



Comune di  
Ozzano dell'Emilia

# LA MOBILITÀ AL CENTRO

## accessibilità e vivibilità di Ozzano

Risposta alle osservazioni allo studio di fattibilità dell'area centrale di  
Ozzano dell'Emilia



# LA MOBILITÀ AL CENTRO

## accessibilità e vivibilità di Ozzano

elaborato

**Parere tecnico sulle osservazioni pervenute ed  
indicazione delle priorità e le linee di indirizzo  
per le successive fasi di progettazione**

# 01

Comune di Ozzano dell'Emilia

consegnato il: 18.02.2026

progettista/i

Ing. **Francesco Seneci**

gruppo di lavoro

Ing. **Filippo Forlati**

Arch. Nicola Bertuccio

**NET**  **MOBILITY**

Società di ingegneria I.C.F. e P.IVA 03184140238  
Via Adriano Garbini 15, 37135, Verona  
39 045 8250176 | [netmobility@netmobility.it](mailto:netmobility@netmobility.it)

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>OSSERVAZIONI PERVENUTE</b> .....	<b>4</b>
2.1	VIALE DUE GIUGNO.....	4
2.1.1	Sintesi osservazioni.....	4
2.1.2	Valutazione tecnica.....	5
2.2	VIA ALDO MORO – VIA S. ANDREA.....	5
2.2.1	Sintesi osservazioni.....	9
2.2.2	Valutazione tecnica.....	9
2.3	VIA MAZZINI – VIA GALVANI.....	11
2.3.1	Sintesi osservazioni.....	11
2.3.2	Valutazione tecnica.....	12
2.4	PASSEGGIATA DELLE SCUOLE.....	17
2.4.1	Sintesi osservazioni.....	17
2.4.2	Valutazione tecnica.....	17
2.5	PIAZZA ALLENDE.....	19
2.5.1	Sintesi osservazioni.....	19
2.5.2	Valutazione tecnica.....	19
2.6	OSSERVAZIONI GENERALI / ALTRI INTERVENTI.....	21
2.6.1	Sintesi osservazioni.....	21
2.6.2	Valutazione tecnica.....	21
<b>3</b>	<b>CONCLUSIONI: PRIORITÀ E LINEE DI INDIRIZZO PER LA PROGETTAZIONE</b> .....	<b>23</b>
	Priorità a medio termine.....	23
	Priorità a lungo termine.....	23

## INDICE DELLE FIGURE

Fig. 1-1 - Visione strategica degli interventi proposti per l'area centrale di Ozzano.....	1
Fig. 1-2 - Tabella riassuntiva sulle tematiche individuate nelle osservazioni.....	3
Fig. 2-1 - Ciclabilità pre intervento su viale 2 Giugno.....	7
Fig. 2-2 - Ciclabilità post intervento su viale 2 Giugno.....	8
Fig. 2-3 - Configurazione dei sensi unici di via Mazzini e via Galvani.....	14
Fig. 2-4 - Andamento dei tasso di motorizzazione. ....	15
Fig. 2-5 - Andamento dei tassi di immatricolazione auto e popolazione 2004-2024.....	16
Fig. 2-6 - Tipologia e dimensioni degli stalli di sosta.....	16
Fig. 2-7 - Configurazione del senso unico di via A. Costa.....	18

# 1 PREMESSA

Il 5 febbraio del 2025 la società di ingegneria **NetMobility srl** è stata affidataria, dall'**Unione dei Comuni Savena-Idice**, di uno **studio di fattibilità** per interventi di **rigenerazione urbana e sicurezza stradale** da sviluppare nei comuni di Loiano, Monghidoro, Monterenzio, Ozzano dell'Emilia e Pianoro. Il Progetto di fattibilità è stato consegnato il 2 maggio 2025 e **approvato l'8 maggio 2025** dalla giunta dell'Unione.

A Ozzano dell'Emilia l'area oggetto di studio è stata l'area centrale del capoluogo, attorno a viale 2 Giugno, recentemente interessata da interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e luogo di luogo di insediamento della nuova scuola di primo grado Panzacchi con annesse funzioni culturali e sportive. Sono stati previsti interventi principalmente su viale 2 Giugno, via Mazzini, via Galvani, via Moro, via Sant'Andrea, viale e piazza Allende.

A Ozzano la proposta si è focalizzata sui seguenti punti:

- **estensione della Zona 30** all'area centrale del capoluogo che ha come fulcro viale 2 Giugno;
- incremento del **comfort e della sicurezza dei pedoni** nell'attraversamento delle principali intersezioni e continuità dei percorsi pedonali;
- **ricucitura dei percorsi ciclabili** esistenti tramite percorsi separati o percorsi in carreggiata;
- miglioramento della **sicurezza nelle principali intersezioni**;
- segnalamento e **incremento della sosta** nell'ambito sud-ovest del centro (via Mazzini-via Galvani);
- aumento del **turnover della sosta** lungo viale 2 Giugno.

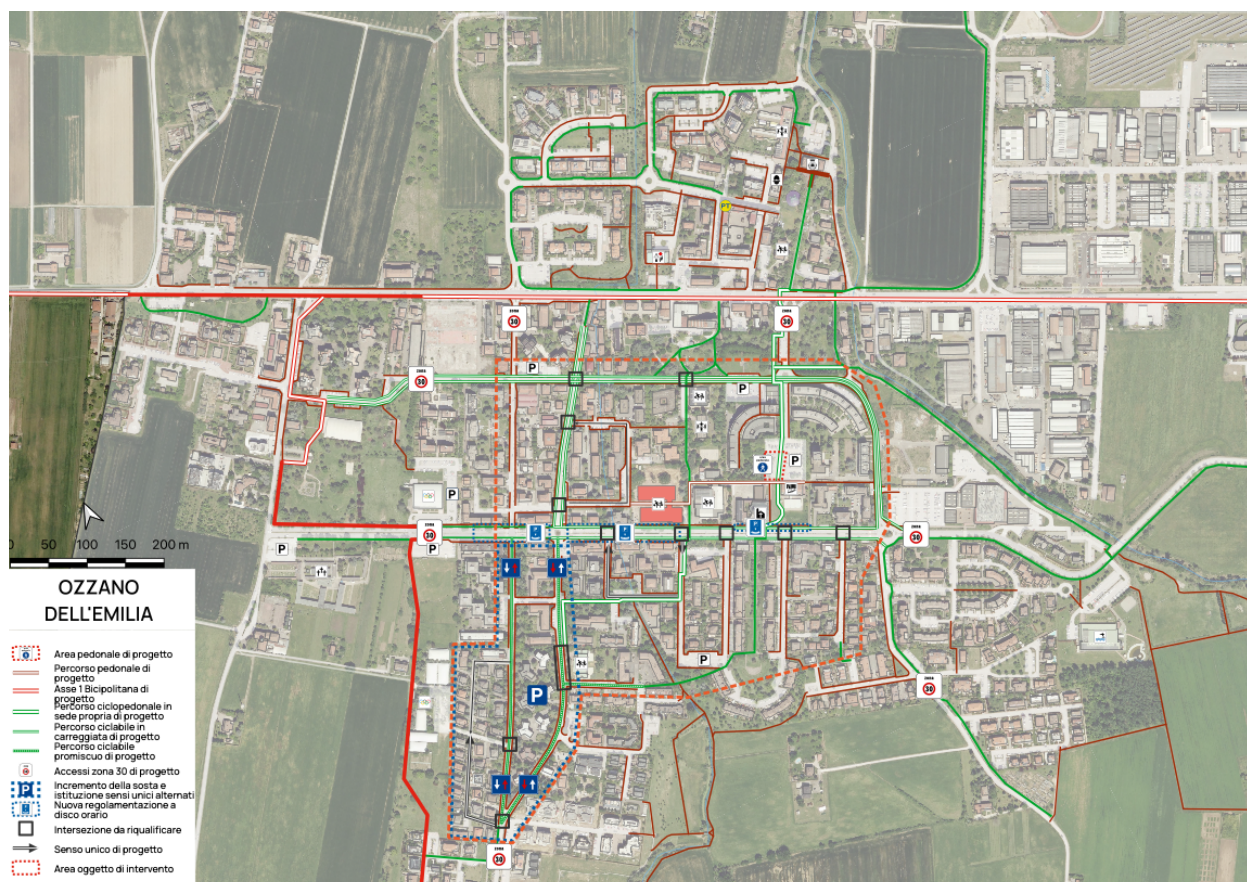


Fig. 1-1 – Visione strategica degli interventi proposti per l'area centrale di Ozzano contenuta nello studio di fattibilità.

A ottobre 2025 NetMobility è stata incaricata dal comune di Ozzano per una consulenza con lo scopo di definire le priorità e le linee di indirizzo per le successive fasi di progettazione relative a quanto proposto nello studio di fattibilità *“Interventi volti alla rigenerazione urbana ed alla sicurezza stradale dei comuni dell’Unione Savena Idice”* relativi al comune di Ozzano dell’Emilia.

Lunedì 10 novembre 2025 presso la Sala Raparelli si è svolta una serata partecipativa di presentazione del progetto e confronto con la cittadinanza. Fino all’11 dicembre 2025 si è data la possibilità ai cittadini di far pervenire in forma scritta le osservazioni sul progetto, necessarie all’individuazione delle priorità di intervento.

