.2.3	Non si arriva ad una conclusione sul ruolo della ferrovia Modena-Sassuolo-Carpi, è una risorsa su cui focalizzare gli investimenti o è un'infrastruttura scomoda?	linea Modena-Sassuolo	Accolta	Premesso che il PUMS si configura come un piano strategico di settore che demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio; come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace per la linea Modena-Sassuolo in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tra gli scenari di studio verrà valutata anche la relazione con la linea ferroviaria Modena-Carpi, tenendo conto delle integrate condizioni di domanda e offerta sulla percorrenza Sassuolo - Carpi nonché dei diversi assetti gestionali attuali.	0		
203	24	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	rete viaria	5.1.1	Si ritiene che il modal split stimato e riportato dal Comune di Modena sia sommario e non supportato da indagini aggiornate (risale al censimento del 2011). A parere di Fiab pedoni e ciclisti sono sovrastimati e sono in calo, come confermano i rilevamenti ultra-decennali che la Fiab compie nei luoghi concordati dal Comune. Sono invece aggiornati i dati sull'utilizzo e sui percorsi delle auto.	modal split sommario e non aggiornato	Parzialment e accolta	Come indicato nel documento di Piano, i dati relativi alla distribuzione degli spostamenti per modo di trasporto, considerato il riferimento ai dati Istat, si ritengono indicativi e di riferimento per le valutazioni relative nello scenario di piano. Come specificato anche nella sezione dedicata alle previsioni di potenziamento dei servizi alla mobilità ciclabile, è intenzione dell'Amministrazione procedere all'implementazione di una rete di sensori che permettano di raccogliere ed elaborare con continuità informazioni sui flussi ciclabili, pedonali e automobilistici in punti nodali della rete cittadina al fine di ottenere statistiche sulle fluttuazioni non solo annuali (basate su poche ore di singole giornate) ma anche stagionali, feriali/festive, etc.	0		
204	25	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	rete viaria	5.1.1	Nel PUMS si affronta il tema della congestione stradale precisando che deriva dal rapporto tra flussi veicolari e capacità della rete e in alcuni casi anche dall'uso delle strade da parte dei pedoni e dei ciclisti, quasi fosse questo il vero problema.	congestione stradale dovuta ad uso strada da parte di pedoni e ciclisti errata	Parzialment e accolta	Le riflessioni condotte all'interno del documento di piano (cfr par. 5) indicano chiaramente che il fenomeno della congestione stradale avviene quando il flusso veicolare prodotto dalla domanda di spostamento, in un determinato intervallo di tempo, si approssima al limite di capacità delle rete stessa. La causa principale del fenomeno è dunque l'approssimarsi dei flussi alla capacità; in aggiunta, il PUMS riporta come alcuni fenomeni perturbativi possano amplificare la congestione stradale (agendo in particolare sulla capacità stradale): tra questi si citano per esempio le interferenze con le manovre di parcheggio, la regolazione delle intersezioni e, in alcuni casi, la competizione nell'uso della sede stradale fra pedoni e le diverse tipologie veicolari.	0		
205	26	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	costi PUMS	5.2	Per evitare che con la congestione venga degerarchizzata la rete, spingono gli automobilisti ad utilizzare itinerari di viabilità locale lenta e svantaggiata, invece di limitare l'uso dell'automobile, si propongono alcuni scenari già coordinati col PUG (ridistribuzione traffico di attraversamento da centro a tangenziali, efficientamento tangenziali e radiali, vincolo alla costruzione di nuove infrastrutture dopo quelle già programmate, nuovi assi stradali e riqualificazione "fisica" esistenti, ridisegno nodi, interventi gestionali variando capacità e velocità per una "sicurezza di deflusso") e una serie di opere che nascondono grandi infrastrutture già programmate e in parte progettate ed appaltate e altri interventi sulle radiali per 60 milioni di euro.	spostare risorse - da rete viaria a limitazioni uso auto	Parzialment e accolta	Il PUMS propone un sistema coordinato di azioni ed interventi al fine di raggiungere gli obiettivi coordinati anche con il PUG e con i piani sovraordinati (PAIR, PTCP, etc.). Le diverse strategie proposte concorrono dunque al raggiungimento di un sistema di mobilità efficiente e sostenibile per la città: tra queste, il piano propone sia strategie che mirano ad incentivare ciclabilità, pedonalità e TPL come mezzi alternativi all'auto privata, sia interventi di vera e propria limitazione all'uso dell'auto, come la nuova disciplina ZTL e le nuove zone 30 e inoltre anche interventi sul sistema viario in modo da efficientare la rete, soprattutto extraurbana per garantire accessibilità alla città, superare le cesure, evitare i fenomeni di attraversamento improprio dell'area urbana e limitare le velocità nelle aree urbane al fine di incrementare la sicurezza. Infine, si ribadisce che gli interventi infrastrutturali di grande rilievo esposti dal PUMS sono per lo più derivanti da progetti e piani sovraordinati e pertanto sono recepiti dal PUMS come "invarianti" infrastrutturali la cui realizzazione non dipende dal PUMS né dai fondi dell'Amministrazione Comunale.	0		
206	27	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	rete viaria	5.2	Fiab non condivide queste proposte (vedi oss.205) che perseguono la logica di facilitare l'uso dell'auto per raggiungere la città dai paesi vicini (si noti che solo il 17% effettua spostamenti di scambio verso comuni contermini), facendo risparmiare tempo e soldi a chi ha deciso di abitare fuori Modena ma lavora a Modena e quindi incentivando l'allontanamento del luogo di residenza dal luogo di lavoro.	allontanamento residenza-lavoro	Parzialment e accolta	L'obiettivo del PUMS di efficientare la rete principale di riconnessione extraurbana con i territori limitrofi ha lo scopo di garantire la massima accessibilità e la conseguente competitività economica. Ovviamente, in parallelo, il PUMS promuove anche l'efficientamento del TPL, anche in ambito provinciale.	0		
207	28	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	sosta	6.2.3.1	Si fa notare che le dimensioni modeste della città e la grande disponibilità di spazi sosta nel centro urbano, che si intendono ampliare ulteriormente, consentono di penetrare in città e trovare parcheggio (l'ampia letteratura tecnica e la stessa esperienza modenese senza dubbio lo dimostrano). Con questi spostamenti e queste condizioni si pensa di fermare chi abita fuori dal centro abitato alle porte della città e, con i parcheggi scambiatori, far loro cambiare mezzo ma così facendo si aggrava l'assalto quotidiano al centro urbano, che non può essere certamente fermato alla porte dai parcheggi scambiatori proposti.	sosta in centro urbano incentiva l'ingresso in auto	Parzialment e Accolta	Il PUMS propone diverse linee strategiche di azione che devono essere lette in modo sinergico: l'efficientamento della rete viaria (sostanzialmente in ambito extraurbano e prevalentemente con opere sovraordinate) e il potenziamento del sistema della sosta (sebbene solo quella in struttura e quella di interscambio ai margini della città) devono infatti essere messi a sistema con tutte le altre azioni proposte. Lo sviluppo del sistema della mobilità futura, che prevede l'incremento degli spazi da dedicare alla fruibilità pedonale, alla realizzazione di connessioni ciclabili dirette e funzionali, all'incremento di appetibilità del TPL, deve certamente combinarsi con la necessità di garantire accessibilità al territorio, competitività economica, mantenimento delle relazioni con tutti i territori circostanti.	0		
208	29	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	5.2	A fronte di una città di pianura, purtroppo organizzata per consentire al 45% dei cittadini di abusare dell'auto con spostamenti inferiori ai 2,5km e dove l'83% degli spostamenti hanno origine e destinazione a Modena ed il 95% delle auto non supera i 30' di percorrenza, il PUMS propone ulteriori 682 Milioni di € di investimenti per "efficientare" gli spostamenti dei mezzi a motore. Il tutto in barba al logo propagandistico scelto per il PUMS stesso, agli obiettivi europei, nazionali, regionali e soprattutto del buon senso. Ne risulta un piano che le Linee guida europee definiscono secondo la più arretrata "pianificazione dei trasporti e dalla modalità di gestione dello spazio pubblico degli ingegneri trasportistici tradizionali". Questi obiettivi già provati e già falliti, paiono rimandare a vecchi piani del traffico degli anni '80, ben prima della ormai consolidata cultura dei piani della Mobilità.	critiche su obiettivi e realizzazioni	Parzialment e accolta	Gli obiettivi proposti dal PUMS comprendono aria pulita, sicurezza ed inclusione sociale, efficienza, vivibilità e innovazione, in coerenza con le Linee Guida Europee. In estrema sintesi si può dire che, per raggiungere tali obiettivi, la strategia generale del PUMS consiste nel privilegiare la mobilità ciclistica e pedonale all'interno della città compatta, portando la componente veicolare privata all'esterno e limitandone fortemente l'impatto sugli spazi interni della città, in particolare per quanto riguarda il traffico automobilistico di attraversamento (da trasferire all'anello esterno e/o al TPL) e quello a corto/cortissimo raggio (da trasferire in misura preponderante alla mobilità dolce). Per quanto riguarda l'allocation delle risorse, si ribadisce che i costi riportati nelle tabelle riepilogative al par. 8.3 del documento del PUMS trattano solamente i costi già analizzati per gli interventi su ciclabilità e pedonalità e sulla rete viaria, che dunque non sono esaustivi della totalità delle risorse necessarie per attuare tutte le previsioni del Piano. Inoltre, si sottolinea che dei 682.000.000€ di costi previsti per la rete viaria, 569.000.000€ sono riferiti ad opere sovraordinate che, dunque, non sono a carico dell'Amministrazione Comunale e sono da considerarsi invarianti di Piano.	0		
209	30	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	rete viaria	5.2.1.4	Stride particolarmente la proposta di inserire nello scenario a 5 anni il raddoppio di corsia in entrambe le direzioni della SP 255 per Nonantola, spostando il problema di congestione dal ponte sul Panaro alla tangenziale di Modena. Si rimanda invece la realizzazione della ciclabile Modena-Nonantola, fortemente richiesta dal Comune di Nonantola, per la quale è prevista solo l'acquisizione delle aree in occasione del raddoppio stradale.	Strada Nonantolana - tempi ampliamento o ciclopedonale	Parzialment e Accolta	Il PUMS recepisce gli indirizzi progettuali datati dalla Provincia, riporta ipotesi progettuali allo studio da parte dell'ente gestore della strada, che sta valutando, insieme al Comune di Modena, un'opera di ampliamento del tratto stradale tra lo svincolo del nuovo Navicello e la rotonda Rabin, con relativo adeguamento degli innesti a quest'ultima, al fine di ridurre i frequenti fenomeni di congestione stradale in quel tratto, prevalentemente connessi alla confluenza di due importanti arterie di adduzione a Modena dai territori limitrofi. L'intervento di ampliamento costituisce anche un'occasione per reperire gli spazi necessari alla realizzazione della dorsale ciclabile su strada Nonantolana come previsto dal Piano. Si specifica, ad ogni modo, che è già in corso un'interlocuzione con i comuni limitrofi e con la Provincia di Modena finalizzata alla progettazione e realizzazione organica di un'infrastruttura ciclabile che colleghi i due centri.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
210	31	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.1; 8.2	I risultati complessivi attesi e dichiarati sono: aumento velocità medie delle auto del 10% nell'intero comune e nel centro abitato, che raggiungono rispettivamente i 42,9 e i 32,3 km/h; conseguente calo della congestione stradale compreso tra il 24,49 ed il 6,45%; aumento degli spostamenti in bici tra il 5 e il 13%. Non si comprende come a fronte di un aumento della velocità degli autoveicoli si possa stimare un aumento dei ciclisti di tale portata.	critiche su risultati attesi	Parzialment e Accolta	0			
211	32	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	sosta	6.2.3.1	Si noti dalle analisi presentate che: nelle ore diurne vi è la mancata saturazione dei posti di sosta disponibili di circa il 30% e un sottoutilizzo del parcheggio interrato al Novi Sad; vi è quotidiana occupazione dell'anello attorno al centro dagli addetti alle diverse attività del centro che monopolizza i posti più vicini; si rileva un fenomeno diffuso di sosta irregolare che deriva dalla "non competenza" degli ausiliari della sosta ed i mancati controlli dei VV.UU; vi sono evidenti difficoltà dei residenti del C.S. nel trovare parcheggio nelle ore notturne. A fronte di ciò e a corredo delle nuove infrastrutture, e dopo l'errata scelta di realizzare un enorme parcheggio sotto utilizzato dentro al perimetro del centro storico (che prosciugherà quotidianamente per altri decenni risorse comunali impiegabili negli altri servizi per i cittadini), il PUMS propone di recuperare ulteriori "contenitori per potenziare il sistema dei parcheggi concentrati a ridosso della città compatta per sosta di attestamento e di interscambio". In questo caso viene addirittura riproposta la vecchia logica della legge Tognoli degli anni '80. E' ben chiaro a tutti che facilitare la sosta attorno al centro città è l'azione più efficace per attirare il traffico veicolare. (vedi oss.207)	sosta in centro urbano incentiva l'ingresso in auto	Parzialment e Accolta	0			
212	33	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7	Si fa notare come tutto il capitolo 7 è punteggiato di verbi come "incentivare, aderire, promuovere, ottimizzare" spesso coniugati al condizionale e al futuro. Anche gli avverbi sono "eventualmente, gradualmente, progressivamente, ulteriormente". Per le risorse si rimanda a "Forme di partenariato pubblico-privato, sponsorizzazioni o fondi regionali, nazionali ed europei", mentre per le decisioni si rimanda al Freight Quality Partnership.	risorse per politiche per innovazione e cultura sostenibilità	Parzialment e accolta	0			
213	34	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	logistica urbana merci	7.1.2.5	Per la distribuzione delle merci dell'ultimo miglio fino a 200 kg si propone l'uso delle cargo-bike (che FIAB chiede di sostenere e finanziare), ci si chiede però se dovrebbero girare sui ciclopedonali esistenti e purtroppo anche di progetto, in strada o nelle future "dorsali" che si intende ancora realizzare a sue sensi e su di un solo lato della strada.	cargo-bike	Accolta	0			
214	35	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1	Si sottolinea l'auspicata diffusione di auto elettriche, che riduce solo in parte il problema dell'inquinamento localizzato, non risolve certo il problema della congestione e dell'occupazione massiccia dello spazio pubblico. Si fa notare che facilitare l'accesso di questi veicoli alla ZTL è una scelta di facciata che provocherà più danni che benefici e, nel caso di una rapida diffusione dei veicoli elettrici, dovrà essere eliminata.	auto elettriche in ZTL	Parzialment e accolta	0			
215	36	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	I piani per gli spostamenti casa lavoro, progetto Bike to work, Bimbibici, Walk to school, campagne di sensibilizzazione, bike sharing, car sharing, strumenti comunicativi e tecnologici sono tutti supporti utili solo in presenza di una città organizzata e strutturata per disincentivare l'uso dell'auto e per facilitare l'uso del trasporto pubblico e della bicicletta. Non sono sostitutivi degli interventi strutturali ed infrastrutturali, soprattutto se non sono inseriti in un programma certo stringente.	iniziative per la cultura sostenibilità da accompagnare ad azioni concrete	Accolta	0			
216	37	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	quadro normativo e programmatico PUMS	8.2	Le previsioni di cambiamento previsto nell'uso dell'auto e della bicicletta (che peraltro partono da dati dichiarati non aggiornati e certi e sui quali abbiamo supportate riserve) non sono in linea con gli obiettivi del PAIR. In ogni caso si esplicita che sono state elaborate "in funzione della competizione auto e bicicletta" senza fornire alcun elemento scientifico di riferimento.	non coerenza con piani e direttive sovraordinate	Accolta	0			

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
