

## 14 OSSERVAZIONI D'UFFICIO

<b>SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO</b>			<b>PUMS</b> BOLOGNA METROPOLITANA
<b>ARGOMENTO: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE</b>			
<b>PROTOCOLLO GENERALE</b>	<b>14225</b>	<b>Proponente</b>	<b>SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'</b>
<b>Contenuto dell'osservazione</b>			
Miglior specificazione delle azioni di mobility management e superamento del concetto di servizio navetta per le aree industriali, in allineamento a quanto integrato al paragrafo 5.6.1 e alla luce delle recenti sperimentazioni.			
<b>Modifica al Piano</b>			
Modifica paragrafo 2.3.3 Infine, sia in caso di ampliamento che di nuovo insediamento, in particolare laddove sia previsto un numero significativo di posti di lavoro, occorre che fra le condizioni di sostenibilità da prevedere negli strumenti urbanistici vi siano anche le modalità con cui l'azienda intende assicurare un adeguato servizio di trasporto collettivo o sostenibile per i propri dipendenti mediante azioni di Mobility Management quali istituzione/revisione di percorsi di linee pubbliche, agevolazioni tariffarie e introduzione bonus mobilità.			

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si ritiene necessaria l'eliminazione dei punti c) e d) dal paragrafo 2.3.3 in quanto non pertinenti con lo specifico paragrafo, ma già sviluppati nel paragrafo precedente.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 2.3.3.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Omissione della citazione delle linee metrobus tra le indicazioni infrastrutturali al primo punto elenco del paragrafo 2.3.5.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 2.3.5

- la realizzazione e l'inserimento delle linee tranviarie, filoviarie e metrobus e delle relative dotazioni.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

In seguito alla diffusione delle nuove "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L. r. n. 10/2017)", citare all'interno del paragrafo introduttivo 4.1 sulla ciclabilità, l'importanza di una progettazione unitaria e condivisa, in coerenza e continuità con le nuove linee guida della Regione Emilia-Romagna.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.1

Il PUMS recepisce inoltre il documento "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L. r. n. 10/2017)", redatto dalla Regione Emilia-Romagna e approvato con Delibera Num. 691 del 06/05/2019 e, in coerenza con lo stesso, sostiene l'importanza di una progettazione unitaria e condivisa.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 4.4 inserire le mappe schematiche corrette del Biciplan (figure 4-1 e 4-2). Nelle figure correggere la dicitura "Porretta" e sostituirla con "Altoreno" in seguito alla fusione di Porretta con Granaglione che ha dato vita ad Alto Reno Terme.

**Modifica al Piano**

Modifica figure 4-1 e 4-2.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

In seguito alla diffusione delle nuove "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L. R. n. 10/2017)", decade la proposta avanzata dal PUMS di elaborare un abaco condiviso delle soluzioni tipologiche per la progettazione di percorsi ciclabili, pertanto si ritiene necessario eliminare l'accenno all'abaco condiviso presente nell'ultimo capoverso del paragrafo 4.2.1

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.2.1

Inoltre, propone soluzioni progettuali finalizzate alla sicurezza dei ciclisti e supportate dalla diffusione delle Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità. Tale documento potrà garantire non solo un progressivo innalzamento generalizzato della sicurezza, ma anche una maggior confidenza e familiarità degli utenti (automobilisti compresi) che - in una prospettiva di lungo periodo - potranno trovare caratteristiche comuni sulla rete metropolitana, uniformando e consolidando i propri comportamenti, con effetti positivi sulla sicurezza e sull'abitudine alla mobilità ciclistica.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 4.3 precisare che i tracciati pianificati dal PUMS sono indicativi e devono essere verificati ed approfonditi in sede progettuale.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.3

È opportuno ricordare che l'assetto della rete ciclabile, come individuato nel presente capitolo e nelle relative tavole allegate, ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento e andamento planimetrico dei tracciati. Il posizionamento dei tracciati ciclabili potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, le specifiche di progetto non costituiscono variante al PUMS, fermo restando che il tragitto individuato deve comunque rispondere a criteri di minimizzazione delle percorrenze e semplificazione degli itinerari.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**

**ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA



**PROTOCOLLO  
GENERALE**

**14225**

**Proponente**

**SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA’**

**Contenuto dell’osservazione**

Al fine di riorganizzare gli argomenti in forma più sequenziale, il testo inerente ai criteri delle modalità di realizzazione degli interventi sulla rete ciclabile, paragrafo 4.4.4, va aggiunto al paragrafo 4.3 "Criteri ispiratori e linee di intervento progettuali".