In tutto sono pervenute **32 osservazioni**. Alcune si sono concentrate su un unico intervento dello studio di fattibilità, altre su più di un intervento. Per questo motivo si è provveduto a raggruppare osservazioni relative ad uno stesso intervento mantenendo il numero di protocollo come legame all’osservazione originale. Tale raggruppamento è allegato alla presente relazione in quanto permette di tenere traccia di tutte le osservazioni in maniera più efficace rispetto alla lettura delle osservazioni più articolate. Sono poi presenti osservazioni che individuano temi generali sulla mobilità di Ozzano o interventi non oggetto dello studio di fattibilità. Tali osservazioni state comunque analizzate e sintetizzate.

Al fine di dare un **quadro di sintesi** si può dire che gli interventi hanno riguardato:

- **19 osservazioni** viale 2 Giugno;
- **7 osservazioni** via Moro – via Sant’Andrea;
- **24 osservazioni** via Mazzini – via Galvani;
- **2 osservazioni** prolungamento passeggiata delle scuole;
- **15 osservazioni** piazza Allende;
- **19 osservazioni** generali / altri interventi.

Dalle osservazioni pervenute emergono **criticità ricorrenti in tema di sicurezza stradale, gestione del traffico e della sosta, nonché di qualità e fruibilità dello spazio pubblico** nell’area centrale del capoluogo. Le segnalazioni riferite a **viale 2 Giugno e all’asse via Mazzini – via Galvani** riguardano prevalentemente **la regolazione della circolazione**, i conflitti tra le diverse componenti della mobilità e la sicurezza degli incroci, mentre quelle relative a **piazza Allende** pongono maggiore attenzione alla **gestione della sosta** e alla compatibilità tra i diversi usi dello spazio pubblico. Le osservazioni su **via Moro – via Sant’Andrea** e sul prolungamento della passeggiata delle scuole richiamano invece i temi della **mobilità scolastica** e della tutela dei pedoni.

In sintesi, le osservazioni delineano una domanda chiara di **semplificazione e razionalizzazione dell’assetto viario**, fondata su **sensi unici continui**, una **moderazione reale del traffico**, la messa in sicurezza degli incroci e una **gestione più strutturata della sosta**, ritenute condizioni imprescindibili per migliorare la **qualità urbana** e la sicurezza della mobilità nell’area centrale.

protocollo	viale 2 Giugno	Via Sant'Andrea - Via Mbro	Via Mazzini - Via Galvani	prolungamento passeggiata delle scuole	piazza Allende	osservazioni generali / altri Interventi
22249-2025	X		X			
22502-2025	X					X
22722-2025	X		X		X	
23057-2025						X
23058-2025						X
23059-2025	X		X			
23074-2025						X
23260-2025	X		X		X	X
23533-2025		X				
23565-2025			X		X	X
23600-2025	X		X			
23788-2025	X		X			X
23793-2025	X		X		X	X
24113-2025	X		X		X	X
24247-2025	X	X	X	X	X	X
24248-2025	X	X	X		X	X
24250-2025			X			
24250-2025			X			
24251-2025						X
24253-2025	X	X	X		X	X
24256-2025	X	X	X		X	X
24258-2025					X	
24259-2025	X		X			X
24260-2025	X		X		X	X
24262-2025	X	X	X	X	X	X
24263-2025	X		X			X
24264-2025			X			
24333-2025	X	X	X		X	X
24576-2025			X			
24577-2025	X		X		X	
24578-2025					X	
25522-2025			X			

Fig. 1-2 - Tabella riassuntiva sulle tematiche individuate nelle osservazioni.

## 2 OSSERVAZIONI PERVENUTE

### 2.1 VIALE DUE GIUGNO

#### 2.1.1 Sintesi osservazioni

Dall'analisi complessiva delle osservazioni emerge un quadro fortemente convergente su alcune criticità percepite sugli interventi di **riqualificazione di viale 2 Giugno**, in particolare in relazione alla **sicurezza**, alla **gestione del traffico** e alla **regolamentazione della sosta**, soprattutto negli orari scolastici.

Il tema più ricorrente riguarda la **congestione veicolare** determinata dalla concentrazione dei **plessi scolastici** lungo il viale, che genera situazioni caotiche nelle fasce di ingresso e uscita degli studenti, aggravate dal **traffico di attraversamento extra-comunale** e dalla sosta irregolare. Su questo punto si registra un ampio consenso sulla necessità di **misure strutturali di decongestionamento**, quali la **chiusura parziale o temporanea** del viale al traffico non residente negli orari critici, l'utilizzo di **accessi scolastici alternativi** (via Togliatti / piazza Allende), l'istituzione di **zone 30 estese**, l'adozione di dispositivi di **moderazione del traffico** effettivi e il potenziamento del servizio **Pedibus** già attivo e molto utilizzato ad Ozzano.

Un secondo nucleo tematico fortemente reiterato riguarda la **sosta**. L'introduzione del **disco orario** è considerata da alcuni utile per favorire la **rotazione** a servizio delle attività economiche, ma viene giudicata problematica se applicata indiscriminatamente lungo tutto il viale e senza **esenzioni o correttivi per i residenti**, che già oggi faticano a trovare parcheggio anche a causa di autorimesse private non adeguate alle dimensioni attuali dei veicoli. Più osservazioni sottolineano inoltre come la sosta breve non sia compatibile con le esigenze di lavoratori, personale scolastico e utenti di servizi, richiamando la necessità di **calibrare durata e fasce orarie** attraverso un confronto con operatori economici e residenti, nonché di intercettare **aree di parcheggio alternative** o di interscambio.

Il terzo grande tema, trasversale a quasi tutte le osservazioni, riguarda la **progettazione delle piste ciclabili**. La soluzione proposta in carreggiata, in adiacenza ai parcheggi a pettine o ai flussi veicolari, è percepita in modo diffuso come **intrinsecamente pericolosa**, soprattutto per il rischio di conflitto con veicoli in manovra e in retromarcia. Viene più volte richiamata la percezione negativa di soluzioni analoghe già realizzate altrove. La richiesta prevalente non è tanto di rinunciare alla ciclabilità, quanto di **ripensarne l'impostazione** privilegiando **soluzioni protette e dedicate**: utilizzo dei marciapiedi esistenti opportunamente separati tra pedoni e ciclisti, percorsi in sede propria rialzati, oppure soluzioni centrali allo spartitraffico da valutare con estrema cautela per i potenziali conflitti agli attraversamenti. In alcuni contributi emerge anche una visione più strategica della ciclabile come **dorsale principale della rete est-ovest** comunale, purché realizzata in condizioni di **sicurezza reale e continuità**.

Infine, numerose osservazioni evidenziano la necessità che qualsiasi nuova regolamentazione sia accompagnata da **controlli costanti ed efficaci**. In assenza di **vigilanza**, le misure proposte rischiano di rimanere inefficaci, come già avviene oggi con il perdurare di soste vietate e comportamenti scorretti ampiamente noti. In questo senso vengono richiamati strumenti quali **dissuasori fisici, telecamere**, semafori di sbarramento temporaneo e un **rafforzamento del ruolo della Polizia Municipale**, al fine di garantire il rispetto delle regole e la sicurezza di pedoni e ciclisti, in particolare nei **punti più sensibili** del viale.

## 2.1.2 Valutazione tecnica

Il **traffico veicolare in prossimità delle scuole** rappresenta una delle principali criticità della mobilità urbana, soprattutto negli **orari di ingresso e uscita degli alunni**. In queste fasce temporali si concentrano flussi elevati di automobili, manovre di sosta irregolare e attraversamenti pedonali intensi che generano condizioni di insicurezza e congestione. La gestione di questi spazi richiede quindi interventi mirati, capaci di ridurre il conflitto tra veicoli e utenti vulnerabili e di restituire priorità alla sicurezza, alla qualità urbana e alla fruibilità dello spazio pubblico.

Una possibile soluzione è la **definizione di una zona scolastica** ossia di uno strumento di regolazione della circolazione previsto dal Codice della Strada (art. 3, comma 58-bis) per tutelare la sicurezza degli utenti più vulnerabili in prossimità dei plessi scolastici e per migliorare la qualità dello spazio urbano. La sua definizione non si esaurisce in un singolo provvedimento, ma comporta un insieme coordinato di misure normative, infrastrutturali e gestionali.

Sotto il profilo della circolazione, una zona scolastica prevede normalmente l'adozione di **limiti di velocità molto bassi, generalmente pari o inferiori a 30 km/h**, e in molti casi ulteriormente ridotti negli orari di ingresso e uscita degli studenti. È prevista la possibilità di **vietare il transito veicolare**, in modo permanente o in specifiche fasce orarie, fatta salva l'eventuale deroga per residenti, mezzi di soccorso e servizi essenziali. La circolazione veicolare, quando consentita, assume carattere subordinato e deve adattarsi alla presenza prevalente di pedoni. Su viale 2 Giugno sono già presenti i 30 km/h, tuttavia, possono essere incrementati gli **interventi di moderazione del traffico** per rendere effettiva la limitazione, così come previsti dallo studio di fattibilità. La **chiusura al traffico** invece potrebbe riguardare il lato nord del viale, la corsia prospiciente i fronti scolastici, come peraltro già sperimentato in tempi recenti.

Dal punto di vista della sosta, la zona scolastica comporta di norma il **divieto di fermata e di sosta** in prossimità immediata degli accessi scolastici, per evitare manovre pericolose e situazioni di congestione. Fondamentale risulta quindi l'individuazione di **aree di sosta di interscambio** dove è possibile parcheggiare per poi proseguire a piedi. Come indicato nello studio di fattibilità la compattezza del centro abitato di Ozzano permette di raggiungere in 10 minuti le scuole dai principali parcheggi organizzati esistenti (piazza Allende, palazzetto dello sport, via Minzoni, corso Garibaldi, etc).

