



Savignano sul Panaro

Servizio di architettura e ingegneria per la redazione di uno studio ad integrazione della strategia per la qualità urbana ed ecologico ambientale (ART.34 LR 24/2017) sulla mobilità del territorio comunale, con particolare riferimento ad alcune criticità elencate nel “Documento di indirizzi per la formazione del PUG”

Report delle attività

Perugia | 10/06/2021

[3907PRO]



TPS Pro srl Società di Ingegneria
Bologna - Perugia | www.tpspro.it



Indice

1	Premessa	3
2	Le fasi di lavoro	4
2.1	Condivisione delle ipotesi di intervento con la commissione urbanistica	4
2.2	Partecipazione.....	5
3	Gli esiti della partecipazione	7
3.1	Località Bocchirolo: gli accessi alla Pedemontana	7
3.2	Località Mulino: nodo del passaggio a livello	13
3.3	Località Doccia	15
3.4	Località Formica	16



1 Premessa

L'oggetto dello studio in esame è l'analisi di alcune criticità presenti sul territorio di Savignano sul Panaro. Il territorio comunale di Savignano si sviluppa in lunghezza lungo l'arteria della via Claudia e della SP14. La struttura dell'abitato è policentrica e i centri principali sono Mulino, Doccia e Formica. Le criticità sono distribuite nei vari centri e brevemente descritte di seguito.

A Mulino e a Doccia sono presenti due passaggi a livello. Il primo poco dopo la fermata di Savignano Mulino venendo da Bazzano ed è in corrispondenza di un incrocio nevralgico per la mobilità di Savignano essendo l'incrocio fra la via Claudia (SP569) e la SP14 che è il collegamento fra Savignano e la Nuova Pedemontana, ovvero una delle strade più importanti dell'area. Questo incrocio soffre delle criticità presentate nel quadro conoscitivo (Allegato A) e si configura come la principale problematica della mobilità savignanese.

Il passaggio a livello di Doccia invece, molto prossimo alla stazione di Savignano Centrale, crea meno code dato che serve una via, via Sant'Anna, poco trafficata.

A Formica l'analisi aveva lo scopo di verificare quanto la tangenziale esterna all'abitato, prevista nel PRG del 1999 e mai realizzata, avesse ancora ragione di essere compresa nel nuovo piano urbanistico. Le indicazioni dell'Amministrazione hanno suggerito di prendere in esame soprattutto il traffico pesante generato e attratto dai villaggi artigianali della zona (Formica e Garofano).

La terza criticità del territorio da prendere in esame era quella riferita agli accessi della Nuova Pedemontana, a Nord del territorio. Gli incroci sono particolarmente pericolosi e la geometria appare inadeguata.

Lo studio propone quindi delle opere e degli interventi per mitigare queste criticità da verificare attraverso la fase di partecipazione per conoscere la posizione della cittadinanza su queste proposte ed il livello di preferenza agli interventi.

Il presente documento ha l'obiettivo di fare sintesi sui risultati della fase partecipativa e le conseguente strategie dell'Amministrazione in relazioni alle criticità valutate. In allegato alla presente relazione tutta la documentazione predisposta nell'ambito della costruzione delle proposte e della fase partecipativa.

2 Le fasi di lavoro

Le fasi del lavoro sono sinteticamente descritte di seguito:

1. raccolta dati ed analisi della pianificazione comunale e sovraordinata (PRIT adottato, PTCP, PRG vigente, Documento di indirizzi per la formazione del PUG approvato, ecc...), degli esiti del percorso partecipato precedentemente svolto “Savignano 2030”, delle eventuali segnalazioni già ricevute dal Comune in merito alle criticità da analizzare;
2. elaborazione dei documenti necessari allo svolgimento del processo partecipativo;
3. pubblicazione dei materiali per la rappresentazione delle criticità e delle proposte per la loro risoluzione;
4. possibilità da parte degli stakeholder e della cittadinanza di presentare rilievi di criticità e proposte relativamente alle aree oggetto di analisi, sia via mail sia cartacei;
5. coinvolgimento specifico degli attori già intervistati nell’ambito del precedente processo partecipativo “Savignano 2030”, relativamente al nodo di Mulino;
6. elaborazione di un documento di sintesi dei rilievi/proposte pervenuti;
7. presentazione e discussione del documento di sintesi durante la seduta della Commissione consiliare Urbanistica, lavori pubblici e tutela ambientale e Commissione consultiva Urbanistica, lavori pubblici e tutela ambientale;
8. pubblicazione del documento di sintesi integrato con i contributi delle commissioni;
9. predisposizione e consegna degli elaborati finali a supporto della redazione del PUG.

Si sottolinea come la fase di partecipazione si sia svolta in modalità compatibili con il periodo pandemico e quindi attraverso la pubblicazione online del materiale informativo e di un questionario.