217	38	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	costi PUMS	8.3	I dati sulle modalità di spostamento forniti dal Piano (che a Fiab appaiono sovrastimati sui pedoni e ciclisti), possono dare alcune indicazioni sulle strategie proposte. Rapportando gli investimenti previsti per le categorie modali di spostamento si ottiene che: - per il 64,6% dei cittadini che si muovono in auto e moto si spende l'88% delle risorse. - per il 25,3% che si muove a piedi (12,9%) e in bici (12,4%) si spende il 12%. - per il 10,1% che si muove con il trasporto pubblico non si sa e si vedrà, perché dipenderà da "opportunità di cofinanziamento legati a bandi europei o nazionali". Questo chiarisce, senza equivoci, con quale determinazione il Comune di Modena voglia perseguire, promuovere, incentivare e supportare la mobilità sostenibile.	risorse per mobilità sostenibile esigue	Non accolta	I costi riportati nelle tabelle riepilogative al par. 8.3 del documento del PUMS trattano solamente i costi già analizzati per i soli interventi su ciclabilità e pedonalità e sulla rete viaria, che dunque non sono esaustivi della totalità delle risorse necessarie per attuare tutte le previsioni del Piano. Inoltre, si sottolinea che dei 682.000.000€ di costi previsti per la rete viaria, 569.000.000€ sono riferiti ad opere sovraordinate che dunque non sono a carico dell'Amministrazione Comunale. Per quanto riguarda il TPL, si ribadisce che, allo stato attuale, avendo di necessità demandato ad uno studio specifico le valutazioni di diversi scenari in relazione alla riorganizzazione del TPL urbano e di bacino, comprese la realizzazione dell'hub intermodale, non esistono sufficienti elementi per elaborare una stima dei costi previsti, che verrà dunque aggiornata assieme alla definizione dell'assetto individuato. Si specifica ad ogni modo che le risorse da dedicare al TPL saranno individuate con modalità consolidate a carico di Comuni, Regione e Aziende di trasporto e non dipenderanno esclusivamente da opportunità di cofinanziamento legati a bandi europei e nazionali (che pure potranno essere utili per supportare azioni anche a favore del TPL).	0		
218	39	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	1.2; 2	Si osserva che se si trattasse di un testo e non di un Piano Pubblico si potrebbe dichiarare il documento "fuori tema", perché non vi è corrispondenza tra le finalità proprie del PUMS e la trattazione presentata sui singoli argomenti. Vi è una evidente sproporzione tra ciò che all'inizio si dichiara negli intenti e ciò che si propone nei fatti (l'allocation delle risorse ne è una conferma). L'elaborato non "pianifica per le persone" e non risponde agli obiettivi di legge. Non sono rispettate nemmeno le esigenze espresse dagli stakeholder e dai cittadini. Il piano è da ritenere largamente insufficiente e privo di una visione coerente per un futuro sostenibile. Si osserva che l'aspetto più grave riguarda la distanza che intercorre tra le azioni proposte e gli obiettivi cogenti che le normative europee, nazionali e regionali impongono.	critiche su obiettivi e realizzazioni	Non accolta	Gli obiettivi, su cui il PUMS fonda le sue strategie di generale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore di modalità di spostamento più sostenibili, traggono origine dalle specifiche linee guida sovraordinate (Ministero dei Trasporti ed Eltis) nonché da un ampio processo di partecipazione e confronto con gli stakeholder e con la cittadinanza. Le conseguenti strategie e le azioni proposte nel PUMS evidenziano un impianto strutturale degli spazi pubblici sensibilmente reinterpretato per garantire più centralità alle persone, maggiore appetibilità al trasporto pubblico ma anche un incremento degli spostamenti a piedi e in bicicletta pur rimandando, com'è ovvio, le scelte di dettaglio ai progetti specifici. Nelle diverse e articolate sezioni del PUMS vengono altresì ampiamente descritte azioni che incideranno significativamente sulla gestione e sulla fruibilità degli spazi pubblici: città 30, potenziamento della rete delle dorsali ciclabili, revisione del sistema della sosta, ampliamento e riorganizzazione della ZTL, promozione della cultura della mobilità sostenibile incremento del livello di innovazione sono solo alcuni dei temi descritti per costruire la visione prospettica di ampio raggio del PUMS sulla città, coerente con la pianificazione sovraordinata vigente.	0		
219	40	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	attuazioni e tempi PUMS	1.2, 8.4	Colpisce la differenza tra il grado di determinazione e di approfondimento dei progetti infrastrutturali legati ai mezzi motorizzati (progetti avanzati, in alcuni casi già esecutivi, accordi già raggiunti, finanziamenti già identificati) e la vacuità di quelli relativi alla mobilità sostenibile. Per questi ultimi non vi sono ancora programmi o progetti definiti e si rimanda ripetutamente ad una infinità di piani futuri, Freight Quality Partnership, figure da trovare, oppure tecnologie innovative da sviluppare. Si può riassumere che per le auto strutture, infrastrutture e denari certi, per la mobilità sostenibile solo ipotesi vaghe da verificare.	stato progettazioni e sproporzionata tra rete viaria e mobilità sostenibile	Parzialmente accolta	Lo scenario di piano per la rete viaria prevede diversi interventi infrastrutturali derivanti da progetti e piani sovraordinati che spesso sono già a un grado di definizione avanzato e che sono assunti dal PUMS come "invarianti". Gli altri interventi sulla rete stradale previsti dal PUMS riguardano sostanzialmente ed esclusivamente la riqualificazione di assi esistenti a favore della mobilità sostenibile, il superamento delle cesure territoriali, la rifunzionalizzazione della rete esistente; la maggior parte di questi è prevista per il medio-lungo termine e la progettazione di dettaglio è ancora da definire. Per quanto riguarda le opere legate alla mobilità dolce si sottolinea come molte delle strategie/azioni previste dal piano dispongano già di un grado di definizione avanzato che ne permetterà la realizzazione nel breve periodo, come per esempio la risoluzione di buona parte dei punti critici della mobilità pedonale e ciclabile, il progetto di nuove zone 30, l'ampliamento della ZTL nonché numerose iniziative a favore della diffusione della cultura della sostenibilità. Si rammenta che il PUMS è un Piano strategico e demanda alle singole progettazioni le definizioni di dettaglio. Si noti infine che, essendo il tema della sostenibilità un oggetto estremamente attuale ed in continuo divenire, il PUMS lascia aperta la possibilità di introdurre soluzioni più avanzate ed innovative che dovessero essere sviluppate nel corso della validità del Piano, in modo che le strategie/azioni da attuare siano caratterizzate dalla massima efficienza.	0		
220	41	9	280955/19	25/09/2019	FIAB Modena	Associazioni	risultati ed effetti PUMS	8.2, 1.2, 2	Le scelte del PUMS (precedenza alle opere per la mobilità motorizzata privata) hanno numerosi effetti collaterali che incidono soprattutto sui cittadini che si trovano in condizioni di mobilità penalizzata, come i bambini e gli anziani, i portatori di handicap anche temporanei, i meno abbienti e le donne. Si fa notare che esistono diverse esigenze anche di genere, come risulta da studi dell'Unione Europea, perché vi sono evidenti differenze nelle modalità di spostamento, nei tempi, orari e nelle tipologie degli spostamenti quotidiani nel contesto sociale di cui è necessario tener conto e che invece sono stati completamente e gravemente omessi anche nella descrizione del trasporto pubblico.	effetti ed esigenze di determinate categorie di cittadini	Parzialmente accolta	Il PUMS nella trattazione della mobilità delle persone ha tenuto conto delle esigenze di tutti. Per quello che riguarda il TPL evidentemente anche il Piano di riassetto del trasporto pubblico terrà conto di categorie di utenti più vulnerabili e con esigenze specifiche.	0		
221	1	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2.2	Sarebbe utile dividere le zone ZTL in base alla reale residenza dei richiedenti. Un residente in zona ZTL deve poter parcheggiare nelle zone limitrofe alla propria abitazione ma non occupare posteggi in altre zone ZTL del centro, in questo modo forse anche la sera sarà più facile trovare parcheggio vicino alla propria abitazione.	regolamentazione ZTL	Parzialmente accolta	La suddivisione della ZTL in quadranti, pur considerata nelle fasi di costruzione del Piano, non è stata attualmente prevista in quanto la limitata dimensione del Centro Storico della città di Modena comporta un'intrinseca difficoltà di individuazione degli itinerari per garantire la necessaria accessibilità senza sfruttare in modo improprio gli assi di corso Duomo e di Via Emilia Centro. Su questi due assi si è invece attuata negli ultimi anni una diversa politica che ha istituito corsie riservate telecontrollate: questo provvedimento ha rapidamente restituito ampi spazi del sito Unesco alla pedonalità ed alla ciclabilità e, in subordine, ridotto consistentemente il traffico di attraversamento improprio della ZTL. Per quanto riguarda la sosta, il PUMS già cita esperienze di regolamentazione a settori che potrebbero essere sperimentate anche nella realtà modenese nell'orizzonte di piano.	0		
222	2	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Si propone nel PUMS la pedonalizzazione di Piazza/Largo Sant'Agostino. Inoltre, perché la proposta di cambiamento venga percepita dalla cittadinanza e dai residenti con maggiore interesse si suggerisce di: - applicare gli obiettivi del PUMS di incrementare la vivibilità, decongestionare dal traffico privato, recuperare aree per verde e mobilità dolce, progettare con l'ottica di migliorare il microclima urbano e mitigare gli effetti di riscaldamento; - proporre rendering prima e dopo l'intervento durante incontri ed assemblee pubbliche; - aumentare la comunicazione recapitando ai cittadini le motivazioni delle scelte e il progetto di riqualificazione.	nuove pedonalizzazioni - proposte	Accolta	Largo Porta Sant'Agostino è già una delle aree su cui il PUMS prevede di intervenire con una pedonalizzazione. Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione. Sono già state organizzate giornate di pedonalizzazione della piazza con carattere sperimentale e saranno certamente previsti ulteriori momenti di confronto pubblico nelle fasi di definizione puntuale del progetto.	0		
223	3	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali		Si avverte la necessità di eliminare dal centro storico i contenitori dei rifiuti (promuovendo la raccolta porta a porta) che non solo non abbelliscono la città ma portano via spazio e parcheggi, spesso sono delle vere e proprie barriere architettoniche che impediscono il passaggio ai disabili (vedi via Levizzani o Rua Muro), che non migliorano la qualità degli spazi sia a causa di una mancata pulizia e manutenzione da parte dell'Ente gestore sia per un cattivo utilizzo dei residenti.	rimozione cassonetti in Cs	Non pertinente	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità di azione ed i principi generali rispetto al tema della mobilità, non si occupa nello specifico della gestione della raccolta dei rifiuti, che è demandata a specifica pianificazione di competenza del settore Ambiente, Edilizia Privata ed Attività Produttive del Comune di Modena.	0		
224	4	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	rete viaria	5.1	Lo stato di molte strade in centro storico (ad esempio: Via San Giacomo, Via Sant'Agostino, Via Rua Muro, Via Canalchiaro) non rientra nei requisiti minimi di decoro e sicurezza più volte sottolineati dal PUMS.	manutenzioni e rete stradale centro storico	Accolta	La situazione di criticità riscontrata in alcune strade del centro storico, in particolare per quanto riguarda l'accessibilità pedonale e la sicurezza dell'utenza debole, è in linea con le analisi sullo stato di fatto della pedonalità riportate nel PUMS. Quest'ultimo infatti prevede, tra le sue strategie per la pedonalità, diversi provvedimenti per la promozione dell'accessibilità pedonale e per la sicurezza di ciclisti e pedoni, tra queste si citano per esempio la redazione di uno specifico Piano per la manutenzione dei marciapiedi, l'ampliamento della ZTL, la realizzazione di numerose nuove isole pedonali, la modifica del piano della sosta e la revisione del sistema di accessibilità alla ZTL. In ogni caso, la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui i marciapiedi e le strade) che già si svolge all'interno del territorio comunale, e che non essendo di stretta competenza del PUMS non viene citata, si occupa appunto di garantire i requisiti minimi di decoro e sicurezza delle strade esistenti.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
225	5	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2.1	Condizione critica per sicurezza e decoro di molti marciapiedi in centro storico che a volte sono inesistenti o non visibili a causa di soste selvaggio. Ovviamente risulta dunque impossibile garantire l'utilizzo da parte di pedoni, disabili o turisti e di conseguenza lo spazio diventa "conteso" da più soggetti e solitamente vince chi parcheggia.	accessibilità universale e manutenzione marciapiedi in CS	Accolta	La situazione di criticità riscontrata per i marciapiedi in centro storico è in linea con le analisi sullo stato di fatto della pedonalità riportate nel PUMS, che infatti prevede, tra le sue strategie principali per la pedonalità, la promozione dell'accessibilità universale, da realizzarsi, tra le altre cose, attraverso la redazione di uno specifico Piano per la manutenzione dei marciapiedi. Altri provvedimenti previsti dal PUMS, come ad esempio l'ampliamento della ZTL, la realizzazione di numerose nuove isole pedonali, la modifica del piano della sosta e la revisione del sistema di accessibilità alla ZTL sono volte a conseguire un utilizzo degli spazi sempre più rivolto alla mobilità dolce.	0		
226	6	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	zone 30	3.2.3	Sarebbe utile promuovere campagne di informazione sul tema delle zone 30 in centro storico e/o implementare la segnaletica e il controllo da parte della Polizia Municipale.	zone 30 esistenti segnaletica e controlli	Parzialmente Accolta	Il PUMS condivide l'utilità delle campagne di comunicazione, in particolare per quanto riguarda i temi della mobilità sostenibile. Il Piano prevede infatti che possano essere implementati ulteriori strumenti di comunicazione e tra questi non si esclude la possibilità di una campagna d'informazione strettamente legata alle zone 30. Per quanto riguarda il Centro Storico, si ribadisce la sua completa trasformazione in "Zona30" fin dal 1° marzo 2011 all'intero del perimetro delle vecchie mura, come definito dalla specifica segnaletica, correttamente apposta fin dalla sua istituzione. I controlli effettuati dalla Polizia Municipale sulle velocità, che comunque rientrano nell'ambito delle regolari attività per la sicurezza portati avanti dalla Municipale, non sono di stretta competenza del PUMS e pertanto non vengono citati.	0		
227	7	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	1.3, 1.3.1, 1.3.4, 3.2.1	In centro storico lo spazio per i pedoni è limitato e se venisse potenziato sarebbe auspicabile una riqualificazione di piazze e strade con arredo urbano e tanto verde attualmente assente nelle strade del centro storico della città. Un esempio: Piazza San Francesco potrebbe diventare un piccolo polmone verde in città se venissero sostituite le piante di melograno che non offrono ombra né abbelliscono il luogo con un progetto alternativo green. Stesse considerazioni per Largo/Porta Sant'Agostino. Occorre migliorare l'attrattività del centro storico.	spazio per pedoni limitato in centro storico - riqualificazione	Parzialmente accolta	Il PUMS, in quanto strumento di pianificazione sviluppatosi in totale sinergia con gli altri strumenti programmatici comunali relativi a trasporti, urbanistica e ambiente, condivide con il redigendo nuovo Piano Urbanistico Comunale (PUG) alcuni elementi fondanti quali per esempio la logica dello sviluppo sostenibile e la qualità urbana e dello spazio pubblico. Il PUMS dunque, nell'ambito degli interventi di "ristrutturazione urbanistica" introdotti dalla L.R. 24/2017 della Regione Emilia-Romagna, si occupa anche del miglioramento della qualità della vita nella città e nel territorio comunale, per esempio attraverso interventi volti a migliorare lo spazio dei percorsi pedonali per incrementarne la qualità e la vivibilità, attraverso la dotazione di arredo verde e altri elementi (materiali di pavimentazione, colori, segnaletica, etc.). In particolare in centro storico, considerati gli orvi vincoli dati dall'impianto consolidato, l'aumento degli spazi da dedicare ai pedoni si individua principalmente nelle previsioni di estensione delle aree pedonali. Si noti, in ogni caso, che tali interventi devono necessariamente essere realizzati tramite progettazioni di dettaglio per ciascun ambito d'interesse: compito del PUMS e del PUG è piuttosto quello di fissare le linee guida e i principi generali che tali progetti devono obbligatoriamente seguire. I suggerimenti specifici ricevuti saranno tenuti in considerazione in fase di programmazione degli interventi per la riqualificazione urbana del centro storico nell'ottica di incrementarne l'attrattività e la qualità. Per quanto riguarda, infine l'impianto di nuovo verde, ciascun progetto terrà conto dei suggerimenti previa verifica di eventuali vincoli imposti dalla soprintendenza negli ambiti storici consolidati.	0		