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.3

Altri criteri riguardano anche le scelte finalizzate alla realizzazione della rete ciclabile e degli interventi sulla rete ciclabile:

- i percorsi ciclabili devono comunque essere realizzati in modo da servire il territorio di riferimento e le sue polarità in coerenza con quanto individuato dalla rete del Biciplan;
- gli spazi potenziali per lo sviluppo delle ciclovie turistiche (o percorsi locali), quali: strade di servizio, di bonifica, percorsi arginali, ferrovie dismesse occorre che vengano preservate per la mobilità ciclistica;
- favorire la trasformazione di strade secondarie, (strade F-bis) a basso flusso veicolare in percorsi ciclopeditoni, in base all’art. 2 comma 3 del Codice della strada (D. lgs. 30 aprile 1992, n. 285).
- in occasione di manutenzioni stradali o di interventi che prevedano l’apertura di cantieri pubblici o privati, è necessario prevedere una revisione dei percorsi ciclabili, ridisegnando eventualmente le geometrie stradali in funzione degli stessi, o individuando itinerario alternativo adeguatamente segnalato.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**

**ARGOMENTO:** MOBILITA’ CICLISTICA



**PROTOCOLLO  
GENERALE**

**14225**

**Proponente**

**SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA’**

**Contenuto dell’osservazione**

Al fine di completare e approfondire il testo della relazione di Piano, si ritiene necessario aggiungere e individuare in maniera più precisa gli obiettivi della rete locale (p. e. collegamenti sicuri da e verso le stazioni, ...) all’interno del paragrafo 4.4.1.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.1

Alla rete strategica e alla rete integrativa si aggiunge la rete locale che non viene rappresentata dal piano, ma che si pone come obiettivo principale la capillarità e la continuità della rete nel territorio metropolitano. Questo per favorire la ciclabilità diffusa nei centri abitati attraverso un mix di soluzioni che affianchino alla realizzazione di piste ciclabili protette, laddove strettamente necessario, la realizzazione di zone 30, la predisposizione di corsie ciclabili in carreggiata etc., così come indicato anche dalla Linee Guida regionali e dal Biciplan di Bologna. Finalità della rete locale è quindi di integrare la Rete del Biciplan metropolitano per collegare, in modo sicuro e veloce, i poli attrattori dei centri urbani (stazioni del SFM - fermate principali del TPM - poli sanitari - poli scolastici - poli culturali - complessi commerciali e centri commerciali di vicinato - i parchi urbani e i complessi sportivi - i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro. etc.) in modo da garantire l’accessibilità ai luoghi della quotidianità, da parte di ogni tipologia di utenza. Tali collegamenti devono anche servire a connettere le grandi direttrici strategiche indicate dal Piano.

Le reti strategica ed integrativa dovranno quindi essere completate da tutti i collegamenti di carattere locale ed urbano, che i Comuni metropolitani sono tenuti a realizzare nell’ottica del conseguimento degli obiettivi del Piano (che ad oggi ammontano a 688 km esistenti).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**

**ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA



**PROTOCOLLO  
GENERALE**

**14225**

**Proponente**

**SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'**

**Contenuto dell’osservazione**

Al fine di completare e migliorare il testo della relazione adottata inserire nel paragrafo 4.4.2 "Rete cicloturistica" una breve introduzione sui principi su cui è costruita la rete cicloturistica metropolitana (progettazione, servizi...) e le sue finalità (valorizzazione del territorio...).

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.2

La rete cicloturistica è stata organizzata sulla base di una gerarchia che considera come struttura portante la rete degli itinerari di interesse europeo (Reti Eurovelo), nazionale (itinerari Bicitalia), regionale (Reti definite dalla Regione Emilia-Romagna), fino alla scala metropolitana.