2.1 Condivisione delle ipotesi di intervento con la commissione urbanistica

Il primo step di confronto con l’Amministrazione è avvenuto attraverso la presentazione delle prime proposte davanti alla Terza Commissione Urbanistica del Comune di Savignano.

Sono state presentate le proposte di intervento riguardo i temi di:

- Località Bocchirolo: Accessi alla Pedemontana

- Località Mulino: il nodo del passaggio a livello
- Località Doccia: il nodo del passaggio a livello
- Località Formica: le eventuali bretelle per il traffico pesante

Si rimanda alla presentazione in allegato (Allegato A) per maggiori dettagli e agli allegati grafici (Allegati AT1, AT2, AT3).

Dall'incontro con la Commissione sono emerse le proposte e le indicazioni finali per la produzione del documento da presentare alla cittadinanza durante la fase partecipativa del processo.

La differenza principale fra i due documenti è l'eliminazione dalla proposta portata in Commissione di possibili alternative infrastrutturali di sottopassaggio carrabile fra Doccia e Mulino, mantenendo unicamente quella su via Lucerni. Questa scelta è stata dettata da tre principi fondamentali:

- I terreni che sarebbero stati interessati dalla proposta intermedia prevedevano alcuni vincoli;
- L'Amministrazione Comunale e la Commissione hanno ritenuto di fondamentale importanza per la cittadinanza l'utilizzo attuale e promiscuo di via Vecchiati;
- Il passaggio a livello di Doccia non è una criticità e si desidera mantenerlo allo stato attuale;
- Si è ritenuto che l'opera intermedia avrebbe avuto un impatto eccessivo sul territorio di Savignano.

Il documento finale presentato ai cittadini è quindi stato modificato e ritariato proponendo per il nodo di Mulino le proposte articolate in tre combinazioni e per il nodo di Doccia si è proposto di mantenerlo così com'è.

2.2 Partecipazione

Il documento (Allegato B) da presentare ai cittadini è stato caricato su una pagina dedicata del sito del Comune accompagnato dalle tavole grafiche (Allegati BT1, BT2, BT3) e la cittadinanza è stata invitata a prenderne visione e rispondere al questionario online, costruito attraverso Google Forms, che aveva il compito di raccogliere le opinioni dei cittadini. Si vedano gli Allegati C e D per i dettagli del questionario.

Il questionario indagava le preferenze dei cittadini sui vari temi trattati. Era suddiviso in tre sezioni, una per ogni macrotema trattato: Bocchirolo, Mulino e Doccia, Formica. Le domande indagavano sia quanto il tema era sentito e considerato critico, sia quale delle opzioni proposte nel documento si ritenevano migliori. C'era inoltre la possibilità di inserire, attraverso domande aperte, anche dei



commenti e delle proposte. In alternativa si dava libertà di inviare proposte più articolate attraverso una mail.

La fase di partecipazione ha riscosso un buon successo con 102 savignanesi che hanno risposto al questionario facendo pervenire anche un gran numero di commenti puntuali e di proposte.

Un altro momento di partecipazione importante è stato l'incontro con le aziende di via Lucerni. Questo incontro si è reso indispensabile perché la proposta di intervento infrastrutturale per la soluzione del nodo di Mulino andava a toccare direttamente la via. Tale incontro che si è svolto in forma di videoconferenza ha riscosso grande attenzione dalle aziende ed è stato presentato loro le soluzioni proposte facendo riferimento a come l'eventuale pianificazione dell'opera avrebbe avuto impatto minimo sulle loro attività.

3 Gli esiti della partecipazione

La fase di partecipazione di questo studio si è composta da un questionario, tenuto con un form di Google Moduli che è stato online per circa un mese, fra fine Marzo e fine Aprile. Al questionario hanno risposto 102 persone e si può considerare quindi un ottimo risultato.

Inoltre, dato che la principale problematica era quella del nodo di Mulino, si è discusso con le aziende che hanno l'accesso su via Lucerni per illustrare loro le principali idee e proposte.

Il dettaglio dei risultati del form on line sono riportati nell'Allegato E.

Alcuni cittadini hanno riportato via mail i loro commenti e talvolta alcuni documenti e allegati. Si riportano i più rilevanti fra gli allegati (Allegati F).

Di seguito si riportano i principali risultati della fase di partecipazione e le possibili azioni che verranno inserite nel PUG.