228	8	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	logistica urbana merci	6.2.2, 7.1.2.2	Relativamente all'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria e al tema della mobilità delle merci in centro storico si osserva che: - è in aumento la presenza di furgoni che consegnano la spesa a casa dei residenti. Sarebbe auspicabile che i mezzi utilizzati dalle grandi catene di distribuzione entrassero in centro solo ed esclusivamente se elettrici; - dovrebbe esserci una fascia oraria ristretta e prestabilita per l'accesso in centro storico; - la zona di carico e scarico del Mercato Albinelli andrebbe regolamentata, gestita e migliorata.	logista merci in centro storico	Parzialmente accolta	Sebbene sia già in atto da anni una regolamentazione della ZTL con fasce orarie limitate per l'accesso dei veicoli connessi alle attività economiche, si condivide la necessità di una revisione della regolamentazione degli accessi in centro storico anche da parte dei mezzi per la distribuzione delle merci. Si noti che, come esposto nel PUMS, l'Amministrazione ha infatti da tempo attivato un percorso per la revisione globale della disciplina dell'accesso alla ZTL. Il PUMS, per andare incontro alle mutate esigenze climatiche, ha inoltre già previsto nello scenario di piano una vera e propria evoluzione della ZTL in ZTL ambientale (ZTLA), prevedendo tra le azioni da intraprendere per i veicoli commerciali: - progressiva inibizione a tutti i veicoli non rispondenti alle norme PAIR (veicolo non ecologici), proprio a partire dai mezzi degli operatori economici; - fasce orarie specifiche per la consegna delle merci sempre più ridotte per le classi emissive più basse - introduzione di un modello di logistica urbana dell'ultimo miglio con pochi mezzi a basso impatto emissivo per il quale è previsto l'avvio di uno studio specifico entro il 2020 finanziato da risorse ministeriali (Fondo Studi MIT). La possibilità di una regolamentazione ad hoc per la zona di carico e scarico del Mercato Albinelli sarà trattata nello specifico in sede di revisione dell'Ordinanza ZTL.	0		
229	9	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4, 8.4	La scala delle priorità per le nuove aree e percorsi pedonali andrebbe invertita: se vogliamo una migliore qualità dell'aria dobbiamo pedonalizzare di più a discapito della vivibilità nel breve-medio termine. La critica dei residenti verte sull'equazione pedonalizzazione = peggioramento della vivibilità.	nuove pedonalizzazioni - tempi e strategia	Accolta	La pedonalizzazione è interpretata dal PUMS come provvedimento che si prefigge di migliorare la vivibilità intesa come fruibilità degli spazi pubblici, specialmente da parte di pedoni e utenze vulnerabili. Al fine di sviluppare una strategia d'intervento vincente, è necessaria una progettazione integrata delle aree pedonali con i percorsi pedonali, i progetti di riqualificazione urbana e le altre strategie previste dal Piano per la promozione della pedonalità. Per questo motivo e considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, ciascuna area dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione. La realizzazione delle nuove aree pedonali avverrà gradualmente con attuazione di alcuni primi interventi fin dal breve periodo.	0		
230	10	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	aspetti ambientali, infrastrutture verdi e design sostenibile		Molti sottolineano l'inefficienza del TPL, l'impossibilità di poter raggiungere con l'auto la propria abitazione o il garage con l'estensione della ZTL, che si assisterà alla chiusura delle attività commerciali e alla conseguente "morte" del centro storico, tutti affermano che il Parcheggio del Centro è un luogo insicuro e pericoloso, altri lamentano la possibilità di accompagnare anziani e disabili, ecc. Spesso l'interesse è circoscritto al proprio numero civico, manca una presa di coscienza collettiva sull'emergenza climatica e sugli obiettivi del PUMS come strumento finalizzato al benessere collettivo e non individuale. Ci si auspica perciò che aumentino gli incontri sul PUMS e su clima, ambiente, qualità dell'aria, ciclo dei rifiuti e cultura sostenibile.	comunicazione PUMS e aspetti climatici	Accolta	La definizione dei contenuti del PUMS ha visto coinvolti in un principio gli stakeholders e la cittadinanza, attraverso una procedura che ha previsto la combinazione di diversi strumenti di discussione strutturata e di valutazione pubblica delle alternative. In occasione di tutti questi confronti, il tavolo tecnico incaricato della redazione del PUMS, in accordo con l'Amministrazione, ha sempre sottolineato l'importanza strategica di tale strumento non solo nei confronti della mobilità urbana ed extraurbana, ma in primis nei confronti dello sviluppo sostenibile della mobilità e dunque delle ripercussioni che le scelte e le strategie del Piano avranno su clima, ambiente e qualità della vita in generale. Nonostante la fase di approvazione del PUMS (e dunque anche le occasioni di incontri pubblici di presentazione e confronto) stia volgendo al termine, si condivide la necessità di aumentare la consapevolezza collettiva in merito all'emergenza climatica che stiamo vivendo. Infatti, il PUMS tra le sue strategie per l'innovazione e la cultura per la sostenibilità, prevede anche diverse campagne di comunicazione sulla mobilità sostenibile e sensibilizzazione ambientale (vedi per esempio le campagne Metrominuto e Metro-ciclo-minuto).	0		
231	11	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4	Nuove aree pedonali proposte dal PUMS: individuare le aree e i criteri di scelta e non affrontare contestualmente la revisione dei sensi unici di marcia di circolazione al fine di garantire la necessaria accessibilità a tutte le residenze lascia i cittadini e soprattutto i residenti in centro storico smarriti e scontenti. La prima domanda che ognuno si pone scorrendo l'elenco delle aree che possono essere soggette a pedonalizzazione è: come arrivo a casa? Come arrivo in centro? Come carico/scarico la merce? Sarebbe utile fin da subito fornire delle risposte chiare, esaustive e puntuali ai residenti, ai cittadini, agli operatori economici ed infine ai turisti.	nuove pedonalizzazioni - risposte sulla circolazione	Parzialmente accolta	Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, ciascuna area dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione. Come sottolineato dal PUMS, la pianificazione delle nuove aree pedonali porta con sé anche un importante lavoro di revisione dei sensi unici di circolazione all'interno della ZTL al fine di garantire la necessaria accessibilità a chi ne ha diritto. Il PUMS, configurandosi come un piano strategico di settore volto a definire quali sono le priorità di azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, ha svolto prime valutazioni in termini di accessibilità e di relativa compatibilità delle proposte, demandando infine a progettazioni specifiche gli assetti di dettaglio.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Sogget to	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
232	12	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4, 8.4	Via Carteria, via Sant'Eufemia e via Badia potrebbero essere pedonalizzate fin da subito vista la presenza di locali con dehors, negozi, gallerie d'arte, studi di architettura, ateliers. Si rende però necessaria la partecipazione dei residenti e di tutti i portatori d'interesse. Forse l'invio di una lettera da recapitare a ogni attore coinvolto potrebbe aumentare l'interesse e la voglia di sentirsi parte attiva di questi processi.	nuove pedonalizzazioni - proposte e tempi	Accolta	Gli scenari temporali previsti dal PUMS in merito alle nuove pedonalizzazioni non escludono la possibilità che alcune di queste vengano realizzate già nel breve periodo. A seguito di specifici approfondimenti, si è valutato che Via Carteria, Via Badia e Via Sant'Eufemia possono rientrare in un primo stralcio di interventi da attuare entro 2 anni. Considerando i riverberi derivanti dall'attuazione di nuove aree pedonali, connessi al necessario ridisegno degli spazi, alla revisione della disciplina e alla conseguente modifica degli itinerari, ciascuna area dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione.	0		
233	13	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2.2	I "totali permessi" sono davvero tantissimi. Si auspica contestualmente il controllo dei permessi verdi e rossi concessi e la validità di molti passi carrabili. Credo che molti possessori di garage continuino ad avere il permesso verde, molti non parcheggiano nel loro garage che vengono trasformati in magazzini o altro. Quindi si verifica che il possessore di un garage con passo carraio giustamente richiesto occupa uno spazio in centro, non fa parcheggiare altri soggetti davanti al suo passo carrabile e lascia libero il suo garage. (vedi revisione Ordinanza ZTL)	regolamentazione ZTL - permessi	Parzialment e accolta	L'Amministrazione ha da tempo avviato un percorso, già ad uno stato avanzato di definizione, che è volto ad una prima revisione globale della disciplina dell'accesso alla ZTL. Tale attività comprende anche la revisione delle autorizzazioni concesse e l'introduzione di criteri via via più selettivi per l'accesso alle aree tutelate.	0		
234	14	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2.1	In caso di pedonalizzazione delle strade di cui sopra (vedi oss.232) si potrebbe trasformare Viale Vittorio Veneto in ZTL. I residenti avrebbero più stalli dove parcheggiare mentre i fruitori del centro potrebbero utilizzare il Parcheggio del Centro.	espansione ZTL - Viale Vittorio Veneto	Parzialment e accolta	Le previsioni di progressivo ampliamento della ZTL sono definite in coerenza con la delimitazione del centro storico definita dagli strumenti urbanistici e sono dunque riferite ad ambiti di preminente carattere storico/architettonico, ad elevata vocazione pedonale. Per quanto riguarda la disciplina della sosta, il PUMS propone di introdurre politiche che rendano più conveniente l'utilizzo di parcheggi in struttura rispetto alla sosta su strada.	0		
235	15	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	sosta	6.2.3	Il Parcheggio del Centro dovrebbe promuovere la sosta con una campagna promozionale per auto e bici etc. (esiste all'interno un deposito per le biciclette?) e dovrebbe accogliere le critiche dei residenti e dei cittadini rispetto alla percezione di non sicurezza del luogo, dare maggior visibilità al parcheggio e al servizio migliorando anche le navette e gli orari (da implementare nei fine settimana, durante eventi/manifestazioni in centro storico, nelle ore serali).	Novi Park - campagne promozionali e sicurezza	Accolta	Il PUMS, tra le sue strategie per il potenziamento dei parcheggi di interscambio in alternativa alla sosta su strada (in particolare per la sosta di lungo periodo e quella pertinenziale dei residenti), individua la necessità di inserire nei pressi di tali parcheggi dotazioni e servizi complementari quali aree per il bike sharing, apposite rastrelliere/depositi protetti per le biciclette, stalli riservati al car sharing, ecc. Come suggerito, tali iniziative potranno essere promosse con l'avviamento di specifiche campagne di comunicazione e promozione. E' già stata avviata con il gestore un'interlocuzione per l'inserimento di tali dotazioni e servizi anche per il Parcheggio del Centro (rientrando esso tra le strutture di interscambio/attestamento individuate dal PUMS), nonché per migliorare la percezione di sicurezza nelle aree di pertinenza. Si noti che, attualmente, il Parcheggio del Centro ospita già il servizio comunale di bike sharing "C:Entro in Bici".	0		
236	16	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2.2	Interventi sulla ciclabilità, ricucitura e manutenzione, adeguamento dell'esistente. Per raggiungere l'obiettivo di aumentare gli spostamenti casa-lavoro ciclopedonali occorre un'azione vera di completamento delle radiali verso il centro storico. Inoltre, lo stato di manutenzione delle ciclabili è un importante disincentivo, alcune delle piste ciclabili indicate come esistenti sono in realtà più sulla carta che nella realtà, spesso sono piste modeste e completamente fuori norma. Occorre garantire su tutto il percorso le condizioni minime di fruibilità e di sicurezza perché avvenga questo shift modale.	rete ciclopedonali e esistente - manutenzione e adeguamento	Accolta	Il PUMS condivide la necessità di manutenzione e adeguamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare di quelli non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99, al fine di incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'automobile. Tale necessità risulta già evidenziata nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano) che sottolinea come sia necessario, al fine della gerarchizzazione della rete, avviare un lavoro di revisione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti di rete già realizzati. Si suggerisce infatti all'interno del PUMS che l'Amministrazione, già nel breve termine, rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Si parla, per esempio, delle piste ciclabili realizzate prima della specifica normativa oppure realizzate in situazioni di scarsa disponibilità di spazi oppure non più rispondenti alla domanda di mobilità ciclabile evolutasi nel tempo. Si noti che tale Piano si configura come uno strumento specifico che andrà certamente ad accompagnare e direzionare la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui i percorsi ciclabili e ciclopedonali) che già si svolge all'interno del territorio comunale ad opera del Settore Lavori pubblici e manutenzione della città, e che non essendo di stretta competenza del PUMS non viene espressamente citata. Il completamento della rete, a partire dalle dorsali ciclabili, è altresì indicato come intervento prioritario da attuare sin dal breve periodo per garantire ai ciclisti itinerari continui e diretti che diventino realmente competitivi con quelli automobilistici.	0		
237	17	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2.4	Si noti che i parcheggi protetti, in particolare in stazione, sono da anni esauriti senza possibilità per nuovi utenti di accedere al servizio.	depositi biciclette	Accolta	L'aumento dei posti disponibili nei depositi protetti per biciclette è tra le principali azioni previste dal PUMS al fine di potenziare i servizi alla ciclabilità. Il PUMS prevede infatti che vengano installati nuovi depositi protetti e, perché tale operazione avvenga senza spreco di risorse e con la massima efficacia, stabilisce la necessità che prima venga valutata l'opportuna collocazione delle strutture in base al potenziale utilizzo e alle richieste rilevate dal territorio, dando comunque priorità ai principali nodi dell'intermodalità. In particolare per quanto riguarda questi ultimi, il PUMS già prevede l'acquisto e l'installazione nel breve termine di ulteriori 2 depositi protetti ad alta capacità da collocare in Piazza Dante (Stazione Centrale) e in Piazza Manzoni (Stazione Piccola), con una capacità rispettivamente di 60 e 40 posti bici.	0		