La realizzazione della rete cicloturistica ha come scopo la valorizzazione del territorio sia da un punto di vista paesaggistico che economico, con l’obiettivo di favorire la sua fruizione e rivitalizzazione; in questo senso uno degli elementi di forza della rete cicloturistica è anche la previsione di collegamento ai nodi di scambio modale, sviluppando luoghi specifici ove rafforzare e servizi e le attrezzature per completare l’offerta per un turismo sostenibile e responsabile.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Il tracciato nord della Ciclovia della Seta verrà interrotto all'altezza della Trasversale di Pianura SP3 dagli interventi previsti per il miglioramento dell'accessibilità al casello autostradale di Funo all'altezza della trasversale. Pertanto, viene eliminato il tracciato anche in considerazione del suo parallelismo con il tracciato della Ciclovia del Navile in corso di realizzazione.

**Modifica al Piano**

Modifica del paragrafo 4.4.2.3

Modifica della tavola 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**
**ARGOMENTO: MOBILITA' CICLISTICA**

**PROTOCOLLO  
 GENERALE**
**14225**
**Proponente**
**SERVIZIO  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA'**
**Contenuto dell’osservazione**

All'interno del paragrafo 4.4.2.4 inserire un capoverso sull'itinerario escursionistico Mater Dei e uno sul Cammino di Sant'Antonio e inserire i tracciati nella tavola 1B.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.2.4

Via Mater Dei - La Via Mater Dei è un cammino di 135 km circa (interamente su territorio metropolitano) suddiviso in 6 tappe da Bologna alle cime dell’Appennino dedicato ai Santuari Mariani. Il cammino tocca 7 comuni dell’Appennino Bolognese: Pianoro, Loiano, Monghidoro, San Benedetto Val di Sambro, Castiglione dei Pepoli, Camugnano e Grizzana Morandi e visitando 10 santuari. L’ultima tappa prevista è quella di Ripoli, poco distante dalla ferrovia Direttissima, a San Benedetto. I Santuari coinvolti sono: Santa Maria della Vita (Bologna), Santuario della Beata Vergine di San Luca (Bologna), S. Maria di Zena/Santuario del Monte delle Formiche (Pianoro), Santuario della Madonna di Lourdes/Campeggio (Monghidoro), Santuario della Madonna dei Boschi (Monghidoro), Santuario della Madonna di Pompei/Piamaggio (Monghidoro), Santuario della Madonna della Neve/Madonna dei Fornelli (San Benedetto Val di Sambro), Santuario della Beata Vergine delle Grazie/Boccardiro (Castiglione dei Pepoli), Santuario della Beata Vergine della Consolazione/Montovolo (Grizzana Morandi), Santuario della Serra di Ripoli (San Benedetto Val di Sambro).

Cammino di Sant'Antonio - Il Cammino di Sant'Antonio, lungo 388 km, collega Padova a La Verna e ripercorre alcuni dei luoghi più importanti della vita di Sant'Antonio da Padova. Il cammino effettivo inizia dalla città di Padova e prosegue attraversando molti dei luoghi che in Italia hanno ospitato il santo: l'Eremo di Montepaolo, il Santuario della Verna, la Basilica di Sant'Antonio da Padova, tutti posti dove Sant'Antonio rispettivamente, rimase in ritiro spirituale, ha incontrato San Francesco e fu sepolto. Il percorso, nel tratto metropolitano si sviluppa per 109 k circa.

Modifica tavola 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

In seguito alla diffusione delle nuove "Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L. r. n. 10/2017)", decade la proposta avanzata dal PUMS di elaborare un abaco condiviso delle soluzioni tipologiche per la progettazione di percorsi ciclabili. Si ritiene pertanto necessario modificare il titolo e i contenuti del paragrafo 4.4.4.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.4

Sostituzione del titolo "Proposta di abaco delle soluzioni" con "Principi di buona progettazione" e modifica dei contenuti del suddetto paragrafo.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**



**ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA

**PROTOCOLLO  
GENERALE**

**14225**

**Proponente**

**SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'**

**Contenuto dell’osservazione**

Integrare il paragrafo 4.4.4 "Criteri di buona progettazione" indicando la necessità di concordare con gli uffici della Città metropolitana gli itinerari metropolitani (sia per quanto riguarda i tracciati che le soluzioni progettuali adottate e gli standard) e la necessità di adottare "standard minimi" (sia per quanto riguarda la rete per la mobilità quotidiana che per quella cicloturistica).