Un ulteriore elemento qualificante è la **gestione temporale e organizzativa**. La zona scolastica è spesso attivata con **modalità dinamiche**, concentrando le restrizioni più incisive negli orari scolastici e integrandole con iniziative come **pedibus e bicibus**. Questo aspetto rafforza la funzione educativa della zona, che non è solo regolatoria ma anche culturale, orientata a modificare nel tempo le abitudini di spostamento delle famiglie. Risultano quindi efficaci sia le attività di **mobility management** dedicate non solo agli studenti ma anche al personale scolastico sia le attività dedicate alla creazione di una **cultura della mobilità sostenibile**. Questa prevede ad esempio attività di sensibilizzazione nelle classi ripetto alla sicurezza stradale, alla mobilità attiva, etc.

Infine, la zona scolastica richiede un adeguato sistema di **controllo e comunicazione**. Senza controlli, le limitazioni rischiano di essere disattese; senza comunicazione chiara e condivisa con famiglie, residenti e attività economiche, le misure rischiano di essere percepite come punitive. La sua efficacia dipende quindi dall'integrazione tra **regolazione del traffico, progetto urbano, vigilanza e coinvolgimento della comunità scolastica**.

Lungo viale 2 Giugno, tra via Galvani e via Sant'Andrea, si propone invece la **regolamentazione a disco orario della sosta** presente. Tale intervento ha come scopo di aumentare la **rotazione degli stalli (turnover)** presenti in prossimità della centralità comunale e che quindi hanno maggior pregio. Il turnover, a parità di grado di occupazione di un'area, può determinare condizioni di utilizzo totalmente diverse e più o meno favorevoli all'abituale utenza dei servizi della città e clientela delle attività commerciali. 10 posti auto, infatti, possono rimanere sempre occupati dalle stesse 10 autovetture (coefficiente di utilizzo dello stallone = 1), oppure vedere alternarsi 100 autovetture diverse (coefficiente

di utilizzo dello stallo = 10).

La regolamentazione della sosta può prevedere una **durata massima differenziata (60, 90 o 120 minuti)**, in funzione delle esigenze di rotazione e della tipologia delle attività commerciali presenti. Tale disciplina può inoltre essere limitata a specifiche fasce orarie della giornata (ad esempio 8:00–12:00 e 14:00–20:00), al fine di consentire la sosta dei residenti nelle ore centrali e notturne. Qualora tali intervalli temporali risultassero non sufficienti a garantire un adeguato equilibrio tra le diverse utenze, potrà essere valutata l'introduzione di **deroghe al regime di disco orario per i residenti**, da attuarsi mediante il rilascio di apposita autorizzazione identificativa.

Come già detto precedentemente rispetto ai tempi di percorrenza a piedi del centro del capoluogo, per la **sosta di lunga durata** deve essere incentivato l'utilizzo dei **parcheggi organizzati a ridosso della centralità** del paese che permettono di una disponibilità di tempo di sosta indefinita rispetto a quelli di viale 2 Giugno. Le **politiche sulla sosta**, destinazione finale di ogni spostamento in auto, sono le più efficaci per governare l'accessibilità alle aree più pregiate dei centri urbani e a incentivare l'uso di mezzi più sostenibili.

Relativamente alla realizzazione di **percorsi ciclabili** lungo il viale la soluzione proposta è la più vantaggiosa in termini di costi e di funzionalità. La realizzazione di **percorsi separati** è sicuramente un'opzione migliore ma richiederebbe l'**estensione del marciapiede esistente** nei tratti che presentano larghezze inferiori alle minime definite da normativa:

- **piste ciclabili in sede propria.** Se bidirezionali la larghezza minima è di 2,50 m derogabile a 2,00 m per brevi tratti. Se monodirezionali la larghezza minima è di 1,50 m derogabile a 1,00 m per brevi tratti.
- **piste ciclabili contigue al marciapiede.** Valgono le stesse larghezza minime valide per le piste ciclabili in sede propria. Relativamente allo spazio destinato ai pedoni si consiglia una larghezza minima di 1,50 m. Si tratta di misure minime che vanno incrementate su itinerari per i quali si prevede grande afflusso di ciclisti e/o pedoni.
- **percorsi promiscui ciclo-pedonali.** La larghezza minima è di 3,00 m (larghezza minima di 2,50 m per la pista ciclabile bidirezionale "adeguatamente incrementata" ordinariamente di almeno 0,50 m). Si tratta di misure minime che vanno incrementate su itinerari per i quali si prevede grande afflusso di ciclisti e/o pedoni.

Per ottenere tali dimensioni si dovrebbe prevedere una **completa revisione della sezione stradale del viale** provvedendo ad allargare il marciapiede e spostare la sosta in una modalità simile a quanto recentemente realizzato nel tratto di viale 2 Giugno tra via Galvani e il palazzetto dello sport. Inoltre, nel caso di realizzazione di un percorso ciclopedonale andrebbe realizzata una larghezza molto ampia in quanto il contesto è interessato da un flusso pedonale molto intenso in particolare durante gli orari scolastici. Non a caso **la circolazione delle biciclette sui marciapiedi è attualmente vietata**.

Essendo la carreggiata di viale 2 Giugno molto larga, caratteristica che incentiva velocità di transito elevate, si propone invece la realizzazione di **percorsi ciclabili monodirezionali in carreggiata** delle tipologie:

- **piste ciclabili su corsia riservata.** Hanno una larghezza di metri 1,50, comprese di strisce di margine, riducibile eccezionalmente a metri 1,00 per brevi tratte opportunamente segnalate.
- **corsie ciclabili.** La normativa non fornisce indicazioni in merito alle larghezze, sia della corsia ciclabile sia della sezione utile da lasciare disponibile agli altri veicoli per la marcia senza invasione della corsia ciclabile stessa. La larghezza della corsia veicolare, nel caso di corsia ciclabile valicabile delimitata da striscia tratteggiata, dovrà essere dotata di una **sezione "residua" ampia almeno 2,50 m** (larghezza dei mezzi più ingombranti secondo il Codice della Strada). Qualora tale sezione non fosse disponibile e i flussi di traffico fossero abbastanza

ridotti da rendere occasionale l'incontro di due veicoli in sensi di marcia opposti, si può valutare la cancellazione della mezzeria. Soluzione non riferibile a viale 2 giugno in quanto sono separate da spartitraffico fisico ma valide per altri casi della viabilità di Ozzano. Nel caso la corsia ciclabile sia delimitata da linea continua, la corsia veicolare adiacente dovrà avere larghezza pari ad uno dei moduli previsti dalla norma (minimo 2,75 m; 3,50 m per passaggio TPL).

Tali tipologie di ciclabili si insediano nella parte di carreggiata che già attualmente dovrebbero occupare i ciclisti in quanto l'articolo 143 del Codice della Strada al comma 1-bis stabilisce che, **in assenza di pista ciclabile dedicata**, "I velocipedi devono transitare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima". Si tratta quindi un **miglioramento della visibilità** e delle norme di comportamento dei diversi utenti della strada in modo da tutelare la percorribilità in bicicletta del viale.

Per quanto riguarda la **sicurezza relativa alla presenza della sosta a spina** a bordo strada si ritiene che lo spazio di manovra previsto di 2 m permetta una buona visibilità reciproca tra automobilista e ciclista sufficiente a ridurre il rischio di conflitto laterale. Tale zona inoltre può essere ulteriormente evidenziata attraverso pavimentazione differenziata e colorazione. Le soluzioni alternative sono prevalentemente due e di più difficile applicazione:

- l'**obbligo di sosta in retromarcia** che permette un notevole miglioramento della visibilità durante la fase di reimmissione nel flusso veicolare; tale soluzione, denominata sosta retroversa, in fase sperimentale in alcune città italiane, non trova riscontro diretto nel Codice della Strada;
- **modifica della sosta da pettine a in linea** con conseguente perdita di numerosi posti auto.



Fig. 2-1 – Ciclabilità pre intervento su viale 2 Giugno.



Fig. 2-2 – Ciclabilità post intervento su viale 2 Giugno.

Alla luce delle osservazioni pervenute, che evidenziano una **diffusa percezione di insicurezza** connessa alla soluzione progettuale proposta, in particolare in relazione alla convivenza tra corsie ciclabili e veicoli in sosta, si prende atto delle criticità rappresentate.

Pur continuando a ritenere tale soluzione tecnicamente preferibile e maggiormente coerente con gli obiettivi progettuali, considerato altresì che lungo viale 2 Giugno è già istituita una **zona con limite di velocità pari a 30 km/h**, si ritiene possibile valutare una soluzione alternativa basata sul **rafforzamento delle misure di moderazione del traffico** e sullo sviluppo della **ciclabilità in regime di promiscuità** con i veicoli motorizzati.

Le esperienze maturate in contesti analoghi dimostrano infatti che un'efficace moderazione del traffico, finalizzata al rispetto del limite di 30 km/h, è in grado di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il transito ciclabile in promiscuità.

In tale contesto, potrà inoltre essere valutata l'eventuale introduzione di elementi di differenziazione tra le aree di manovra dei veicoli e gli spazi destinati alla circolazione dei ciclisti, quale misura integrativa volta a migliorare la leggibilità dello spazio stradale e a contenere ulteriormente le possibili interferenze.

## 2.2 VIA ALDO MORO – VIA S. ANDREA

### 2.2.1 Sintesi osservazioni

Le osservazioni pervenute evidenziano alcune **criticità ricorrenti lungo l'asse Via Aldo Moro – Via S. Andrea**, riconducibili a temi comuni legati alla mobilità, alla sicurezza e all'uso dello spazio pubblico.