238	18	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2	Occorre attuare la politica delle biciclette contromano prevedendo apposite corsie in senso opposto per evitare o di violare la norma oppure di fare lunghi percorsi.	biciclette contromano	Parzialment e accolta	Il tema della circolazione delle biciclette anche in senso opposto ai veicoli a motore su strade a senso unico è stata recentemente oggetto di uno specifico chiarimento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che individua limiti e modalità di applicazione di tale soluzione. Questa è stata indicata dal PUMS come una misura da valutare puntualmente, anche in relazione alle eventuali evoluzioni legislative prefigurate dal vivace dibattito nazionale sul tema che potrebbero rendere più diffusamente applicabile tale misura. Al fine di migliorare la linearizzazione dei percorsi ciclabili in ZTL, si conferma ad ogni modo l'intenzione di revisionare l'impianto circolatorio del centro storico in sinergia con la realizzazione delle nuove aree pedonali.	0		
239	19	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2	Trattandosi di un piano di portata generale va affrontato il tema generale della sicurezza adottando un vero e proprio PSSU (piano della sicurezza stradale urbana) con interventi relativi ai punti critici e definizione di tempi di intervento per le situazioni più rischiose, si noti che sul sito del Comune i documenti relativi alla sicurezza stradale risalgono al 2008-2009, oltre 10 anni senza un intervento organico.	sicurezza stradale	Accolta	Il tema della sicurezza stradale è ampiamente considerato dal PUMS, non solo per coerenza rispetto agli obiettivi minimi derivanti dalla specifica normativa (DM 04/08/2017 che esplicita tra i 4 macro-obiettivi di un PUMS "Sicurezza della mobilità stradale" assieme a "Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità", "Sostenibilità energetica e ambientale" e "Sostenibilità socio-economica") ma anche per coerenza rispetto ad un consolidato orientamento alla riduzione dell'incidentalità stradale sul territorio modenese. Nello specifico, il PUMS riporta un'approfondita analisi dell'incidentalità nel quinquennio 2013-2017 relativamente ai sinistri che hanno coinvolto ciclisti e pedoni al fine di individuare i punti a maggior criticità e attivare le relative progettazioni di dettaglio per la loro risoluzione.	0		
240	20	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2.4	Il trasporto pubblico è l'unica possibilità reale di diminuire il traffico complessivo, richiede però scelte attuali di cui si parla da anni senza attuarle. con il parco autobus a disposizione non è possibile aumentare l'offerta di trasporto oltre gli 8000 spostamenti al giorno. I tempi di percorrenza poi sono paragonabili a quelli pedonali.	flotta TPL - aumento	Accolta	Il PUMS condivide la necessità di pianificare un riassetto complessivo del sistema di trasporto pubblico, in grado di renderlo più efficiente e appetibile in modo da costituire una vera alternativa sostenibile agli spostamenti di medio-lungo raggio. Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, che terrà in considerazione anche gli esiti degli studi di fattibilità tecnica ed economica relativi ai temi sopra riportati già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il PUMS introduce anche la necessità di ammodernamento della flotta TPL per cui si prospetta l'investimento di ingenti risorse nei prossimi anni, anche derivanti da finanziamenti specifici regionali e nazionali.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Sogget to	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
241	21	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Dopo le 8 di sera non esiste trasporto pubblico, chi arriva in stazione o si affida ai parenti o prende un taxi.	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	0		
242	22	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2.3	TPL: abbandono Modena-Sassuolo, sostituzione con trasporto in sede propria (filobus o autobus) con destinazioni diverse (es polo scolastico) e velocità commerciali simili al treno. La Modena-Sassuolo gestita da FER è assolutamente sotto utilizzata in quanto - a parte l'ospedale di Baggiovara - non esistono attrattori di traffico sul percorso per mancanza di scelta urbanistiche (ad esempio il Polo Scolastico). Le frequenze sono da treno. L'ipotesi che serva assorbire traffico dal bacino delle ceramiche è ridicola serve solo a studenti o a lavoratori comodi alle stazioni o che debbano raggiungere la stazione dei treni.	linea Modena-Sassuolo - proposte	Non Accolta	0		
243	23	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Nessun intervento economico a favore del TPL a Modena, soprattutto se paragoniamo quanto previsto nei PUMS di realtà vicine o simili (vedi Bergamo, Padova, Sassari e la linea T1 di Tram di Firenze che nel 2011 si è attestata su un afflusso di circa 13 milioni di passeggeri, il 54% dei quali afferma che in precedenza usava mezzi privati). coordinamento con SETA.	piano per TPL - fondi e strategie	Parzialment e accolta	0		
244	24	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	sosta	6.2.3	la politica della sosta è finita con il parcheggio Novi Sad in quanto tutta la sosta su strada è stata usata per sostenere finanziariamente il parcheggio interrato. In ogni caso il PUMS rinvia a un futuro piano della sosta.	Novi Park e sosta	Parzialment e Accolta	0		
245	25	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2	Per la ZTL l'inclusione dell'area di corso Vittorio Emanuele appare una mera ipotesi di facciata (la metà della nuova area è il parco cittadino) spostando il traffico sui viali e comunque aumentando la insicurezza. Non trascurabile è la perdita di parcheggi per chi si reca in centro per una commissione in Canal Grande, Corso Vittorio e in Corso Cavour.	ZTL - ampliament o e sosta	Parzialment e accolta	0		
246	26	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.6	incentivi per la trasformazione delle auto a metano o a gpl visto che non tutti hanno il denaro per acquistare auto ibride. l'innovazione e la cultura della sostenibilità sono così avanzate che anche il car sharing ha già abbandonato Modena e non si pensa alle categorie più deboli, a chi non si può permettere un'auto di nuova generazione aiutando a montare un impianto a metano o a gpl.	incentivi per veicoli ecologici e gpl metano	Parzialment e accolta	0		
247	27	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	1.1.3.3, 2.2	l'obiettivo fondamentale del PUMS secondo quanto disposto dal PAIR dovrebbe essere ridurre almeno del 20% i flussi traffico. Invece, nel 2030, gli spostamenti di autoveicoli negli orari di punta diminuiranno solo dell'1-2% (cfr. pag. 30 sintesi non tecnica e pag. 380 piano dove si certifica che aumenta la congestione nelle ore serali).	critiche su obiettivi e realizzazion e	Accolta	0		
248	28	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	metodologia e integrazione PUMS-PUG	1.2	Il PUMS è un collage di tutto ciò che sarebbe stato bello fare negli ultimi 20 anni assemblato solo a fini elettorali per l'adozione prima delle elezioni. Tutte le azioni più importanti sono da attuarsi nel medio/lungo periodo e non sono definite in modo chiaro, i costi di attuazione sono solo di massima ma non legati ad alcun piano finanziario di attuazione. piano finanziario vero diviso per grandi interventi e per interventi minori	piano finanziario diviso per interventi	Parzialment e Accolta	0		
249	29	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	8.1, 8.2	il PUMS sembra considerare la mobilità solo per alcuni aspetti legati alla mobilità ciclabile o del trasporto pubblico, senza considerare che il bisogno di mobilità va considerato per tutti i suoi aspetti.	modalità di trasporto trascurate	Parzialment e accolta	0		
250	30	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2	analisi dell'incidentalità globale ed interventi mirati alla sua riduzione. I problemi non si risolvono con una impostazione ideologica ma praticando obiettivi ragionevoli in risposta alle necessità dei cittadini. Della stessa impostazione ideologica soffre l'analisi dell'incidentalità che è focalizzata giustamente sull'utenza debole ma non può trascurare l'intero universo dei cittadini modenesi solo perché per scelta o per necessità usano l'auto.	analisi incidentalità	Accolta	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
251	31	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.4	vero coinvolgimento dei quartieri e della polizia municipale come stakeholder.	partecipazione	Accolta	Il ciclo del PUMS, in coerenza con le leggi regionali n. 3/2010 e n.24/2017, prevede partecipazione e consultazione di cittadini e stakeholders come elementi fondanti del processo di piano. Sono già stati sviluppati diversi percorsi partecipativi (tavoli di confronto, assemblee, linee telematiche) coinvolgendo in prima persona tutti gli stakeholders, i quartieri e i cittadini interessati, sia nella fase di definizione degli obiettivi (ex-ante), che nella fase delle scelte operative (in itinere). Infine, si prevede di mettere in campo una terza fase partecipativa (ex-post) finalizzata al monitoraggio dell'attuazione del Piano dopo la sua adozione, per tenere traccia dei progressi, identificare i problemi ed informare i cittadini sull'evoluzione delle misure adottate. Questa fase dovrà strutturare diversi strumenti di coinvolgimento di stakeholders, cittadini, quartieri e comuni contermini, mantenendo ed alimentando un dialogo e confronto aperto con essi.	0		
252	32	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	sosta	6.2.3.1	Realizzazione di parcheggi scambiatori serviti da metro, tram o mezzi in sede propria con frequenza inferiore a 10 minuti.	parcheggi scambiatori e TPL	Parzialment e accolta	Il PUMS, tra le sue strategie per il potenziamento dei parcheggi di interscambio in alternativa alla sosta su strada (che prevede anche la realizzazione di nuove strutture), individua la necessità di inserire nei pressi di tali parcheggi dotazioni e servizi complementari quali linee urbane TPL, connessioni pedonali privilegiate, aree per il bike sharing, apposite rastrelliere/depositi protetti per le biciclette, stalli riservati al car sharing, ecc. Le linee di TPL da destinare a tale servizio e la tipologia di servizio offerto (che comprende anche la definizione della frequenza) saranno valutate sulla base del più ampio riassetto del trasporto locale urbano previsto dal PUMS.	0		
253	33	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	obiettivi, strategie e partecipazione PUMS	2.2, 7.1.6.2	Miglioramento qualità dell'aria: in una recente indagine effettuata dall'ISPRA è stato rilevato che nei centri urbani l'inquinamento atmosferico sia determinato per il 55% da impianti di riscaldamento; per il 15% dalle emissioni delle industrie e solo il 18% dagli autoveicoli. Se ne deduce quindi che almeno il 70% dell'inquinamento non deriva ne da eccessivo traffico ne dai tubi di scappamento degli autoveicoli. Lo stesso Ente, quando i sindaci intervengono con Ordinanze per limitare la circolazione, fa sapere che tali misure non servono a diminuire o migliorare qualità dell'aria, ma i settori su cui intervenire sono altri.	strategie anti inquinamento	Non pertinente	Si è consapevoli che l'inquinamento atmosferico in ambito urbano sia determinato da diversi fattori, primo fra tutti la produzione di energia impiegata, specialmente in ambito urbano, per il patrimonio edilizio e per i trasporti (da recenti dati EUROSTAT e ISPRA si parla di consumo del 32% per i trasporti e 28% consumato dagli edifici). Premesso ciò, si sottolinea che il PUMS, in quanto piano strategico di settore che si occupa specificamente dei temi legati alla mobilità, è chiamato a definire tutte le azioni volte alla minimizzazione degli impatti ambientali dei trasporti. In ogni caso si tenga presente che le strategie proposte dal PUMS sono state sviluppate in piena sinergia con il redigendo nuovo PUG del Comune di Modena (che tratterà invece diversi temi legati alla pianificazione urbana sostenibile), garantendo quindi una pianificazione organica e coordinata.	0		
254	34	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2.2	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze (valorizzazione mobilità dolce). Prima di procedere alla realizzazione di ulteriori ciclabili riteniamo sia più utile consolidare l'esistente. In parecchie zone di Modena le ciclabili non sono a norma, sono impercorribili, piene di buche, gli spazi limitati e non illuminati. Vedi: via Amendola (ciclabile stretta, confusa con marciapiede, radici creano dossi, no illuminazione), Strada Panni (strada lunga 1,5km con ciclabile di 100m), via F.lli Rosselli (pista pericolosa, stretta e buia), via Luosi, via della Pace, via Riccoboni, Corso Canalchiaro, Corso Duomo, Via de Fogliani, via Selmi, via Guicciardini, via Tamburini, Via Panni (queste ultime sono strette e il manto stradale non è adeguato).	rete ciclopedonale esistente - manutenzione e adeguamento	Parzialment e accolta	Si condivide la necessità di manutenzione e adeguamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare di quelli non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99, anche al fine di valorizzare la mobilità dolce. Tale necessità risulta già evidenziata nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano) che sottolinea come sia necessario, anche al fine della gerarchizzazione della rete, avviare un lavoro di revisione delle caratteristiche geometriche e funzionali dei tratti di rete già realizzati. Si suggerisce infatti all'interno del PUMS che l'Amministrazione, già nel breve termine, rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Si noti che tale Piano si configura come uno strumento specifico, utile anche ad indirizzare la normale attività di manutenzione del patrimonio pubblico (tra cui i percorsi ciclabili e ciclopedonali) ad opera del Settore Lavori pubblici e manutenzione della città: esulando tuttavia dalle competenze precipue del PUMS, la manutenzione non viene espressamente citata. Per quanto riguarda gli investimenti sulla realizzazione di nuovi tratti, il PUMS evidenzia la necessità di intervenire prioritariamente sul completamento della rete delle dorsali che, avvenendo in sinergia con i miglioramenti di natura manutentiva, potrà fornire all'utenza un'efficiente risposta ai bisogni di spostamento di breve-medio raggio. Si ringrazia, infine, per le segnalazioni in merito ai tratti ciclabili e ciclopedonali esistenti che necessitano di specifici interventi di adeguamento, essi saranno inclusi tra quelli di competenza del sopracitato Piano di revisione e riassetto e saranno altresì valutati per l'inserimento nei piani manutentivi in programmazione.	0		
255	35	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.1	Miglioramento del TPL: si propone di interpellare direttamente i cittadini se sono soddisfatti dal servizio di TPL dando loro la possibilità di presentare rilievi, istanze o evidenziare criticità.	coinvolgimento utenti su soddisfazione e servizio TPL	Accolta	Come sottolineato dal documento di PUMS al par. 4.1.2.7, l'Agenzia per la Mobilità di Modena (aMo) effettua annualmente un'indagine sulla customer satisfaction degli utenti del servizio di trasporto pubblico locale su gomma, urbano ed extraurbano, per valutare e misurare le variazioni nel tempo del livello di soddisfazione del servizio da parte degli utenti. Inoltre, gli attuali gestori dei servizi TPL su gomma e su ferro presso il bacino di Modena offrono già agli utenti la possibilità di effettuare segnalazioni in merito al servizio, tramite i relativi siti web o le sedi operative, al fine di migliorare il servizio offerto. Si sottolinea infine che, in sede di redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico previsto dal PUMS con l'obiettivo di pianificare il riassetto del TPL, si svolgeranno le consuete procedure di consultazione pubblica e percorsi partecipativi con i cittadini al fine di formulare un piano con obiettivi e strategie condivise.	0		
256	36	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Miglioramento del TPL: prolungamento dei servizi forniti che attualmente, per la maggior parte delle linee, si concludono alle 20	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché l'estensione a fasce orarie serali.	0		
257	37	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Miglioramento del TPL: maggiori controlli sulle linee al fine di evitare emorragie economiche che poi si riversano inevitabilmente sui contribuenti.	maggiori controlli sul TPL	Non pertinente	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore ha delineato le azioni da intraprendere nel medio-lungo periodo al fine di potenziare un sistema di mobilità sostenibile alternativa a quella privata che comprende, ovviamente, anche il tema del trasporto pubblico sotto l'aspetto tecnico. Se certamente la necessità di maggiori controlli sulle linee del trasporto pubblico rientra tra gli elementi di dettaglio da considerare in sede di specifico Piano per il Trasporto Pubblico; tale argomento è maggiormente legato alla gestione del servizio di mobilità urbana, e sarà pertanto approfondito insieme al gestore del servizio ed, eventualmente, agli organi di polizia.	0		