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.4

La programmazione del tracciato degli itinerari metropolitani si concretizza nella individuazione di percorsi ciclabili protetti e di interventi di messa in sicurezza della viabilità ordinaria ai fini ciclabili, ma deve avvenire, preventivamente, un processo integrato territoriale di Governance che, attraverso l’azione coordinata degli Enti con la Città metropolitana, operi un’attenta verifica delle soluzioni progettuali adottando standard dimensionali e di qualità ottimali.

L’individuazione di un livello standard è necessario e dovrebbe costituire un condizionamento allo sviluppo dei progetti. È infatti auspicabile che, fin da subito, la rete ciclabile, intesa in senso lato, si attesti su livelli ottimi anziché allinearsi con interventi di livello appena sufficiente.

In particolare, per la rete cicloturistica, gli standard minimi possono essere presenti per tratti brevi, ma per una reale appetibilità e sicurezza verso l’utenza occorre che la larghezza della sede ciclabile non si attesti sotto i 3 metri.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 4.4.5 mettere in evidenza alcuni parametri dimensionali inerenti agli itinerari ciclabili (p. e. una corsia BUS+BICI deve presentare una larghezza di almeno 4,30m -anche in caso di BRT- e almeno 2 m -ottimo 3m- per un percorso promiscuo ciclo-pedonale).

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.4.5

- aderire a parametri dimensionali per le corsie bus+bici con larghezza di almeno mt 4,30, anche per BRT (Bus Rapid Transit), oltre ad almeno 2 metri (ottimo 3) per percorso pedonale/marciapiede.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO**
**ARGOMENTO: MOBILITA' CICLISTICA**

**PROTOCOLLO  
 GENERALE**
**14225**
**Proponente**
**SERVIZIO  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA'**
**Contenuto dell'osservazione**

In seguito all'aggiornamento dello sviluppo chilometrico complessivo della rete si ritiene necessario l'aggiornamento del quadro dei finanziamenti.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 4.5 e della tabella 4-2

Il costo previsto per la realizzazione della rete ciclistica strategica è pari a 75 milioni di euro, comprensiva dei 95 km della rete di Bologna, oltre ai 493 km della rete metropolitana. Per la rete integrativa il costo di realizzazione è stimato in 83 milioni di euro. Complessivamente il PUMS prevede quindi per il completamento del Biciplan metropolitano e di Bologna una spesa di 158 milioni di euro.

Modifica paragrafo 4.4.1

La rete strategica che sviluppa attualmente 181 Km, nello scenario PUMS raggiungerà l'estensione di 588 Km, prevedendo la realizzazione di 407 Km di nuovi percorsi ed è composta dai seguenti assi: [...]

La rete integrativa che sviluppa attualmente 67 km nello Scenario PUMS (2030) raggiungerà l'estensione di 381 km, prevedendo la realizzazione di 314 km di nuovi percorsi.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Al fine di ottimizzare le reti ciclabili e risolvere le incongruenze tra le tavole del BICIPLAN Metropolitano della Rete cicloturistica e della rete quotidiana, allineando le soluzioni grafiche scelte ed evitando, ove possibile, duplicazioni di tracciato cicloturistico e casa lavoro. Inoltre, inserire le località minori nella rete integrativa.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1, 1B e 1B. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovia dal Po al Santerno sulle tavole 1A e 1B.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovia Emilia direzione Stradelli Guelfi sulle tavole 1A e 1B, in località Chiavica.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovia di Mezzo sulle tavole 1A e 1B, fra San Matteo della Decima e Crevalcore.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovia Navile sulle tavole 1A e 1B, fra Ciclovia di Mezzo e Bentivoglio.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovía Antiche Paludi sulle tavole 1A e 1B, in via Gyula a Budrio capoluogo.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una maggiore leggibilità e comprensione delle tavole, allineare la Ciclovia Savena e Idice sulle tavole 1A e 1B, nel tratto fra Rastignano e Pianoro, e correggere in esistente il tratto di rete strategica a lato di via del Pero.