3.1 Località Bocchirolo: gli accessi alla Pedemontana

La prima zona di intervento prevista corrisponde agli accessi alla Strada Provinciale Nuova Pedemontana. Lo stato attuale prevede degli accessi a livelli sfalsati che presentano alcuni problemi di sicurezza:

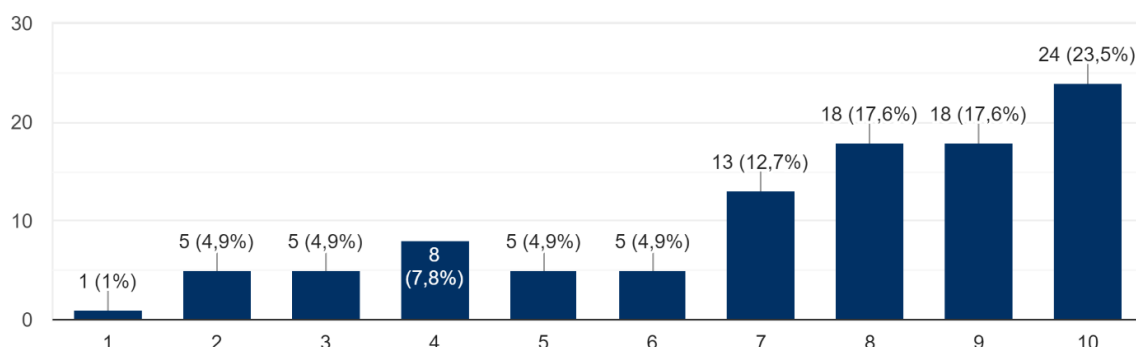
- sia lato Nord che lato Sud della provinciale sono praticamente assenti le corsie di accelerazione, sono invece presenti le corsie di decelerazione anche se la geometria risulta da verificare;
- si rileva che alcuni utenti per evitare di utilizzare il cavalcavia ed entrare in Pedemontana in direzione Modena provenendo da Savignano, preferiscono fare una inversione a U entrando dallo svincolo a sud;
- altre criticità minori rilevate nella fase di partecipazione:
 - scarsa illuminazione;
 - scarse indicazioni.

Per risolvere la prima criticità la soluzione prevista è quella di realizzare le corsie di accelerazione per favorire l'ingresso in Pedemontana e, possibilmente, migliorare quelle di decelerazione per l'uscita dalla Pedemontana allungandole.

Dalla fase di partecipazione emerge che effettivamente il problema della sicurezza degli accessi è molto sentito nella popolazione come si osserva nella figura successiva.

Ritieni pericolosi gli accessi?

102 risposte



Oltre il 23% delle risposte giunte al questionario indica una criticità massima e quasi il 60% oltre il livello 8.

Dalle risposte puntuali emerge che alcuni cittadini hanno un'opinione negativa riguardo il cavalcavia e in generale la praticità dell'intersezione a livelli sfalsati dato che in generale il percorso per accedere allo svincolo lato nord della strada provinciale risulta particolarmente lungo e "controintuitivo". Alcuni degli interventi giunti attraverso il questionario proponevano l'introduzione di una rotonda al posto dello svincolo attuale proprio per ovviare a questa problematica. Si sottolinea che anche la seconda criticità elencata precedentemente è collegata alla caratteristica della viabilità di accesso allo svincolo e che induce alcuni automobilisti a preferire di accedere in Pedemontana effettuando l'inversione ad U nonostante la sua pericolosità.

La realizzazione di una rotonda, seppur efficace dal punto di vista della semplificazione delle manovre di accesso alla Pedemontana, presenta alcune criticità:

- elevato consumo di suolo;
- necessità di espropri significativi che potrebbero rallentare se non vanificare la realizzazione dell'opera e quindi la soluzione delle criticità attuali;
- elevati costi di realizzazione: infatti oltre al maggior costo di realizzazione della rotonda rispetto all'adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione è necessario computare anche le spese per la demolizione del sovrappasso (peraltro costruito da soli 10 anni)
- la demolizione del sovrappasso si potrebbe configurare come un danno erariale, e quindi potrebbe di fatto bloccare la realizzazione dell'intervento;
- notevoli problematiche a livello realizzativo dell'opera che impatterebbe in modo significativo e prolungato con il traffico presente in Pedemontana;
- criticità di funzionamento della rotonda che potrebbero rappresentare a loro volta elementi di criticità in termini di sicurezza alla stessa stregua dell'inversione ad U;
- coerenza con la progettazione precedente.

Risulta evidente come il consumo di suolo derivante da un'intersezione a rotonda sarebbe maggiore rispetto a quello di prolungare le corsie di accelerazione e decelerazione. Il consumo di suolo



corrisponde anche ad un costo maggiore sia per quanto riguarda le opere sia per quanto riguarda gli espropri. Il consumo di suolo, in particolare, risulta essere un tema molto sentito dalla cittadinanza di Savignano. Molti dei commenti al questionario relativi a varie zone del territorio, hanno evidenziato come il consumo di suolo sia a tutti gli effetti uno degli indirizzi che il futuro piano deve assumersi. Sembra quindi più indicata l'opera proposta, molto meno impattante.

Nel caso di rotatoria, si aggiunge, la conseguente demolizione del cavalcavia porterebbe con sé le problematiche legate ai costi eccessivi. La demolizione del cavalcavia è di per sé un costo notevole che si va a sommare a quelli legati ai lavori di costruzione stradale veri e propri. Costi minori e accordi più semplici sia con il gestore che con le proprietà dei terreni da espropriare fanno ipotizzare che la soluzione proposta possa anche essere progettata, finanziata, cantierizzata e quindi messa in opera in tempi molto più brevi, risolvendo un grave problema di sicurezza, molto sentito dai savignanesi.