258	38	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Miglioramento del TPL: maggiore sicurezza, sia per gli utenti che per gli addetti ai lavori. Si noti che rilevanti sono gli episodi di violenza o minaccia perpetrati ai danni dei conducenti o dei controllori (incaricati di pubblici servizi i primi e pubblici ufficiali i secondi).	maggiore sicurezza sul TPL	Parzialment e Accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore ha delineato le azioni da intraprendere nel medio-lungo periodo al fine di potenziare un sistema di mobilità sostenibile alternativa a quella privata che comprende, ovviamente, anche il tema del trasporto pubblico sotto l'aspetto tecnico. Se certamente la necessità di maggiori controlli sulle linee del trasporto pubblico rientra tra gli elementi di dettaglio da considerare in sede di specifico Piano per il Trasporto Pubblico; tale argomento è maggiormente legato alla gestione del servizio di mobilità urbana, e sarà pertanto approfondito insieme al gestore del servizio ed, eventualmente, agli organi di polizia.	0		
259	39	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2.4	Miglioramento del TPL: se il parco automezzi dovesse necessitare di un ricambio dovrebbe tener conto anche delle strade, soprattutto quelle centrali, che non possono sopportare automezzi lunghi ed ingombranti.	flotta TPL - da considerare strade esistenti	Accolta	In considerazione del proprio carattere strategico il PUMS definisce un forte orientamento verso l'ammodernamento del parco veicolare TPL, ampiamente allineato alle prospettive europee e nazionali in tal senso. Si segnala infatti che sono già in corso, di concerto con la Regione, valutazioni sugli investimenti dei prossimi 15 anni in relazione a consistenti forme di finanziamento nazionale e regionale sull'acquisto di mezzi TPL a basso impatto ambientale. Il PUMS introduce contestualmente anche la necessità di uno specifico piano complessivo di riassetto del TPL, che sarà redatto di concerto con aMo: tale strumento specifico potrà valutare anche la compatibilità tra i diversi mezzi e gli itinerari previsti.	0		
260	40	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2	Miglioramento del TPL: esistono linee che nelle giornate del fine settimana potrebbero essere eliminate, ad esempio quelle dirette alle zone industriali; linee che potrebbero essere accorpate, onde evitare inutili e dispendiosi duplicati.	linee TPL eliminabili/accorpabili	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità e i principi generali della mobilità, contiene gli indirizzi strategici principali che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico: gerarchizzazione della rete, potenziamento del servizio offerto, intermodalità, efficientamento della rete e rinnovo del parco veicolare. Nell'ambito di tale Piano specifico si terranno in considerazione anche eventuali interventi di eliminazione o/o accorpamento di alcune linee in determinate giornate (per esempio durante i weekend e le festività), al fine di conseguire la maggiore efficienza.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Sogget to	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
261	41	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2, 3.2.1.2	Miglioramento del TPL: occorre maggior attenzione per l'entrata e l'uscita dalle scuole.	zone quiete scuole	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità e i principi generali della mobilità, contiene gli indirizzi strategici principali che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico: gerarchizzazione della rete, potenziamento del servizio offerto, intermodalità, efficientamento della rete e rinnovo del parco veicolare. Nell'ambito di tale Piano specifico si terranno in considerazione anche eventuali interventi sul servizio di TPL connessi al sistema scolastico, rammentando tuttavia che sono già attivi nel Comune di Modena numerosi servizi scolastici specifici, sia in ambito urbano sia extraurbano, nonché agevolazioni tariffarie mirate. Si sottolinea inoltre che il PUMS, tra le strategie di rilevanza sinergica, prevede la realizzazione di Zone Quiete entro un raggio di 250-300m attorno agli istituti scolastici per la promozione della pedonalità, con particolare riferimento all'accessibilità universale e alla sicurezza degli utenti deboli della strada.	0		
262	42	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	trasporto pubblico	4.2, 6.2	Miglioramento del TPL: si propone di evitare il transito in Via Emilia Centro, soprattutto nei giorni di sabato e domenica, al fine di consentire una libera mobilità pedonale.	vietare transito TPL in via Emilia centro nel weekend	Parzialment e accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità e i principi generali della mobilità, contiene gli indirizzi strategici principali che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico: gerarchizzazione della rete, potenziamento del servizio offerto, intermodalità, efficientamento della rete e rinnovo del parco veicolare. Nell'ambito di tale Piano specifico si terranno in considerazione anche eventuali interventi di modifica dei percorsi di determinate linee e/o interventi di deviazione dei percorsi in determinate giornate (per esempio durante i weekend e le festività) o addirittura sospensione del transito. Tali considerazioni dovranno svilupparsi in coerenza con le strategie ed azioni previste dal PUMS per la mobilità dolce. Si specifica ad ogni modo che, già allo stato attuale, l'organizzazione delle linee prevede deviazioni esterne alla parte centrale della città nei fine settimana e nelle giornate festive.	0		
263	43	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2.2	Occorre chiarire il refuso contenuto nel piano quando afferma che i permessi rilasciati sono di più rispetto al numero degli stalli presenti (100% degli ZTL concessi, 40% degli stalli disponibili). Attenzione anche ai permessi concessi (in modo giornaliero) o permessi rilasciati alle categorie, in particolare gli standisti del Mercato di Via Albinelli, che non sono calcolati in questi numeri. Si noti che purtroppo la realtà è che per sostare sui 2750 circa stalli non ci sono solo i residenti bensì tanti altri permessi, oltre ad un certo numero di permessi per handicappati, spesso non veritieri. Visto la penuria di stalli sarei assolutamente contrario a concedere il permesso anche a chi possiede un appartamento, garage o altro, in centro senza abitarlo. Se non ci abita non c'è alcuna necessità di averlo.	regolamentazione ZTL - permessi	Parzialment e accolta	L'Amministrazione ha da tempo avviato un percorso, già ad uno stato avanzato di definizione, che è volto ad una prima revisione globale della disciplina dell'accesso alla ZTL. Tale attività comprende anche la revisione delle autorizzazioni e l'introduzione di criteri via via più selettivi per l'accesso alle aree tutelate.	0		
264	44	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	ZTL e aree pedonali	6.2.2	La continua, ma per me inutile, esigenza di limitare il traffico solo in alcune ore della giornata, ed aprire il traffico dopo le ore 20:00, come fa Bologna - dice - il ché non è vero che Bologna faccia in questo modo. Per ultimo, al fine di render competitiva la sosta fuori le mura, sarebbe da potenziare il servizio pubblico.	regolamentazione ZTL - orari	Parzialment e Accolta	Premesso che la ZTL è definita come un'area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli (Codice della Strada, art.3, c.1), è facoltà dell'Amministrazione competente definire puntualmente la disciplina in funzione delle caratteristiche peculiari della propria realtà. Nel caso specifico di Modena, negli anni si è consolidata la politica di gestione che consente libero accesso ai residenti e limita a determinate fasce orarie gli operatori economici (al fine di garantire adeguata competitività al sistema); per tutti gli altri soggetti l'accesso alla ZTL è consentito solo con modalità alternative all'auto privata con l'obiettivo di tutelare un ambito di particolare pregio, in cui la riduzione dei flussi di traffico concorre direttamente a generare condizioni di migliore vivibilità degli spazi pubblici.	0		
265	45	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	sosta	6.2.3	Se in futuro si dovesse prevedere un parcheggio pubblico all'interno delle mura, consiglio all'amministrazione di aumentare le tariffe di questo ipotetico nuovo parcheggio così da rendere più convenienti quelli fuori sui viali.	sosta in centro storico - tariffe	Parzialment e Accolta	La riforma della politica tariffaria della sosta è una delle strategie principali previste dal PUMS per la rimodulazione del sistema complessivo della sosta, che verrà messa in atto attraverso la redazione del nuovo Piano della Sosta. In ogni caso, il PUMS già individua come strategia da attuare per la riforma della politica tariffaria quella di differenziare maggiormente le tariffe di sosta, con l'obiettivo specifico di agevolare la rotazione per la sosta su strada (in particolare nei pressi del centro storico) e di concentrare invece la sosta di lungo periodo e pertinenziale (dei residenti) quanto più possibile in struttura. Come per la gestione della sosta su strada, che presenta tariffe crescenti in avvicinamento al centro, è possibile ipotizzare una differenziazione del costo della sosta in struttura con analogia logica di prossimità. Lo specifico piano della sosta avrà il compito di definire nel dettaglio questi aspetti.	0		
266	46	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	sosta	6.2.3	Si è consapevoli che il commercio in centro storico e il commercio al dettaglio in generale sono in crisi. Questa crisi è dovuta principalmente a fattori che niente hanno a che fare con il problema dei parcheggi e del piano sosta in centro storico. Da ricordare che chi vuole comprare qualcosa di elegante o comunque di prestigioso viene in Centro a prescindere da piano sosta e PUMS vari. Altro fatto da considerare è la presenza di grosse catene tipo Zara e simili, oltre a feste, concerti, eventi e sagre, che portano i modenesi a frequentare il centro storico al di là di ogni proposta su piani sosta alternativi. I negozi del centro storico non sono gravati né dal piano sosta, né da altro, ma dalla recente propensione all'acquisto online dove si può trovare di tutto e di più a prezzi veramente competitivi con consegna a domicilio. Ritenero che la soluzione a questa problematica commerciale si possa risolvere con 30 o 40 posti macchina in più è come pensare di curare una forma oncologica grave somministrando un'Aspirina.	sosta in centro storico	Non pertinente	Si condivide che il rilancio del commercio in centro storico sia una questione che deve tenere conto di molteplici fattori e che non dipende solamente dal Piano della Sosta. In ogni caso il PUMS, in quanto piano strategico di settore per i temi strettamente legati alla mobilità, si occupa di affrontare la questione del centro storico in materia di accessibilità e sosta, promuovendo strategie a favore dell'agevolazione della rotazione per la sosta breve su strada, l'integrazione di servizi di TPL o mobilità in sharing per il raggiungimento del centro storico, la riorganizzazione della rete ciclopedonale che converge verso il centro storico o l'incremento della vivibilità dello spazio pubblico del centro storico.	0		
267	47	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	rete viaria	5.1	A favore del PUMS è la tutela delle pavimentazioni in lastricato le quali si trovano ad essere percorse tutti i giorni da migliaia di camioncini che provocano quel danneggiamento al lastrico in pietra che è sotto gli occhi di tutti. La coalizione di destra sostiene che le strade del centro non possono essere percorse in bicicletta perché assomigliano alle strade di Timisoara in Romania. E' proprio per questo selvaggio percorrere delle vie storiche del centro che le riduce in questo modo. Ricordiamo che le strade del centro si sorreggono su strutture in pietra antichissime, che erano nate per altri motivi, non per sostenere manti stradali.	tutela pavimentazioni in lastricato del centro storico	Accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro, guarda alle strade del centro storico in termini di accessibilità (in particolare pedonale e ciclabile), vivibilità e sicurezza (per esempio attraverso l'ampliamento della ZTL, l'istituzione della ZTL ambientale e il potenziamento delle aree pedonali), connettività e inclusività (nuovo sistema di wayfinding e percorsi pedonali), servizi (depositi protetti per bici, nuovo modello di logistica dell'ultimo miglio sostenibile, linee TPL, provenienti anche dai parcheggi scambiatori). Si ritiene che in particolare l'ampliamento della ZTL, l'implementazione di un modello di logistica dell'ultimo miglio, il potenziamento delle aree pedonali e la revisione dei sensi unici di circolazione in centro storico possano essere elementi chiave per ridurre i transiti automobilistici all'interno del centro storico e specialmente sulle pavimentazioni speciali. Si specifica altresì che i recenti interventi di istituzione di corsie riservate TPL in Via Emilia Centro, Corso Duomo e Piazza Roma hanno evidenziato una riduzione dei transiti e un conseguente miglioramento della qualità urbana. In ogni caso, la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui le pavimentazioni stradali) che già si svolge all'interno del territorio comunale, e che non essendo di stretta competenza del PUMS non viene citata, si occupa appunto di garantire i requisiti minimi di decoro e sicurezza delle strade esistenti.	0		
268	48	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	rete viaria	5.1	Si ricorda che i residenti del centro storico provvedono in prima persona al mantenimento degli edifici, contribuendo in tal modo a rendere Modena attraente e quindi visitata ed apprezzata da tanti turisti che spendono i loro soldi nel circuito dell'alimentazione e del soggiorno gestito dai commercianti. Oltretutto i residenti partecipano a pagare le manifestazioni che si svolgono in centro storico anche se sono ad esclusivo vantaggio degli operatori che vi si trovano. Per questo motivo crediamo che sia un vantaggio per entrambi, residenti e commercianti, avere un centro più pulito, meno inquinato, in linea con i parametri sulla mobilità e sull'inquinamento mondiali, eliminando così una incomprensibile rivalità (come sostiene la destra), osservando i centri storici d'Italia che hanno adottato i PUMS ed il loro successo ottenuto.	PUMS per il centro storico	Accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione ed i principi generali della mobilità, guarda al centro storico in termini di accessibilità (in particolare preferenziando quella pedonale e ciclabile), vivibilità e sicurezza (per esempio attraverso l'istituzione di ZTL ambientale e aree pedonali), connettività e inclusività (nuovo sistema di wayfinding e percorsi pedonali), servizi (depositi protetti per bici, colonnine elettriche di ricarica, nuovo modello di logistica dell'ultimo miglio sostenibile, linee TPL, provenienti anche dai parcheggi scambiatori). Il PUMS, attraverso proposte di intervento connesse alla mobilità, potrà dunque contribuire in modo efficace al miglioramento della qualità urbana degli spazi pubblici e alla valorizzazione del Centro Storico, integrando altre politiche specifiche (di natura urbanistica, economica e sociale, etc.) già storicamente messe in atto nella gestione della città.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