**Modifica al Piano**

Modifica delle tavole 1A, 1A. 1 e 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Indicare come "da finanziare" il tratto di Via Matteotti tra Via Carracci e Via Albani.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Facendo seguito all'accordo territoriale promosso dalla Città metropolitana di Bologna, si inserisce nella rete integrativa del Biciplan metropolitano l'ingresso Nord all'Interporto.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Inserire alternativa percorso Altedo-San Pietro in Casale lungo la trasversale F Crevalcore-Baricella nella tavola della rete quotidiana del Biciplan Metropolitano, in luogo di quello proposto nel documento adottato, al fine di intercettare anche le aree produttive presenti lungo la SP20

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A.1

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Indicare il tratto ciclabile fra Calderara e Trebbo di Reno (trasversale A Calderara di Reno-Castenaso della tav. 1A) coerentemente al tracciato della intermedia, classificandolo come finanziato; conseguentemente eliminare il tratto di rete strategica previsto in via Conti a Castel Maggiore, sostituendolo con il tratto in via Lame.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Indicare come realizzato il tratto sulla San Vitale da Bologna, a partire dalla tangenziale fino al confine comunale.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nella tav 1A adeguare in Comune di Casalecchio tratto San Biagio-Borgonuovo, indicandolo come finanziato, e correggere il tratto subito a nord di via Pietro Micca, indicandolo come esistente.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

A seguito rettifiche rete strategica in recepimento osservazioni presentate da Comune Imola eliminare il tratto strategico di collegamento San Prospero lungo via Lunghese e via San Prospero.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

A seguito dell'adeguamento allo stato di progetto finanziato della rete integrativa in località Ponte Rizzoli si elimina il collegamento fra la zona industriale Quaderna e Ponte Rizzoli.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Aggiungere tratto integrativo lungo via Di Vittorio, a servizio delle aree produttive in Comune di Castel Maggiore, collegandolo a via Galliera.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Trasformare in esistenti i tratti integrativi fra via del Biancospino e via Emilia (a ovest del torrente Lavino) e sul primo tratto di via Lunga partendo da via Emilia, in Comune di Anzola dell'Emilia.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Trasformare in esistenti i tratti fra Osteria Nuova-Sala Bolognese-Padulle, lungo via Gramsci, via della Pace, SP18.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

A seguito del recepimento dell'osservazione C\_107 trasformare in integrativo tratto strategico nella parte sud di Altedo (lungo SS64) e trasformare in strategico tratto integrativo lungo via Roma a Baricella.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Trasformare in finanziato tratto strategico (lungo trasversale B Castel Maggiore - Medicina) fra Medicina e Villa Fontana.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Apportare modifica a tracciato strategico (lungo trasversale F Crevalcore Baricella) in San Matteo della Decima, riportandolo lungo via San Rocco in luogo di via Cimitero Vecchio e rettificare conseguentemente tratto integrativo diretto a nord lungo SP10.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Trasformare in esistente tratto strategico (lungo trasversale A Calderara di Reno Castenaso) in via Bargello (ad est di via Truffa) a Castenaso.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A e 1A. 1.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Apportare modifica a tracciato strategico (lungo trasversale B Castel Maggiore - Medicina) a Budrio capoluogo, riportandolo lungo via Gyula in luogo di via Cesare Battisti, coerentemente a tratto finanziato da bando periferie.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**

**ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA



**PROTOCOLLO  
GENERALE**

**14225**

**Proponente**

**SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA’**

**Contenuto dell’osservazione**

Trasformare in esistente il tratto integrativo in via Stradone a Castel Guelfo capoluogo e proseguire la rete integrativa come finanziata ed esistente lungo via Canale e via Geminiana (facendola coincidere con bando periferie); conseguentemente si elimina il tratto di rete integrativa da finanziare nel tratto di via Dozza fra via Nuova e via Geminiana.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Aggiornamento tracciato Ciclovía Reno nel tratto Castel Maggiore Galliera sulla base del PFTE - PD in corso di elaborazione e sulla base del PFTE della Ciclovía del Sole (tratto da Lippo di Calderara fino alla confluenza col Canale di Reno).

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' CICLISTICA**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

In seguito alla consegna al Ministero dei Trasporti del progetto di fattibilità tecnica ed economica della Ciclovia del Sole (tratto Verona-Bologna-Firenze) avvenuta in Agosto 2019, è necessario inserire il tracciato cicloturistico europeo aggiornato e allineamento fra tav 1A e 1B nei tratti Sperticano-Riola e Porretta Terme-Ponte della Venturina.