Si consideri poi che Nuova Pedemontana e quindi il cavalcavia sono di realizzazione piuttosto recente, c'è da considerare un danno erariale e possibili procedure di controllo da parte della Contea dei Conti che permettano la demolizione di un ponte costruito dopo pochi anni.

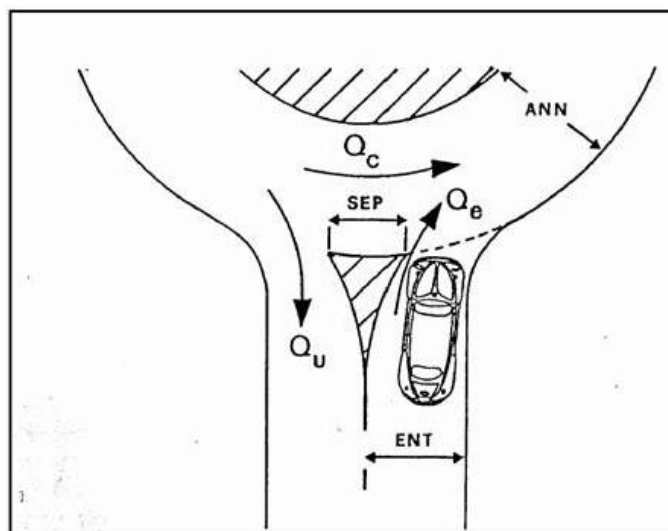
Si consideri, infine che la Pedemontana è realizzata con l'idea di renderla una delle principali arterie di scorrimento in direzione Est-Ovest. L'introduzione degli svincoli a livelli sfalsati nella progettazione originale dà questa idea e per coerenza si ritiene che sia il caso di mantenere l'esistente e minimizzare le interferenze fra il traffico principale e quello in ingresso o egresso e soprattutto di attraversamento. La rotatoria invece creerebbe un'interferenza costringendo i mezzi circolanti sulla strada principale a rallentamenti e alla formazione di code che potrebbero rivelarsi un grave problema in termini di sicurezza.

Per completare le analisi sul tema della fattibilità della rotatoria sono stati anche analizzati i flussi di traffico presenti sulla stessa a partire dalle simulazioni effettuate nell'ambito del PSC (Piano Strutturale Intercomunale delle Terre dei Castelli). La simulazione qui riportata è tratta dal quadro conoscitivo per il PSC, fa riferimento alla domanda proiettata al 2016 con la rete prevista, nell'ora di punta del mattino. Si osserva come il nodo di interesse veda una domanda principalmente proveniente da Savignano verso Ovest e quindi proprio la manovra più penalizzata dallo svincolo per la sua percorrenza geometrica poco diretta con l'aumento del rischio di frequenza delle manovre più pericolose.



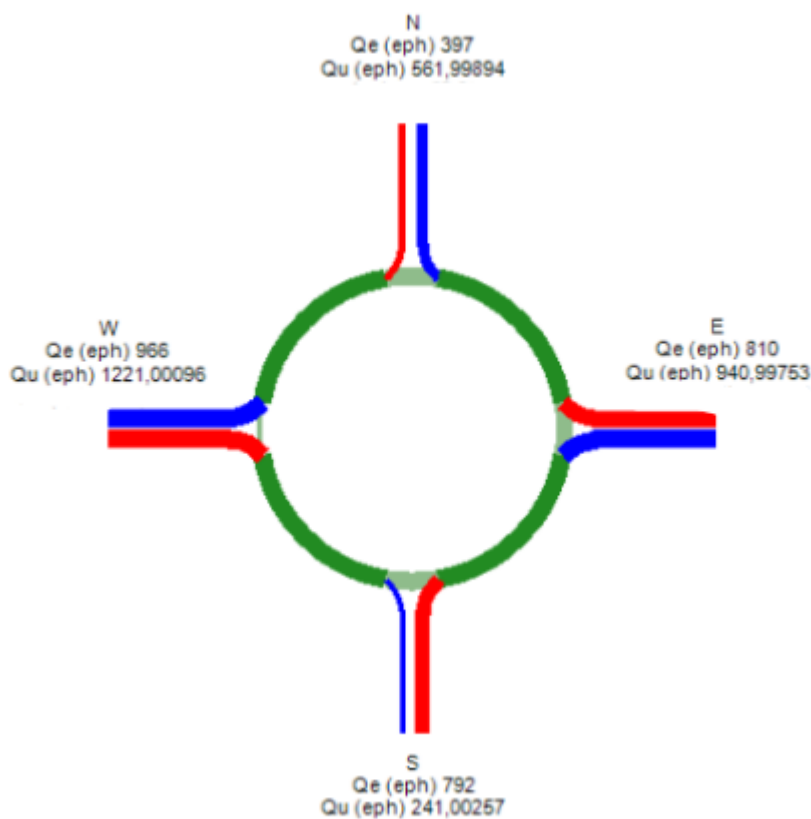
Si è proceduto in ogni caso ad un primo calcolo per stimare l'efficienza di una eventuale rotatoria. Il software utilizzato per la verifica segue il metodo di calcolo SETRA (1987) che come dati richiede il flusso di autoveicoli equivalenti per ogni manovra e alcuni parametri geometrici. I flussi sono stati ricavati dalla tavola riportata precedentemente, tratta dal quadro conoscitivo per il Piano Strutturale Intercomunale delle Terre dei Castelli, in particolare le tavole integrative del 2017.