269	49	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità dolce	3.2.4	mobilità ciclabile: occorre valutare l'apertura di depositi protetti anche in centro storico. Uso il termine "apertura" in quanto, non essendo presenti in centro spazi adeguati per installare le strutture in uso in periferia, si potrebbero valutare spazi privati, altrimenti inutilizzabili - per apertura ridotta dell'entrata, per difficoltà di manovra, per inaccessibilità varie - per gli automezzi, ma ottimali per adibire gli spazi a deposito diurno di biciclette e conseguente chiusura notturna dello spazio. In questo modo le persone afferenti al centro storico potrebbero recarvisi in bicicletta per poi depositarla in questi spazi senza timore del furto del mezzo, in particolare trattandosi di e-bike, ovvero biciclette piuttosto costose che abbisognano di luoghi sicuri per il loro deposito. Inoltre alcuni fra questi depositi potrebbero anche fornire servizi di riparazione e altro, nell'ottica della creazione di posti di lavoro e di punti di riferimento per la cultura della ciclabilità. Insomma, una Modena non solo città dell'automotive ma anche città del bikemotive!	depositi biciclette centro storico	Accolta	Si condivide la necessità di attivare dei depositi protetti per velocipedi anche in centro storico, ambito che non sempre dispone degli spazi e/o del contesto compatibili per l'installazione di strutture come quelle già diffuse nel territorio comunale. Si conferma che il PUMS già prevede per il centro storico specifiche valutazioni in merito alla possibilità di reperimento di spazi in edifici esistenti da riconvertire in depositi protetti per biciclette in alternativa alla collocazione delle sopraccitate strutture di ricovero su suolo pubblico, compresi gli spazi pedonali di nuova istituzione.	0		
270	50	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	attuazione e tempi PUMS	8.4	Allargamento della zona ZTL: sono a richiedere che si proceda con l'allargamento esclusivamente e solo successivamente alla fase operativa di un adeguato piano del trasporto pubblico, che possa farsi carico del traffico "portato fuori" dal centro storico.	piano TPL poi estensione ZTL	Parzialment e accolta	L'ampliamento della ZTL è un'azione finalizzata al miglioramento della qualità urbana del centro storico e delle condizioni di fruibilità pedonale e ciclabile; tale obiettivo è peraltro allineato con quanto previsto dal PAIR 2020 della Regione Emilia-Romagna e dunque trova riscontro nella programmazione dell'Ente in sinergia con le altre strategie/azioni previste dal PUMS per il territorio comunale. Certamente si condivide la necessità di avviare quanto prima una revisione della rete di TPL urbana e di bacino, il cui avviamento è previsto dal PUMS non appena saranno chiariti alcuni aspetti fondamentali (come l'esito dell'imminente gara di bacino e di progetti sovraordinati come il destino della Modena-Sassuolo). In ogni caso si sottolinea che il PUMS aspira ad una progettazione integrata degli interventi legati alla mobilità, che dunque dovranno tenere conto degli input derivanti dalle altre strategie previste dal Piano in fase di progettazione di dettaglio. Si sottolinea infine come l'ampliamento della ZTL vedrà il coinvolgimento diretto di tutti i soggetti interessati, residenti, operatori economici e altri portatori d'interesse, in modo da poter valutare quali siano le misure che definiscono il miglior assetto complessivo di contorno.	0		
271	51	10	56009/20	24/02/2020	Quartiere 1	Enti	mobilità elettrica, car sharing e sviluppo tecnologico	7.1.1.2, 7.1.6.2	Auto elettriche; considerando che il piano attuale di fatto permette la circolazione e la sosta delle auto elettriche in centro e poiché al momento solo un privato di censo medio-alto può permettersene l'acquisto - di fatto introducendo un benefit per costoro, si potrebbe mantenere limitato l'accesso anche a questo tipo di autovetture per il loro impatto sociale - in termini di spazio occupato in una zona dove lo spazio è limitato per tutte le attività. Inoltre si creerà un precedente quando i prezzi delle automobili elettriche, o comunque di automobili a basso impatto ambientale, si ridurranno e saranno alla portata di altri ceti sociali.	incentivi per veicoli elettrici	Parzialment e accolta	Si noti che la Regione Emilia-Romagna prevede da anni una politica di incentivazione (ecoincentivi) all'acquisto di veicoli ecologici per cittadini ed aziende, in modo da consentire anche a chi ha disponibilità economiche più limitate di passare a veicoli più ecologici. Parallelamente, il Comune di Modena già da tempo prevede specifici incentivi economici per l'acquisto di veicoli elettrici, con particolare riferimento ai velocipedi a pedalata assistita: tale orientamento, che si intende mantenere, punta a privilegiare la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto non solo dal punto di vista delle emissioni ma anche degli ingombri che influiscono sui fenomeni di congestione stradale. Per quanto riguarda la circolazione e la sosta delle auto elettriche in centro storico si rimanda alla specifica disciplina dettata dal Codice della Strada e alle future regolamentazioni comunali della ZTL e del sistema della sosta urbana, in corso di revisione così come illustrato nel PUMS.	0		
272	1	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	ZTL e aree pedonali	3.2.1.4, 6.2.1, 6.2.3	Pedonalizzazione del centro storico: non ci sono parcheggi nei viali adiacenti o sono troppo costosi, c'è stato poco coinvolgimento degli esercenti e degli abitanti e quindi il rischio è che il centro storico sia più complicato da vivere.	nuove pedonalizzazioni criticità	Parzialment e accolta	Come sottolineato dal PUMS, nell'individuazione delle nuove aree da rendere pedonali si deve necessariamente avviare anche un percorso di interlocuzione con gli esercenti, di valutazione dei sistemi logistici urbani nonché una revisione globale del sistema di circolazione all'interno della ZTL, con particolare riferimento ai sensi unici. Inoltre, al fine di sviluppare una strategia d'intervento vincente, è necessaria una progettazione integrata delle aree pedonali con altri aspetti come lo sviluppo dei percorsi pedonali, i progetti di riqualificazione urbana, il sistema della sosta e la regolamentazione della ZTL. Tenendo presente quanto appena esposto, si ritiene che gli interventi di pedonalizzazione che seguono i principi guida del PUMS possano risultare efficaci e vantaggiosi anche per la fruizione del centro storico.	0		
273	2	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	mobilità dolce	3.2.2	Ciclabili: è inutile pensare di costruirne di nuove se quelle già esistenti, soprattutto in periferia, sono poco illuminate e scarsamente mantenute.	rete ciclopedonale e esistente - manutenzione	Non pertinente	Gli interventi di regolare manutenzione delle infrastrutture ciclabili e pedonali rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà comunali affidato al Settore Lavori Pubblici e manutenzione della città, e pertanto non vengono inseriti nel cronoprogramma degli interventi del PUMS. Ciononostante, il PUMS in quanto piano strategico prevede la redazione di alcuni strumenti di programmazione di dettaglio che hanno lo scopo di fronteggiare specifiche necessità di manutenzione e adattamento della rete ciclabile e pedonale esistente: uno specifico Piano per la manutenzione dei marciapiedi, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA (entrambi da sviluppare nell'ambito della promozione dell'accessibilità universale), un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità, illuminazione, ecc.	0		
274	3	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2.3	Treno Modena-Sassuolo: non ha senso continuare ad investire su una infrastruttura poco utilizzata e onerosa, che sarebbe opportuno sostituire con bus ecologici che risultano essere più flessibili nell'utilizzo o con una metropolitana leggera di superficie	linea Modena-Sassuolo - proposte	Non Accolta	Il PUMS condivide la necessità di ripensare la linea Modena-Sassuolo e attivare un confronto con i Soggetti competenti al fine di individuare la soluzione ottimale per la rifunzionalizzazione del prezioso corridoio infrastrutturale. A tal fine, si specifica che verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo Studio di fattibilità valuterà appunto diverse alternative tra cui, come specificato nel PUMS, la sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, eventualmente conservando parte o tutto dell'infrastruttura esistente, con evoluzione della parte urbana del tracciato in una delle linee portanti del nuovo TPL urbano.	0		
275	4	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2.4	TPL: non sono chiare le azioni che si vogliono intraprendere e attualmente sarebbe necessario aumentarne gli orari di fruibilità per renderne possibile l'utilizzo fino a tarda sera e chiedere nel nuovo bando di migliorarne il servizio	trasporto pubblico notturno	Parzialment e accolta	Riguardo le prospettive di sviluppo del trasporto pubblico collettivo, il PUMS dispone la predisposizione di un piano specifico di completa revisione al fine di massimizzarne l'efficienza e l'appetibilità. Nella cornice di tali approfondimenti, di concerto con l'Agenzia della Mobilità, potranno essere valutati servizi accessori a favore di particolari classi di utenza nonché l'estensione a fasce orarie serali.	0		
276	5	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	mobilità dolce	3.2.3, 7.1.5	Ciclabili: è necessario utilizzare materiali diversi nella loro costruzione, per favorire la manutenzione; le ciclabili attuali sono in condizioni pessime, non collegano le varie periferie.	progettazione e sostenibile ciclabili	Parzialment e accolta	Nel PUMS non si fa riferimento all'utilizzo di specifici materiali che favoriscano la manutenzione dei percorsi ciclabili in quanto il Piano si configura come strumento strategico di settore e demanda la progettazione di dettaglio agli specifici strumenti attuativi e di progettazione. Si fa invece riferimento nel PUMS all'applicazione di specifiche soluzioni progettuali, da attuare in sinergia con gli interventi previsti sulla rete ciclopedonale, finalizzati all'incremento del valore ecologico urbano e alla mitigazione degli impatti legati all'inquinamento e ai cambiamenti climatici, da impiegarsi sia nella realizzazione di nuove opere sia nella riqualificazione di infrastrutture esistenti in sede di progettazione puntuale. In particolare, al par. 7.1.5 si fa riferimento all'integrazione negli interventi di programma delle cosiddette "infrastrutture verdi". Per quanto attiene alle condizioni delle ciclabili esistenti, si sottolinea che gli interventi di regolare manutenzione di tali infrastrutture rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento in efficienza di tutte le proprietà comunali, e pertanto non vengono ricompresi tra le azioni strategiche del PUMS.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
277	6	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	mobilità dolce	3.2.4	Il bike-sharing è un buon intervento ma è necessario migliorare il parco bici	bike-sharing	Accolta	Il servizio di bike-sharing comunale "Centro in bici" è presente sul territorio comunale dal 2003 ed è disciplinato da apposito contratto con il gestore del servizio. Tale contratto prevede, tra gli obblighi del gestore, la manutenzione ordinaria e straordinaria, e il cosiddetto "revamping" dei mezzi (tra cui sostituzione degli pneumatici con un nuovo modello più performante e installazione di numerosi pezzi di ricambio) e delle stazioni esistenti (tramite sostituzione dei mezzi rubati, sostituzioni di vari pezzi di ricambio e installazione di nuovi cartelli informativi). Si sottolinea che il gestore, a partire dal 2018 ha dedicato sempre maggiore impegno e risorse all'espletamento di tali attività, i cui effetti sono già visibili con ottimi risultati negli ultimi anni e che proseguiranno nell'ambito del contratto in essere.	0		
278	7	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2	TPL: non ci sono indicazioni programmatiche precise, il M5S crede che ci siano varie strategie per massimizzare il suo utilizzo da parte di studenti e lavoratori.	piano per TPL - miglioramenti servizio	Parzialmente accolta	Il PUMS condivide la necessità di pianificare un riassetto complessivo del sistema di trasporto pubblico, in grado di renderlo più efficiente e appetibile in modo da costituire una vera alternativa sostenibile agli spostamenti di medio-lungo raggio. Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, che terrà in considerazione anche gli esiti degli studi di fattibilità tecnica ed economica relativi ai temi sopra riportati già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il PUMS introduce anche la necessità di ammodernamento della flotta TPL per cui si prospetta l'investimento di ingenti risorse nei prossimi anni, anche derivanti da finanziamenti specifici regionali e nazionali.	0		
279	8	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2.2	HUB intermodale: è un progetto interessante però irrealizzabile rispetto al luogo in cui si è pensato di collocarlo.	hub intermodale - criticità	Non Accolta	L'effettiva realizzazione del nuovo hub intermodale presso le aree della stazione FS rese disponibili dallo spostamento dello scalo merci è subordinato agli esiti di un apposito studio di fattibilità tecnica ed economica già finanziato con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In ogni caso, il PUMS sottolinea come tale spazio urbano liberatosi nel cuore della città sia effettivamente in una posizione trasportisticamente strategica: a ridosso del primo binario ferroviario, nell'immediata adiacenza al fabbricato viaggiatori della Stazione e a Piazza Dante, già oggi nodo intermodale ferro-gomma e di altri servizi complementari come taxi e bike-sharing. Valutazioni più approfondite in merito alla localizzazione saranno effettuate in sede dello specifico studio di fattibilità tecnica ed economica.	0		
280	9	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	azioni di mobility management e cultura sostenibilità	7.1.3	Si possono creare degli incentivi per i dipendenti comunali che vanno al lavoro in bicicletta attraverso scontistiche e creare campagne promozionali per le scuole affinché gli studenti residenti in città vi si rechino in bicicletta.	bike-to-work e bike-to-school	Accolta	Il Comune di Modena, come descritto al par. 7.1.3.2, ha già ricevuto finanziamenti ministeriali per il progetto "Bike to Work" a sostegno della mobilità sostenibile negli spostamenti casa-lavoro. Lo sviluppo del progetto è in corso e prevede che sia avviata l'erogazione di buoni mobilità, ovvero incentivi economici diretti ai cittadini che sceglieranno di recarsi al lavoro in bicicletta. Tale iniziativa ha l'ulteriore obiettivo di attivare maggiore consapevolezza nella cittadinanza e nelle aziende che potranno replicarla a favore dei propri dipendenti. Tra le iniziative di coinvolgimento della cittadinanza e percorsi educativi elencati nel PUMS vengono nominati alcuni dei progetti già portati avanti dal Comune negli ultimi anni a titolo esemplificativo. Tra questi rientrano iniziative quali "Bike to school", "BIMBINBICI", "Walk to School Day", "Vado a scuola in modo sostenibile", "Siamo nati per camminare e muoverci in modo sostenibile", il "Bando Musa Scuola", tutte dirette alla sensibilizzazione in materia degli studenti. Il successo e l'importanza di tali iniziative e campagne divulgative è fortemente riconosciuto dal PUMS, che, accanto a nuove azioni da introdurre, le riconferma nello scenario di piano.	0		
281	10	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	sosta	6.2.1.2	E' necessario un ragionamento sul Novi Park come parcheggio soprattutto per la gestione externalizzata e per i costi alti.	Novi Park - gestione	Parzialmente accolta	Il Parcheggio del Centro (ex Novi Park), di proprietà comunale, è attualmente in gestione alla Modena Parcheggi S.p.A attraverso un contratto di Concessione con il Comune di Modena. E' prevista una procedura di rimodulazione contrattuale solamente nel caso in cui intervengano modifiche alle condizioni contrattualizzate, in esito di decisioni dell'Amministrazione concedente o, ad esempio, nel caso di modifiche alle norme vigenti. Al momento non si ritiene opportuno apporre modifiche al contratto in quanto le condizioni contrattuali risultano ancora coerenti con quelle rimodulate nel 2016. A seguito della prevista revisione del Piano della Sosta, che costituirà lo specifico strumento attuativo tematico del PUMS, saranno valutate più attentamente tali condizioni e il contratto di concessione in generale, anche in base a strategie ed azioni concrete introdotte dal nuovo Piano, nonché il ruolo in generale che tale struttura riveste nel sistema complessivo della sosta.	0		