**Modifica al Piano**

Modifica della tavola 1B.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Paragrafo 5.1, nella descrizione delle tre componenti della rete di trasporto pubblico inserire concetto di "Rete di IV Livello", corrispondente alla Rete integrativa.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 5.1

- Rete integrativa – costituita dai cosiddetti “servizi locali” cioè a bassa frequenza o servizi “finalizzati” e/o flessibili (rete IV livello).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Per una migliore comprensione delle tabelle del paragrafo 5.4.2 (sostituite causa errore materiale) è necessario aggiungere ulteriori considerazioni e confronti, oltre ad una migliore spiegazione nel testo dei dati contenuti nelle tabelle.

**Modifica al Piano**

Integrazioni paragrafo 5.4.2.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 5.4.6 è necessario modificare il numero delle composizioni ed il relativo costo di materiale rotabile.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 5.4.6

Il fabbisogno di materiale rotabile per il potenziamento del SFM è stato stimato in 26 composizioni, il cui costo d'acquisto, ipotizzando un costo medio di 8 Mln € a treno, ammonta a circa 208 Mln €.

Modifica figure 10-1 e 10-2.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si ritiene utile modificare la tabella di attuazione per quanto concerne lo scenario 2020 relativamente agli interventi sul SFM in quanto nell'ultimo anno non sono stati avviati gli interventi previsti.

**Modifica al Piano**

Modifica tabella 0-1 sezione "Attuazione"

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO**
**ARGOMENTO:** TPM

**PROTOCOLLO  
 GENERALE**
**14225**
**Proponente**
**SERVIZIO  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA'**
**Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 5.5.8 per una migliore comprensione del testo si ritiene necessario integrare il contenuto del paragrafo per quanto concerne l'attrezzaggio delle fermate urbane.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 5.5.8

Le fermate verranno inoltre differenziate, e quindi diversamente equipaggiate, in base alle specifiche funzioni svolte:

- fermate di interscambio principalmente vocate all'integrazione tra i modi di trasporto e che rivestono un ruolo, nell'organizzazione della rete, che travalica la semplice funzione base;
- fermate di riferimento urbano che, per la loro collocazione, fungono da punto di riferimento del contesto urbano circostante;
- fermate "base" la cui funzione è quella di consentire efficacemente l'accesso al sistema di trasporto pubblico.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel PUMS i livelli di servizio delle autolinee extraurbane sono classificati in base a sottoreti di I, II e III livello. Al fine di rendere più completa tale classificazione, si ritiene necessario specificare meglio la quarta categoria che include i collegamenti relativi alla rete locale chiamata "Rete di IV Livello", in analogia con quanto fatto nel paragrafo 5.1., e spiegare meglio i livelli di servizio della rete.

**Modifica al Piano**

Integrazione paragrafo 5.6.1

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** TPM**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel paragrafo 5.6.2 è necessario migliorare l'esplicitazione del livello di servizio della rete in funzione del rango della sua classificazione (I, II e III livello).

**Modifica al Piano**

Integrazioni paragrafo 5.6.2.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO**
**ARGOMENTO:** TPM

**PROTOCOLLO  
 GENERALE**
**14225**
**Proponente**
**SERVIZIO  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA'**
**Contenuto dell'osservazione**

Per una migliore comprensione della tabella 5-23 è necessario integrare il testo del paragrafo 5.6.7.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 5.6.7

La tabella di seguito riepiloga i principali indicatori economici della rete delle autolinee extraurbane e suburbane di progetto, così come prevista allo Scenario PUMS (2030), comprensivi della rete Metrobus, con potenziamento del servizio anche nei festivi e notturni.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** SPAZIO CONDIVISO**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Allineamento tra PGTU e PUMS per quanto concerne le strategie di regolamentazione, in particolare Aree Pedonali (Area T), ZTL, Città 30 (Isole Ambientali), Zone Residenziali, eliminazione sosta porte storiche.

**Modifica al Piano**

Integrazioni paragrafi 6.2.2 e 6.2.3.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: SPAZIO CONDIVISO****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Inserimento dei riferimenti per la regolamentazione delle merci PARTE B - paragrafo 3.1.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 6.2.2.2

b) Introduzione di fasce orarie specifiche per la consegna delle merci (cfr. PARTE B- paragrafo 3.1);

Modifica tabella 6-2.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO**
**ARGOMENTO: MOBILITA' MOTORIZZATA**

**PROTOCOLLO  
 GENERALE**
**14225**
**Proponente**
**SERVIZIO  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA’**
**Contenuto dell’osservazione**

Inserire all’interno del capitolo sulla mobilità motorizzata il tema delle strade intelligenti, già presente nell’Appendice "il PUMS e la qualità urbana".