Un primo tema riguarda la **sosta veicolare**, ritenuta **insufficiente o mal organizzata** in relazione alla presenza di scuole, servizi e attività commerciali. Viene segnalata la necessità di **mantenere o incrementare gli stalli** in prossimità dei principali poli attrattori, nonché di valutare una diversa distribuzione della sosta sulle strade limitrofe o sui parcheggi esistenti, anche attraverso una **regolamentazione temporale**.

Un secondo cluster è relativo all'**assetto della circolazione**, con diverse osservazioni che propongono una revisione dell'attuale configurazione viaria. In particolare viene suggerita l'**adozione di sensi unici, totali o parziali**, come strumento per **ridurre i conflitti** tra traffico, sosta e mobilità ciclabile e per migliorare la sicurezza complessiva della strada.

Un terzo ambito di particolare attenzione riguarda gli **attraversamenti pedonali**, soprattutto lungo Via S. Andrea, dove le osservazioni segnalano diverse criticità legate alla **scarsa visibilità**, alla **velocità dei veicoli** e alla prossimità di curve o aree di sosta. In tal senso viene richiesta una **revisione della loro localizzazione** e delle modalità di attraversamento, al fine di migliorarne la funzionalità e l'efficacia.

In relazione a tali aspetti emerge anche il tema della **sicurezza pedonale**, con riferimento alla **larghezza e all'accessibilità dei marciapiedi**, giudicati in alcuni tratti non pienamente conformi agli standard normativi. Le osservazioni evidenziano pertanto la necessità di garantire percorsi continui e sicuri, in particolare per le persone con disabilità e per l'utenza scolastica.

Le osservazioni affrontano inoltre il tema della **mobilità ciclabile**, esprimendo apprezzamento per l'estensione della rete ma evidenziando **problemi di continuità e integrazione** con la viabilità esistente. In particolare viene segnalata la presenza di tratti in cui i ciclisti sono costretti a immettersi nel traffico veicolare, suggerendo soluzioni che garantiscano **percorsi più chiari e sicuri**.

Infine, alcune osservazioni richiamano il rapporto tra interventi infrastrutturali e **spazi verdi**, in particolare in riferimento al **Parco della Resistenza**, sottolineando la necessità di **tutelare le funzioni del verde pubblico**, tenere conto delle attività presenti e valorizzare gli elementi di interesse storico e simbolico.

### 2.2.2 Valutazione tecnica

Le osservazioni pervenute evidenziano criticità note e in larga parte condivisibili lungo l'**asse Via Aldo Moro – Via S. Andrea**, riconducibili alla complessa compresenza di funzioni scolastiche, servizi pubblici, spazi verdi e flussi di attraversamento. La proposta progettuale si inserisce proprio con l'obiettivo di affrontare tali criticità in modo integrato, riequilibrando lo spazio stradale tra le diverse componenti della mobilità e migliorando le condizioni di **sicurezza e leggibilità** dell'asse viario.

Con riferimento al tema generale della **sicurezza pedonale** e alla dimensione dei marciapiedi, si rileva come lungo Via Aldo Moro **la larghezza degli stessi risulti effettivamente ridotta** e, in alcuni tratti, non pienamente rispondente agli standard di accessibilità universale. Tale condizione è riconosciuta anche dalla proposta progettuale, che tuttavia si confronta con una **sezione stradale complessivamente insufficiente** a consentire, contemporaneamente, l'allargamento dei marciapiedi, il mantenimento del doppio senso di marcia veicolare, la sosta lungo strada e una ciclabilità sicura e continua.

In questo quadro, le osservazioni che propongono l'eliminazione o l'arretramento dei marciapiedi a favore della sosta veicolare, pur rispondendo a esigenze puntuali legate alla pressione automobilistica

(in particolare in prossimità delle scuole e degli uffici pubblici), **non risultano coerenti** con l'impostazione della proposta progettuale. Quest'ultima, infatti, non persegue un incremento indiscriminato degli stalli di sosta, ma una loro **razionalizzazione e riorganizzazione funzionale**, coerente con la nuova distribuzione degli spazi di carreggiata e con gli obiettivi di sicurezza, accessibilità pedonale e continuità ciclabile. In tale ottica, la riduzione o la riconfigurazione della sosta lungo strada è intesa come strumento per migliorare la **qualità complessiva dello spazio pubblico** e non come mera penalizzazione della mobilità veicolare.

Appare invece tecnicamente percorribile, in coerenza con le finalità del progetto, l'ipotesi di un **allargamento selettivo del marciapiede sul lato nord di Via Aldo Moro**, estendendolo verso l'area del Parco della Resistenza. Tale soluzione consentirebbe di migliorare in modo significativo l'accessibilità e la continuità pedonale, mantenendo il **doppio senso di marcia** veicolare almeno nel tratto compreso tra la rotatoria su viale Allende e la strada laterale sul lato sud, tra la Biblioteca comunale e la scuola materna Don Milani. In questo ambito, la priorità pedonale può essere ulteriormente rafforzata attraverso **attraversamenti rialzati** e una riorganizzazione puntuale della sosta, come già previsto dalla proposta progettuale.

Diversa è la valutazione per il **tratto più occidentale di Via Aldo Moro**, verso Via Galvani, dove, pur in presenza di una sezione stradale sostanzialmente costante, **la presenza di fronti privati su entrambi i lati** della strada costituisce un vincolo fisico rilevante. A differenza del tratto affiancato dall'area del Parco della Resistenza, tale configurazione non consente l'allargamento dei marciapiedi senza una modifica sostanziale dell'attuale assetto della carreggiata. In questo contesto, le interferenze tra sosta, traffico veicolare, percorsi ciclabili e flussi pedonali risultano particolarmente critiche e rendono necessario valutare soluzioni di riorganizzazione della circolazione.

In questo quadro, le osservazioni che suggeriscono l'istituzione di un **senso unico veicolare appaiono tecnicamente fondate**, in quanto una riduzione della componente carrabile rappresenta l'unica condizione che consentirebbe di ipotizzare un effettivo allargamento dei marciapiedi e una più chiara redistribuzione degli spazi a favore della mobilità pedonale e ciclabile. La **definizione del senso di percorrenza** dovrà essere oggetto di specifica valutazione, tenendo conto della distribuzione dei flussi, dell'accessibilità alle funzioni scolastiche e della connessione con Via Galvani e la viabilità circostante.

Per quanto riguarda la **sicurezza degli attraversamenti pedonali**, le **platee rialzate** previste in corrispondenza delle intersezioni più sensibili – come gli accessi alle scuole dell'infanzia e al nido, i collegamenti con il Parco della Resistenza e i nodi con via Togliatti e viale 2 Giugno – rispondono direttamente alle osservazioni che segnalano criticità di visibilità e velocità veicolare, introducendo **elementi fisici che rallentano il traffico** e rendono più evidente lo spazio pedonale. Eventuali arretramenti degli attraversamenti o restringimenti di carreggiata potranno essere valutati nelle successive fasi progettuali.

Sul tema della **mobilità ciclabile**, le osservazioni trovano riscontro nella proposta progettuale, che mira a superare le attuali discontinuità della rete attraverso **corsie ciclabili in carreggiata di larghezza variabile**, adeguate al contesto urbano e conformi alle normative vigenti. La scelta di mantenere i **ciclisti sulla carreggiata, opportunamente separati e visibili**, consente di ridurre situazioni di promiscuità impropria e di garantire una maggiore continuità dei percorsi, in particolare nei nodi complessi come la rotatoria con viale 2 Giugno, dove è prevista una chiara differenziazione degli spazi destinati a pedoni e ciclisti.

Per quanto riguarda il rapporto con gli spazi verdi, e in particolare con il **Parco della Resistenza**, il progetto assume il parco come elemento strutturante del sistema di mobilità lenta. I nuovi **attraversamenti pedonali rialzati** in corrispondenza dei percorsi del parco e del parcheggio organizzato esistente rafforzano la **permeabilità e la connessione** tra spazio stradale e spazio verde, tutelandone al contempo le funzioni e valorizzandone il ruolo urbano.

## 2.3 VIA MAZZINI – VIA GALVANI

### 2.3.1 Sintesi osservazioni

Il **tema della sosta** rappresenta un elemento centrale e trasversale alle osservazioni pervenute su **via Mazzini e via Galvani**. Le osservazioni convergono nel rilevare una cronica insufficienza di parcheggi, legata sia all'alta densità abitativa sia alla presenza di funzioni attrattive come scuole, impianti sportivi ed esercizi pubblici, aggravata dal fatto che molti edifici dispongono di **autorimesse obsolete o inadeguate** alle dimensioni attuali dei veicoli. In questo quadro, il senso unico è visto non solo come strumento di regolazione del traffico ma anche come opportunità per **razionalizzare e, in alcuni tratti, incrementare gli stalli regolari**, evitando la sosta in quei tratti che oggi prevedono un ostacolo alla circolazione. Più contribuiti segnalano la necessità di individuare **aree di sosta compensative**, anche valutando il sacrificio limitato di porzioni di verde o la migliore integrazione dei parcheggi esistenti, come quelli in prossimità del Palazzetto dello Sport, accompagnata da percorsi pedonali sicuri di collegamento.