282	11	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2.3	Modena-Sassuolo: il suggerimento è quello di trasformare la linea in una metropolitana urbana attraverso aiuti e finanziamenti regionali o europei.	linea Modena-Sassuolo - proposte	Parzialmente accolta	Il PUMS condivide la necessità di ripensare la linea Modena-Sassuolo e attivare un confronto con i Soggetti competenti al fine di individuare la soluzione ottimale per la rifunzionalizzazione del prezioso corridoio infrastrutturale. A tal fine, si specifica che verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più efficace in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo Studio di fattibilità valuterà appunto diverse alternative tra cui, come specificato nel PUMS, la sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, eventualmente conservando parte o tutto dell'infrastruttura esistente, con evoluzione della parte urbana del tracciato in una delle linee portanti del nuovo TPL urbano.	0		
283	12	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	trasporto pubblico	4.2	TPL: le misure per disincentivare l'uso dell'auto sono valide e utili, ci sono mancanze comprensibili per la situazione di Seta e per la vicinanza del nuovo bando, nonostante ciò è necessario attivarsi per sbloccare la situazione in sinergia con la Regione Emilia-Romagna. Inoltre è necessario aprire il dialogo con le varie categorie di utenti e introdurre fasciazione (ISEE per studenti).	piano per TPL - fondi e strategie	Parzialmente accolta	Il PUMS, in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità e i principi generali della mobilità, contiene gli indirizzi strategici principali che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico: gerarchizzazione della rete, potenziamento del servizio offerto, intermodalità, efficientamento della rete e rinnovo del parco veicolare. Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, al momento sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Nell'ambito della redazione dello specifico Piano del Trasporto Pubblico, che sarà elaborato di concerto con la Regione ed i Soggetti di Area Vasta interessati, si terranno in considerazione le proposte avanzate.	0		
284	13	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	mobilità dolce	3.2.1, 3.2.3, 7.1.3.3, 7.1.6	Nel 2020 è necessario provare a cambiare il modo di vivere la città e modificare la nostra mentalità, a piccoli passi, per esempio attuando alcuni interventi nel weekend come fanno già da tempo in diverse città europee del nord, città bellissime e molto vivibili (si pensi a zone 30 e pedonalizzazione).	interventi temporanei nel weekend	Accolta	Tra le azioni di Mobility Management e di incentivazione e sensibilizzazione ambientale elencate nel PUMS già si ritrovano alcune iniziative sperimentali attuate con provvedimenti temporanei sullo spazio urbano al fine di sensibilizzare i cittadini nei confronti dei temi ambientali e dell'uso di mezzi di trasporto più sostenibili. Una iniziativa esemplare, in linea con quelle citate nell'osservazione e già portata avanti dal Comune negli scorsi anni, è quella delle "domeniche ecologiche", ovvero giornate in cui sono previste particolari limitazioni al traffico dei veicoli a motore nelle zone urbanizzate della città. In occasioni di tali giornate il Comune organizza concomitanti attività ludico-ricreative per promuovere la mobilità sostenibile nel Centro Storico. Il PUMS sottolinea come tali iniziative, già portate avanti con successo, vengano riconfermate nello scenario del piano accanto a nuove azioni da introdurre - anche con percorsi partecipati della cittadinanza - che perseguano gli stessi obiettivi di sostenibilità, miglioramento della qualità urbana e salvaguardia dell'ambiente.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
285	14	11		24/02/2020	Quartiere 4	Enti	mobilità dolce	3.1.3, 3.2.2	Il PUMS deve occuparsi di programmare la manutenzione periodica e l'implementazione tecnica ove possibile (es. illuminazione) delle piste ciclabili esistenti.	rete ciclopedonale e esistente - manutenzione	Non pertinente	Gli interventi di regolare manutenzione delle infrastrutture ciclabili e pedonali rientrano tra le attività già previste all'interno della programmazione ordinaria del Comune nel più ampio ambito di mantenimento di tutte le proprietà comunali affidato al Settore Lavori Pubblici e manutenzione della città, e pertanto non vengono inseriti nel cronoprogramma degli interventi del PUMS. Ciononostante, il PUMS in quanto piano strategico prevede la redazione di alcuni strumenti di programmazione di dettaglio che hanno lo scopo di fronteggiare specifiche necessità di manutenzione e adattamento della rete ciclabile e pedonale esistente: uno specifico Piano per la manutenzione dei marciapiedi, il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche - PEBA (entrambi da sviluppare nell'ambito della promozione dell'accessibilità universale), un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità, illuminazione ecc.	0		
286	1	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.1.3, 3.2.2.2, 8.1	Il Comune di Modena ha oltre 225km di ciclabili con un rapporto di 1,23m di ciclabile per abitante (p.77). Un rapporto quasi in linea con gli obiettivi del PUMS 2030 di 1,5m per abitante (p.25). Nonostante questo solo il 10% degli spostamenti avviene in bicicletta (p.39) perché le ciclabili a Modena sono progettate male, realizzate peggio e non vengono mantenute risultando pericolose per i ciclisti.	quota spostamenti in bici - manutenzione	Accolta	Il PUMS condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99, da attuarsi anche attraverso la redazione di uno specifico Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc. L'insieme di tutte le strategie previste dal PUMS per incentivare la ciclabilità sul territorio comunale, unitamente ai provvedimenti previsti per la gestione della circolazione ed alla normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui quella sulla rete ciclopedonale già parte integrante della programmazione ordinaria del Comune), si ipotizza possa portare nel lungo periodo a un incremento degli spostamenti in bici tra il 5 e 13%. Si precisa che tale aumento percentuale deriva solamente dalla quota di spostamenti attualmente effettuati con auto privata che potrà essere trasferita alla bicicletta a seguito degli interventi previsti dal PUMS.	0		
287	2	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.2.2.1	Oltre al Piano manutenzione marciapiedi (p.143) bisogna prevedere un Piano manutenzione ciclabili, questi piani devono essere redatti entro il 2019 visto che si basano su dati già in possesso dell'amministrazione comunale.	rete ciclopedonale e esistente - manutenzione	Accolta	Si condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-progettuali definite dal DM 557/99. Come già riportato nel PUMS (cfr. pag. 159 della Relazione di piano), già nel breve termine è previsto che l'Amministrazione rediga un Piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili o ciclopedonali che risultino "carenti" per ampiezza, separazione dalle componenti di traffico e dai pedoni, funzionalità ecc., dando priorità agli assi principali della rete (dorsali ciclabili). Si sottolinea inoltre che, anche in assenza di specifici Piani di manutenzione per i marciapiedi o di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili, la normale attività di manutenzione delle opere pubbliche (tra cui la rete ciclabile, pedonale e ciclopedonale) è da considerarsi attività consolidata nell'ambito della programmazione ordinaria del Comune. Tali Piani specifici, che necessitano sicuramente di analisi più approfondite, avranno il compito di indirizzare ancor meglio tali attività, consentendo un continuo monitoraggio ed una più efficiente allocazione delle risorse.	0		
288	3	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.1.6, 3.2.1, 3.2.2	Separazione dei percorsi ciclabili e pedonali con allargamento di questi ultimi in modo da poter essere fruiti anche dall'utenza debole oltre alla rimozione di tutte le barriere architettoniche su entrambe le tipologie di percorsi.	separazione nuovi percorsi ciclabili da pedonali - rimozione barriere architettoniche	Parzialment e accolta	La realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali in ambiti consolidati richiede spesso un complessivo ridisegno degli spazi pubblici e delle funzioni connesse. Per conseguire gli ambiziosi obiettivi identificati, il PUMS fonda le sue strategie sulla generale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata a favore di modalità di spostamento più sostenibili. In quest'ottica, l'impianto strutturale degli spazi pubblici deve necessariamente essere reinterpretato per garantire più appetibilità al trasporto pubblico ma anche agli spostamenti a piedi e in bicicletta. Pur rimandando, com'è ovvio, le scelte di dettaglio ai progetti specifici, il documento di piano conferma che la priorità di realizzazione verrà data ove possibile alle piste ciclabili con separazione dagli spazi pedonali. Per quanto riguarda la mobilità pedonale, è previsto dal PUMS uno specifico strumento per la rimozione delle barriere architettoniche denominato PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche), o della sua evoluzione nel più ampio strumento del Piano di Inclusione Universale (PIU), che agisce su tutti i temi dell'inclusione delle persone con disabilità e non solo della mobilità.	0		
289	4	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce		Gli interventi di manutenzione della rete ciclopedonale devono essere tutti realizzati entro il 2022 e la somma prevista di € 2.500.000 per questi interventi (p.193) deve essere incrementata per far fronte anche al Piano di manutenzione delle ciclabili esistenti.	rete ciclopedonale e esistente - manutenzione e fondi	Parzialment e accolta	La manutenzione della rete ciclopedonale è un'attività consolidata all'interno della programmazione ordinaria del Comune e si svolge regolarmente nel più ampio ambito di manutenzione delle opere pubbliche. Tale attività, non essendo di stretta competenza del PUMS, piano strategico di settore volto a definire l'orientamento della mobilità nel prossimo futuro, non viene espressamente citata né computata o inserita nel cronoprogramma. Il PUMS, d'altro canto, introduce ulteriori attività che vadano ad accompagnare e direzionare la normale manutenzione della rete ciclopedonale, quali per esempio: la redazione del Piano per la manutenzione dei marciapiedi e del PEBA (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche) e la realizzazione di nuovi marciapiedi in ambiti urbani consolidati. Come sottolineato al par.3.3, la cifra riportata per tali interventi rappresenta una stima basata sugli elementi di certezza disponibili ad oggi e non deve essere considerata come definitiva o esaustiva. L'Amministrazione Comunale ad ogni modo sta già provvedendo all'individuazione di risorse dedicate con carattere continuativo su base annuale.	0		
290	5	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.2.2.2	Nessuno dei 4 progetti di mobilità ciclabile che interessano in Quartiere 3, che sono: Circolare di distribuzione interna (p.161), Morane (p.162), Vignolese (p.164) e Panni-Salvo D'Acquisto (p.174), verrà completato prima del 2030. Stesso discorso vale per le 2 opere di superamento dei vincoli geografici e infrastrutturali che sono: Sottopasso Panni (p.180), Sottopasso Morane e Sottopasso Adria (p.182). Vista l'importanza che viene data nel PUMS 2030 alla mobilità ciclabile si chiede che i seguenti progetti siano interamente realizzati entro il 2022: Circolare di distribuzione interna e Vignolese.	anticipo tempi dorsali	Parzialment e Accolta	Il cronoprogramma di attuazione delle azioni è stato definito a seguito di un'attenta analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Tale scansione potrà subire variazioni in funzione di modifiche che dovessero sopraggiungere al quadro generale tra cui, a titolo esemplificativo, l'evoluzione delle condizioni al contorno oppure eventuale disponibilità di risorse esterne su programmi specifici (es. finanziamenti, cofinanziamenti, interventi privati). Per quanto riguarda, nello specifico, le due dorsali citate si conferma che, considerata l'elevata complessità progettuale degli interventi e la necessità di reperimento delle consistenti risorse per la loro realizzazione, considerati anche i tempi necessari alle procedure di esproprio, è necessario confermare tali opere nell'orizzonte di medio e di lungo periodo affinché la programmazione proposta si mantenga uno strumento credibile ed affidabile.	0		
291	6	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.1.6, 3.2.2.6	I Punti di maggior pericolosità per l'utenza debole all'interno del Quartiere 3 sono: intersezione Vignolese-Fregni, intersezione Buon Pastore-Peretti, asse Buon Pastore-Fratelli Rosselli e asse Moreali (p.123). Si chiede che vengano affrontati questi punti critici. Per ottenere una riduzione dei decessi di ciclisti e pedoni del 60% (p.18) occorre rivedere le intersezioni dando precedenza a ciclisti e pedoni.	p.ti critici - precedenza a ciclisti e pedoni	Parzialment e accolta	Il PUMS prevede, tra le sue strategie per la sicurezza dell'utenza debole, interventi strutturali e sulla segnaletica in corrispondenza delle intersezioni che, tramite un'analisi spaziale dell'incidentalità ciclistica e pedonale, sono risultate essere punti critici per la mobilità dolce. La risoluzione delle criticità già individuate tramite progetti puntuali ad hoc e l'aggiornamento della lista dei cosiddetti punti critici ha già ottenuto co-finanziamenti regionali ed è attualmente in corso d'opera. In particolare si evidenzia che la risoluzione delle intersezioni citate (Vignolese-Fregni, Buon Pastore-Peretti e Buon Pastore-F.lli Rosselli) ha già ottenuto un co-finanziamento regionale ed è inserita nel progetto unico "Messa in sicurezza di tratti di piste ciclabili e di intersezioni stradali" elaborato dagli Uffici tecnici comunali che è attualmente in corso d'opera. In particolare le intersezioni Vignolese-Fregni e Buon Pastore-Peretti sono già state recentissimamente oggetto di intervento. Si sottolinea infine che in sede di progettazione ex novo e di risoluzione delle criticità riscontrate nelle intersezioni esistenti, si procederà all'individuazione della disciplina circolatoria più idonea a garantire le migliori condizioni di sicurezza. Si coglie l'occasione per segnalare che proprio sul tema delle regole di precedenza in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e ciclabili gli uffici tecnici stanno svolgendo approfondimenti specifici con il competente Ministero delle Infrastrutture al fine di allineare gli indirizzi delle diverse normative vigenti (livello nazionale e regionale) e dei pareri tecnici sovraordinati.	0		

Progr. FINAL E	00progr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggetto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTOREDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
292	7	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.2.2.6	Si constata possibili criticità nell'adottare la soluzione delle "Case avanzate dei ciclisti" (p.184). In alternativa, si propone di adottare il sistema del "doppio rosso", meno pericoloso e di più facile implementazione. Questo sistema permette, quando scatta il rosso in una direzione di marcia in corrispondenza di un incrocio semaforico, che non scatti immediatamente il verde nell'altra direzione ma rimanga rosso in entrambi i sensi di marcia per un determinato periodo di tempo in cui sarà verde il semaforo ciclo-pedonale così da consentire a pedoni e ciclisti di attraversare l'incrocio in sicurezza.	sistema del "doppio rosso" vs "case avanzate"	Parzialment e accolta	Anche a seguito dei recenti sviluppi normativi in materia, il PUMS conferma la volontà di valutare puntualmente l'opportunità di introdurre sistemi di priorità ai ciclisti in approccio al semaforo al fine di migliorarne la visibilità e la sicurezza. Il cd. "doppio rosso" è una delle due soluzioni applicabili alle "case avanzate" e, pertanto, tale sistema si ritiene pertanto già ricompreso nella definizione delle case avanzate e sarà applicabile a seconda dello specifico contesto di intervento. In ogni caso si prevede un emendamento al testo della Relazione di Piano (pag. 184, par. 3.2.2.6) a seguito delle recenti modifiche apportate al Codice della Strada dal DL 19 maggio 2020 n.34 che introduce la "casa avanzata" tra le definizioni del Codice all'art. 3, comma 7-bis.	1	(pag. 184) L'art. 229 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, ha recentemente introdotto la "casa avanzata" nel Codice della Strada che la definisce, al comma 7-bis dell'art. 3, come "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli", sebbene si ipotizzi un loro inserimento nella prossima revisione della normativa.	(pag.184) Attualmente le "case avanzate" non sono previste dal Codice della Strada, sebbene si ipotizzi un loro inserimento nella prossima revisione della normativa.