Le grandezze che intervengono nel calcolo della capacità sono rappresentate nella figura sottostante: il flusso che percorre l'anello all'altezza della immissione (Q_c), il flusso entrante (Q_e), il flusso uscente (Q_u), la larghezza dell'isola spartitraffico all'estremità del braccio (SEP), la larghezza dell'anello (ANN), la larghezza della corsia di entrata misurata dietro il primo veicolo fermo all'altezza della linea del 'dare precedenza' (ENT).



I bracci vengono denominati secondo i punti cardinali e si riporta la matrice utilizzata per il calcolo.

		DESTINAZIONE				
		N	W	S	E	
ORIGINE	N	0	219	78	100	397
	W	112	0	113	741	966
	S	400	292	0	100	792
	E	50	710	50	0	810
		562	1221	241	941	



Si è deciso di prendere, per i parametri geometrici, delle dimensioni paragonabili a quelle della rotonda che ora è la testa finale della Nuova Pedemontana in zona Sant'Eusebio. Si è scelto pertanto:

Diametro esterno (m)	50
Larghezza della corsia giratoria – ANN – (m)	10
Larghezza dell'isola spartitraffico – SEP – (m)	10 per i bracci E e W
	7.5 per i bracci N e S
Larghezza della corsia di entrata misurata dietro il primo veicolo fermo all'altezza della linea ... – ENT – (m)	6.5 per i bracci E e W
	4 per i bracci N e S

I risultati della simulazione consegnano alcune grandezze con cui valutare la bontà dell'intersezione. Questo metodo, per quanto empirico, con semplici passaggi dà la possibilità di valutare alcune grandezze. Queste grandezze possono essere poi riassunte in un unico valore, il Livello di Servizio (LOS) che è un parametro che viene stimato secondo le metodologie dell'Highway Capacity Manual (HCM) e varia da A ad F. A indica circolazione libera e ottimale, F indica forte congestione.

Nel caso in esame il software restituisce un LOS per ogni ramo dell'intersezione:

	x	tm (s)	Lm	Lm (m)	Lmax	Lmax(m)	LOS
N	0.62	19.70	2.20	13.00	4.70	28.3	C
W	0.71	14.20	3.80	22.90	7.20	43.4	B
S	1.03	138.40	30.50	182.70	41.50	249.2	F
E	0.84	27.20	6.10	36.70	13.40	80.7	D

Dove:

x	Grado di saturazione
tm (s)	tempo medio di attesa (o ritardo medio)
Lm	lunghezza media della coda (in numero di veicoli)
Lm (m)	lunghezza media della coda (in metri)
Lmax	Lunghezza massima della coda (in numero di veicoli)
Lmax (m)	Lunghezza massima della coda (in metri)
LOS	Livello di servizio

Dai risultati appare evidente che i livelli di servizio siano insufficienti. Lungo l'asse privilegiato, ovvero Est-Ovest, i livelli di servizio B e D sono insufficienti e ancora peggiori sono quelli in direzione Nord-Sud. Si sottolinea inoltre che il livello di servizio minimo in ambito extraurbano è C. Per cui è sconsigliabile intervenire con questa geometria di intersezione.

La questioni economiche, le questioni legate al livello di servizio e le questioni legate al consumo di suolo portano a considerare poco indicata la soluzione a rotatoria preferendo la più economica e meno impattante soluzione proposta.

Questo intervento difficilmente può eliminare il problema delle immissioni pericolose, al massimo si renderà più difficile per la nuova forma geometrica. Per risolvere la criticità delle manovre pericolose, l'intervento consigliato è quello di inserire un sistema di videocamere per catturare eventuali infrazioni dato che separare le due corsie con un cordolo o uno spartitraffico è impossibile per questioni geometriche. L'Amministrazione ha già precedentemente esplorato questa possibilità con il gestore dell'infrastruttura. Assieme alle videocamere è fondamentale predisporre corrette informazioni riguardo il percorso e riguardo la presenza delle videocamere attraverso la cartellonistica.

Quindi si consiglia che nel nuovo piano urbanistico sia presente la riorganizzazione degli svincoli con l'adeguamento geometrico e l'inserimento delle corsie specializzate e la predisposizione del sistema video per le infrazioni.