Dalle osservazioni emerge in modo molto netto una posizione largamente condivisa **contraria all'ipotesi dei sensi unici alternati**, ritenuti una soluzione debole, poco leggibile e potenzialmente pericolosa, che rischia di formalizzare una condizione già oggi caotica senza risolverne le cause strutturali. La richiesta maggioritaria è quella di adottare scelte più chiare e stabili, orientandosi verso l'istituzione di **sensi unici "puri" e continui** sulle due strade, considerati più efficaci in termini di sicurezza stradale, fluidità della circolazione e possibilità di riordino della sosta. Pur con alcune differenze di dettaglio sul verso di marcia preferibile, la configurazione più ricorrente individua **via Mazzini come asse in senso unico verso sud e via Galvani come asse in senso unico verso nord**, anche in funzione della diversa capacità di smaltimento dei flussi della rotatoria di via Galvani su viale 2 Giugno rispetto all'incrocio di via Mazzini e dell'intersezione tra via Mazzini e via Galvani, che con sensi unici organizzati al contrario risulterebbe pericoloso. Il senso unico verso nord su via Galvani favorirebbe inoltre **l'accessibilità in sicurezza alla scuola materna "Gianni Rodari"**.

Un secondo tema fortemente ricorrente riguarda la **sicurezza**, in particolare per pedoni e utenti vulnerabili. Via Galvani è descritta come fortemente trafficata, soprattutto nelle ore di punta e in concomitanza con gli orari scolastici, con frequenti **problemi di velocità e di visibilità agli incroci**, in particolare in prossimità delle scuole e dell'intersezione con via Volta. In questo contesto viene ribadita la necessità di accompagnare le modifiche alla circolazione con **misure strutturali di moderazione del traffico**, quali **estensione effettiva della zona 30**, attraversamenti rialzati arretrati rispetto alle intersezioni, miglioramento delle condizioni di visibilità e potenziamento dei dispositivi di controllo della velocità, evitando soluzioni esclusivamente segnaletiche.

In modo ricorrente viene inoltre evidenziata la **criticità di alcune intersezioni chiave**, in particolare quella tra via Mazzini e corso Garibaldi e quella tra via Mazzini e viale 2 Giugno, caratterizzate da scarsa visibilità e da una frequente incidentalità. Le osservazioni sottolineano come la riorganizzazione della circolazione su via Mazzini e via Galvani debba essere coerente con il ruolo crescente di **via Mazzini come asse di accesso al centro e alla via Emilia**, soprattutto alla luce della nuova rotatoria realizzata, evitando soluzioni che allunghino i percorsi o creino deviazioni poco intuitive. Per questo motivo emerge con forza la necessità di **invertire il senso unico del tratto di Via Mazzini compreso tra viale 2 Giugno e via Leopardi** che permettere una corretta fruizione del senso unico proposto in direzione sud.

Infine, seppur con minore insistenza rispetto ai temi precedenti, emerge la richiesta che eventuali **interventi sulla ciclabilità** siano subordinati alla sicurezza complessiva e non vadano a scapito degli spazi pedonali o della sosta, privilegiando **soluzioni protette e integrate** nel ridisegno della sezione stradale.

### 2.3.2 Valutazione tecnica

La **carezza di sosta nel quadrante sud-ovest** del capoluogo attorno alle vie Mazzini e Galvani a sud di viale 2 Giugno è un tema molto sentito dalla cittadinanza tanto da essere già stato segnalato dall'amministrazione comunale in fase di redazione dello studio di fattibilità. Nel progetto era infatti stata individuata come possibile soluzione la realizzazione di due **sensi unici alternati** per permettere al contempo il tracciamento della sosta in linea sui due lati della strada e per non provocare allungamenti alle percorrenze dei residenti. Tuttavia, le osservazioni fanno emergere la **netta preferenza per i sensi unici** ritenuti più efficaci e di più chiara lettura. Nello studio di fattibilità erano stati inseriti come possibilità sebbene la regolamentazione vada a svantaggio dei ciclisti in quanto non è consigliata, a causa degli spazi ristretti, la realizzazione del doppio senso ciclabile che permetterebbe di percorrere le vie, in maniera esclusiva, nelle due direzioni.

Prendendo atto della preferenza dei sensi unici, si ribadisce che la **migliore configurazione è quella che prevede il senso unico verso sud su via Mazzini e verso nord su via Galvani**. Contestualmente, vanno messe in atto azioni mirate di **disincentivo e moderazione del traffico di attraversamento**, al fine di limitare i veicoli che utilizzano il quartiere come percorso di passaggio, migliorando la sicurezza e la vivibilità per residenti e pedoni.

Per **via Mazzini**, l'estensione del **senso unico** è ipotizzabile a sud lungo l'intero tratto compreso tra via Galvani e viale 2 Giugno, e a nord nel tratto tra quest'ultimo e corso Garibaldi, al fine di ridurre il carico di traffico in direzione della via Emilia. La fattibilità del prolungamento del senso unico a scendere oltre via G. Leopardi è tuttavia subordinata all'**istituzione del diritto di precedenza** per i flussi provenienti da via Mazzini. Tale soluzione implica una criticità legata alla **percezione stradale**, che impone una segnaletica rafforzata, anche ridondante, su viale 2 Giugno per evidenziare l'interruzione del flusso principale e la precedenza a favore di via Mazzini. Inoltre, la regolamentazione dell'intersezione, richiede una verifica della classificazione funzionale di entrambe le vie.

Per **via Galvani** si ritiene sufficiente introdurre il senso unico nella porzione a sud di viale 2 Giugno, con flusso prevalente diretto verso via Mazzini e la rotatoria di via Emilia.

Si condivide e accoglie l'osservazione di **estendere la Zona 30 su via Galvani** a partire dalla rotonda con via San Cristoforo, prevedendo contestualmente la realizzazione di una porta d'accesso all'ingresso della zona. In linea con quanto già delineato nel Progetto di Fattibilità (e richiamato nel successivo par. 2.6.2). Questa soluzione permette di comunicare efficacemente il cambio di regolamentazione, rendendo chiara la necessità di ridurre la velocità e migliorando sensibilmente la sicurezza di pedoni, ciclisti e residenti.

La configurazione dei sensi unici proposta comporta un miglioramento del **nodo tra via Mazzini e corso Garibaldi**, eliminando un senso di marcia (quello di via Mazzini) e rendendo più sicuro il flusso proveniente da via Galvani verso via Emilia, dove la svolta a destra costituisce una manovra intrinsecamente sicura. Infine, si può valutare di mantenere il doppio senso di circolazione nel tratto tra viale 2 Giugno e via Volta, in modo da non allungare i percorsi dei residenti per il rientro a casa.

Per agevolare la circolazione si ritiene opportuno **invertire il senso unico di via Foscolo**. Questo permette ai residenti della via di immettersi direttamente in viale 2 Giugno e, al ritorno, di rientrare a casa direttamente da via Mazzini. In tal modo si evita un aumento delle percorrenze. Per contro il senso unico di via Leopardi risulta già funzionale al nuovo sistema di circolazione ipotizzato.

Nel tratto di via Fratelli Cervi a sud di via Mattei si ribadisce l'inversione del senso unico in modo da migliorare la sicurezza del nodo via Mazzini – via Galvani, oggi caratterizzato da scarsa visibilità. Si prevede l'istituzione di un senso unico anche su via Mattei tra via Fratelli Cervi e via Mazzini in modo da migliorare la sicurezza del nodo, concentrando i flussi di immissione in un unico punto, ed eventualmente di poter segnalare la sosta sulla via caratterizzata anch'essa da scarsità di sosta.

In linea con le osservazioni pervenute, si ritiene percorribile realizzare un **percorso pedonale che**

**collegli direttamente il parcheggio organizzato fronte palazzetto dello sport ai condomini più prossimi**, consentendo di ricavare posteggi riservati ai residenti e garantendo un accesso sicuro e dedicato. Deve essere invece valutata, in seguito al tracciamento della sosta su entrambi i lati della strada, l'effettiva necessità di realizzare ulteriori spazi di sosta utilizzando parte delle aree presenti sul bordo strada di via Mazzini come proposto da alcune delle osservazioni pervenute.



Fig. 2-3 – Configurazione dei sensi unici di via Mazzini e via Galvani.

A titolo indicativo, una prima stima dei posti auto realizzabili attraverso l'attuazione dei sensi unici evidenzia un possibile **incremento di 233 posti** rispetto alla situazione attuale, con la maggior parte dei nuovi spazi concentrata nei tratti a sud di viale 2 Giugno (via Galvani, via Foscolo e via Mazzini, per un totale di 182 posti) e il resto nei tratti a nord (via Galvani e via Mazzini, per 51 posti). Tale dato va considerato come stima preliminare, sviluppata sulla base di un progetto effettuato su rilievo tramite ortofoto. La stima ha inoltre adottato misure cautelative relative alle distanze di rispetto dai passi carrai privati, considerando le manovre di ingresso e uscita dagli stessi, per le quali non è definita una misura minima di norma.

È stata valutata positivamente la realizzazione del **fronte scolastico delle scuole Rodari** tramite l'estensione del marciapiede e l'eliminazione della sosta a ridosso dell'ingresso principale evitando in questo modo il parcheggio selvaggio e realizzando uno spazio di sosta per i genitori che accompagnano i figli. È importante qui contestualmente per migliorare la sicurezza dell'intersezione con via Volta oggi caratterizzata da scarsa visibilità a causa delle auto che sostano a ridosso dell'incrocio.