**Modifica al Piano**

Modifica capitolo 7

La progettazione della rete stradale deve quindi essere sviluppata secondo un nuovo approccio che contempli l’ambiente stradale sia come spazio pubblico condiviso ed ambientalmente sostenibile, ma anche come “sistema intelligente”, tenendo conto della rapida evoluzione in atto nel settore dei trasporti dello sviluppo dell’innovazione tecnologica verso l’automazione e la riduzione dei veicoli a combustione, insieme al mutare dei comportamenti di mobilità e alla crescente domanda di qualità, verso una strada dinamica, multimodale, integrata, senza barriere (cfr. paragrafo 2.3 Appendice “Il PUMS e la qualità urbana”).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: MOBILITA' MOTORIZZATA****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Omissione dell'articolo specifico da norme PTCP al paragrafo 7.6.1.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 7.6.1

Per le infrastrutture extraurbane di nuova realizzazione viene riconfermato quanto previsto dalle Norme di Attuazione del PTCP e s. m. i. Il PUMS inoltre intende rafforzare ed estendere tale principio anche nei casi di adeguamento di strade extraurbane esistenti, promuovendone una più univoca applicazione agli interventi sulla sede e proponendo la modifica del relativo Art. 12.16 Comma 1 come segue:

“Le medesime direttive costituiscono inoltre norme di indirizzo da applicarsi, nei limiti del possibile, anche negli interventi di adeguamento di sedi stradali preesistenti” (viene omessa la dizione “in via preferenziale”).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: MOBILITA' MOTORIZZATA****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Integrazione del tema della sicurezza diffusa in ambito urbano per le strade locali nel paragrafo 7.6.2.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 7.6.2

Inoltre, il PUMS promuove anche in ambito urbano interventi di sicurezza stradale diffusa e di moderazione del traffico, soprattutto a protezione delle utenze deboli e della mobilità attiva, con particolare cura per gli attraversamenti ciclopeditoni e la valorizzazione dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e non conteso (come illustrato nel Capitolo 6).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: MOBILITA' MOTORIZZATA****PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Nel settembre 2019 è stato inaugurato un nuovo tratto della Variante Lungo Savena: a seguito dell'apertura alla circolazione del tratto che congiunge la rotonda Mafalda di Savoia e la bretella del Dazio, questo deve essere trasformato da tratto finanziato a tratto realizzato.

**Modifica al Piano**

Modifica della Tavola 3A.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO: MOBILITA' INNOVATIVA****PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Specificare che le caratteristiche per l'istituzione del Mobility Manager d'Area Comunale sono da intendersi integrative rispetto a quanto già definito nel Decreto Ronchi.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 8.3.5

Il PUMS promuove infine l'istituzione della figura del Mobility Manager d'Area Comunale presso gli Uffici Tecnici dei Comuni con almeno una delle seguenti caratteristiche, oltre a quanto previsto dal Decreto.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** MOBILITA' INNOVATIVA**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Necessità di favorire la creazione di accordi tra Mobility Manager Aziendali nei poli industriali maggiori in particolare per portare avanti politiche e azioni congiunte per garantire servizi di mobilità sostenibile agli addetti.

**Modifica al Piano**

Modifica paragrafo 8.3.5

In particolare, si sottolinea la necessità di promuovere la creazione di accordi tra Mobility Manager Aziendali nei poli industriali maggiori per portare avanti politiche e azioni congiunte atte a garantire servizi di mobilità sostenibile agli addetti.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** PULS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Al fine di una migliore lettura e omogeneità del Piano si ritiene opportuno allineare il Quadro Conoscitivo della parte B relativa al PULS alla parte A relativa la PUMS.

In particolare, si procederà ad una integrazione di alcuni elementi nei capitoli 1, 3, 4 e 7 ed una ristrutturazione di quanto già presente nei capitoli 2, 5 e 6.

**Modifica al Piano**

Modifica PARTE B - capitoli 1, 3, 4 e 7 e di quanto già contenuto nei capitoli 2, 5 e 6.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** PULS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Allineamento con le indicazioni del PSM 2.0.