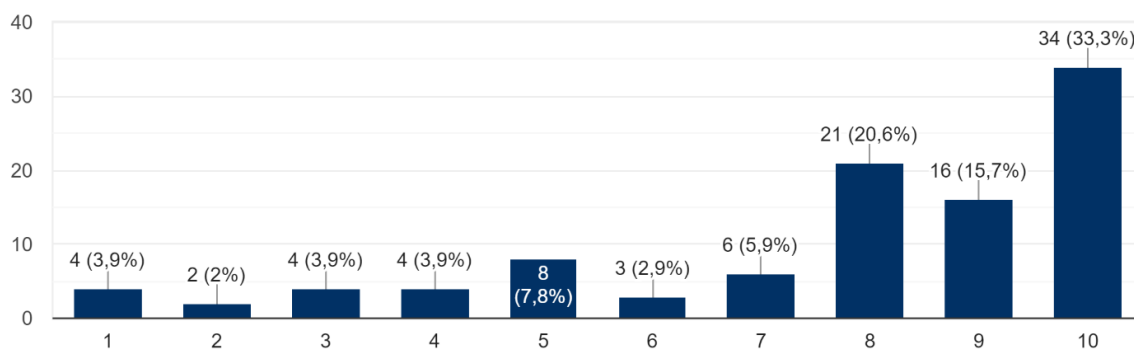
3.2 Località Mulino: nodo del passaggio a livello

Le criticità del nodo di Mulino sono le lunghe code che ora si formano al semaforo. La percezione della cittadinanza è quella che queste dipendano principalmente dal passaggio a livello. Tuttavia, la ferrovia prevede solo un paio di treni all'ora. Il problema principale è dato dalla geometria dell'incrocio semaforizzato. La domanda di svolta a sinistra dalla via Claudia alla via Magazzino (direzione Pedemontana) è elevata (vedasi simulazioni del quadro conoscitivo del Piano Strutturale Intercomunale). La via Claudia di contro vede una domanda altrettanto rilevante e queste due correnti in conflitto meriterebbero probabilmente una soluzione con corsia di accumulo centrale per la svolta a sinistra, almeno dal lato di Savignano. Lo spazio, per allargare la strada con un'ulteriore corsia andrebbe ricavato sul lato destro della strada. Questa soluzione è impossibile in quanto si andrebbe ad espropriare un'area privata che ospita i parcheggi antistanti alle attività economiche. La soluzione prevista quindi è quella di posticipare l'attraversamento della ferrovia oltre la stazione attraverso un sottopassaggio e una rotonda che sia in grado di distribuire le due correnti in conflitto.

Anche questo punto è particolarmente sentito dai cittadini con un terzo di coloro che hanno risposto al questionario che giudica con il massimo livello di gravità il problema della mobilità del nodo di Mulino.

Quanto ritieni problematico il problema di mobilità dato dal passaggio a livello in zona Mulino?

102 risposte



Le soluzioni ipotizzate per il nodo di Mulino e sottoposte alla cittadinanza erano di fatto tre.

La prima soluzione era una soluzione di non intervento, in cui ci si limitava, ove possibile, a migliorare gli attraversamenti ciclo-pedonali in modo da migliorare la sicurezza dei pedoni che ora terminano direttamente sulla barriera di protezione del passaggio al livello come si vede chiaramente nella foto tratta da Google Street View riportata in seguito.



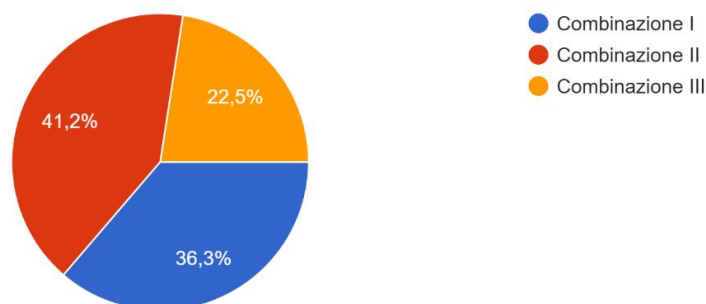
La combinazione due ideava una chiusura del passaggio livello carrabile ma mantenendolo aperto al traffico ciclopedonale. Per l'attraversamento carrabile era prevista la realizzazione di un sottopassaggio alla ferrovia all'altezza di via Lucerna ed erano state proposte due alternative geometriche.

La terza combinazione rispetto alla seconda chiudeva anche il passaggio a livello per i pedoni e le biciclette, il collegamento fra le due parti del paese era garantito da un sottopassaggio ciclopedonale per il quale sono state proposte varie posizioni e configurazioni.

La fase di partecipazione ha evidenziato una scarsa convergenza su quale soluzione la cittadinanza ritenga migliore. Infatti, si è osservato che la soluzione I, ovvero non fare nulla, è stata scelta da circa il 40%, solo pochi punti percentuali sopra si posiziona invece la combinazione II. La terza combinazione, infine, quella che prevede anche la realizzazione del sottopassaggio ciclopedonale resta indietro, ma raccoglie in ogni caso oltre un quinto dei consensi.