Per quanto riguarda il tema della sosta si ritiene importante fare due precisazioni:

La prima è relativa al **tasso di motorizzazione** del comune di Ozzano. Nel 2024 nel comune erano presenti 661 auto ogni 1.000 abitanti. L'Italia è il paese più motorizzato d'Europa con 684 auto ogni 1.000 abitanti (Eurostat 2022); Spagna, Francia e Germania hanno un tasso di motorizzazione rispettivamente di 553, 569 e 587 che, tradotti in spazi necessari per la sosta, corrisponde a circa 1.250-1.625 mq in meno ogni 1.000 abitanti. Il dato a Ozzano, come nel resto d'Italia, è in costante crescita. A Ozzano dal 2010 il numero di auto cresce più velocemente della popolazione. La continua crescita del numero di auto porta ad una sempre maggior richiesta di spazi di sosta. Per questo motivo si ritiene importante lavorare nel medio-lungo periodo per favorire una **transizione modale**, ossia l'utilizzo di un mezzo diverso da quello motorizzato privato. L'istituzione dei sensi unici con il tracciamento della sosta su entrambi i lati potrebbe non portare infatti ad una riduzione duratura del problema richiedendo ulteriori interventi di incremento della sosta. La realizzazione di nuovi stalli di sosta, come di nuove infrastrutture stradali, non costituisce una soluzione efficace al problema della congestione del traffico. La letteratura tecnica e l'esperienza applicativa consolidata fanno riferimento al **fenomeno della domanda indotta**, secondo cui l'aumento dell'offerta di spazio per la circolazione e la sosta dei veicoli privati riduce temporaneamente il costo percepito dell'uso dell'automobile incentivando un incremento degli spostamenti effettuati in auto. Di conseguenza, le nuove infrastrutture vengono rapidamente saturate e i livelli di congestione tendono a ripresentarsi, spesso in misura pari o superiore a quella precedente all'intervento. Questo meccanismo determina un circolo vizioso in cui l'aumento dell'offerta infrastrutturale alimenta ulteriormente la domanda di traffico, senza risolvere le criticità strutturali del sistema di mobilità.

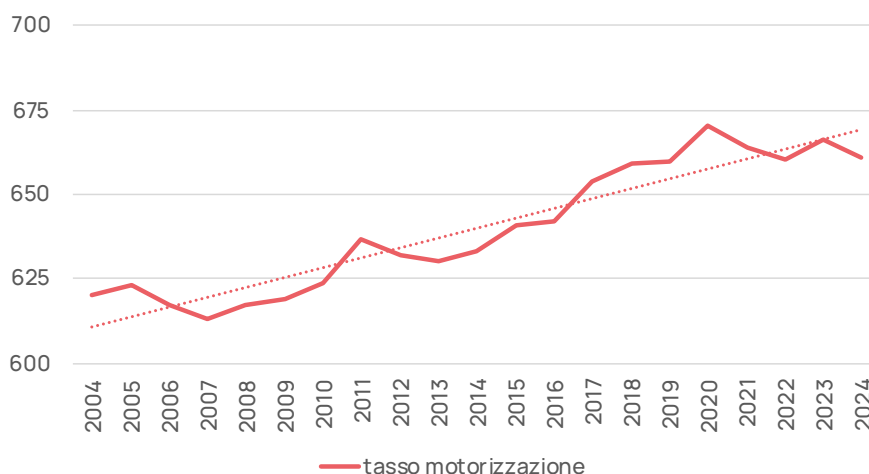


Fig. 2-4 - Andamento dei tasso di motorizzazione.

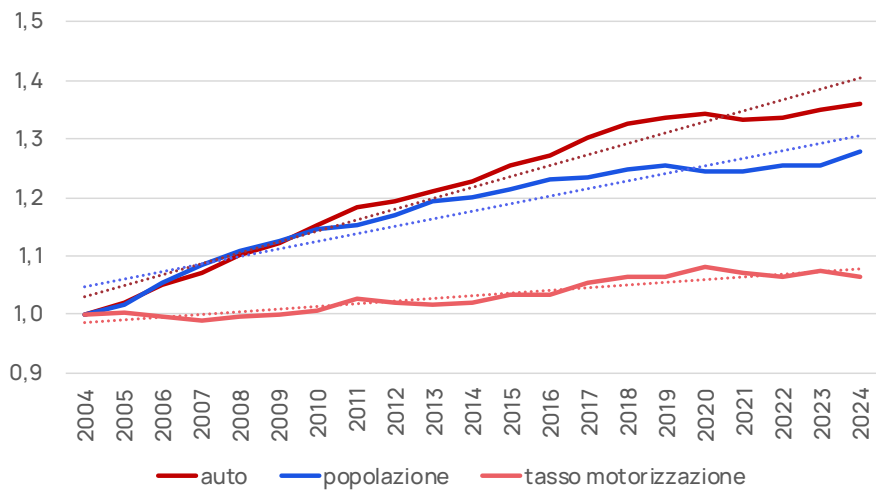


Fig. 2-5 – Andamento dei tassi di immatricolazione auto e popolazione 2004-2024.

La seconda riguarda le **dimensioni minime definite dalla normativa per gli stalli di sosta** e la larghezza delle corsie di manovra. La principale fonte è il DM n. 6792/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade). Nel paragrafo 3.4.7 Regolazione della sosta vengono riportate le seguenti indicazioni: *“Gli stalli devono essere delimitati con segnaletica orizzontale; la profondità della fascia stradale da loro occupata è di 2,00 m. per la sosta in longitudinale, di 4,80 m. per la sosta inclinata a 45° e di 5,00 m. per quella perpendicolare al bordo della carreggiata. La larghezza del singolo stallo è di 2,00 m (eccezionalmente di 1,80 m.) per la sosta longitudinale, con una lunghezza occupata di 5,00 m.; è di 2,30 m. per la sosta trasversale. Le eventuali corsie di manovra a servizio delle fasce di sosta devono avere una larghezza, misurata tra gli assi delle strisce che le delimitano, rispettivamente pari a 3,50 m per la sosta longitudinale e 6,00 m per la sosta perpendicolare al bordo della carreggiata, con valori intermedi per la sosta inclinata. Le dimensioni indicate sono da intendersi come spazi minimi, liberi da qualsiasi ostacolo, occorrenti per la sicurezza delle manovre. Tale precisazione serve per confutare l'impossibilità di realizzare quanto ipotizzato da alcune delle osservazioni pervenute.*

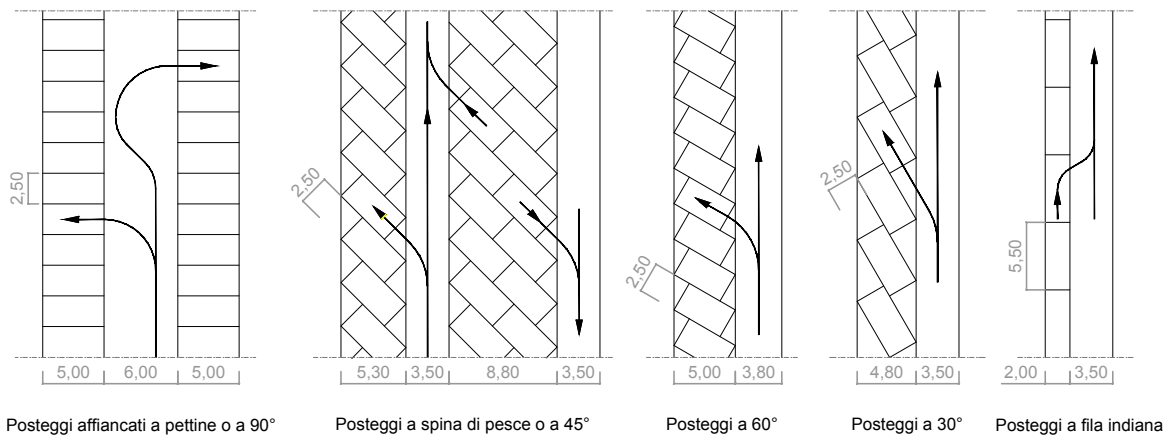


Fig. 2-6 – Tipologia e dimensioni degli stalli di sosta.

## 2.4 PASSEGGIATA DELLE SCUOLE

### 2.4.1 Sintesi osservazioni

Le osservazioni relative al **prolungamento della Passeggiata delle Scuole** esprimono, nel complesso, una valutazione generalmente positiva delle soluzioni proposte, pur segnalando alcune criticità puntuali e suggerendo alternative ritenute più funzionali.

Un primo tema riguarda l'**assetto della circolazione veicolare**, con particolare riferimento all'ipotesi di istituzione di **sensi unici in via Don Minzoni e in via Andrea Costa**. Tale impostazione viene considerata condivisibile, soprattutto laddove consente di migliorare la fluidità del traffico e incrementare la dotazione di parcheggi. Tuttavia, viene evidenziata la criticità di un eventuale proseguimento lungo via Andrea Costa, ritenuta una strada stretta e già penalizzata dalla carenza di sosta.

Un secondo cluster è legato alla scelta del **tracciato ciclopeditone**, per il quale viene suggerita una maggiore integrazione con la rete esistente. In particolare si propone di privilegiare il **collegamento lungo via Don Minzoni**, mantenendosi sul lato est fino all'area di parcheggio e raccordandosi con la **pista ciclo-pedonale già presente nel Parco della Vita**, che richiederebbe esclusivamente interventi di manutenzione. Tale soluzione viene ritenuta più sicura e meno impattante sul sistema della sosta.

Infine, viene sottolineata l'opportunità di un **coinvolgimento preventivo dei residenti**, al fine di illustrare le ipotesi progettuali e favorire una maggiore condivisione delle scelte, in particolare per gli interventi che incidono sull'organizzazione della viabilità locale.

### 2.4.2 Valutazione tecnica

Le osservazioni pervenute in merito al prolungamento della Passeggiata delle Scuole confermano, nel complesso, la validità dell'impostazione progettuale, evidenziando tuttavia alcune criticità puntuali e proponendo soluzioni alternative finalizzate a migliorare la funzionalità e la sicurezza del tracciato.