293	8	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	zone 30	3.2.3	Tra le Zone 30 da realizzare nei prossimi 2 anni vi è quella denominata "La Spezia" (p.187). Si chiede che all'interno di questa Zona 30 sia inclusa anche via Montanari (p.188), strada che affianca il nido d'infanzia comunale Vaciglio e pertanto dovrebbe rientrare nelle Zone Quiete che dite di voler realizzare (p.147). Tale strada dovrebbe essere interessata anche da un intervento di allargamento dei marciapiedi così da consentire la fruizione anche all'utenza debole.	ampliament o zona 30 La Spezia	Parzialment e accolta	Secondo la classificazione stradale vigente Via Montanari è una strada di tipo "E- quartiere", in quanto deputata alla riconnessione con altri tratti di viabilità portante della città, a lambire gli ambiti prettamente locali che saranno ricompresi nella Zona 30: per questo per via Montanari non è prevista la conversione in zona 30 (come per tutte le altre strade diverse dalla tipologia F-urbana), tuttavia durante le fasi progettuali potranno certamente valutati elementi di riduzione delle punte velocistiche, in particolare nei pressi del nido d'infanzia.	0		
294	9	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.2.4	Tra i servizi a potenziamento della ciclabilità è prevista la realizzazione di nuovi depositi protetti (p.190). Visto l'elevato numero di furti di biciclette in città si chiede che i nuovi depositi protetti siano realizzati entro il 2022.	depositi biciclette - tempi	Parzialment e accolta	L'installazione di nuovi depositi protetti per biciclette è tra le principali azioni previste dal PUMS nell'ambito del potenziamento dei servizi alla ciclabilità con la previsione di incremento progressivo come da tabella riportata al cap.8.4. Perché tale operazione avvenga senza spreco di risorse e con la massima efficacia, occorre che prima venga valutata l'opportuna collocazione delle strutture in base al potenziale utilizzo e alle richieste rilevate dal territorio, dando comunque priorità ai principali nodi dell'intermodalità. Un'ulteriore azione del PUMS prevede anche la possibilità di individuare spazi in edifici esistenti, in particolare per quanto riguarda il centro storico, che possano essere convertiti in depositi protetti per velocipedi. Nel brevissimo periodo si prevede l'installazione di due nuovi depositi presso le due stazioni cittadine (Piazza Dante e Piazza Manzoni), cofinanziati grazie a bandi europei.	0		
295	10	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	mobilità dolce	3.2.4	Visto che non vi è ancora un elenco dei luoghi dove realizzare i depositi protetti per biciclette si chiede che uno dei depositi protetti sia realizzato all'interno o nelle immediate vicinanze del Campus universitario.	depositi biciclette - localizzazione	Accolta	Si ringrazia per il suggerimento che verrà sicuramente tenuto in considerazione in fase di progettazione di dettaglio della localizzazione dei nuovi depositi protetti per velocipedi, che non è di stretta competenza del PUMS in quanto piano strategico di settore volto a definire le priorità d'azione e i principi generali della mobilità a cui tendere nel prossimo futuro. L'installazione di nuovi depositi protetti per biciclette è tra le principali azioni previste dal PUMS al fine di potenziare i servizi alla ciclabilità e, per quanto riguarda le scelte di localizzazione, il PUMS prevede infatti che, al fine di garantire la massima efficacia e un corretto uso delle risorse, venga svolta una preventiva valutazione del potenziale utilizzo e delle richieste rilevate dal territorio.	0		
296	11	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	rete viaria		In un tratto inferiore ai 2,3 km lineari della Nuova Estense/Morane è prevista la realizzazione di ben 4 rotonde: Rotatoria della Pietra/Nuova Estense (p.244), Rotatoria Vaciglio/Nuova Estense (p.244) e Comparto Morane (p.265), queste rotonde vanno ad aggiungersi ad altre 3 esistenti. Si ritiene che questa sovrabbondanza di rotonde non fluidificherà il traffico, anzi potrebbe avere l'effetto opposto visto che il costo è in genere finanziato attraverso compensazioni per interventi di edilizia privata (come il comparto Morane) che a loro volta vanno ad incrementare il traffico veicolare. Costerebbe meno sia in termini economici che ambientali investire questi soldi nel TPL.	rotonde - criticità	Parzialment e Accolta	Come ampiamente trattato in letteratura e sostanziato da dati statistici, le rotonde offrono un maggiore grado di sicurezza in funzione del ridotto numero di punti di conflitto, delle limitate velocità di approccio e degli angoli di incidenza che statisticamente danno atto a impatti di ridotta gravità. La realizzazione di nuove rotonde ha inoltre lo scopo di migliorare la percezione degli attraversamenti e la flessibilità degli itinerari rispetto alle altre intersezioni a raso. Come sottolinea il PUMS la funzionalità delle opere dipende dalle condizioni di ciascun caso specifico e dalla corretta progettazione. Si conferma che la maggior parte delle nuove rotonde riportate nel PUMS sono riconducibili ad interventi di riqualificazione, nuova urbanizzazione o realizzazione di sistemi infrastrutturali i cui costi, per le parti afferenti agli oneri di urbanizzazione o a risorse esterne sovraordinate non possono essere convertiti a favore della gestione TPL. La rotonda Vaciglio/nuova Estense è stata erroneamente riportata nella tabella di pag.244 in quanto a seguito di valutazioni modellistiche e partecipative si è valutato di stralciarla dalle ipotesi iniziali. Come riportato nello specifico paragrafo 5.2.1.6 lungo l'asse della SS12 Nuova Estense è prevista la realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza di Via della Pietra e il riassetto di quelle esistenti all'intersezione con la SP623 e con la tangenziale Einaudi in concomitanza della realizzazione del prolungamento della tangenziale Sud (cd. "Complanarina").	0		
297	12	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	rete viaria	5.2.1.1	Il più importante intervento che interessa il Quartiere 3 è quello della Complanarina (p.245) che ha un importo di €55.000.000. Il M5S ribadisce la sua utilità. Da evitare ed evitabile è il suo passaggio nel giardino di Villa Lonardi come attualmente previsto del progetto e che ha portato le parti interessate a presentare ricorso al TAR.	Complanarina - Villa Lonardi	Non pertinente	Progetto sovraordinato in fase di approvazione da parte del MIT - organo competente - che ha svolto i necessari approfondimenti, anche con la Soprintendenza, per giungere ad una soluzione che limita al minimo l'occupazione delle aree - solo agricole - di pertinenza di Villa Lonardi.	0		
298	13	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	rete viaria	5.2.1.6	Complanarina: anche il collegamento a 6 rotonde di cui 5 ex novo e una da riqualificare è sicuramente da rivedere.	Complanarina - rotonde	Non pertinente	Il progetto del prolungamento della tangenziale Sud di Modena è un'opera sovraordinata che il PUMS ha assunto come invariante di piano, i cui costi non sono a carico del bilancio comunale. Le nuove rotonde garantiranno un'efficace riconnessione con la viabilità esistente nonché la calmerizzazione delle punte velocistiche lungo la nuova infrastruttura.	0		
299	14	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	rete viaria	5.2.1.4	E' da evitare il rifacimento della Rotatoria Vignolese/Estense per €20.000.000 (p.257) visto che la realizzazione della Complanarina e il successivo divieto al transito ai Pesanti su Vignolese e traversa urbana presso San Damaso (p.244) rendono l'intervento superfluo. I soldi così risparmiati possono andare a potenziare il TPL visto che attualmente il PUMS non lo prevede.	Nuova Estense	Non Accolta	L'intersezione tra Strada Vignolese e la tangenziale Nuova Estense rappresenta uno dei nodi fondamentali della rete viaria della città che rimarrà rilevante anche a valle della realizzazione della Complanarina e dell'auspicata diminuzione dei flussi in transito. L'ipotesi del riassetto a due livelli ha lo scopo di garantire all'asse tangenziale la necessaria continuità Nord-Sud ma, soprattutto, aprire prospettive per le relazioni di attraversamento est-Ovest alla luce della previsione della dorsale ciclabile lungo l'intera Vignolese, da centro città a San Damaso. Si ribadisce che le risorse destinate a gestione, rinnovo e potenziamento del TPL non sono riportate nel PUMS in quanto vi sono elementi sovraordinati che devono essere maggiormente chiariti per poter delineare un quadro esaustivo di previsione in materia (SCMT, Scalo Merci, spostamento linea storica).	0		
300	15	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	sosta	6.2.3.1	All'interno del Quartiere 3 è prevista la realizzazione di 3 nuovi parcheggi scambiatori: Contrada (p.322), Emilia Est Tangenziale (p.322) e Forli Falcone (p.322). Oltre a ribadire la contrarietà de MSS a realizzare parcheggi a raso su terreno vergine, questi progetti presentano le seguenti criticità: - il parcheggio su strada Contrada non assolve la funzione di interscambio visto che non è prevista la viabilità in entrata e trasporto TPL in uscita; - il parcheggio su via Emilia Est viene realizzato su terreno da bonificare (rotatoria fantasma) pertanto ci si chiede chi si farà carico dei costi per la bonifica. Inoltre viene realizzato sul lato sbagliato della carreggiata visto che da quel lato non è possibile usufruire della linea 1 del TPL in direzione centro. - vengono spesi € 10.000.000 per alimentare il parcheggio Forli Falcone attraverso la realizzazione del Prolungamento Falcone/Argiolas (p.250) però non vengono previsti investimenti per aumentare la frequenza della linea 6 del TPL in uscita.	parcheggi scambiatori e criticità	Parzialment e Accolta	Il PUMS propone diverse linee strategiche di azione che devono essere lette in modo sinergico: l'efficientamento della rete viaria (sostanzialmente in ambito extraurbano e prevalentemente con opere sovraordinate) e il potenziamento del sistema della sosta (sebbene solo quella in struttura e quella di interscambio ai margini della città) devono infatti essere messi a sistema con tutte le altre azioni proposte. Lo sviluppo del sistema della mobilità futura, che prevede l'incremento degli spazi da dedicare alla fruibilità pedonale, alla realizzazione di connessioni ciclabili dirette e funzionali, all'incremento di appetibilità del TPL, deve certamente combinarsi con la necessità di garantire accessibilità al territorio, competitività economica, mantenimento delle relazioni con tutti i territori circostanti. Il PUMS, tra le sue strategie per il potenziamento dei parcheggi di interscambio in alternativa alla sosta su strada (che prevede anche la realizzazione di nuove strutture), individua la necessità di inserire nei pressi di tali parcheggi dotazioni e servizi complementari quali linee urbane TPL, connessioni pedonali privilegiate, aree per il bike sharing, apposite rastrelliere/depositi protetti per le biciclette, stalli riservati al car sharing, ecc. Le linee di TPL da destinare a tale servizio e la tipologia di servizio offerto (che comprende anche la definizione della frequenza) dovranno necessariamente essere valutate sulla base del più ampio riassetto del trasporto locale urbano previsto dal PUMS e poi integrate dal futuro Piano Sosta.	0		

Progr. FINAL E	00pro gr	Prog. Pec	PG	Data	Soggetto	Tipo_Soggeto	Argomento	Paragrafo	Osservazione	Oggetto specifico	ESITO	CONTRODEDUZIONE	modifica testo PUMS	Nuovo testo	testo-modificato
301	16	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	trasporto pubblico	4.2	nel PUMS non vengano specificate le modalità operative di potenziamento del trasporto pubblico se non in modo sommano.	piano per TPL - strategie e politiche puntuali	Parzialment e accolta	Come già specificato al par. 4.2 del documento del PUMS, sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti (SCMT, spostamento scalo merci, sedime linea storica Modena-Bologna, prossima gara di bacino) e pertanto non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il Trasporto Pubblico, che terrà in considerazione anche gli esiti degli studi di fattibilità tecnica ed economica relativi ai temi sopra riportati già finanziati con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il PUMS introduce anche la necessità di ammodernamento della flotta TPL per cui si prospetta l'investimento di ingenti risorse nei prossimi anni, anche derivanti da finanziamenti specifici regionali e nazionali.	0		
302	17	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	trasporto pubblico	4.2.3	treno Modena-Sassuolo: le soluzioni indicate sono difficilmente realizzabili. Nell'ipotesi in cui inizino i lavori si auspica che il treno venga contemporaneamente sostituito da un altro servizio. Ci si auspica carta dei lavori che attualmente è poco precisa	linea Modena-Sassuolo	Parzialment e accolta	Premesso che il PUMS del Comune di Modena si configura come un piano strategico di settore che demanda la progettazione specifica a strumenti di dettaglio, come già indicato nel documento del PUMS al par. 4.2.3, verrà sviluppato uno specifico approfondimento tecnico finalizzato all'individuazione della soluzione più idonea in termini sia di efficientamento della linea sia di impatto sulla viabilità adiacente per la linea Modena-Sassuolo. Per tale Studio di fattibilità tecnica ed economica sono state già individuate le risorse da uno specifico fondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A seguito degli esiti di tale Studio di fattibilità, in funzione della soluzione progettuale definita, verrà certamente anche delineato un ragionato piano di compensazione con servizi sostitutivi qualora risultasse necessaria una sospensione tecnica del servizio di trasporto durante alcune fasi di lavoro.	0		
303	18	12		24/03/2020	Quartiere 3	Enti	metodologia e integrazione PUMS-PUG	1.2	Si chiede al Comune di Modena di cambiare l'aspetto metodologico, scorporando i punti di maggior pertinenza dei quartieri ed un maggior dettaglio rispetto la realizzazione degli interventi. Si richiede una lettura del PUMS facilitata.	lettura PUMS facilitata	Parzialment e accolta	Il PUMS del Comune di Modena ha seguito una metodologia articolata, condivisa e fortemente supportata dall'analisi quantitativa dei fenomeni in atto. Per primo è stato redatto un Quadro Conoscitivo a supporto delle Linee di Indirizzo (Ldi) che inquadrano, per modalità e macro-temi, le dimensioni del fenomeno e le criticità/opportunità allo stato attuale, in coerenza con le linee guida ELTIS e ministeriali. Sulla base delle Ldi sono stati definiti gli obiettivi, condivisi da cittadinanza e stakeholders, base per redigere il Documento Preliminare del PUMS (DP), che ha individuato, per ciascun obiettivo, le relative politiche e strategie, nonché un primo set di interventi. Il documento del PUMS è dunque stato redatto sulla base di tali strumenti preliminari, scegliendo di mantenere, per coerenza e facilità di lettura, la stessa impostazione che individua dapprima gli obiettivi del Piano poi le strategie, declinandole successivamente, tema per tema, in interventi/azioni da portare a termine entro gli scenari temporali di riferimento (2022, 2025 e 2030). Durante la fase di consultazione dei Quartieri, ad ogni modo, ove richiesto è stato tenuto uno specifico incontro con Assessore e tecnici ai fini di una più agevole focalizzazione degli interventi assieme alla loro eventuale localizzazione sul territorio.	0		
304	1	13		28/04/2020	Quartiere 2	Enti	mobilità dolce		Si propongono il Pedibus e il Bicibus, come un modi per ridurre il traffico e promuovere la socializzazione	percorsi sicuri casa-scuola	Accolta	Si comunica che il potenziamento di progetti su "Percorsi sicuri casa-scuola", quali Pedibus e Bicibus, è già previsto dal PUMS al par. 3.2.1.2, con l'obiettivo di incoraggiare l'uso della bicicletta e dell'andare a piedi negli spostamenti quotidiani casa-scuola, puntando al contempo a migliorare la sicurezza stradale di ciclisti e pedoni nelle aree di accesso alle scuole. Si sottolinea inoltre che il Pedibus è già attivo a Modena e che si prevede, in parallelo al potenziamento di tali servizi, di attivare progetti a sostegno della mobilità dolce in relazione all'utenza scolastica come interventi sulla segnaletica e realizzazione di Zone Quiete.	0		
305	2	13		28/04/2020	Quartiere 2	Enti	metodologia e integrazione PUMS-PUG		Si propone un'accurata analisi del fabbisogno dei gruppi che usufruiscono della rete dei trasporti.	analisi fabbisogni	Accolta	La metodologia del PUMS prevede, a monte di qualsiasi piano o progetto specifico, un'analisi dello stato di fatto e della domanda di spostamento da parte degli utenti. L'analisi della domanda di trasporto è infatti definito come elemento imprescindibile per qualsiasi azione di mobilità, con particolare riferimento alla pianificazione del trasporto pubblico.	0		
306	3	13		28/04/2020	Quartiere 2	Enti	trasporto pubblico		Si propone la creazione di nuovi HUB.	nuovi hub	Accolta	Tra i progetti previsti dal PUMS per il trasporto pubblico vi è la creazione del nuovo hub intermodale di Modena presso le aree adiacenti alla stazione ferroviaria centrale. L'ambizioso progetto prevede lo sviluppo di un grande polo dedicato alla mobilità delle persone in un ambito unitario e strategico, sul quale convergeranno tutti i servizi di trasporto pubblico - su ferro e su gomma - nonché altre funzioni atte a potenziare l'intermodalità e rendere più agevoli le interconnessioni (es. bike sharing, depositi protetti per bici e scooter privati, servizio taxi, ecc.). Per quello che riguarda le merci è previsto lo sviluppo di uno specifico Studio di fattibilità di logistica urbana, finanziato da fondi provenienti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che di certo prevederà anche hub in alcune zone strategiche della città per la logistica dell'ultimo miglio a impatto zero.	0		