Quale ipotesi preferisci?

102 risposte



La realizzazione del sottopassaggio carrabile è quindi prevalente, ma non così tanto da indicarla come urgente per il piano urbanistico in redazione. Ci si può limitare ad inserirla come possibilità futura nel caso di peggioramento delle condizioni del traffico sul nodo.

Si consideri inoltre che come evidenziato nei documenti introduttivi, la combinazione II potrebbe incontrare difficoltà di realizzazione in quanto per FER l'interesse è quello di chiudere il passaggio a livello in maniera definitiva, tanto per la mobilità attiva che per quello dei mezzi motorizzati. Ciò comporta che FER spinga e collabori economicamente alla sola combinazione III. Dai commenti emerge che una parte della cittadinanza è fortemente contraria ai sottopassaggi pedonali e che nel caso di impossibilità di perseguire la preferita soluzione II, la maggior parte di questi possa convergere sulla combinazione I.

La risposta delle aziende è stata positiva e hanno ritenuto importante mantenere via Lucerni con la funzione attuale, fondamentale, per le proprie attività. Hanno inoltre confermato la criticità del nodo per la mobilità di Savignano.

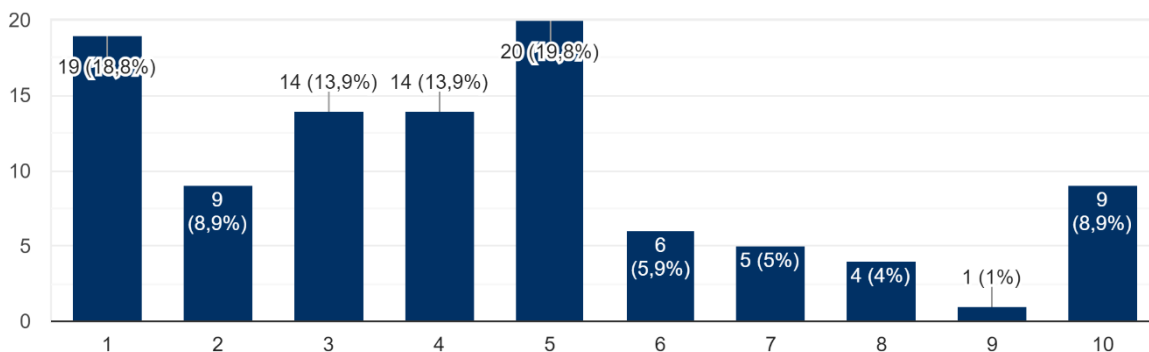
Registrando la mancanza di una forte tendenza verso una o l'altra soluzione, l'esito di questo percorso partecipativo suggerisce di non impegnarsi ulteriormente nell'inserimento di nuove infrastrutture o sottopassaggi e mantenere la strada attuale con il passaggio a livello, limitandosi ad inserire il tracciato proposto nei documenti ma senza iniziare gli step di colloquio con gli enti interessati e solo come una prospettiva strategica e non operativa.

3.3 Località Doccia

Per quanto riguarda invece Doccia si conferma, come da attese, che il passaggio a livello ad oggi non si configura come un problema per i savignanesi come emerge dal grafico sottostante.

Quanto ritieni problematico il problema di mobilità dato dal passaggio a livello in zona Doccia?

101 risposte



Si propone pertanto di non intervenire a Doccia. Il passaggio a livello risulta poco impattante per il traffico stradale dato che serve una strada poco frequentata e soprattutto da traffico locale. Inoltre,

essendo molto prossimo alla stazione ferroviaria si considera anche di poco impatto per il traffico ferroviario.

Dai questionari emerge che i problemi di mobilità di doccia possono essere ricercati nel semaforo di fronte al Comune e in alcuni sensi unici che creano problemi alla cittadinanza. Per i dettagli si rimanda all'Allegato E e al database delle risposte al questionario.