Con riferimento all'assetto della circolazione veicolare, l'ipotesi di introduzione di sensi unici in **via Don Minzoni e in via Andrea Costa** risulta coerente con gli obiettivi di razionalizzazione della viabilità locale e di miglioramento della fluidità del traffico. Le perplessità espresse rispetto al proseguimento del percorso lungo via Andrea Costa, legate alla ridotta sezione stradale e alla limitata disponibilità di sosta, costituiscono elementi di attenzione già considerati in fase di elaborazione del progetto.

Si precisa infatti che il **collegamento del percorso ciclopeditone lungo via Don Minzoni**, con raccordo alla pista esistente nel **Parco della Vita**, era già stato individuato come ipotesi alternativa di progetto. Tale soluzione presenta indubbi vantaggi in termini di continuità della rete e di integrazione con i percorsi esistenti, nonché un minore impatto sulla sicurezza della circolazione. Tuttavia, la sua attuazione risulta **subordinata alla riorganizzazione della sosta lungo via Volta**, mediante messa in linea degli stalli, intervento che comporta una riduzione complessiva della capacità di parcheggio. Questo aspetto ha portato a ritenere, in sede di valutazione comparativa, più vantaggiosa l'ipotesi di tracciato lungo via Andrea Costa, in quanto maggiormente compatibile con l'assetto attuale della sosta e della viabilità.

Con riferimento all'assetto del senso unico in **via Andrea Costa**, nel tratto finale di immissione su viale 2 Giugno, considerata la presenza di un accesso carraio disposto perpendicolarmente alla sede stradale e con orientamento opposto al senso di marcia previsto. Al fine di garantirne la piena fruibilità, si prevede pertanto di **mantenere a doppio senso il tratto compreso tra il passo carraio e viale 2 Giugno**.



## 2.5 PIAZZA ALLENDE

### 2.5.1 Sintesi osservazioni

L'analisi delle osservazioni su **Piazza Allende** rivela una forte spinta verso la creazione di un vero centro di aggregazione urbana, ma evidenzia al contempo profonde preoccupazioni tecniche circa la **compatibilità tra il progetto di riqualificazione e gli usi attuali** dell'area.

Il tema centrale e più ricorrente riguarda la **critica alla depavimentazione** e all'inserimento di nuove alberature o muretti divisorii, poiché tali elementi ridurrebbero la **superficie utile per il mercato settimanale** e comprometterebbero l'allestimento di palchi e gazebo per eventi storici come "Ozzano in Piazza". In particolare, si segnala che la struttura attuale è l'unica idonea a ospitare manifestazioni di grandi dimensioni e che eventuali **barriere fisiche impedirebbero la libera fruizione** degli spazi da parte del pubblico.

Un punto di convergenza tecnica riguarda la necessità di intervenire sui **giardinetti sopraelevati** e sulle aree verdi del lato ovest, attualmente percepiti come luoghi di degrado, nascosti e potenzialmente attrattivi per attività illecite. La proposta diffusa è quella di procedere con la loro **destrutturazione e il livellamento al piano strada**, rendendo il verde più visibile, sicuro e integrato nella piazza, trasformandolo in un'area dotata di panchine e decoro urbano sul modello di realtà limitrofe. Alcuni cittadini suggeriscono inoltre di essere più audaci nel limitare o spostare la sosta veicolare verso Via Allende per liberare la facciata del Palazzo della Cultura, arrivando a ipotizzare una pedonalizzazione integrale che favorisca la socialità diurna e serale.

Infine, emerge l'opportunità strategica di **collegare la piazza alla rete pedonale delle scuole e della parrocchia**, creando percorsi protetti lontani dal traffico di Viale 2 Giugno. Tale connessione, favorita dalla rimozione dei prefabbricati esistenti e da accordi con la Parrocchia per passaggi diretti attraverso i terreni di proprietà, permetterebbe di **decongestionare l'arteria principale** incentivando l'uso del parcheggio della piazza per l'accompagnamento degli studenti. In sintesi, la richiesta tecnica è quella di un progetto che armonizzi la funzione di **"piazzale di servizio"** per mercato e parcheggio con quella di "luogo di incontro", privilegiando la **flessibilità degli spazi** e la sicurezza visiva attraverso un design aperto e moderno.

### 2.5.2 Valutazione tecnica

Le osservazioni su Piazza Allende evidenziano una chiara aspettativa di rafforzamento del ruolo della piazza come spazio centrale di aggregazione urbana, ma richiamano al contempo la necessità di mantenere un **elevato grado di flessibilità funzionale**. Dal punto di vista tecnico, il progetto di riqualificazione deve confrontarsi con la presenza di funzioni consolidate, quali il **mercato settimanale e gli eventi pubblici** di maggiore affluenza, che richiedono **ampie superfici libere** e facilmente allestibili.

In questo quadro, le criticità sollevate rispetto all'inserimento di elementi permanenti che riducano la continuità spaziale della piazza risultano coerenti con l'esigenza di preservarne la **vocazione multifunzionale**. Gli interventi di qualificazione dovranno pertanto privilegiare soluzioni compatibili con usi temporanei e variabili, evitando **configurazioni rigide** che limitino la capacità della piazza di adattarsi a differenti scenari d'uso.

Un ambito di intervento condiviso riguarda il **ridisegno del lato sud-ovest e delle aree verdi sopraelevate**, la cui attuale configurazione presenta evidenti criticità sotto il profilo della sicurezza e della fruibilità. La loro **integrazione a quota piazza** consentirebbe di migliorare la qualità dello spazio pubblico, rafforzare la percezione di sicurezza e favorire una migliore connessione con il sistema scolastico retrostante, contribuendo a una più chiara organizzazione degli accessi pedonali.

Le diverse posizioni emerse in merito alla **pedonalizzazione e alla riduzione della sosta veicolare** evidenziano la complessità del tema e la necessità di valutarne gli effetti su scala più ampia. Ipotesi

come la pedonalizzazione del fronte biblioteca o l'eliminazione totale dei parcheggi possono rappresentare opportunità di qualificazione urbana, ma pongono **questioni operative legate alla gestione del mercato** e alla localizzazione alternativa della sosta, che dovranno essere affrontate in modo coordinato.

Assume particolare rilievo la possibilità di integrare la riqualificazione della piazza con le trasformazioni future delle aree limitrofe, quali la **dismissione delle strutture scolastiche temporanee** e il ridisegno degli spazi prospicienti la chiesa, al fine di costruire una **visione unitaria degli spazi pubblici centrali**.

Alla luce delle diverse esigenze espresse, si ritiene opportuno che la definizione del progetto avvenga attraverso un **percorso di progettazione partecipata**, capace di orientare le scelte verso un equilibrio condiviso tra funzione di servizio e ruolo rappresentativo della piazza, garantendo nel tempo qualità urbana, sicurezza e **adattabilità degli spazi**.

## 2.6 OSSERVAZIONI GENERALI / ALTRI INTERVENTI

### 2.6.1 Sintesi osservazioni

Le **osservazioni generali sul piano della mobilità di Ozzano dell'Emilia** evidenziano come la risoluzione delle criticità del centro abitato non possa prescindere da una **visione territoriale più ampia**, con particolare riferimento al mancato completamento della **circonvallazione nord e della complanare**. Molti cittadini sottolineano che il traffico di attraversamento, che attualmente grava su Viale 2 Giugno, Via Galvani e Via Mazzini, potrebbe essere efficacemente dirottato su queste infrastrutture incompiute, alleggerendo la pressione sulle strade residenziali e scolastiche. In assenza di tali opere, viene suggerita l'adozione di **dati oggettivi sui flussi veicolari** per definire una gerarchia viaria reale, proponendo anche misure drastiche come la limitazione degli accessi ai soli residenti in determinati nodi critici o l'obbligo di instradamento verso la Via Emilia per i flussi provenienti dalla zona industriale.

L'**estensione della Zona 30** a tutto il centro del capoluogo è accolta favorevolmente come strumento per migliorare la sicurezza e la qualità della vita, a patto che sia accompagnata da **interventi strutturali di traffic calming** come dossi artificiali e restringimenti di carreggiata che obblighino realmente i veicoli a moderare la velocità. Parallelamente, emerge un'urgenza prioritaria legata alla **manutenzione straordinaria**: il dissesto del manto stradale, la segnaletica orizzontale usurata e i marciapiedi spesso impraticabili per disabili e passeggini sono considerati ostacoli che potrebbero vanificare l'efficacia del nuovo piano di mobilità. Si richiede pertanto che la riqualificazione delle pavimentazioni e l'**abbattimento delle barriere architettoniche** siano considerati interventi propedeutici a qualsiasi modifica della circolazione.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclistica**, le osservazioni tecniche spingono per il potenziamento dei **percorsi in sede propria** piuttosto che semplici corsie riservate in carreggiata, giudicate meno sicure. Viene suggerito di dare continuità ai tratti esistenti, come il collegamento tra la piscina comunale, il Parco del Rio Marzano e Villa Maccaferri, e di integrare la rete con **rastrelliere di sicurezza** "modello San Lazzaro" per contrastare i furti. Inoltre, si evidenzia la necessità di progettare percorsi idonei alle moderne esigenze, come il transito di cargo bike e traini per bambini. Infine, sul fronte della sosta, viene ribadita la necessità di salvaguardare i parcheggi a supporto del **commercio di prossimità** e di contrastare fenomeni di degrado o insicurezza, come i furti segnalati nell'area camper del parcheggio Coop, attraverso l'installazione di **sistemi di videosorveglianza**.