**Modifica al Piano**

Modifica PARTE B - capitolo 1

Il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS) rappresenta lo strumento di pianificazione, all'interno del PUMS, con cui la Città metropolitana intende proporre e definire le proprie strategie per il miglioramento, in termini di sostenibilità ambientale, della movimentazione e distribuzione delle merci in ambito urbano e metropolitano, anche in coerenza con gli obiettivi posti nel Patto metropolitano per il lavoro e lo sviluppo economico e sociale (aprile 2015) e nel Piano Strategico Metropolitano (luglio 2018) sia per la piena e buona occupazione, la qualità del lavoro e delle politiche di inserimento lavorativo, che per la promozione del trasporto delle merci in modo sostenibile ed ecologico, promuovendo la condivisione di strategie e la sottoscrizione di accordi specifici con le grandi piattaforme intermodali (Aeroporto e Interporto).

<b>SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D’UFFICIO</b>			
<b>ARGOMENTO:</b> PULS			
<b>PROTOCOLLO GENERALE</b>	<b>14225</b>	<b>Proponente</b>	<b>SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA’</b>
<b>Contenuto dell’osservazione</b>			
Valutare la sostenibilità sociale degli insediamenti logistici anche mediante la definizione di protocolli per la sostenibilità dell'occupazione negli ambiti logistici.			
<b>Modifica al Piano</b>			
<p>Modifica PARTE B - paragrafo 4.2</p> <p>Le modalità di gestione e la scelta dei sistemi di trasporto sostenibili, unitamente agli aspetti legati alla sostenibilità sociale, andranno valutati costituendo criterio al fine del rilascio di una certificazione dedicata (green logistic) che attesti l’impegno concreto da parte dell’azienda per il raggiungimento di elevati standard ambientali e di qualità del lavoro. In particolare, la sostenibilità del lavoro va intesa quale fattore strategico che interseca le politiche per l’attrattività, lo sviluppo, la promozione e la qualità complessiva degli insediamenti produttivi. È quindi opportuno valutare anche la sostenibilità sociale degli insediamenti, anche mediante la definizione in fase di attuazione del Piano di Protocolli di sito condivisi tra Istituzioni e Parti sociali, finalizzati alla qualificazione, sostenibilità e tutela occupazionale ed alla legalità, come elemento di valorizzazione degli ambiti a specializzazione logistica.</p>			

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** PULS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si ritiene utile inserire nelle Linee Guida dei PGTU un indirizzo per lo sviluppo di politiche di logistica urbana sostenibile.

**Modifica al Piano**

Modifica capitolo 11

- politiche di logistica sostenibile per la distribuzione urbana delle merci (regolamentazione, punti di consegna e spazi logistici di prossimità ai centri storici, diffusione cargo-bike, ...).

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** VARIE E VAS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si ritiene necessario aggiornare il documento inserendo una descrizione del processo di partecipazione post-adozione.

**Modifica al Piano**

Integrazioni Allegato 0 - Report partecipazione pubblica.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** VARIE E VAS**PROTOCOLLO  
GENERALE****62217****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si ritiene utile aggiornare ed allineare gli indicatori per il monitoraggio del piano alle più recenti indicazioni ministeriali (DM 396 del 28/08/2019).

**Modifica al Piano**

Integrazioni/modifiche Allegato 1- Governance e Monitoraggio

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** VARIE E VAS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Si è rilevato nella VINCA un refuso in merito alla valutazione degli impatti a carico dei Siti Natura 2000.

**Modifica al Piano**

Modifica Capitolo 7 - Tabella 7-1

Azione gestionale nella presente fase di avvio: si ritiene che la valutazione di potenziali impatti a carico dei Siti Natura 2000 debba essere svolta in fase di programmazione/progettazione di eventuali interventi infrastrutturali.

**SEZIONE 14 – OSSERVAZIONI D'UFFICIO****ARGOMENTO:** VARIE E VAS**PROTOCOLLO  
GENERALE****14225****Proponente****SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE  
MOBILITA'****Contenuto dell'osservazione**

Correggere errori materiali, incongruenze ed errori nei numerosi combinati disposti e nelle relazioni tra i diversi apparati cartografici.

**Modifica al Piano**

Correzioni testuali e cartografiche