3.4 Località Formica

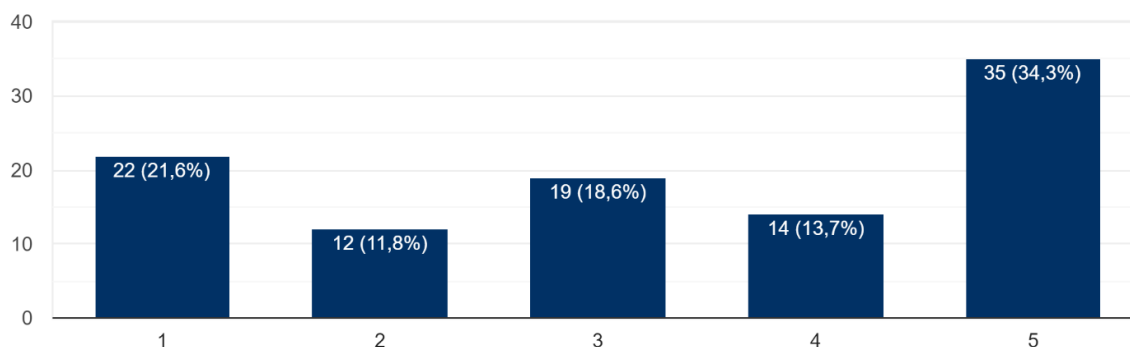
Le analisi riguardo la mobilità dell'area di Formica miravano ad individuare proposte di intervento che avessero come scopo quello di catturare il traffico pesante attratto e generato dal villaggio artigianale di Formica e in seconda battuta di Garofano. Il problema nasce dal fatto che i veicoli pesanti oggi impegnano via Tavoni e il ponte per Vignola e quindi viabilità storica e non adeguata a questa tipologia di traffico. L'obiettivo è quindi quello di rendere conveniente per questi mezzi utilizzare la Pedemontana utilizzando lo svincolo di Bocchirolo. Inoltre, l'indagine nasceva dalla necessità di verificare quanto fosse adeguata e ancora adatta la bretellina prevista nel PRG del 1999.

Questa bretellina effettivamente risulta molto impattante come consumo di suolo e non sembra che il traffico possa giustificare un'opera così impattante. Inoltre, si sottolinea come la previsione precedente non fosse in grado di intercettare il traffico pesante del villaggio artigianale, infatti lo sviluppo era sul lato opposto del villaggio artigianale. In questo modo il traffico prodotto e generato dal villaggio industriale utilizzerebbe in ogni caso la viabilità esistente. Le proposte di bretelline, infatti, si sviluppavano dal lato opposto.

La fase di partecipazione ha fatto emergere che il problema è meno sentito dei precedenti e la maggior parte degli intervistati preferisce non intervenire.

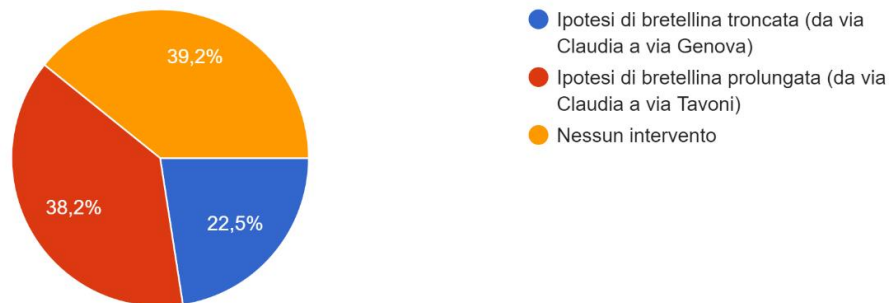
Quanto ritieni necessario un intervento per organizzare il traffico pesante e deviarlo verso la Pedemontana?

102 risposte



Quale delle opzioni preferisci?

102 risposte



In ogni caso non si vede una netta preferenza rispetto ad una soluzione. Dai commenti si rileva come in ogni caso i problemi di Formica che più interessano alla popolazione sono i semafori su via Tavoni.

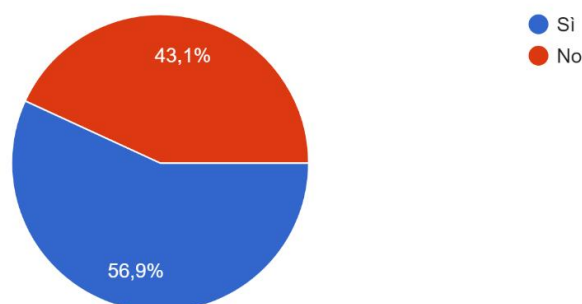
Si può considerare allora la sostituzione del semaforo fra via Tavoni e via Fratelli Cervi. Questa è uno dei punti che dagli abitanti hanno segnalato più di frequente. Questa rotatoria aiuta moltissimo anche alcune aree industriali che hanno difficoltà coi mezzi pesanti a compiere alcune manovre.

Anche in questo caso quindi le ipotesi di intervento non saranno inserite nel piano in redazione poiché non sono emerse dai commenti, dalla partecipazione e da altri colloqui delle indicazioni così decise verso un senso o l'altro.

Lo stesso si può dire per l'ipotesi di inserire una rotatoria fra via Tavoni e via Claudia, questa infatti non riscuote un successo così forte da giustificare l'inserimento nel piano e sarà in caso valutata in futuro.

Ritieni utile inserire una rotatoria all'incrocio fra via Tavoni e via Claudia

102 risposte



Si suggerisce in ogni caso, dalla lettura dei commenti al questionario di prevedere una riorganizzazione generale di Formica andando a rilevare le varie problematiche del territorio sia per la mobilità dolce (marciapiedi, ciclabili...) che per quella motorizzata e privata come sensi unici, semafori, parcheggi e congestione per l'uscita dalle scuole.