### 2.6.2 Valutazione tecnica

Le osservazioni pervenute offrono spunti utili per una riflessione più ampia sulle scelte di assetto della mobilità urbana e sul ruolo che i singoli interventi possono assumere all'interno di un quadro infrastrutturale in evoluzione.

In merito alla richiesta di **estensione della Zona 30 all'intero centro abitato**, si accoglie favorevolmente l'osservazione emersa, sottolineando come tale misura fosse già stata delineata nel Progetto di Fattibilità quale pilastro per la sicurezza urbana. Per rispondere concretamente alla domanda di una moderazione del traffico tramite interventi strutturali, si ribadisce la necessità di migliorare la visibilità della Zona 30 tramite la realizzazione delle cosiddette **"porte d'accesso"** che consistono nell'abbinamento di un elemento di moderazione del traffico alla segnaletica di Zona 30 (figura II 323/a art 135 del CdS). Tale intervento permette di comunicare efficacemente il cambio di regolamentazione e di evitare la ripetizione del segnale di limite di 30 km/h. Allo stesso modo l'aggiunta del segnale integrativo permette di specificare limitazioni, deroghe ed eccezioni che vigono all'interno della Zona 30 come, per esempio, il divieto di sosta al di fuori degli spazi segnati. Tale approccio risponde direttamente alla necessità di prevedere soluzioni fisiche (come restringimenti o pedane) in grado di obbligare i veicoli a rispettare i limiti, garantendo quella protezione dell'utenza debole che i

cittadini considerano propedeutica a ogni modifica della circolazione.

Parallelamente, le richieste di incremento della sosta e di riorganizzazione della viabilità locale devono essere lette anche alla luce dei futuri interventi sovracomunali, quali la **complanare nord dell'A14** attualmente in fase di progettazione e la **circonvallazione nord di Ozzano**, ad oggi non realizzata.

Tali infrastrutture, una volta attuate, sono destinate a intercettare una quota significativa del **traffico di attraversamento**, modificando in modo sostanziale le dinamiche di circolazione sulle strade urbane. In questo contesto, interventi puntuali orientati prevalentemente all'aumento della capacità veicolare o della dotazione di parcheggi rischiano di produrre effetti contrari a quelli auspicati, inducendo **nuova domanda di traffico** e contribuendo ad acuire le criticità esistenti anziché risolverle in modo strutturale.

Le osservazioni evidenziano una percezione diffusa di carenza di sosta e di congestione veicolare; tuttavia, l'esperienza consolidata in ambito urbanistico e trasportistico mostra come l'**incremento dell'offerta di parcheggi**, soprattutto in ambito urbano consolidato, tenda a **rafforzare l'uso dell'auto privata**, con ricadute negative sulla sicurezza, sulla qualità dello spazio pubblico e sulla vivibilità complessiva. In tale prospettiva si rende necessario un **cambio di paradigma**, orientato a una progressiva riduzione della dipendenza dall'automobile e a una redistribuzione più equilibrata dello spazio stradale a favore della **mobilità pedonale e ciclabile**.

Questo approccio è coerente con le politiche adottate da **modelli virtuosi di città come Bologna e Reggio Emilia**, che negli ultimi anni hanno intrapreso un percorso di inversione di rotta, privilegiando interventi di moderazione del traffico, riorganizzazione della sosta, potenziamento della mobilità attiva e miglioramento della qualità urbana, anche a fronte di iniziali resistenze legate alla percezione delle criticità da parte dei cittadini.

Alla luce degli elementi emersi, gli interventi puntuali previsti dal progetto si collocano all'interno di un quadro organico di analisi e di pianificazione, idoneo a interpretare la funzione delle principali strade di penetrazione nel tessuto urbano centrale. Lo studio, concentrandosi sulla porzione centrale del capoluogo, individua e attua misure coerenti con gli obiettivi di qualificazione dell'ambito urbano e dei relativi spazi pubblici, mediante il **calmieramento della velocità**, il rafforzamento delle condizioni di sicurezza, la **continuità dei collegamenti interni** e il miglioramento dell'accessibilità e della vivibilità del centro abitato.

In tale contesto, ferma restando l'efficacia delle soluzioni proposte alla scala urbana, potrà essere valutata, nell'ambito degli strumenti di pianificazione della mobilità a livello comunale e sovracomunale e anche in coordinamento con i Comuni limitrofi, l'opportunità di ulteriori approfondimenti relativi all'entità e alla composizione dei **flussi di traffico**, alle relazioni **origine-destinazione** e all'incidenza del traffico di attraversamento, al fine di favorire un più efficace indirizzamento dei flussi veicolari lungo le infrastrutture maggiormente idonee, individuando nel breve periodo la **via Emilia quale principale asse di riferimento**.

Il ricorso a tali strumenti consentirebbe di disporre di un quadro conoscitivo strutturato e aggiornato, in grado di restituire una **lettura più oggettiva delle dinamiche in atto** e di confrontare le percezioni diffuse con dati misurabili e condivisi, utili a orientare in modo più consapevole le valutazioni tecniche e le scelte nel medio-lungo periodo.

### 3 CONCLUSIONI: PRIORITÀ E LINEE DI INDIRIZZO PER LA PROGETTAZIONE

Alla luce dell'analisi delle 32 osservazioni pervenute e delle valutazioni tecniche esposte nei capitoli precedenti, si individuano di seguito le **priorità di intervento e le linee guida** per le fasi successive della progettazione esecutiva. L'obiettivo principale è conciliare le esigenze di sicurezza e vivibilità manifestate dalla cittadinanza con la fattibilità tecnica ed economica degli interventi previsti.

#### **Priorità a breve termine**

La prima priorità trasversale riguarda la conferma e la chiara identificazione della **Zona 30 nell'area centrale**, non limitata alla sola segnaletica verticale, ma effettivamente resa operativa tramite **dispositivi fisici di moderazione della velocità**, quali dossi, attraversamenti rialzati e restringimenti di carreggiata. In tale ambito, per segnalare efficacemente all'utente l'inizio della zona a traffico moderato, risulta necessaria la realizzazione di **porte d'accesso** poste all'ingresso dell'area; tali varchi, integrando soluzioni di moderazione fisica e segnaletica, garantiscono una chiara percezione del cambio di regolamentazione, incentivando la riduzione della velocità e migliorando la sicurezza di pedoni, ciclisti e residenti.

In particolare, su **viale 2 Giugno** si raccomanda la definizione formale di una **“zona scolastica”**, integrando **limitazioni dinamiche al traffico** negli orari di ingresso e uscita e interventi infrastrutturali mirati alla tutela dell'utenza debole.

#### **Priorità a medio termine**

A completamento della rete ciclabile, sarà possibile valutare lo sviluppo di **corsie ciclabili dedicate o di percorsi ciclabili protetti e separati**, prevedendo adeguati margini rispetto alla sosta. Nel quadrante sud-ovest (vie Mazzini e Galvani), si stabilisce il **passaggio definitivo a sensi unici continui**, abbandonando l'ipotesi dei sensi unici alternati, e la conseguente **razionalizzazione della sosta in linea** su entrambi i lati della carreggiata. L'**inversione del senso unico di via Foscolo** e la prosecuzione del senso unico verso sud, oltre via G. Leopardi, sul tratto alto di via Mazzini garantiranno un rientro agevole per i residenti e la disponibilità di parcheggi, rispondendo alle esigenze evidenziate dalla comunità locale.

Contestualmente, per il **fronte scolastico delle scuole Rodari**, si prevede l'**estensione del marciapiede** e l'eliminazione della sosta a ridosso dell'ingresso principale, in coerenza con l'assetto dei sensi unici su via Mazzini e via Galvani, al fine di aumentare la sicurezza degli studenti e favorire flussi pedonali ordinati durante gli orari di ingresso e uscita.

#### **Priorità a lungo termine**

La riqualificazione di **Piazza Allende** dovrà armonizzare le funzioni di parcheggio, area mercato e luogo di aggregazione. È prioritario realizzare un **percorso pedonale protetto** verso i plessi scolastici, sfruttando eventuali accordi con la Parrocchia per passaggi diretti, incentivando l'uso del parcheggio come punto di sosta per l'accompagnamento degli studenti e contribuendo a decongestionare viale 2 Giugno. Gli interventi sul lato ovest della piazza prevedono la **rimozione di barriere visive e giardinetti sopraelevati degradati, riportando il verde a quota strada**, mantenendo comunque la flessibilità necessaria per il mercato settimanale e grandi eventi.

Il completamento della **“Passeggiata delle scuole”** dovrà garantire continuità ai percorsi ciclopedonali; sebbene l'ipotesi di passaggio su via Don Minzoni offra connessione diretta con il Parco della Vita, la valutazione tecnica privilegia il percorso lungo **via Andrea Costa con istituzione di senso unico**, soluzione più compatibile con la capacità di sosta residenziale. La decisione finale sarà comunque subordinata a un **confronto con i residenti** per condividere gli impatti sulla viabilità locale.

Linee guida generali per le fasi progettuali successive

- Garantire **coerenza e continuità** tra le scelte infrastrutturali e le misure di moderazione della velocità;
- Pianificare **interventi modulabili e flessibili**, in grado di adattarsi alle esigenze di residenti, scuole e attività commerciali;
- **Coinvolgere la cittadinanza** nelle scelte più impattanti, con particolare attenzione alle aree residenziali e scolastiche;
- Valutare costantemente **la sicurezza, la fruibilità pedonale e ciclabile, e la disponibilità di parcheggi** in tutte le fasi di attuazione.